



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFÈTE DE LA REGION GUADELOUPE

Autorité environnementale

Préfète de région

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

Voie de liaison Port-Beauport
sur la commune de **PORT-LOUIS**
présentée par **la Région Guadeloupe**

Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact
au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

N° : 2013-068

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

Objet : Demande d'ouverture d'une enquête publique conjointe préalable à la déclaration d'utilité publique, au titre de la loi sur l'eau et de mise en compatibilité du POS de la commune de Port-Louis, concernant le projet de construction de la liaison Port-Beauport présenté par le conseil régional de la Guadeloupe

Maître d'ouvrage : Conseil Régional de Guadeloupe

Procédure principale : DUP et Loi sur l'eau

Pièces transmises :

- RN6 Liaison Port/Beauport Port Louis : Dossier de demande d'Autorisation au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement (Loi Sur l'Eau). (non daté). 11 pages + annexes. AACSES/ETEC-Région Guadeloupe.
- Route Nationale 6 Voie de liaison Port-Beauport : Etude d'impact - Notice. Octobre 2011, V1. 87 pages ETEC/ACSES-Région Guadeloupe.
- RN6 Voie de liaison Port/Beauport. Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité du POS. Octobre 2011, V1. 104 pages. ETEC/ACSES-Région Guadeloupe.

Date de l'accusé de réception par l'autorité environnementale : 19 juillet 2013

I-CONTEXTE

I.1-Cadre juridique

NB : Les articles du code de l'environnement cités ci-après sont ceux en vigueur à la date de dépôt du dossier (29 mars 2012).

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

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

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

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

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

I.2-Présentation du projet

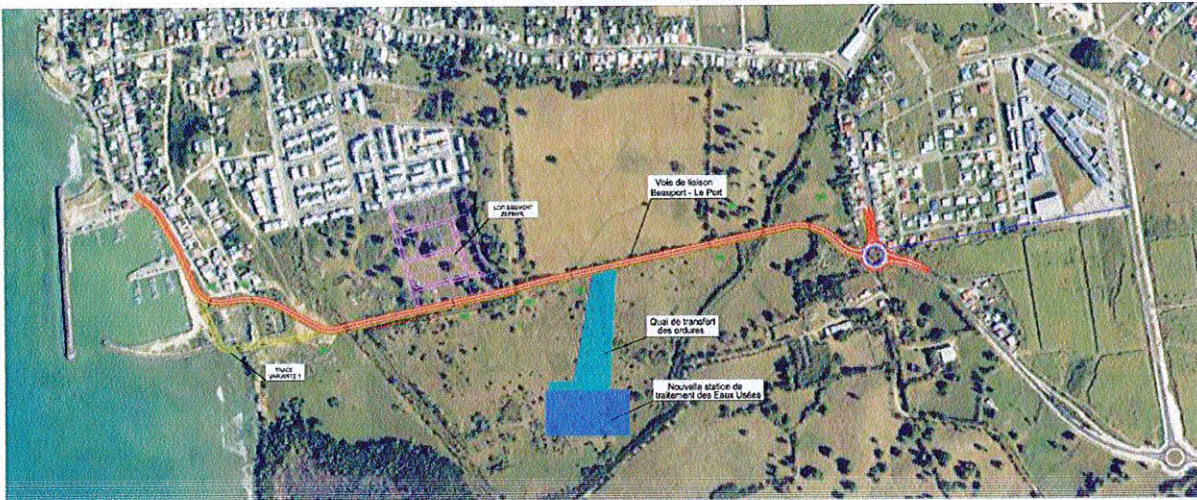
La commune de Port-Louis connaît depuis peu un développement urbain et démographique, notamment au sud du bourg, où divers projets d'aménagement sont prévus. L'opération consiste à réaliser une nouvelle liaison routière (1560 ml) entre la RN6 et le front de mer du Bourg de Port-Louis.

Les bénéfices de ce projet sur l'aménagement de la commune sont les suivants :

- Créer une voie d'accès direct sur la zone portuaire, avec son projet d'extension de zone d'activité au Sud ;

- Créer un accès direct à la nouvelle STEP et au centre de transfert des ordures ménagères.
- Rééquilibrer le développement de Port-Louis vers le Sud (AEU)
- Créer une limite Sud à l'extension de l'urbanisation ;
- Offrir une nouvelle entrée sur le bourg de la commune ;
- Améliorer le maillage viaire de la commune ;
- Améliorer les conditions de circulation aux entrées et à l'intérieur du bourg ;
- Permettre aux lycéens de rejoindre le bourg par la piste cyclable et piétonne.

Ce projet inclus par ailleurs un giratoire à l'entrée du bourg au droit de la RN6, et divers aménagements hydrauliques nécessaires à l'écoulement naturel des eaux dans ce secteur de plaine, dont un ouvrage d'art pour le franchissement de la ravine de la Vidange. Il implique enfin l'acquisition de diverses parcelles cadastrales traversées par le projet.



II- Analyse de la qualité du dossier

L'ensemble du contenu technique transmis par le pétitionnaire à l'autorité environnementale, en particulier l'étude d'impact établie en application de l'article R122-8 du code de l'environnement, présente tous les éléments prévus par l'article R122-3 de ce code.

Néanmoins, s'agissant d'une infrastructure routière, l'étude d'impact aurait dû comporter "une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultants de l'exploitation du projet notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter" (article R122-3 précité).

L'autorité environnementale tient à souligner la bonne qualité générale des documents qui satisfont aux règles de présentation des études d'impacts édictées par le code de l'environnement, à l'exception cependant du chapitre spécifique concernant les infrastructures de transport. L'autorité environnementale regrette par ailleurs l'absence de légendes interprétant les photos présentées dans le document, et qui auraient permis au lecteur de mieux se représenter les différentes entités constitutives du paysage traversé par le projet. L'autorité environnementale encourage le pétitionnaire à compléter son dossier pour répondre aux deux points précités.

III- Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet au regard des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale relèvent de la qualité des eaux et du milieu naturel, ainsi que des pollutions sonores et atmosphériques.

L'analyse des variantes montre une réelle prise en compte des enjeux environnementaux, notamment dans le souci de préserver un canal et un des alignements de gommiers présent sur site d'une part, et d'offrir à l'usager des modes de transport alternatifs à l'automobile d'autre part.

Les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement sont correctement proportionnées. A noter en particulier l'effort consenti pour maintenir un couvert

arbustif de qualité le long du tracé, favorisant ainsi le maintien des continuités écologiques d'une part, et un ombrage bienfaiteur pour les usagers de la route d'autre part.

Néanmoins, il est à noter que certains manquements dans l'analyse des risques liés aux émissions de bruits et de gaz dus aux véhicules rendent l'estimation de l'impact sanitaire du projet difficile. En effet, alors que le pétitionnaire annonce s'appuyer sur la circulaire DGS/SD 7B n°2005-273 du 25 février 2005 relative à la "prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières", la présentation des effets sanitaires des hydrocarbures, du benzène et du cadmium sont absents. En compléments de ces espèces chimiques, le pétitionnaire évoque les effets des composés organiques volatils (COV), sans en donner aucune valeur toxicologique. Par ailleurs, l'évaluation de l'exposition aurait dû être précédée d'une définition de la zone d'étude ainsi que d'un recensement des usages de l'espace et des lieux pouvant accueillir une population sensible telles les personnes âgées ou les enfants.

Pour évaluer les émissions de bruit et de gaz d'échappement, le pétitionnaire utilise des modèles dont les paramètres de simulation, les principes de calculs et les limites ne sont pas connus, ce qui nuit à la fiabilité des résultats.

Concernant le bruit, l'état initial est estimé sur la base de mesures effectuées en trois points. Outre l'absence de résultats pour le point 3, le choix des points pour mesurer la situation initiale n'est pas justifié. Il est alors difficile de déterminer si ces points sont bien représentatifs de l'état initial. En conséquence, il est délicat de comparer cet état initial à l'état final présenté. Cette comparaison est rendue encore plus difficile par une représentation brute des émergences à l'état final. En effet, ceux-ci ne sont pas mis en perspective par une représentation permettant une comparaison avec l'état initial, et mettant en évidence le contexte environnemental de la route (type de population et de bâtiments à proximité, projets d'urbanisme futurs...). Cela est d'autant plus dommageable que la cartographie sonore révèle des zones où le niveau de bruit atteindra et dépassera 60 dB. Or, c'est à partir de ce seuil que des mesures de protection contre le bruit peuvent être rendues nécessaires.

Par ailleurs, l'examen du POS et des pièces du dossier montre que le projet borde une zone NA destinée à accueillir des programmes de logements groupés et des activités, ainsi qu'un projet de création de lotissement. La compatibilité entre la voie de liaison port-Beauport et les projets urbanistiques de la commune n'a pas été démontrée.

L'analyse de l'état initial de l'environnement ainsi que les mesures destinées à réduire, éviter ou compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement satisfont globalement aux exigences de l'évaluation environnementale. L'autorité environnementale recommande cependant de clarifier et de compléter la démarche d'évaluation des risques sanitaires, en veillant à la cohérence entre les méthodes annoncées pour définir les dangers et les résultats présentés. De ce point de vue, la comptabilité entre la voie de liaison port-Beauport et les projets d'urbanisme futur de la commune n'est pas suffisamment démontrée.

Fait à Basse-Terre, le

19 SEP. 2013

La préfète,

Pour la Préfète
et par Délégation,
Le Secrétaire Général

Jean-Philippe SETBON