



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION GUADELOUPE

Autorité environnementale **Préfet de région**

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

Déroctage du chenal d'accès au port départemental sur la commune de Port-Louis présenté par le Conseil Général de 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° : 2014-143

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 : Déroctage du chenal d'accès au port départemental de Port-Louis

Maître d'ouvrage : Conseil Général de Guadeloupe

Procédure principale : Demande d'autorisation au titre de l'article R.214-1 du code de l'environnement, rubrique 4.1.1.0 « travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications d'un chenal d'accès existant ».

Pièces transmises : - Dossier d'autorisation comprenant l'étude d'impact (ANTEA – juillet 2014).
Rapport dactyl., 137p. + annexes.

Date de l'accusé de réception par l'autorité environnementale : 04/12/2014

I- RÉSUMÉ

Le projet de déroctage du chenal d'accès au port départemental de Port-Louis s'inscrit dans un ensemble de travaux qui vise la réhabilitation du centre bourg de Port-Louis et le développement des activités commerciales et touristiques liées au port, en particulier la pêche, la plaisance et le transport de passagers.

Pour autant, l'analyse contenue dans l'étude d'impact présentée dans le cadre du déroctage du port n'est pas à la hauteur des ambitions affichées.

En effet, bien que le projet soit présenté comme faisant partie intégrante d'un programme de travaux, l'étude d'impact n'apprécie pas les impacts de l'ensemble du programme, comme l'exige l'article L122-1 du code de l'environnement. Le manque d'informations sur les travaux réalisés et ceux à venir compromet la compréhension globale de l'insertion du projet dans le programme d'une part, et dans l'environnement présent et futur d'autre part.

De plus, les données constitutives de l'état initial sont parfois anachroniques, parfois manquantes. Ces lacunes se reportent mécaniquement sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (ERC). Des pans entiers de l'environnement sont de ce fait occultés, tels la santé humaine et le paysage.

Enfin, les incertitudes qui subsistent quant au choix de la solution technique pour dérocter et quant à la position de l'axe du futur chenal discréditent une partie de l'analyse des impacts, et par conséquent les mesures ERC elles-mêmes. En effet, sur quels fondements valider l'engagement du maître d'ouvrage sur les mesures ERC si la solution technique préconisée n'est pas celle qui sera mise en œuvre ?

Par conséquent, l'autorité environnementale recommande notamment de revoir l'étude d'impact sur les points suivants :

- compléter le contenu de l'étude d'impact selon les dispositions réglementaires en vigueur : analyse des effets cumulés, esquisse des principales solutions de substitution, analyse de la compatibilité du projet avec l'affectation des sols, analyse des difficultés rencontrées et appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux ;*
- arrêter le choix du procédé technique qui sera mis en œuvre, ainsi que l'axe du futur chenal ;*
- mettre à jour l'état initial avec les dernières données disponibles et compléter ou rédiger les volets « environnement humain directement concerné par le projet », « patrimoine naturel » et « paysage » ;*
- parfaire l'analyse des impacts et les mesures ERC, à la lumière d'un plan de travaux arrêté et d'un état initial complété.*

II- CONTEXTE

II.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.

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.

II.2-Présentation du projet

Le présent projet vise l'approfondissement de la passe d'entrée du port de Port-Louis afin de garantir un tirant d'eau de 3 mètres (côte marine). Il fait suite aux travaux d'extension du port achevés en 2004.

La surface à dérocter (roche calcaire hétérogène) s'étend sur environ 8 000 m², pour un volume maximal estimé à 6 200 m³.

Le projet serait exécuté à l'aide d'engins mécaniques évoluant sur un merlon provisoire (150 mètres de long, largeur minimum de 8 mètres en crête et hauteur minimum d'1,5 mètres au-dessus du niveau de la mer, 8 500 m³ de remblai nécessaire).

Les déblais seront évacués par camions empruntant ce merlon et stockés à terre à proximité.

Les auteurs de l'étude d'impact rappellent utilement la genèse et les objectifs du projet en pages 103 à 106. Ils signalent que « *le déroctage du chenal d'entrée fait partie intégrante d'un projet de réhabilitation urbaine* » (page 105). Par conséquent, ce projet s'insère dans un programme de travaux. A ce titre, l'étude d'impact aurait dû comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme, même si sa réalisation est échelonnée dans le temps (art. L 122-1 du code de l'environnement).

L'autorité environnementale invite le pétitionnaire à compléter l'appréciation des impacts par une présentation :

- du programme de travaux ;
- de ses objectifs ;
- de son phasage ;
- des étapes antérieures ;
- des problèmes rencontrés ;
- du degré d'avancement de leur réalisation ;
- des éléments qui ont conduit au choix du projet au regard des impacts du programme.

Il importe en effet de permettre à tous les acteurs impliqués d'une part, d'avoir une vision globale du projet d'aménagement et de ses enjeux environnementaux et d'autre part, de leur apporter les résultats des analyses effectuées lors de l'étude des phases antérieures.



Position du chenal (ANTEA)

II.3-Analyse formelle de l'étude d'impact

En introduction, pages 22 et 23, les auteurs de l'étude d'impact rappellent les réglementations auxquelles le projet est soumis. Or, la réglementation visée au titre des études d'impact est obsolète. En effet, c'est en application du décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements, et de l'annexe à l'article R 122-2 du code de l'environnement, notamment la rubrique 10, que le présent projet est soumis à étude d'impact.

Par conséquent, sur la forme, les documents soumis à l'avis de l'autorité environnementale ne comportent pas toutes les rubriques prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement, en particulier l'analyse des effets cumulés, l'esquisse des principales solutions de substitution, la compatibilité du projet avec l'affectation des sols, ainsi que les difficultés rencontrées par les auteurs de l'étude.

D'autre part, le résumé non technique aurait gagné à être mieux illustré pour devenir un document auto-portant, et répondre ainsi à l'objectif pédagogique pour lequel il est imposé. A minima, le lecteur doit pouvoir localiser le projet à l'échelle de la commune et disposer d'un plan du port où figurerait l'emprise du chenal.

L'autorité environnementale recommande une mise à niveau de l'étude d'impact au regard du contenu que le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 impose, en complétant celle-ci notamment :

- d'une analyse des effets cumulés,
- d'une esquisse des principales solutions de substitution,
- d'une analyse de la compatibilité du projet avec l'affectation des sols,
- d'une analyse des difficultés rencontrées,
- d'une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.

L'autorité environnementale invite par ailleurs le pétitionnaire à compléter le résumé non technique par des illustrations ou des cartes permettant de localiser le projet et les zones concernées par les travaux.

III- PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale relèvent des thématiques suivantes :

- Santé et cadre de vie : nuisances liées à la circulation des engins lors de la phase travaux. Cette même phase impliquera des émissions de poussières et des émissions sonores potentiellement nuisibles pour les riverains.

- Milieu marin : mise en suspension de sédiments marins et nuisances sonores pouvant impacter la faune marine le temps des travaux. Destruction de coraux.
- Paysages : impact visuel du stockage de matériaux sur le port qui fait face au Grand-Cul-de-Sac Marin.

IV- ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA DÉFINITION ET LA PERCEPTION DU PROJET

IV.1-État initial de l'environnement

Les données de l'état initial, ainsi que la bibliographie présentées en pages 25 et 26, ne sont pas rigoureusement à jour. Par exemple, le dernier recensement de la population par l'INSEE ne date pas de 2007 ou 1999, mais de 2011, tout comme le dernier recensement agricole ne date pas de 2000, mais de 2010.

Concernant le patrimoine naturel, les auteurs omettent de préciser que le projet débouche sur le Grand-Cul-de-Sac Marin, espace maritime à forte protection et à forte valeur patrimoniale, selon le Schéma de Mise en Valeur de la Mer en vigueur. De même, ils auraient pu aussi préciser, que le projet est non seulement inclus dans la zone de transition de la Réserve de Biosphère, mais qu'il s'insère dans un secteur inscrit sur la liste de la convention de Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale, lui-même contenu dans l'aire maritime adjacente du Parc National de la Guadeloupe. Enfin, l'état initial ne mentionne pas la proximité immédiate de la ZNIEFF marine de type 1 Anse de la Guérite à Anse du Canal. Ces informations, en plus d'être citées en tant qu'éléments constitutifs de l'état initial, auraient pu être synthétisées sur une carte générale.

Sur la question paysagère, les auteurs de l'étude auraient pu rappeler, pages 89 et 90, que le paysage du littoral de Port-Louis s'inscrit dans l'unité paysagère du Grand-Cul-de-Sac Marin, définie dans l' "Atlas des paysages de l'archipel Guadeloupe" (2013).

Enfin, l'état initial occulte le port et les quartiers limitrophes, en tant que lieux de vie et supports d'activités humaines, et qui composent un environnement humain singulier. Sans cette analyse, les impacts sur l'homme et sa santé sont compromis.

L'autorité environnementale recommande que les données constitutives de l'état initial soient mises à jour et complétées pour ce qui concerne la prise en compte des enjeux liés au patrimoine naturel, au paysage et à l'environnement humain.

IV.2-Analyse des effets du projet sur l'environnement

La solution technique pour réaliser le projet ne semble pas avoir été arrêtée (page 113), pas plus que l'axe du futur chenal ne semble être définitif au moment de la rédaction de l'étude (page 107). Or, le pétitionnaire n'excluant pas le recours à d'autres solutions techniques, il discrédite l'analyse des impacts qui, reposant sur une seule solution, reste donc très hypothétique, et par ailleurs fondée sur un état initial lacunaire.

- Méthode d'exécution des travaux envisagée

La méthode présentée reste incertaine : « les travaux (...) pourraient être exécutés à l'aide d'engins mécaniques évoluant sur un merlon », solution qui « paraît [la] plus économique » (page 113), « si le scénario par voie terrestre est retenu par l'entreprise » (pages 113 et 114).

L'absence de certitudes quant aux moyens mis en œuvre pour réaliser les travaux compromet l'intégrité de l'étude d'impact puisque, à défaut d'une solution retenue, toutes les méthodes envisageables auraient dû être explicitées et leurs conséquences sur l'environnement justifiées. Cette façon de procéder aurait permis par ailleurs d'argumenter en faveur d'une solution la moins impactante pour l'environnement. Or, le choix qui semble prédominer porte davantage sur la méthode la « plus économique » (page 113), en contradiction avec les objectifs de l'étude d'impact.

L'autorité environnementale suggère que les choix techniques pour le déroctage soient opérés au regard d'un moindre impact sur l'environnement et que le coût financier ne soit pas le seul critère de sélection.

- Généralités sur les impacts temporaires

Les auteurs de l'étude énumèrent les impacts du projet sur l'environnement, en phase travaux et en phase d'exploitation (pages 121 et suivantes). Si ces impacts sont globalement correctement énumérés, ils sont en revanche insuffisamment caractérisés. En phase travaux, l'absence de certitudes qui pèse sur son déroulement se répercute sur l'évaluation des impacts qui reste, de ce fait, très approximative. Par exemple, la circulation des engins a un impact probable sur la santé humaine (nuisances acoustique et olfactive...). Mais faute d'éléments quantitatifs relatifs aux volumes de matériaux réutilisables, et ceux qui proviendront d'apports extérieurs, les auteurs n'ont pu caractériser l'impact de la circulation des engins. Il en va de même pour les déchets et les eaux usées dont il n'est pas fait mention dans le reste de l'étude.

Les mêmes approximations sont observées concernant les impacts de la phase travaux sur le milieu humain. C'est à la lecture de ces impacts que le lecteur apprend l'existence d'habitations « situées à environ 200 mètres du chenal », information qui aurait dû figurer dans l'état initial. D'où l'importance de quantifier les mouvements d'engins pour mieux caractériser les nuisances et préserver les populations concernées.

- Effets sur la santé

Les auteurs de l'étude d'impact ne présentent pas les différentes étapes de la méthode d'évaluation des risques sur la santé. Ainsi, bien que le dossier évoque les nuisances relatives au projet, il ne constitue pas, en tant que tel, une évaluation des risques sur la santé.

- Stockage des matériaux

Le pétitionnaire prévoit de stocker les matériaux issus du déroctage et du démantèlement du merlon, à terre sur une zone précédemment utilisée pour le dépôt des matériaux extraits en 2000-2006 (page 109). Il envisage leur réutilisation dans le cadre de la poursuite du programme de travaux, sans apporter plus d'informations sur la mise en œuvre effective de cette proposition qui, par ailleurs, constitue une mesure d'évitement de l'impact sur le paysage. En revanche, le pétitionnaire s'engage préalablement à nettoyer la zone de stockage de ses déchets.

Pour autant, même si le dépôt de matériaux est annoncé comme temporaire, il doit être mieux qualifié et resitué dans le contexte d'un port dépourvu d'aménagements paysagers, quand ses abords ne sont pas simplement délaissés. Le dépôt de matériaux ne fera qu'aggraver l'aspect visuel d'une infrastructure pourtant destinée à se développer, notamment auprès d'une clientèle touristique : « le projet a pour vocation de rendre plus accessible le port ce qui renforcera son attractivité touristique et de loisirs » (page 124). Par conséquent, l'affirmation qui consiste à dire que « le site de travaux étant sous-marin, aucune modification des paysages terrestres n'est à prévoir » est hâtive. Si « le site sous-marin ne présente pas d'intérêt paysager particulier », en revanche le port, situé face au Grand-Cul-de-Sac Marin, n'en est pas dénué.

- Réalisation du merlon

La réalisation du merlon se fera en 4 phases.

Le chenal restera accessible durant les 3 premières phases du chantier. L'accès au port sera rendu impossible lors de la 4^e phase, sur une durée estimée à 1 mois. Pour réaliser le merlon, le pétitionnaire prévoit de réutiliser les matériaux actuellement stockés à terre suite aux travaux de 2000-2006, sans que le volume de ces matériaux n'ait été estimé (pages 117 et 118). Un apport de matériaux extérieurs est envisagé, sans que la provenance et les mouvements de véhicules qu'il induira (et donc les nuisances pour les riverains) ne soient évalués.

- Sur les impacts permanents

Les impacts permanents sont détaillés, bien que la destruction des coraux implantés au droit du futur chenal, même s'ils ne présentent pas un intérêt majeur, aurait dû être mentionnée à la fois dans le résumé non technique et dans le chapitre consacré aux impacts. En effet, il n'en est fait mention que dans le chapitre consacré aux mesures compensatoires.

- Exploitation et entretien du chenal

L'entretien du chenal est envisagé. En revanche, les exigences liées aux futurs dragages éventuels de sédiments et à leur largage ne sont pas à la hauteur des enjeux environnementaux correspondants. En effet, les auteurs de l'étude annoncent que « comme indiqué dans l'étude d'impact de 1998, en cas de dragage d'entretien, les sédiments dragués pourront être "relargués au sud du port afin qu'ils participent à la recharge de ce secteur côtier." » (page 119). Or le dragage d'un port, et encore plus le relargage de ses sédiments, potentiellement contaminés par diverses sources de pollution, ne peut s'envisager sans

disposer d'une évaluation du volume, de la nature et de la qualité des sédiments dragués. Ces informations permettront en particulier de déterminer le devenir de ces sédiments, ce que n'a pu faire à priori l'étude d'impact de 1998.

L'autorité environnementale préconise d'exposer les choix qui s'offrent au pétitionnaire concernant l'axe du futur chenal ainsi que les méthodes d'exécution envisagées pour le déroctage. A la lumière d'un arbitrage technique et d'un état initial complété, l'autorité environnementale invite le pétitionnaire à caractériser les impacts environnementaux, dans leur diversité et dans leur complexité, de façon méthodique, concernant notamment :

- les impacts sur l'environnement et la santé humaine, en tenant compte des mouvements d'engins de chantier, notamment ceux rendus nécessaires par des apports de matériaux extérieurs ;
- les impacts sur le paysage, en proposant de les éviter par la réutilisation des matériaux dragués dans un projet clairement identifié.

IV.3-Compatibilité du projet avec l'affectation des sols

Les auteurs de l'étude d'impact analysent la compatibilité du projet avec l'affectation des sols (pages 37 et suivantes). Pour autant, ils s'appuient sur une version du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) obsolète sans pour autant justifier la pertinence du projet au regard de ce document majeur.

En effet, l'étude se réfère au SAR, valant Schéma de mise en valeur de la mer, avant qu'il n'ait été révisé en 2011. Les auteurs omettent de ce fait de préciser que le projet débouche sur le Grand-Cul-de-Sac Marin, espace maritime à forte protection et à forte valeur patrimoniale. D'ailleurs, ce chapitre « *règlements et documents administratifs en vigueur* » aurait pu constituer l'amorce d'un chapitre consacré à la compatibilité du projet avec l'affectation des sols.

D'autre part, contrairement à ce qui est écrit page 43, les travaux projetés s'inscrivent en totalité dans le Domaine Public Maritime (DPM) géré par l'Etat. En effet, la zone portuaire qui a été transférée au Conseil Général ne comprend que la zone du port initial et non pas les extensions réalisées en 2006/2008. Dans la figure 7, page 43, la limite effectivement transférée apparaît en un trait continu épais dans la partie Nord du port, mais l'ensemble de la zone délimitée par des "+" sur cette carte n'a pas été transférée. La régularisation de l'emprise transférée au Conseil Général est un élément administratif qui devra donc être clarifié.

L'autorité environnementale recommande la rédaction d'un chapitre consacré à l'analyse de la compatibilité du projet avec l'affectation des sols, en tenant compte du SAR révisé en 2011 et des limites du DPM. Ces éléments, ainsi que le POS en vigueur, permettront d'alimenter la justification du programme de travaux et du projet au regard des principaux documents de planification.

IV.4-Principales solutions de substitution examinées

Les auteurs de l'étude d'impact n'examinent pas les principales solutions de substitution au projet présenté. S'agissant des travaux en particulier, une seule solution est envisagée, sans que le lecteur n'ait la certitude qu'elle soit mise en œuvre (cf. § III-2).

L'autorité environnementale invite le pétitionnaire à exposer les principales solutions techniques possibles pour dérocter le chenal et stocker -et/ou réemployer- les matériaux déroctés, à en examiner les impacts sur l'environnement et à justifier le choix d'une solution au regard de ses impacts environnementaux.

IV.5-Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Parmi les mesures d'évitement et de réduction pertinentes proposées par les auteurs de l'étude, l'autorité environnementale note :

- que les travaux seront menés entre décembre et mai, du fait d'une inversion des courants le long de la côte, ce qui limite le risque de dispersion du nuage turbide vers les zones de baignade et de plongée ;

- la mise en place d'un filtre géotextile encadrant la zone de travaux pour contenir la dispersion du panache turbide ;
- le suivi des matières en suspension (MES) en amont et en aval du filtre géotextile ;
- le suivi de 5 stations coralliennes au sud du rideau géotextile.

En outre, les auteurs proposent un « *plan des circulations internes et externes visant à réduire les trajets et les nuisances* » (page 132), sans qu'on ne connaisse les trajets à privilégier, faute d'un état initial précis et localisé, consacré à l'environnement humain.

Par ailleurs, « *le stockage de matériaux déblayés sur un site adjacent au port permet de limiter au maximum la circulation des engins* », dans la mesure où aucun projet clairement défini ne propose le réemploi de ces matériaux, bien que cette éventualité ait été évoquée en page 109. Pourtant, les abords du port mériteraient un traitement plus en rapport avec les ambitions qu'il se donne, entre zone urbanisée et pôle d'intérêt touristique.

S'agissant des mesures compensatoires, davantage d'engagements de la part du pétitionnaire sont attendus. En effet, bien que pertinent, le déplacement des colonies de coraux ne constitue pas une mesure compensatoire mais une mesure de réduction. Néanmoins, le choix du site de transplantation, les moyens de mise en œuvre et de suivi doivent concourir à rendre ce projet crédible aux yeux du public, juste et pérenne en tant que mesure de réduction.

Enfin, page 136, l'autorité environnementale remarque que les auteurs de l'étude prennent soin d'estimer l'engagement financier que représente la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Globalement, davantage de précisions doivent être apportées aux modalités de réalisation des mesures proposées :

- *choix des stations coralliennes et protocole de suivi,*
- *modalités précises de mise en place du dispositif anti-MES et suivi amont/aval (implantation, définition du dispositif permettant les entrées-sorties des usagers du port, station de surveillance des MES...),*
- *prise en compte des nuisances sonores et proposition de mesures adaptées à la circulation des engins,*
- *clarifier le devenir des matériaux stockés sur le port.*

Enfin, l'autorité environnementale souhaite que, concernant la mesure de réduction liée au déplacement de colonies coralliennes, le site de transplantation, la méthodologie, le protocole de transplantation et le prestataire soient précisés. Indépendamment de cette proposition au caractère expérimental et à l'issue incertaine, des mesures compensatoires orientées vers la protection ou la restauration des mangroves ou des forêts marécageuses, dont le rôle de filtre des pollutions et des transferts sédimentaires vers le milieu marin est reconnu, pourraient être proposées.

Fait à Basse-Terre, le

04 FEV. 2015

Le préfet,

Jacques BILLANT