



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE¹

Ministère chargé de
l'environnement

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Systeme d'échange RN5/RN11 - Voie de délestage



Annexe 5 : Pré-notice de cadrage



Système d'échanges RN5/RN11

Voie de délestage

Notice de présentation

Version : 3
Date : 7/04/2018



Siège social : 19 rés. du Lagon Bleu, Morne Ninine 97190 Gosier
Tél : 0590 90 81 51 – Fax : 0590 90 76 96 – info@acses.fr
Siret : 418 202 891 000 28 – Code APE 7112B

Sommaire

1.	Contexte et objectif du projet.....	3
2.	Historique.....	4
3.	La voie de délestage	4
	Caractéristiques	4
	Montant et durée des travaux	5
	Tracé général de la voie de délestage.....	6
4.	Cadre réglementaire du projet.....	8
	Evaluation environnementale	8
	Position de la voie de délestage vis-à-vis des écoulements de surface	9
	Déclaration d'utilité publique.....	10
	Mise en compatibilité du plan local d'urbanisme	10
5.	Compatibilité avec les documents d'orientation	11
6.	L'aire d'étude	11
7.	Les aménagements justifiés par les études de trafic	12
	Étude de trafic de 2017.....	12
8.	Des acquisitions nécessaires	13
9.	Sensibilité environnementale de la zone d'étude et impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles.....	14
	Le GFA.....	14
	Les milieux naturels	15
	Le paysage	16
	L'ambiance sonore.....	18
	La qualité de l'air et la santé	19
	Le patrimoine	21
	Le plan de prévention des risques naturels	21
	Tableau de synthèse.....	22

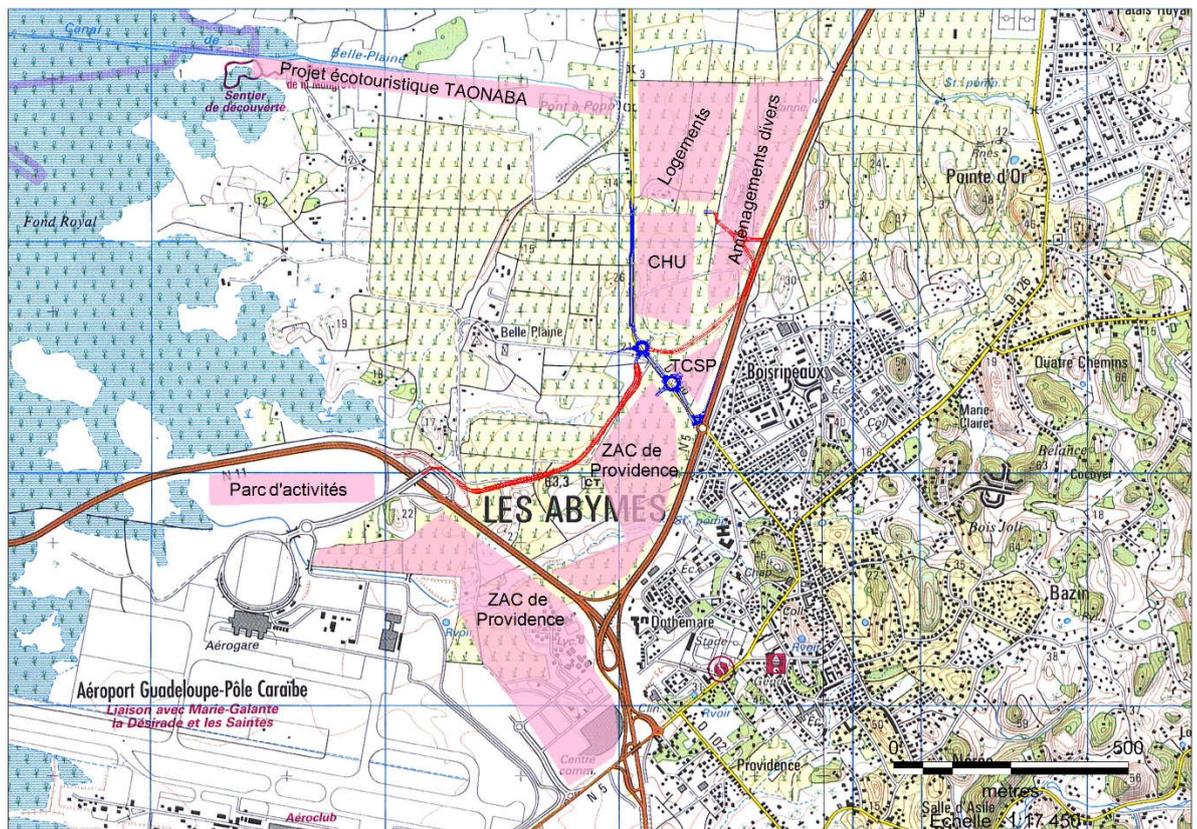
1. Contexte et objectif du projet

Le nœud RN5/RN11/RD106 constitue un point stratégique du réseau routier guadeloupéen. Situé sur la commune des Abymes, à proximité de pôles générateurs majeurs (aéroport, zone de la Providence), il constitue la porte d'entrée de l'agglomération pointoise depuis le Nord Grande-Terre (Morne à l'Eau, Le Moule, Anse Bertrand, Vieux Bourg...). Enfin, il supporte un flux de transit important.

C'est un secteur qui connaît aujourd'hui d'importants problèmes de congestion, notamment au droit du giratoire de Perrin, qui vont s'accroître avec l'ouverture du CHU, des projets de logements, la construction d'établissements scolaires et le développement de la ZAC de Providence. Si aucune disposition n'est prise, la situation va très rapidement aboutir à la saturation totale du réseau routier de la zone.

Ces difficultés vont donc s'amplifier rapidement au fur et à mesure de la mise en service des équipements précités : futur CHU (horizon 2022), parking relais et centre de maintenance du TCSP (horizon 2019), projets de logements et d'éco-quartier (horizon 2017/2018), projet éco-touristique TAONABA (2018).

Cet aménagement est ainsi nécessaire pour supporter l'augmentation du trafic.



Carte 1 : Le contexte de l'opération à l'horizon 2025

2. Historique

Initié en 2004 dans le cadre de l'Avant-Projet Sommaire d'Itinéraire (APSI) de la RN4/RN5, le projet d'amélioration de ce nœud stratégique routier proposait l'intégration d'un nouveau barreau entre la RN5 et la RN11 permettant un accès plus direct du centre et nord Grand Terre aux grandes infrastructures, comme le port et la zone de Jarry, mais également à l'aéroport Pôle Caraïbes et, plus largement, vers la Basse Terre, ceci, dans l'objectif d'un développement de la Grande Terre et de faciliter les flux de transit entre les deux parties de l'île.

Le projet de la RN14 fut présenté avec un échangeur central permettant la desserte du futur CHU et des projets contigus ainsi que du bourg des Abymes (cette position ayant été envisagée lors de la création de la RN5). L'occupation du sol et les nouvelles orientations de la commune en termes d'urbanisme ayant évoluées, l'échangeur a été repositionné plus au nord et la réalisation de cette voie a été ajournée par la Région.

Lors du COPIL, le sous-préfet a sollicité les services de RDG afin de mener une réflexion sur une voie nouvelle permettant d'améliorer les conditions de trafic notamment lors de la phase travaux des différents grands projets du secteur.

C'est ainsi que la voie de délestage entre la RN5 et la RN11 a été proposée.

3. La voie de délestage

Caractéristiques

Le linéaire de cette voie s'étend sur près de 2,3km. Cette voie est bidirectionnelle, avec accotements stabilisés, d'une largeur totale revêtue de 9.50m. La vitesse retenue est de 70km/h.

L'extrémité Sud du projet se situe au niveau de l'échangeur de l'aéroport. En phase 1, les mouvements directionnels s'effectuent principalement sur le giratoire existant situé à proximité de l'aéroport. La phase 2 propose, sur cet échangeur, le doublement de l'actuel ouvrage de franchissement de la RN11 ainsi que la création de nouvelles bretelles afin d'obtenir des entrées et sorties de la voie de délestage directement depuis la RN11. Les cartes 2 et 3 présentent les deux phases d'aménagement de cet échangeur.

Le point de raccordement avec la RD106 s'effectue, quant à lui, sur le futur giratoire implanté au droit de l'entrée visiteurs du futur CHU. Ce point de raccordement permet l'ensemble des mouvements avec la RD. À terme, ce point d'échange sera dénivélé afin d'obtenir une liaison directe entre le giratoire situé à l'extrémité Nord de la voie et l'échangeur de l'aéroport. Cette dénivellation permettra d'améliorer de façon importante les conditions de trafic sur la RD106 et la voie de délestage.

L'extrémité Nord, point de raccordement sur la RN5, s'effectue uniquement en entrée/sortie sur la RN. Un point d'échanges permet les raccordements : des deux bretelles entrée/sortie précitées, de la zone d'habitat SEMSAMAR, des aménagements Cap Excellence et du parking personnels du CHU.

La dernière phase de cet aménagement routier est la création d'un échangeur dénivelé au droit du centre gérontologique. Cet échangeur permettra, quant à lui, d'autres mouvements sur le nord de la zone et une liaison directe entre le centre précité et le CHU.

Le profil en long

La topographie du secteur est peu chahutée, le profil en long qui en découle est relativement plat. Sur la partie Sud, ce profil suit le terrain naturel, hormis à l'approche de l'échangeur de l'aéroport où un ouvrage cadre est prévu pour les rétablissements d'un chemin d'exploitation et des écoulements.

Côté Est de la RD106, la voie de délestage est partiellement en déblai afin de permettre des connexions urbaines plus aisées.

Montant et durée des travaux

Le montant de la voie de délestage peut être estimé à ce stade des études à :

Phasage de la voie de délestage	Montant des travaux (Millions d'euros)
Phase 1	13.0
Phase 2 dénivellation au droit de la RD106	3.5
Ouvrage et bretelles complémentaires échangeur de l'aéroport	5.5

Calendrier :

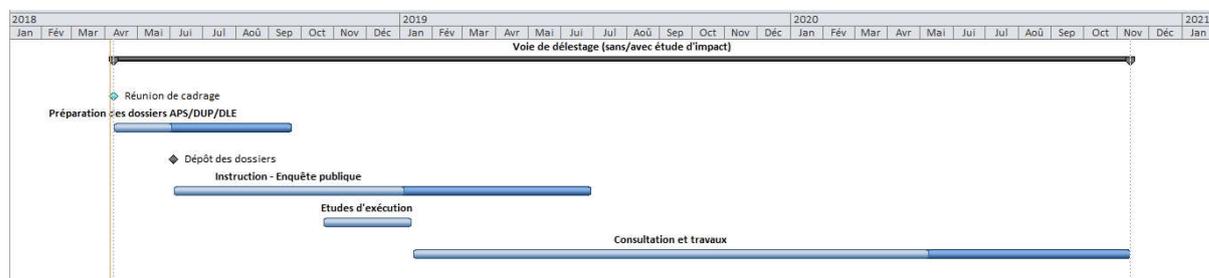


Tableau 1 Calendrier suivant procédure (hors phase 2)

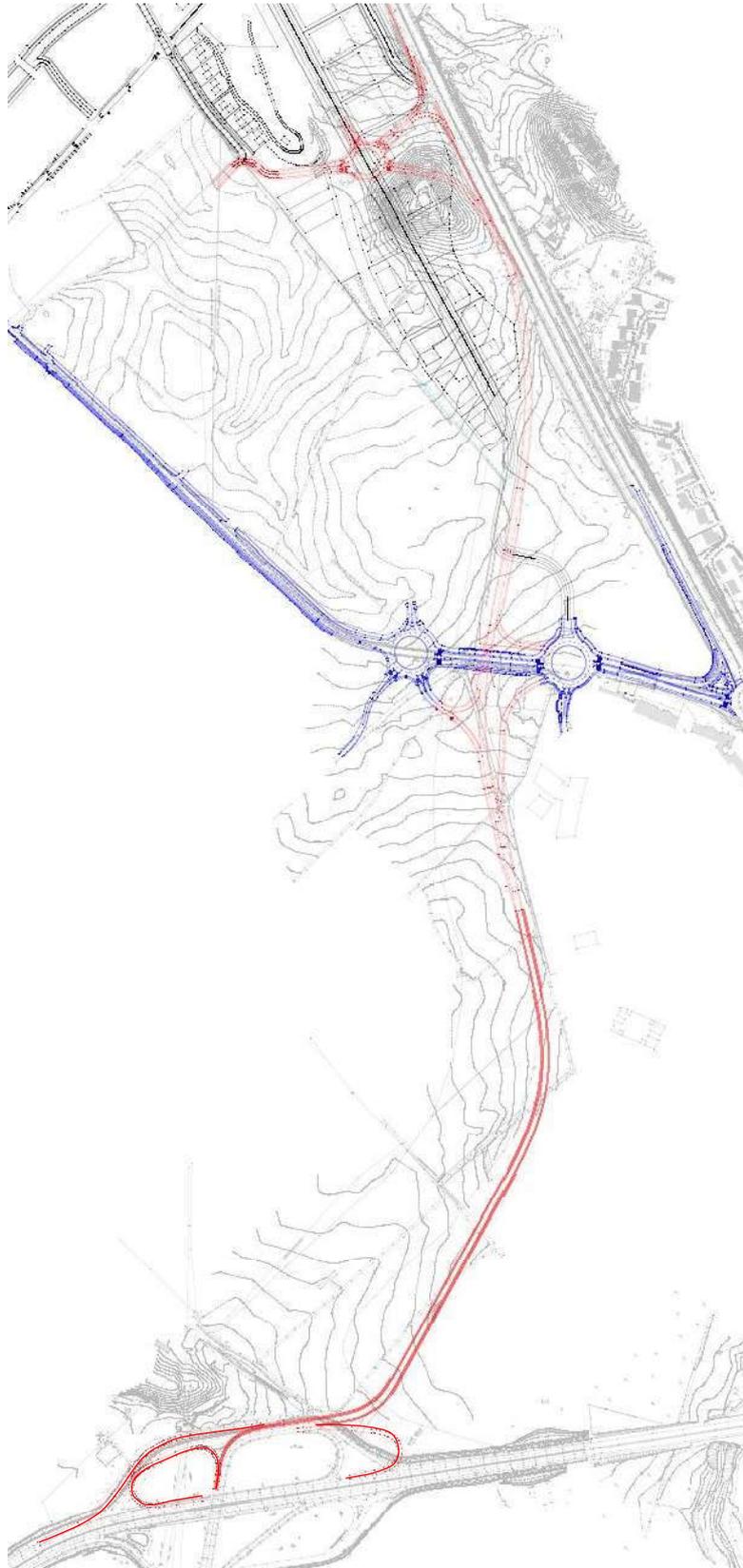
Tracé général de la voie de délestage

Le tracé en rouge correspond à l'aménagement de la voie de délestage.

Le tracé en bleu correspond aux aménagements de la RD106.



Carte 2 : Tracé de la voie de délestage phase 1



Carte 3 : Tracé de la voie de délestage phase 2

4. Cadre réglementaire du projet

Evaluation environnementale

Selon le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes (article R.122-2 du Code de l'Environnement), le projet est soumis à examen au cas par cas au titre de la rubrique 6.a :

Catégories de projet	Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au cas par cas
Infrastructures routières		
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiées au titre de cette rubrique). On entend par « route » une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	<p>a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.</p> <p>b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p> <p>c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.</p>	<p>a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.</p> <p>b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km.</p> <p>c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.</p>

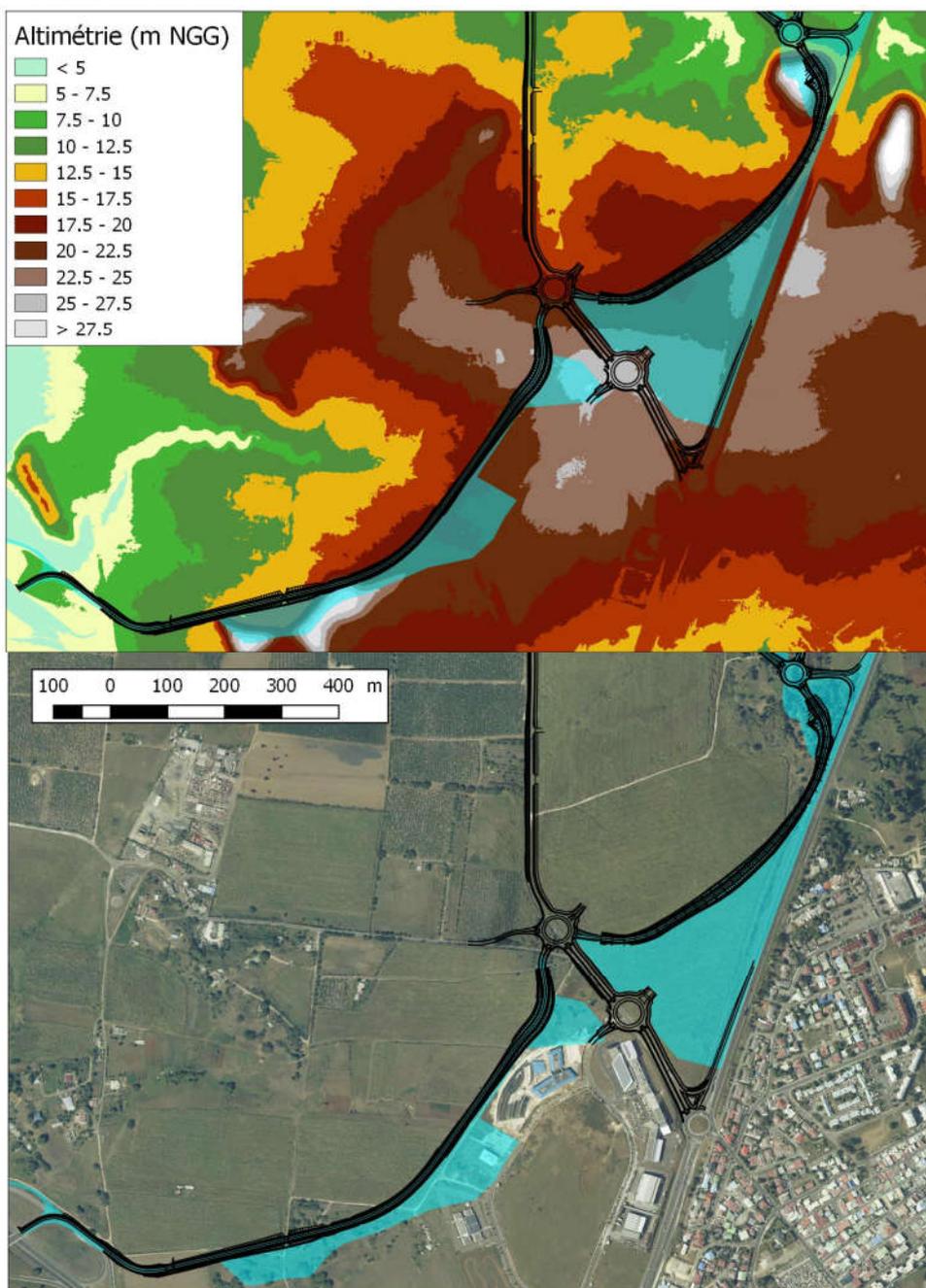
Le CERFA 14734*3 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale (article R.122-3 du code de l'environnement) sera complété et remis à l'autorité environnementale.

Position de la voie de délestage vis-à-vis des écoulements de surface

Le projet ne traverse aucun axe d'écoulement d'importance. Toutefois, il intercepte des bassins versants occupés actuellement par des champs de canne, des espaces boisés, des prairies et une partie de la ZAC de la Providence.

D'autre part, le projet constituera une imperméabilisation du sol couvrant un peu plus de 2 ha. Ces surfaces imperméabilisées seront collectées et les ruisselants seront renvoyés vers des dispositifs de rétention assurant, d'une part, une régulation des débits, et d'autre part, un traitement qualitatif avant rejet dans le milieu.

Le projet se voit ainsi concerné par une surface d'impluvium de 16,5 ha, inférieure au seuil des 20 ha.



Le projet est concerné par la rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature relative à la loi sur l'eau et est soumis au régime de déclaration.

Déclaration d' utilité publique

Le projet nécessite la mise en place d'une procédure d'expropriation après déclaration d'utilité publique. Conformément aux articles L1 et L110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et aux articles L123-1 et suivants du code de l'environnement, la déclaration d'utilité publique intervient à la suite d'une enquête publique

Mise en compatibilité du plan local d' urbanisme

Le projet nécessite la mise en compatibilité du document d'urbanisme. Conformément à l'article L 123-14-2, le projet de mise en compatibilité est soumis à enquête publique.

Le Plan local d'urbanisme (PLU) de la ville des Aymes a été approuvé le 23 décembre 2011. Les dispositions de ce PLU sont en cours de révision, par délibération du 19 décembre 2013 du conseil municipal.

Aux termes des dispositions de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si :

- L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'état, de l'établissement public de coopération intercommunale compétente ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.

Cet examen conjoint en concertation avec l'ensemble des collectivités territoriales et services déconcentrés de l'État concernés est un préalable à l'enquête publique.

5. Compatibilité avec les documents d'orientation

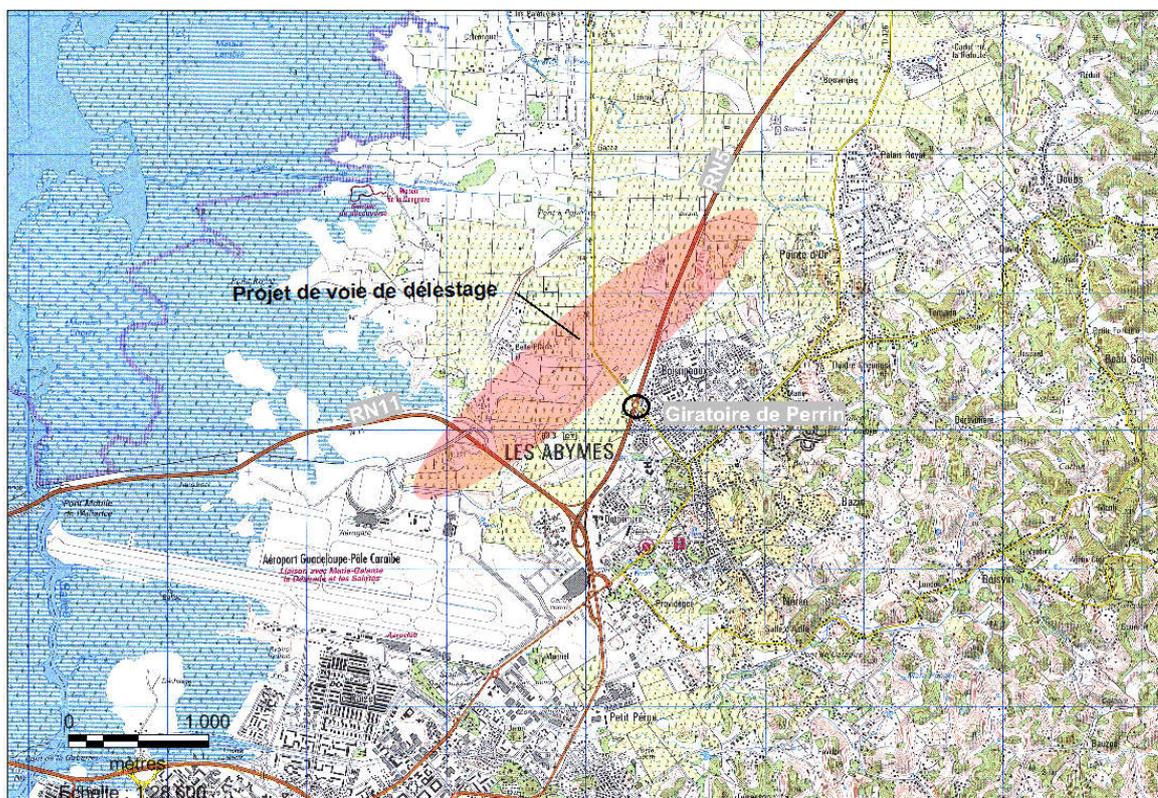
Cet aménagement s'inscrit dans les orientations des documents d'orientation tels que le Plan de Déplacement Urbain (PDU, 2009), le schéma d'Aménagement Régional (SAR, 2011) et le Schéma Régional des Infrastructures et de Transports des îles de la Guadeloupe (SRIT 2015) du fait de la fluidification engendrée par cette voie de délestage améliorant ainsi la circulation des transports individuels et collectifs, sécurisant le trafic.

6. L'aire d'étude

Le projet se situe sur la commune des Abymes. Il traverse le lieudit Belle Plaine depuis l'échangeur de l'aéroport au sud-ouest pour rejoindre Pointe d'Or au nord-est.

L'aire d'étude est hétérogène. Elle présente des zones agricoles, des zones d'aménagements industriels et commerciaux, des zones naturelles sensibles ou destinées au développement de l'urbanisation ainsi que des zones fortement urbanisées correspondant au centre-ville des Abymes.

On distingue un environnement rural dans la partie Nord-ouest, un environnement périurbain dans la partie sud-est et la zone aéroportuaire au sud-ouest.



Carte 4 : plan de situation sur fond IGN

7. Les aménagements justifiés par les études de trafic

Étude de trafic de 2017

L'étude de trafic de 2017 fait suite à plusieurs études menées notamment dans le cadre de l'aménagement de l'échangeur Abymes Ouest (aujourd'hui abandonné au profit d'une implantation plus au nord), mais également pour l'aménagement de la RD106, ainsi qu'à une simulation dynamique conduite par Cap Excellence dans le cadre du déplacement de l'échangeur Abymes Ouest.

Objectifs

Le principal objectif de cette étude de trafic était d'établir l'ordre de priorité de réalisation des aménagements routiers, face à l'augmentation attendue de la charge de trafic sur le secteur, avec une échéance de réalisation réaliste pour l'ouverture du CHU en 2022.

Les scénarios

Pour cela, 9 scénarios ont été étudiés à l'horizon 2025 autour des projets suivants ;

- aménagement de la RD106 ;
- réalisation du PSGR ;
- réalisation de la voie de délestage (première phase) ;
- réalisation de la voie de délestage (deuxième phase)
- réalisation de l'échangeur au nord de la zone.

Les scénarios étudiés sont les combinaisons des projets avec ou sans le PSGR et avec ou sans la voie de délestage.

Pour ces différents scénarios, les projets urbains pris en compte sont :

- *Zone de Perrin*
 - Projets de logements
 - Écoles
 - Nouveau CHU
 - Aménagement TCSP de Cap Excellence : création d'un P+R
 - Création d'un centre de maintenance
- *Développement de la zone de Providence*
- *Centre Hospitalier Gériatrique du Raizet (CHGR) sur la zone de Boisripeaux.*

Les flux supplémentaires générés par ces aménagements correspondent en émissions/attractions à près de 25 000 véhicules par jour (TMJA)

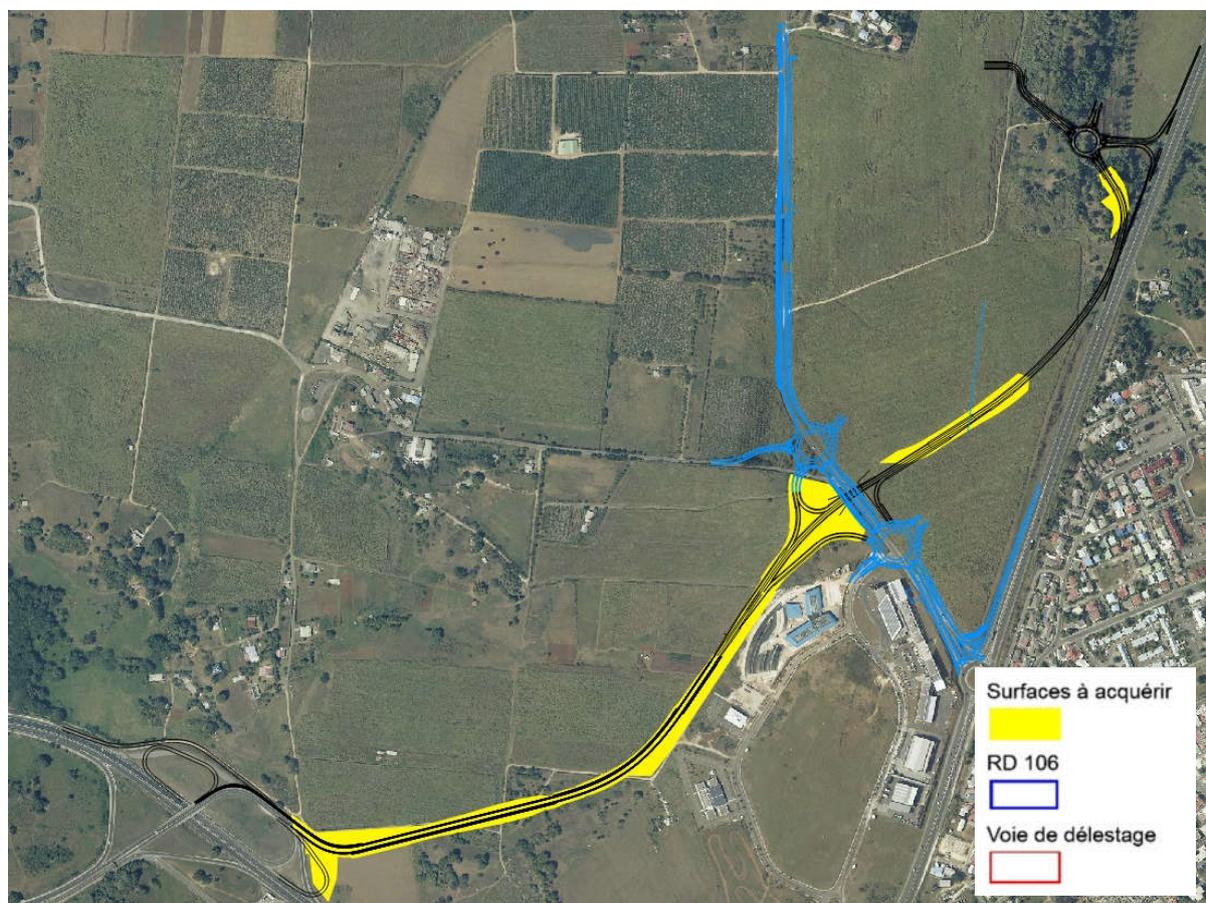
Conclusions

Les conclusions de cette étude ont mis en évidence que la voie de délestage est indispensable et qu'elle doit être construite ainsi que le PSGR dans un premier temps, la dénivellation du point d'échanges et les compléments de l'échangeur de l'aéroport dans un second temps. L'échangeur nord est construit en dernier lieu ; En effet, celui-ci entraînerait une saturation de la RN5, même en présence du PSGR, s'il était construit en premier lieu.

Il est également important de souligner que la construction de la voie de délestage s'effectuera en dehors du trafic routier et ne gênera d'aucune manière l'écoulement du trafic.

8. Des acquisitions nécessaires

La Région doit acquérir près de 6.4 ha de terres pour la réalisation de la voie de délestage.



Carte 5 : Représentation des surfaces à acquérir

IDENT	CODE INSEE	SECTION	NUMERO	Propriétaire	Surf de la parcelle	Surf à acquérir	Pourcentage
97101AD415	97101	AD	415	GFA Belle Plaine	5 895.80	2 327.2	39.5%
97101AD259	97101	AD	259	GFA Belle Plaine	16 620.80	2 952.8	17.8%
97101AD257	97101	AD	257	GFA Belle Plaine	60 692.20	5 248.0	8.6%
97101AD243	97101	AD	243	GFA Belle Plaine	78 427.50	5 034.8	6.4%
97101AD241	97101	AD	241	GFA Belle Plaine	7 209.89	1 202.9	16.7%
97101AD413	97101	AD	413	GFA Belle Plaine	63 634.50	6 381.5	10.0%
97101AD417	97101	AD	417	GFA Belle Plaine	19 142.90	2 649.1	13.8%
97101AD260	97101	AD	260	GFA Belle Plaine	4 743.60	1 095.3	23.1%
97101AD602	97101	AD	602	GFA Belle Plaine	1 521.40	1 521.4	100.0%
97101AD262	97101	AD	262	GFA Belle Plaine	76 117.90	2 721.5	3.6%
97101AD340	97101	AD	340	GFA Belle Plaine	55 160.90	5.6	0.0%
97101AD248	97101	AD	248	Mme Adrien BORDELAIS	2 422.19	1 041.0	43.0%
97101AD247	97101	AD	247	Mme Christelle CHEN-TEN-YOU (indivision)	2 223.52	1 065.1	47.9%
97101AD244	97101	AD	244	M Camille POPOTTE	1 891.90	1 441.1	76.2%
97101AD246	97101	AD	246	Mme Michaela SAMINADIN	2 005.66	347.7	17.3%
97101AD245	97101	AD	245	M Camille NABAJOYTH	2 003.02	1 503.6	75.1%
97101AD83	97101	AD	83	Commune des Abymes	83 838.30	9 370.1	11.2%
97101AD80	97101	AD	80	SCI Perrin	17 953.90	3.0	0.0%
97101AD99	97101	AD	99	SCI Concorde	53 777.60	5 950.7	11.1%
97101AD544	97101	AD	544	SA SIS PATRIMOINE	3 178 254.37	1 052.95	3.3%
97101AD758	97101	AD	912	SEMSAMAR	32 120.10	133.63	0.4%

Tableau 2 : Parcelles à acquérir

A noter qu'en phase 1, une utilisation de la parcelle du CHU est nécessaire. Cette surface n'impacte aucun des aménagements du projet du CHU. En phase 2, cette zone sera remise en état.

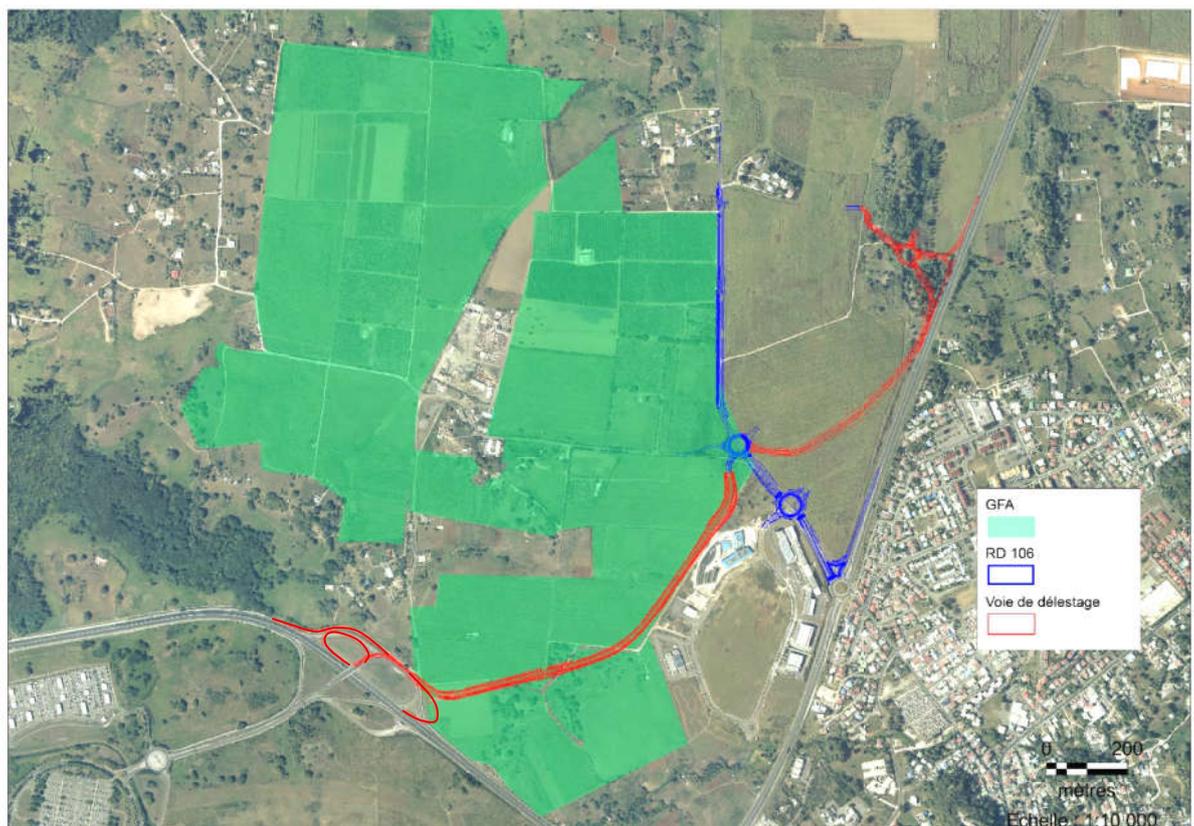
9. Sensibilité environnementale de la zone d'étude et impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

Le GFA

La voie de délestage impacterait sur sa partie sud le GFA de Belle Plaine qui représente une surface de plus de 100 ha. Cet aménagement va nécessiter l'acquisition d'environ 31 141 m² de terrains appartenant au GFA.

Cependant, afin de compenser la perte économique engendrée par cet impact, la Région Guadeloupe, maître d'ouvrage de l'opération, a entrepris une négociation avec la Chambre d'Agriculture et le GFA.

Une première réunion avec la Chambre d'Agriculture menée par la Région Guadeloupe a permis de redéfinir le tracé de la voie de délestage. Les impacts du projet sur la zone cultivée du GFA sont ainsi réduits mettant davantage à profit les espaces non exploités.



Lors d'une deuxième rencontre avec la chambre d'agriculture, cette dernière a demandé à la Région d'envisager de contourner le GFA. Cette solution a été tracée et l'impact sur les zones cultivées est plus importante de près de 1ha supplémentaire.

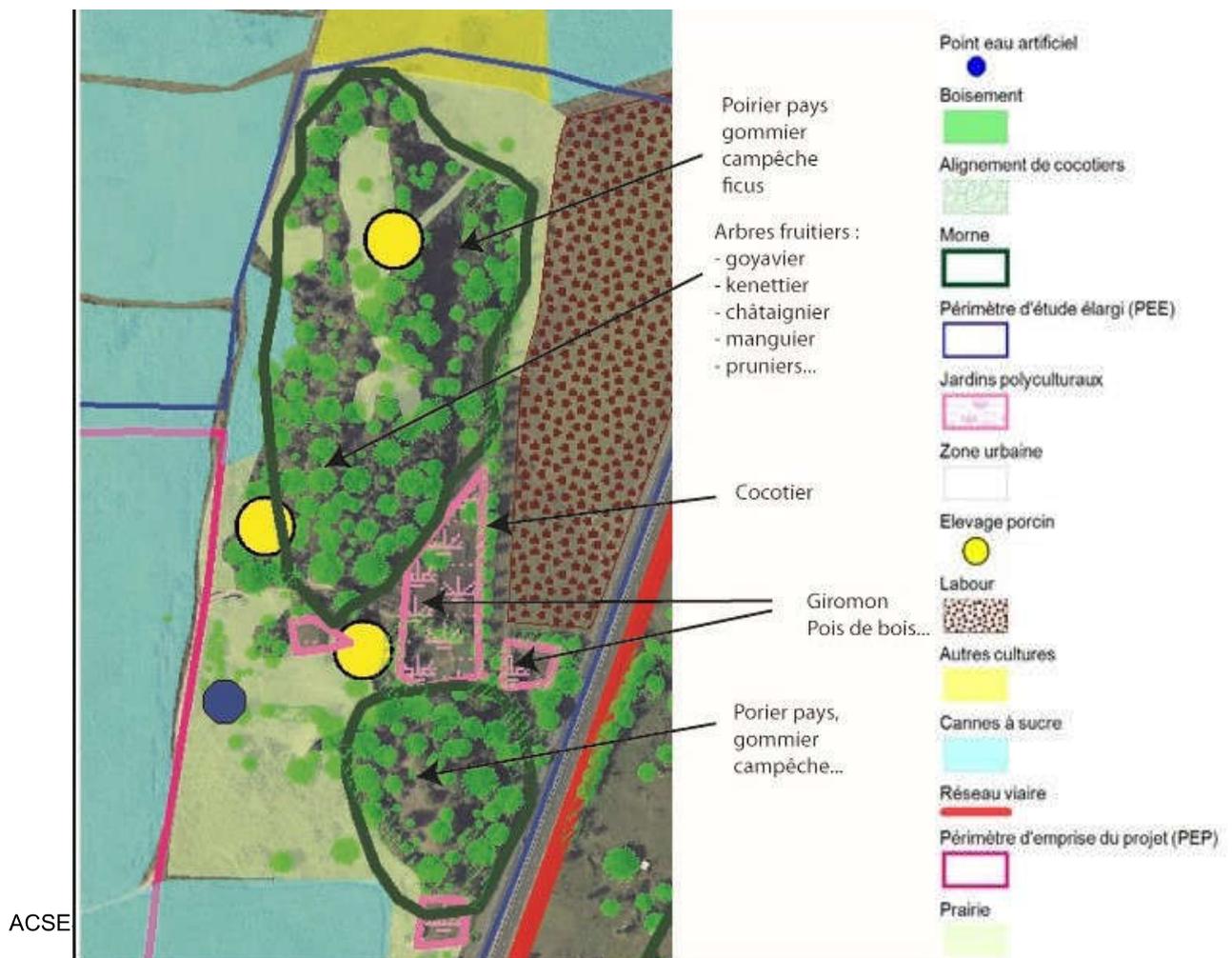
Par ailleurs, une approche capacitaire a été effectuée par EGIS et Le résultat de l'affectation avec ce nouveau tracé montre un impact négatif fort sur le trafic empruntant ce barreau puisque celui-ci passe de **9500 véh/jour (sur les dispositions de raccordement de la phase 1) à 1 700 véh/jour.**

Cela n'est pas sans impact sur le trafic de la RN5 ; en effet, les précédentes analyses montraient que le tronçon de la RN5 atteignait rapidement son seuil de congestion sans aménagements complémentaires. La très faible attractivité d'une telle configuration de la voie de délestage amènerait un trafic supplémentaire sur la RN5 aboutissant à la congestion de celle-ci.

Les milieux naturels

Le milieu naturel est composé de :

- La forêt marécageuse à l'ouest de l'échangeur de l'aéroport classée en espace remarquable du littoral (L121-23 du Code de l'Urbanisme). Le projet de voie de délestage n'impacte pas la zone humide (tracé en lieu et place des aménagements existants).
- La plaine agricole, principalement occupée par la culture de la canne à sucre.
- Les mornes boisés, avec une végétation composée d'espèces communes. De nombreux arbres fruitiers ont été inventoriés sur les mornes. En fonds de vallée, on observe une polyculture traditionnelle sous forme de petits jardins qui structurent le paysage : giromon, pois de bois... quelques abris en tôle ont été aménagés par les usagers du site.



La zone d'étude se trouve en aire optimale d'adhésion du parc national de la Guadeloupe et en aire de transition de la réserve de biosphère. Elle n'est cependant soumise à aucune réglementation particulière, le projet n'impactant aucune zone protégée.

Le paysage

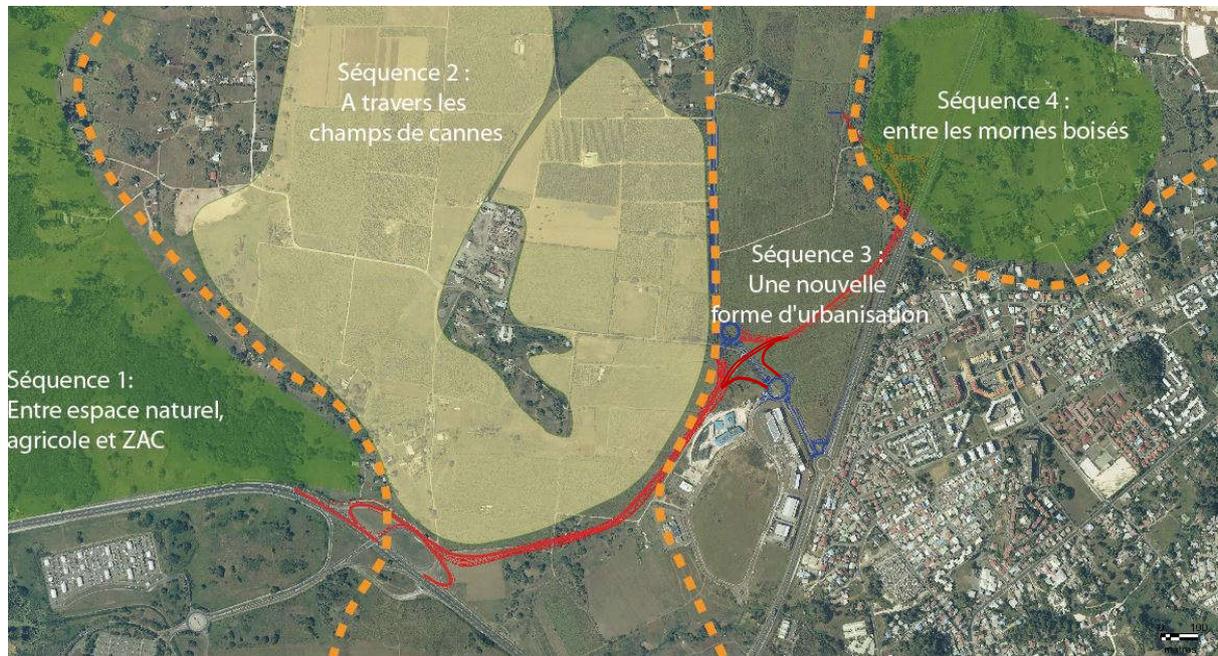
L'étude réalisée par Caraïbes Paysages a permis de mettre en exergue 4 séquences paysagères :

- 1- Séquence 1, entre espace naturel, agricole et zone d'activité. Cette séquence se trouve à la sortie de l'épaisse zone boisée accompagnant la mangrove qui laisse place aux prairies d'arrière mangrove puis aux champs de canne-à-sucre au Nord de la nationale.
- 2- Séquence 2, à travers champs. Cette séquence condense le caractère patrimonial qu'a la culture de la canne à sucre dans l'ouest Grande-Terre générant un paysage particulier. Cette bande cultivée perdue et représente aujourd'hui une véritable « coupure d'urbanisation » entre Dothémare et l'aéroport. Plus au nord, la nouvelle voie fera office de frontière entre les futures zones d'activités situées à l'Est et les parcelles cultivées au Nord et à l'Ouest.
- 3- Séquence 3, une nouvelle forme d'urbanisme. Cette séquence se trouve au centre d'un secteur en pleine mutation. Avec l'arrivée des différents équipements, de nouvelles centralités d'échelles régionales vont drainer d'importants flux et vont transformer considérablement l'ensemble de cette zone, aussi bien au niveau de la fréquentation, qu'au niveau de la typologie urbaine proposée.
- 4- Séquence 4, entre les mornes boisés. Elle constitue une porte entre le bourg des Abymes et les prémices des grands fonds. Cette situation enserrée entre des mornes joue un rôle de seuil où l'échelle des perceptions se réduit, où le paysage change.

Le projet va entraîner une modification du paysage par :

- L'impact sur les mornes – la position centrale de rond-point entre les deux mornes atténué nettement cet impact.
- Une frontière plus marquée entre l'urbanisation et les plaines agricoles : partition du paysage ;

Cependant, la topographie relativement plane du tracé de la voie de délestage et de ses abords n'imposent pas de créer de grands talus techniques impactant le paysage. L'aménagement de l'échangeur de l'aéroport se faisant en lieu et place de l'existant n'entraînera pas d'impact paysager. La voie de délestage permettra néanmoins de révéler les vastes étendues cannières aux automobilistes.



Carte 7 : Séquences paysagères de la zone d'étude (source : Caraïbe paysage)

L'ambiance sonore

Des études acoustiques ont été réalisées dans le cadre :

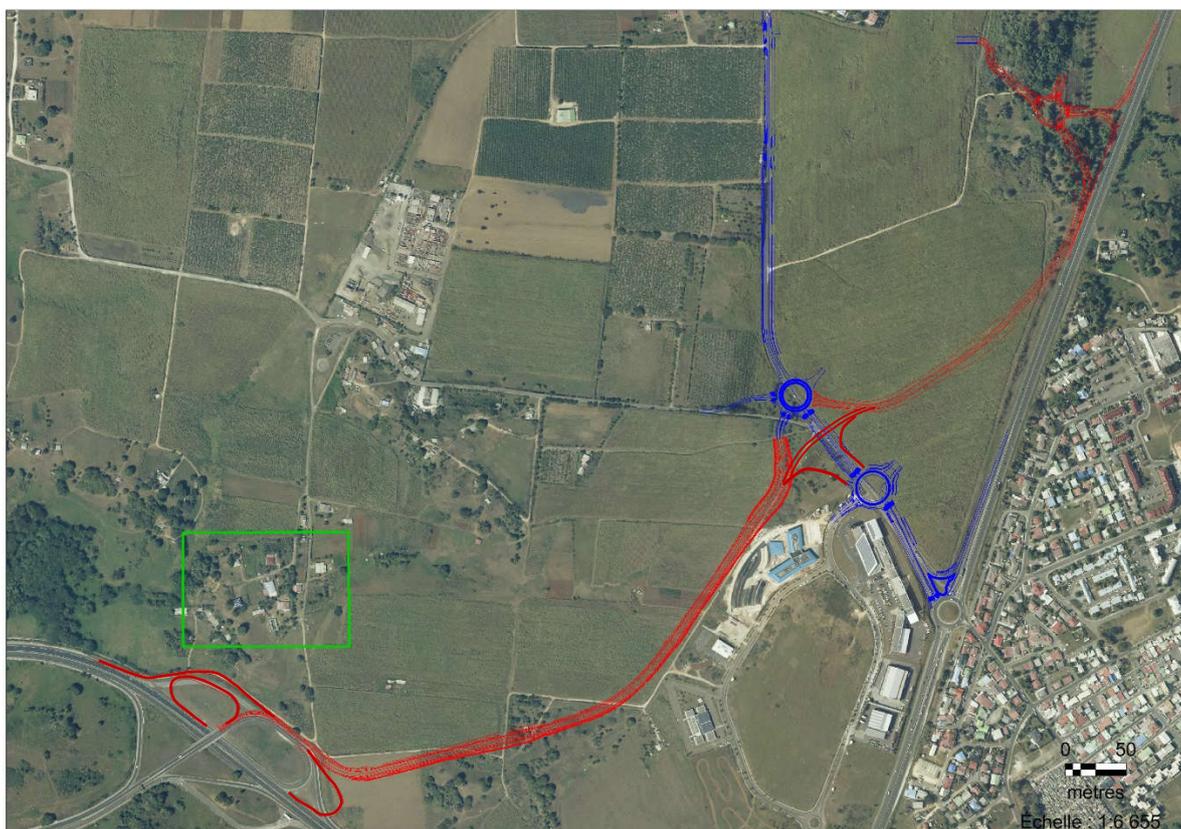
- Des aménagements de la RD106 ;
- De l'installation d'une hélistation sur le bâtiment principal du futur CHU ;
- De l'aménagement de l'échangeur d'Abymes Ouest.

Les mesures acoustiques montrent :

- Une ambiance sonore à l'état initial globalement calme sur la période diurne ;
- En période nocturne, une ambiance sonore fortement influencée par le bruit de la faune.

Toutefois, il est à noter que le projet de voie de délestage accueillera un trafic beaucoup plus faible que le projet de la RD106. Les nuisances sonores liées au trafic seront bien inférieures.

De plus, les seules habitations affectées par le projet sont situées près de l'échangeur de l'aéroport (voir carte 8). Les modifications de cet échangeur sont minimales et les nuisances sonores, une fois le projet réalisé, seront du même ordre de grandeur que les nuisances actuelles.



Carte 8 - Localisation des habitations proches du projet

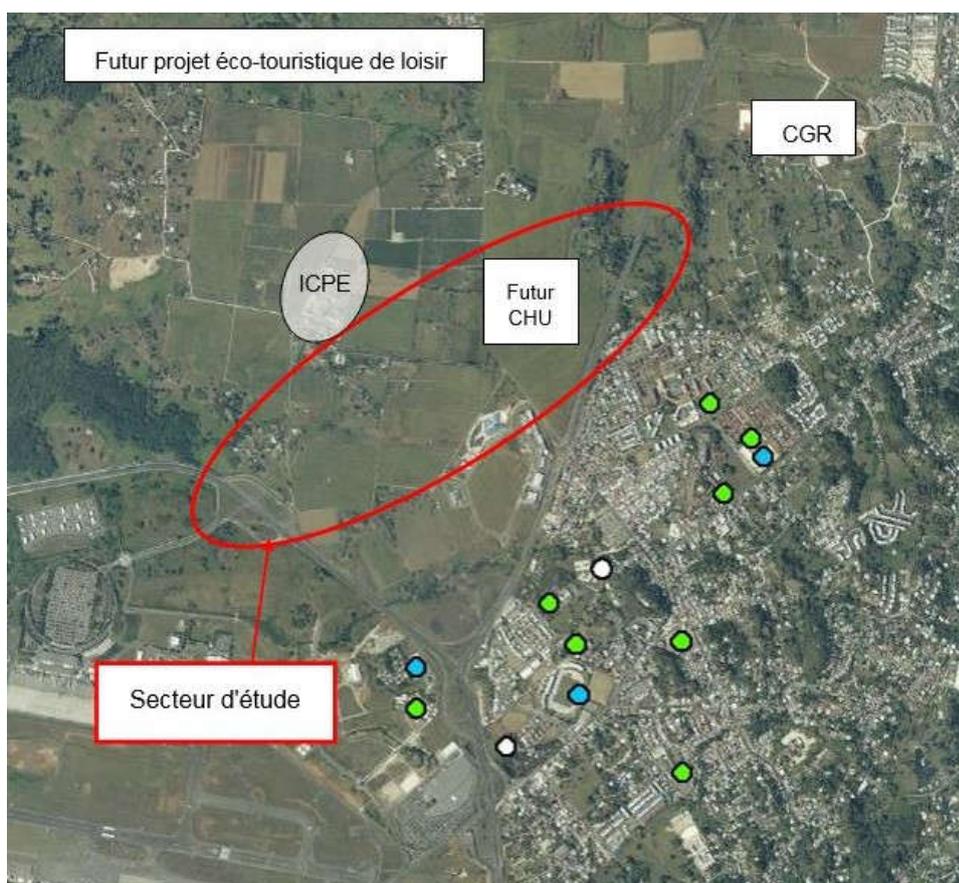
La qualité de l'air et la santé

Les études Gwad'air indiquent une qualité de l'air satisfaisante dans le secteur d'étude.

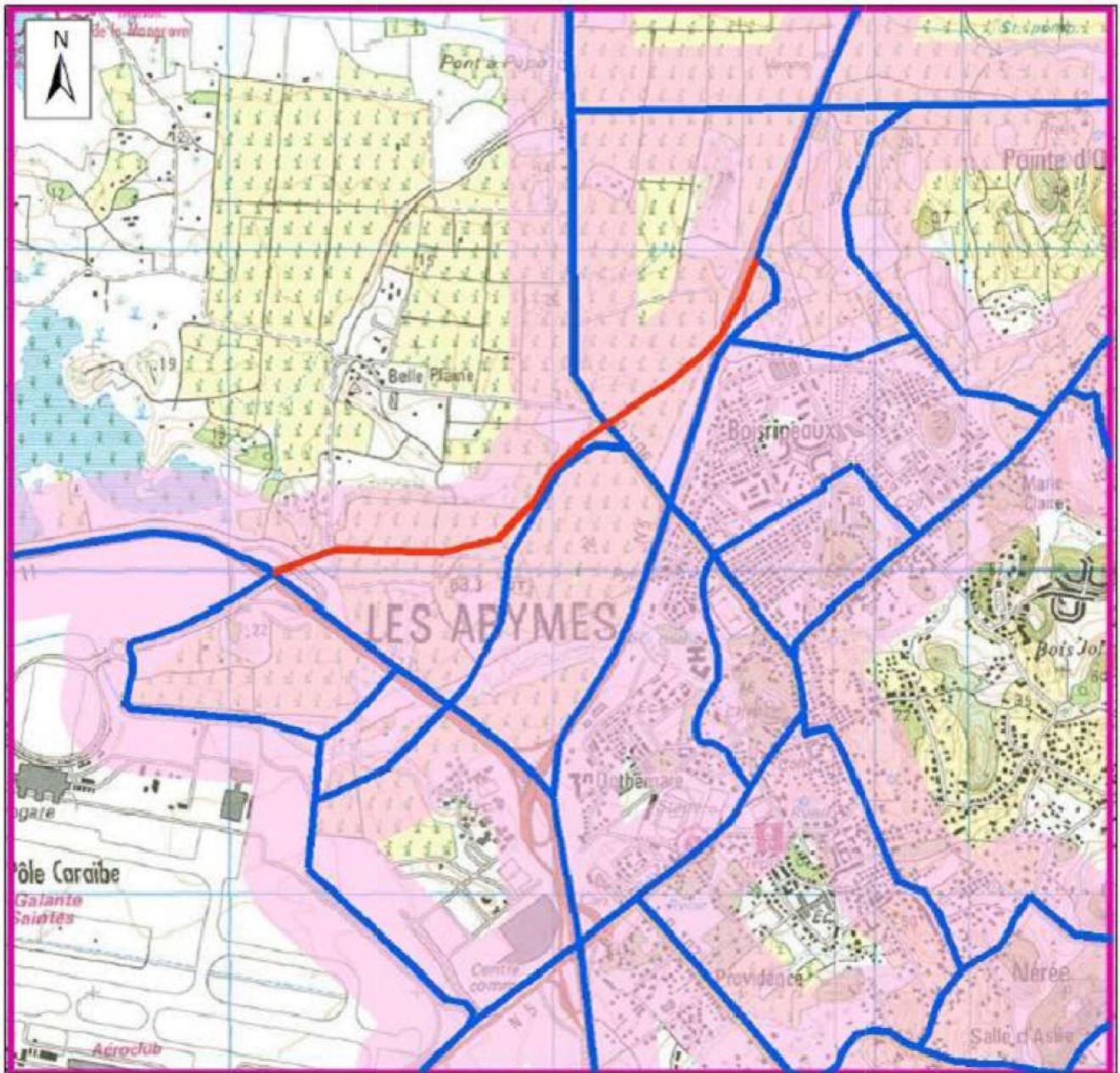
L'étude réalisée par EGIS en 2014, dans le cadre de la réalisation de la RD106, indiquait à l'horizon 2025 une amélioration de la qualité de l'air sur la zone d'étude.

Les embouteillages provoquent beaucoup de pollution. En effet, la consommation des véhicules augmente dans ces conditions et ils polluent davantage. Dans un bouchon, on démarre, on freine et on reste surtout en première et en deuxième. La consommation de carburant au kilomètre peut être multipliée par deux. Des estimations ont été faites en métropole et une voiture bloquée dans un ralentissement a tendance à consommer plus : jusqu'à 88% de plus en moyenne dans un embouteillage sur autoroute, et 176% en agglomération.

La réalisation des différents aménagements RD106, PSGR et voie de délestage vont permettre de fluidifier les trafics et limiter considérablement les bouchons et donc la pollution.



Carte 9 : Sites sensibles à la pollution atmosphérique (EGIS, 2014)



-  Domaine d'étude
-  Projet
-  Tronçons routiers étudiés
-  Bande d'étude

Carte 10 : Domaine et bande d'étude du volet air et santé (EGIS Environnement)

Le patrimoine

L'état des Lieux a montré :

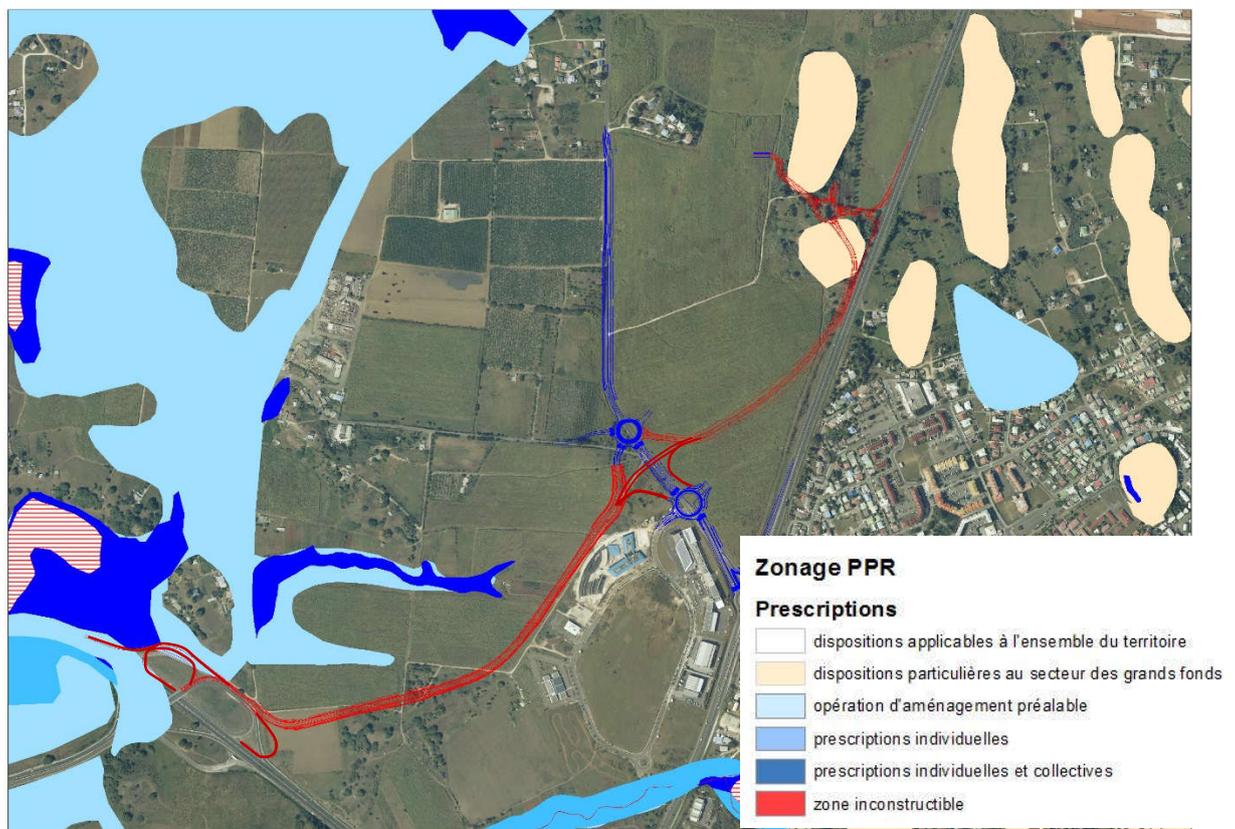
- L'absence de monument historique à proximité de la zone d'étude ;
- La présence de sites archéologiques dans la zone d'étude dont un sur l'emprise des travaux:

Des prescriptions archéologiques sont probables. Le maître d'ouvrage a la possibilité de demander la réalisation d'un diagnostic anticipé (article R523-14 code du Patrimoine)

Le plan de prévention des risques naturels

Le plan de prévention des risques naturels des Abymes a été approuvé par arrêté préfectoral n°2008-1185 AD/1/4 en date du 4 septembre 2008.

La voie de délestage traverse des zones dont les dispositions sont particulières au secteur des Grands Fonds de par la présence de mornes. Dans ces zones, des précautions doivent être prises afin d'adapter les aménagements à la particularité du secteur. Ce dernier présente à l'Ouest des zones soumises à prescriptions individuelles, cela, en raison du risque inondation faible.



Carte 11 : Plan de zonage réglementaire PPRN des Abymes

Tableau de synthèse

Paramètre	Enjeux	Impacts potentiels	Mesures pour éviter, réduire et éventuellement compenser les incidences potentielles du projet
Phase chantier		Risque de pollution des eaux, nuisances sonores, pollution de l'air (-) Pas de perturbation de la circulation en phase travaux	Mise en place de bassins de décantation provisoires et autres précautions sur le chantier pour limiter les risques de pollutions, les nuisances sonores et la dégradation de la qualité de l'air - Charte à établir avec les entreprises en charge des travaux.
Trafic	Secteur déjà congestionné à l'heure actuelle en heures de pointe avec des prévisions de trafic en augmentation dues au développement prévisible de la zone.	Impact positif : fluidification du trafic	
Activités socio-économiques	Secteur en plein développement socio-économique avec l'expansion de la ZAC de Dothémare, l'arrivée du futur CHU, des logements, etc.	Impact positif : projet fluidifiant le trafic, favorable au transport individuel et collectif.	
Gestion des écoulements de surface	Risque d'inondation et qualité des eaux	Imperméabilisation et augmentation du ruissellement	Mesures quantitatives et qualitatives définies au sein du dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau
Nature du sol et pression foncière	Présence du GFA	29200 m ² de GFA impacté	Compensations en cours de définition avec la chambre d'agriculture et le GFA : exécution d'opérations d'aménagement foncier ; accompagnements...
Milieu naturel	Pas de sites protégés Pas d'espèces rares ou menacées Espèces communes	Pas d'impact sur les zones humides au droit de l'échangeur de l'aéroport	
Paysage	Plaine cannière des Abymes	Segmentation des espaces canniers – topographie favorable aux aménagements	
Nuisances sonores	Secteur à ambiance sonore calme sur la période diurne, influencée par le bruit de la faune en période nocturne	Pas d'impact	
Qualité de l'air	Qualité de l'air satisfaisante	Impact positif : Amélioration de la qualité de l'air par fluidification du trafic	