



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité



Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

**Conseil Général de l'Environnement
et du Développement Durable**

Avis délibéré

**Projet d'aménagements de voirie à destination des modes
actifs-RD118 Pointe-des-Chateaux**

Commune de **Saint-François (97118)**

N° : Ae 2022APGUA6

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.

PREAMBULE

Objet : Projet d'aménagements de voirie à destination des modes actifs – RD118 Pointe-des-Châteaux

Maître d'ouvrage : Conseil Départemental de la Guadeloupe

Procédure principale : Evaluation environnementale

Pièces transmises : Etude d'impact (Version du 16 mars 2022)

**Date de réception par
l'Autorité environnementale :** 14 avril 2022

Vu la consultation de l'Agence Régionale de Santé et sa réponse en date du 18 mai 2022 prise en compte dans le présent avis ;

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui à la Mission Régionale d'Autorité environnementale de la Direction de l'environnement de l'aménagement et du logement (DEAL) Guadeloupe ;

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe s'est réunie le 02 juin 2022 à 09h00(heure de Guadeloupe). L'ordre du jour comportait, notamment, le présent avis.
Étaient présents et ont délibéré : Patrick NOVELLO, Gérard BERRY et Christophe VIRET.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une «autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Conformément à l'article L.122-1-VI du code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de mettre à disposition du public sa réponse écrite à l'Autorité environnementale au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à [l'article L. 123-19](#).

SYNTHESE

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) concerne le projet d'aménagements de la RD118 à destination des modes actifs (cyclisme, marche) qui consiste en la création d'une piste cyclable d'une longueur de 7km et de ses aménagements, entre les PR 4 + 000 et PR 10+750, au niveau de la péninsule de la Pointe-des-Châteaux sur la commune de Saint-François. Le projet, porté par « Routes de Guadeloupe » pour le compte du Conseil Départemental, maître d'ouvrage, vise à répondre aux besoins des différents types d'usagers de la RD118 en matière de sécurité et de déplacement .

Le rapport d'étude d'impact a été déposé à la suite de la décision du 20 octobre 2020 de l'Autorité environnementale de soumettre à évaluation le projet après l'instruction du dossier de demande d'examen au cas par cas.

Les principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe portent sur les thématiques suivantes :

- Milieu naturel et biodiversité ;
- Paysage et patrimoine ;
- Climat et Risques naturels ;

L'étude d'impact est présentée de manière claire et compréhensible. Les principales étapes de l'évaluation environnementale sont respectées. Toutefois, sur le fond, l'étude d'impact mérite d'être complétée comme indiqué ci-dessous :

Ainsi, la MRAe recommande :

- ***d'indiquer le nombre de places de stationnements prévu respectivement pour les véhicules et les vélos.***
- ***d'annexer à l'étude d'impact les résultats des études de projet de réalisation de la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne et de conclure sur la nécessité ou non de réaliser des travaux de soutènement ;***
- ***de compléter, le cas échéant, l'étude d'impact par les mesures visant à Eviter Réduire Compenser les effets négatifs potentiels de la réalisation de la passerelle sur l'environnement ;***
- ***d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures supplémentaires d'évitement total sur les espèces protégées et leurs habitats (le cas échéant). Dans le cas contraire, il convient de solliciter l'octroi d'une dérogation à la protection des espèces ;***
- ***de compléter l'étude d'impact par des photomontages ou esquisse de visualisation permettant d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage ;***
- ***de finaliser l'étude d'impact en prenant en compte les résultats des consultations auprès de la Direction des Affaires Culturelles (DAC) de Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;***

Les autres observations et remarques de la MRAe figurent dans l'avis détaillé ci-après.

1 Présentation du projet

1.1 Contexte et présentation du projet

Le présent avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) concerne le projet d'aménagements de la RD118 à destination des modes actifs (cyclisme, marche) qui consiste en la création d'une piste cyclable d'une longueur de 7km et de ses aménagements, entre les PR 4 + 000 et PR 10+750, au niveau de la péninsule de la Pointe-des-Châteaux sur la commune de Saint-François. Le projet, porté par « Routes de Guadeloupe » pour le compte du Conseil Départemental, maître d'ouvrage, vise à répondre aux besoins des différents types d'usagers de la RD118 en matière de sécurité et de déplacement.

Le projet entre dans le cadre de l'opération Grand Site menée par la commune et au travers de laquelle, il est envisagé de poursuivre la piste cyclable jusqu'à la Pointe-des-Châteaux.

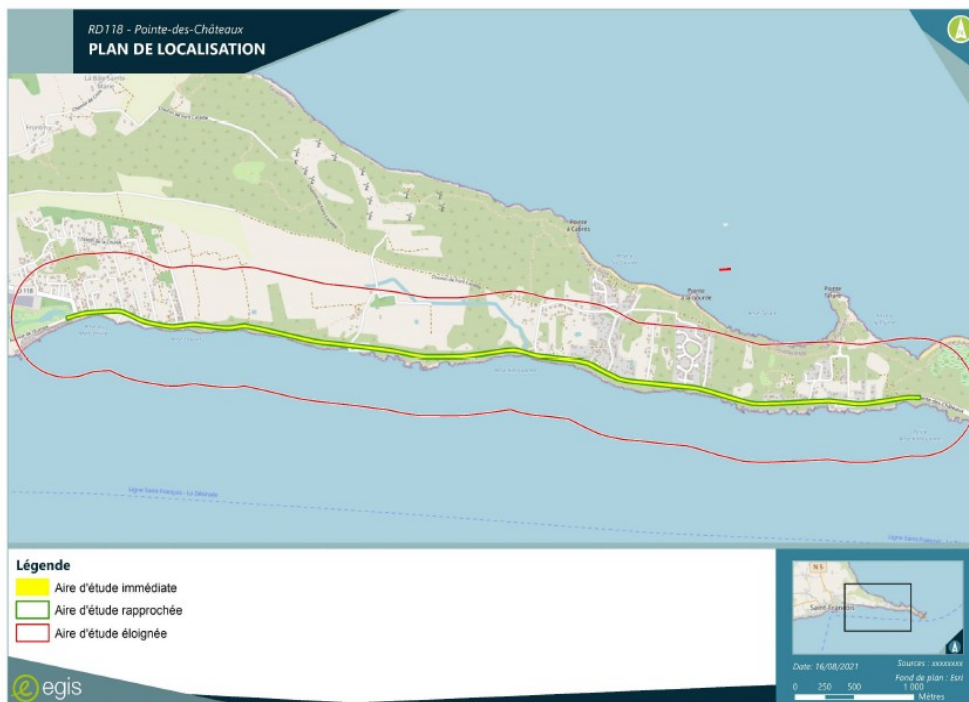
Le projet comprend :

- sur le tronçon 0 (80 ml sur l'avenue de l'Europe au niveau de la résidence du Lagon), la création d'une piste cyclable de largeur de 3 à 3,5m de largeur côté terre, d'une emprise de 4 à 4,3m côté mer et l'aménagement d'un trottoir de largeur 1,80m. Elle permet de faire la liaison entre Saint-François et la Coulée ;
- au début du tronçon 1, l'aménagement d'une zone 30 complétée par une sécurisation du virage du PR 4+000 ;
- à l'approche de La Coulée et sur 745m (zone habitée caractérisée par des rues adjacentes et de nombreux accès riverains) la création d'une piste cyclable de 3m de large et comprenant des traversées piétonnes ;
- à partir du PR 4+905 (à partir duquel il ne subsiste côté terre de la route que quelques accès agricoles) jusqu'à la fin du tracé, le prolongement et l'élargissement de la piste cyclable sur une largeur de 3.5m ; Cet aménagement est prévu sur 5675 m. Cette longueur est privilégiée afin de faciliter les dépassements entre cyclistes, du fait de l'important différentiel de vitesse selon les usages, sportifs ou utilitaires.
- au niveau du pont de Kahouanne, la création d'une passerelle au Nord du pont existant sans réduction de sa largeur.
- à l'entrée de Kahouanne, l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle côté mer ;
- au PR 10+450, à la fin du tracé, la réalisation d'un aménagement provisoire à l'extrémité de la piste cyclable dans l'attente de la concrétisation de l'opération Grand Site allant jusqu'à la Pointe-des-Châteaux.

L'étude d'impact indique (page 44) que le projet prévoit également la mise en place d'aménagement pour les stationnements voitures et vélos, l'aménagement d'arrêt de bus et d'emplacements poubelles ainsi que l'installation d'équipements et de la signalisation routière (voie, piste, zone 30) sur 160 m de longueur ;

La MRAE relève que les nombres de places de stationnements voitures et vélos ne sont pas indiqués.

Pour la bonne information du public, la MRAe recommande d'indiquer le nombres de places de stationnements prévu respectivement pour les véhicules et les vélos.



Localisation du projet (Source : Etude d'impact, page 43)

Outre les travaux préparatoires, le projet nécessitera la réalisation de travaux de terrassement, d'assainissement, de réalisation de chaussée et de trottoirs, de sécurisation du virage de la voie routière, d'installation d'équipements, d'aménagement des espaces verts ;

Le déroulement des travaux est prévu en 6 phases et la durée globale estimée à 48 mois.

Selon l'étude d'impact (page 144), au niveau du franchissement de la ravine Kahouanne, une zone boisée sera interceptée par le projet et devra être défrichée. Or il n'est pas fait mention de travaux de défrichage dans la description des travaux en phase chantier ni de la surface à défricher.

L'étude d'impact indique (page 54) que l'opération d'aménagement de la voirie RD118 comprend « des travaux de soutènement concernant la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne, si nécessaire et les aménagements en bordure ». Elle ajoute que « ces travaux ne seront appliqués que si les études de projet les estiment nécessaires.

La MRAe recommande :

- **d'annexer à l'étude d'impact les résultats des études de projet de réalisation de la passerelle de franchissement de la ravine Kahouanne et de conclure sur la nécessité ou non de réaliser des travaux de soutènement ;**
- **le cas échéant , de compléter l'étude d'impact par les mesures visant à Eviter Réduire Compenser les effets négatifs potentiels de la réalisation de la passerelle sur l'environnement .**

1.2 Cadre réglementaire

Le projet a été soumis à évaluation environnementale à l'issue d'un examen au cas par cas, par décision n°2020-du 20 octobre 2020, du préfet de région, autorité en charge de l'examen au cas par cas. De ce fait, il est soumis à l'avis de la MRAe, objet du présent document.

Il est indiqué (page 184 de l'étude d'impact) que le projet est soumis à permis d'aménager.

L'étude d'impact montre (pages 12 et 13) que le projet n'est pas soumis à la procédure loi sur l'eau.

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 d'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est formulé au titre de l'article R.122-2 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.

1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe relèvent des thématiques suivantes :

- Milieu naturel et biodiversité ;
- Paysage et le patrimoine
- Climat et Risques naturels

2 Analyse de la qualité de l'étude d'impact

2.1 Qualité et caractère complet de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Sur la forme, le dossier d'étude d'impact comprend les éléments attendus.

De nombreux tableaux et figures viennent illustrer ou synthétiser le contenu des différents chapitres et des encadrés en gras mettent en évidence les conclusions des analyses. Toutefois certaines cartes sont difficilement lisibles. C'est le cas de la figure 120 page 144, présentant l'unité paysagère des plateaux de l'Est Grande-Terre et de la figure 108 présentant les lignes de bus sur la commune de Saint-François et les arrêts le long du projet. De même, il est difficile de lire les cotation indiquées sur les profils en travers (figure 8 pages 47 et 48). Mais globalement, la présentation est claire et contribue à faciliter la compréhension du dossier donc son appréhension par le public.

Le résumé non technique (RNT) constitue le 2ème chapitre de l'étude d'impact. Il aurait été pertinent de présenter ce volet dans un document séparé après l'avoir complété. Cela aurait permis d'éviter les informations redondantes dans le même document et de mieux répondre aux objectifs pour lequel le RNT a été créé à savoir permettre au public de prendre connaissance et de comprendre rapidement du contenu de l'étude d'impact . Le format mérite aussi d'être adapté pour en faciliter la lecture.

Afin de faciliter son accessibilité au public, la MRAe recommande de présenter le résumé non technique dans un document séparé après l'avoir complété en reprenant de manière synthétique et fidèle l'étude d'impact Elle recommande également de le présenter dans un format adapté afin d'en faciliter la lecture.

2.2 Analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial prend en compte l'ensemble des composantes de l'environnement : la population et la santé humaine (pages 61 à 76) , la biodiversité(pages 76 à 116), les terres, le sol, l'eau et le climat(pages 120 à 131), les biens matériels, le patrimoine et le paysage (pages 132 à 149).

Trois aires d'étude ont été retenues en fonction des thématiques analysées. Elles sont définies dans l'étude d'impact (page 59) :L'aire d'étude immédiate correspond à l'emprise du projet et du chantier. L'aire d'étude rapprochée s'étend sur 10m de part et d'autre de l'aire d'étude immédiate et l'aire d'étude éloignée sur 500m au-delà de l'aire d'étude rapprochée.

Pour l'analyse de la biodiversité, des aires d'études écologiques (page76)ont été définies. Elles prennent en compte les zonages réglementaires, les inventaires et autres zonages liés au patrimoine naturel (site classé, site du conservatoire du littoral, ZNIEFF, ERL).

Cette analyse prend en compte les documents de planification en vigueur au moment de l'élaboration de l'étude (cf §2.3 du présent avis).

Les résultats de l'analyse de l'état initial sont synthétisés dans un tableau (pages 150 à 154) qui met en évidence les enjeux environnementaux de la zone d'étude. Ces enjeux ont été hiérarchisés en cinq niveaux (négligeable, faible, moyen, fort, très fort) selon un principe clairement défini :

- le niveau d'enjeu négligeable correspond au fait que le facteur en question n'est pas susceptible d'être affecté par le projet ;
- le niveau d'enjeu faible correspond au fait que le facteur en question ne présente pas de contrainte pour le projet ;
- le niveau d'enjeu moyen correspond au fait que le facteur en question n'est pas susceptible de bloquer le projet ;
- le niveau d'enjeu fort correspond au fait que le facteur en question peut remettre en cause le projet sur le plan technique et réglementaire, sans pour autant présenter un risque de blocage ;
- le niveau d'enjeu très fort correspond au fait que le facteur en question est susceptible d'être incompatible et d'être

facteur de blocages pour le projet.

Les déplacements constituent, à juste titre, l'un des enjeux forts identifiés dans l'étude d'impact. Le rapport indique (tableau page 154) que « des actions de concertation seront nécessaires afin de déplacer ou adapter les arrêts de bus le long du tracé ». La MRAe s'étonne que la problématique du stationnement des véhicules des usagers des sites de baignades présents tout le long du littoral et le linéaire du projet, dont le site de baignade « Coulée Saline » n'ait pas été identifiée comme un sujet nécessitant également une concertation avec tous les acteurs concernés ;

Pourtant la problématique de l'offre de stationnements a bien été identifiée dans l'étude d'impact (§4.6.4.3 page 140) qui reconnaît que " dans la zone d'étude le stationnement est particulièrement anarchique..." . L'étude conclut que « l'offre de stationnement est faible, peu lisible dans l'espace et ne permet pas de partager l'espace urbain avec d'autres modes de transport (vélo, marche, rollers, trottinette....) mais elle n'y apporte pas de solution convaincante.

La MRAe estime que pendant la phase travaux et au terme du projet, des conflits d'usage entre la piste cyclable et le stationnement risquent d'apparaître, engendrant des problèmes de sécurité pour l'ensemble des usagers du site ou des stationnements sauvages au détriment de la préservation du milieu naturel.

Ainsi la MRAe s'interroge sur la prise en compte du stationnement des véhicules dans le projet, dans un souci d'une part de répondre aux enjeux de sécurité des déplacements et d'autre part d'éviter des stationnements sauvages et les effets négatifs potentiels sur le milieu naturel et la biodiversité.

2.3 Articulation avec les documents de planification

L'étude d'impact montre que le projet est compatible avec les objectifs du schéma d'aménagement régional et le schéma de mise en valeur de la mer (SAR/SMVM) de Guadeloupe approuvé en 2011. Elle indique également que ce document est en cours de révision.

La commune n'étant pas dotée d'un Plan local d'urbanisme (PLU) approuvé, l'étude d'impact indique qu'« *un échange avec la Ville de Saint-François sera programmé en amont des études de maîtrise d'œuvre pour connaître l'avancement de l'élaboration du PLU, et la compatibilité du projet avec le projet de PLU* ».

L'étude d'impact prend également en compte :

- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) 2016-2021 de Guadeloupe. Il convient de rappeler que le nouveau SDAGE 2022-2027 est en vigueur depuis le 04 avril 2022 et par conséquent ce dernier document devra être pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact ;
- le Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de la commune et le PGRI (Plan de Gestion des Risques d'inondation) 2016-2021. De même le nouveau PGRI 2022-2027 devra être pris en compte dans l'actualisation de l'étude d'impact.

La MRAe recommande d'actualiser l'étude d'impact en prenant en compte les nouveaux documents de planification en vigueur sur le territoire concerné par le projet

2.4 Justification du choix du projet et variantes retenues

La justification du choix du projet repose sur les finalités suivantes intégrées dès la phase conception du projet :

- contribuer à préserver les zones naturelles en évitant les zones de forêt protégée;
- rétablir et améliorer le système de collecte des eaux pluviales existant ;
- préserver les usagers et riverains des aléas naturels en privilégiant un aménagement côté terre et, dans la mesure du possible, hors des zones à contraintes fortes du PPRN de Saint-François ;
- participer à la doctrine 3R (Réduire, Réutiliser, Recycler) en réutilisant des agrégats d'enrobés bitumineux provenant d'une carrière locale sur Grande Terre pour la rénovation de la couche de roulement de la RD118 ;
- contribuer à limiter les nuisances (bruit, émissions de CO2) sur les riverains en favorisant les modes actifs ;
- offrir un meilleur service aux usagers et faciliter les mobilités du quotidien pour les personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées) ainsi que les écoliers de l'école Kahouanne ;
- sécuriser les usagers fragiles (marcheurs et cyclistes) notamment par l'aménagement d'une zone 30 ;
- participer au développement de l'économie locale (tourisme vert, développement d'activités liés à l'usage du vélo) : le projet est identifié dans la carte d'enjeux de développement du vélo (*Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo, dans les déplacements de la population guadeloupéenne , février 2013*).

2.5 Analyse des effets cumulés

En réponse à l'arrêté du 20 octobre 2020 qui soumet le projet de piste cyclable à étude d'impact, le rapport analyse les effets cumulés du projet avec le projet « RESID'ANSE CHAMPAGNE-CARIB'IN » situé sur le littoral de l'Anse Champagne. Le rapport indique que le début du tracé du projet d'aménagement de piste cyclable démarre après la zone définie pour renforcer le linéaire boisé. Par conséquent, aucune incidence cumulée n'est attendue concernant cette mesure compensatoire

3 Prise en compte de l'environnement dans le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

3.1 Milieu naturel et biodiversité

L'état initial identifie le patrimoine naturel comme un enjeu très fort compte tenu que l'aire d'étude du projet intercepte plusieurs espaces naturels à haute valeur écologique et paysagère ou sujets à de multiples zonages relatifs à la protection des espaces naturels : un site classé « Pointe des Châteaux », deux ZNIEFF de type I « Anse à l'eau » et « Baie Olive », une ZNIEFF de type II « Pointe-des-Châteaux », trois Espaces Remarquables du Littoral sur la majorité de l'aire d'étude immédiate (hormis le tronçon 0 prolongeant l'avenue de l'Europe), la Forêt Domaniale du Littoral au niveau du pont Kahouanne et sur certains points le long de la RD118.

Il ressort également du rapport que la RD118 est un point de conflit pour les continuités écologiques de la Pointe de Châteaux car elle freine les déplacements nord-sud des espèces.

L'état initial a permis de mettre en évidence la présence de quatre groupes biologiques pour lesquels l'aire d'étude abrite une ou plusieurs espèces protégées :

- Les reptiles avec une espèce protégée avec son habitat (Sphérodactyle bizarre) ;
- Les amphibiens avec une espèce protégée avec son habitat (Hylode de la Martinique) ;
- Les oiseaux avec 29 espèces protégées dont deux espèces en danger (Echasse d'Amérique et Gravelot de Wilson) ;
- La flore avec trois espèces protégées (dont 1 hors de l'aire d'étude, vers l'Opération Grand Site).

Par ailleurs, il a été identifié 8 espèces végétales envahissantes sur l'aire d'étude dont deux d'entre elles possèdent un potentiel invasif très fort. Plusieurs mesures de réduction de dispersion d'espèces exotiques envahissantes sont prévues pendant la phase chantier telles que l'accompagnement par un écologue des modalités de gestion de ces espèces durant le chantier, la délimitation précise des secteurs devant faire l'objet de débroussaillage en identifiant ceux infestés, l'évacuation des déchets végétaux en centre d'enfouissement. Toutes ces mesures sont pertinentes et suffisantes.

Le rapport met en évidence les différents types d'impacts du projet sur le milieu naturel : destruction des milieux naturels, destruction d'individus, d'espèces animales ou végétales, dégradation des milieux naturels, dérangement/perturbation de la faune sensible.

Le projet de piste cyclable est susceptible d'induire des impacts faibles ou négligeables sur les quatre groupes biologiques.

Le projet est susceptible d'induire la destruction d'individus d'espèces fréquentant les bordures des emprises. Cela peut notamment être le cas pour l'Hylode de la Martinique, le Sphérodactyle bizarre et l'Anolis de la Guadeloupe.

Des mesures d'évitement (total) ont été prises en phase conception afin d'éviter la destruction d'espèces protégées présentes en bordure de l'aire d'étude immédiate. Il s'agit de :

- la suppression de la zone terminale de retournement qui recouvrait des zones de végétation de forêt xérophyle à enjeu fort de conservation ;
- le décalage de l'axe de la route vers l'accotement opposé afin de laisser davantage de place à la réalisation de la piste cyclable, hors du périmètre de forêt xérophyle ;

L'étude d'impact propose trois autres mesures visant à éviter, réduire, compenser les effets prévisibles du projet sur le milieu naturel :

- mesures E01 ; Balisage et évitement de la forêt xérophyle à enjeu située en bordure de l'aire d'étude immédiate ;
- mesure E02 : Limitation des risques de dégradation et de pollution des milieux adjacents à l'aire d'étude immédiate ;

- mesures R01 : Evitement des périodes de plus forte sensibilité de l'avifaune (notamment de reproduction) soit de mars à juillet. Réalisation des travaux en dehors de la période de reproduction et nidification.

Il convient de signaler que l'espèce ayant le plus fort enjeu de conservation, le Gravelot de Wilson, en danger critique d'extinction niche dans une zone très proche des travaux. La MRAe invite le maître d'ouvrage à prendre l'attache de l'association AMAZONA qui assure le suivi de cette population et pourra fournir des données de nidifications et de dépendance des jeunes très précises.

L'objectif, la localisation et les modalités de mise en œuvre de chacune des mesures proposées sont décrites. Les mesures d'évitement sont complétées par une mesure de suivi S01 « Suivi de chantier par un ingénieur environnement » .

Il ressort du rapport que « les impacts résiduels après application des mesures ERC sont considérés comme faibles pour l'ensemble des groupes biologiques et habitats étudiés ce qui s'explique notamment par l'emprise du projet sur des habitats plutôt dégradés et les modifications du projet permettant l'évitement de la forêt xérophile qui sera maintenue au cours des phases de chantier et d'exploitation. Le rapport conclut que la réalisation d'un dossier de demande de dérogation au titre des espèces protégées ne semble pas nécessaire.

La MRAe rappelle que toute atteinte (même résiduelle) aux espèces protégées ou à leurs habitats, doit faire l'objet de l'octroi d'une dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées (DEP) au préalable.

Par conséquent la mesure E01 doit conduire à l'évitement total de destruction d'habitat naturel abritant des espèces protégées et/ou menacées. Les travaux prévus doivent donc être modifiés en conséquence. Dans le cas contraire, le projet devra faire l'objet d'une demande de dérogation.

La MRAe recommande d'étudier la possibilité de mettre en œuvre des mesures supplémentaires d'évitement total sur les espèces protégées et leurs habitats (le cas échéant). Dans le cas contraire , il convient de solliciter l'octroi d'une dérogation à la protection des espèces .

3.2 Paysages et patrimoine

L'analyse du paysage s'appuie sur l'Atlas des Paysages de l'archipel Guadeloupe (2011) et des observations de terrains. Le projet s'inscrit dans l'unité paysagère des plateaux de l'Est de Grande-Terre. La zone d'étude est un secteur touristique permettant de relier le bourg de la commune de Saint-François au site remarquable de la Pointe des Châteaux. L'enjeu est considéré comme moyen.

Le rapport d'étude d'impact présente de nombreuses photos permettant de visualiser les différentes zones traversées par le projet au sein de la péninsule de la Pointe des Châteaux: zones faiblement urbanisées, des parcelles agricoles, des zones boisées(forêt domaniale du littoral)

En revanche, l'étude ne présente pas de photomontage ni esquisse de visualisation ce qui ne permet pas d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage.

Selon le rapport, l'impact du projet sur le paysage est considéré comme faible étant donné que « *le projet contribuera à conserver la qualité paysagère de la zone d'étude voire à l'améliorer par un traitement paysager en continuité avec les espaces protégés présents et l'ambiance littorale* ». Pour cela, le projet prévoit les mesures suivantes :

- la transplantation de palmiers sur le trottoir prévu côté résidence du Lagon sur l'avenue de l'Europe ;
- des aménagements pour les stationnements vélo et abri bus seront de type carbet.

La MRAe considère que ces mesures sont de nature à améliorer la qualité paysagère de la zone mais elles ne permettent pas de rendre compte de la dimension du projet en tant que porte d'entrée de l'Opération Grand Site. La thématique paysagère aurait pu faire l'objet d'un volet spécifique mettant en évidence l'élaboration du projet en rapport avec cette préoccupation.

L'étude d'impact identifie à juste titre le patrimoine (archéologique et historique) comme un enjeu fort. En effet, le territoire communal de Saint-François présente une forte sensibilité archéologique attestée par l'arrêté n°2008-1349 AD/1/4 du 13 octobre 2008 portant définition des zones de présomption de prescription archéologique sur cette commune. En outre, le projet intercepte le périmètre de protection de 500 m autour du Moulin de Chassaing, inscrit sur la liste des monuments historiques par arrêté du 25 janvier 1990.

L'étude d'impact prévoit comme mesure, une saisine anticipée de la DAC qui prescrira un diagnostic archéologique.

S'agissant du patrimoine historique, l'étude d'impact indique qu' « *un échange avec la DAC Guadeloupe et l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) est obligatoire pour informer de la réalisation du projet, analyser précisément les possibilités de co-visibilité entre le monument et le projet, et confirmer la procédure nécessaire au titre de la protection des monuments* ».

Le dossier d'étude d'impact devra être complété pour prendre en compte les résultats des différentes consultations auprès de la DAC Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF)

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par :

- des photomontages ou esquisse de visualisation permettant d'apprécier ponctuellement l'intégration du projet dans le paysage.

- la prise en compte des résultats des différentes consultations auprès de la DAC de Guadeloupe et de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) ;

3.3 Risques naturels et climat

L'étude d'impact analyse la situation du projet vis à vis du plan de prévention des risques naturels de la commune. Elle analyse également les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique en se basant sur les études suivantes :

Sources : <https://www.guadeloupe.ademe.fr/expertises/changement-climatique-et-energie/changements-climatiques-en-guadeloupe> ; BRGM – Évolution et dynamique du trait de côte de l'archipel guadeloupéen – 2010 ; Orec – Profil territorial de vulnérabilité de la Guadeloupe au changement climatique - 2018

Le projet est situé dans une zone à risque fort de houle cyclonique. Il est également concerné par un aléa inondation fort au niveau de la ravine Kahouanne.

Selon l'étude d'impact, le projet n'empiète pas sur la zone forestière ni les enclos de forêt protégée en cours de régénération, gérés par l'Office National de Forêts, principaux éléments de stabilisation côtière. L'étude d'impact conclut que le projet est faiblement vulnérable au risque d'érosion côtière .

Or l'étude indique également que « l'augmentation du niveau moyen de la mer ainsi que l'intensification des événements de fortes intensités (cyclones) pourraient aggraver l'érosion des plages déjà observée sur certains sites et conduire à une instabilité des infrastructures présentes sur le littoral (voirie, bâtiments...) ».

Par conséquent, la MRAe estime que la vulnérabilité du projet vis à vis de l'érosion du trait de côte mérite d'être réévaluée au regard du changement climatique.