



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>

**Première phase de l'échangeur Abymes Ouest sur la
RN5**
sur la commune **des Abymes**
présentée par **Conseil Régional 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**

N° : 2014-182

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 : Première phase de l'échangeur Abymes Ouest sur la RN5, commune des Abymes

Maître d'ouvrage : Conseil Régional de Guadeloupe

Procédure principale : article L11-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique

Pièces transmises : dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, mise en compatibilité du PLU, dossier loi sur l'eau et étude d'impact (ETEC, ACSES, SERUE ingénierie, juillet 2015)

Date de l'accusé de réception par l'autorité environnementale : 21/08/2015

I-RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le projet d'échangeur Abymes Ouest sur le RN5 s'inscrit dans un programme de travaux routiers plus vaste visant à décongestionner, le secteur de Perrin aux Abymes, zone promise à un développement rapide dans les prochaines années.

Pourtant, à la lecture de l'étude d'impact, la seule réponse à la saturation du trafic semble être la construction de nouvelles infrastructures routières, dont l'étude de trafic ne démontre pas l'efficacité au-delà de la mise en service de l'ensemble du programme de travaux. Si l'Autorité environnementale ne remet pas en cause la nécessité de tels investissements pour fluidifier le trafic, elle regrette en revanche qu'aucune analyse ne vise à limiter le recours au transport individuel.

Par ailleurs, les mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les impacts du projet sur l'environnement doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il s'agit de l'aboutissement et de la raison d'être de l'étude d'impact, et qui ne saurait se limiter au seul respect de la réglementation, qui s'impose de facto à tous projets.

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 certaines 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-Notion de programme de travaux

L'article L122-1 II du code de l'environnement précise que « *Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.* »

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. Dans la mesure où le projet de l'échangeur Abymes Ouest est indissociable du projet de liaison RN5/RN11, puisque rattaché fonctionnellement à celui-ci, l'avis de l'Autorité environnementale porte sur la bonne prise en compte de l'environnement sur l'ensemble du programme de travaux.

II.3-Présentation du projet

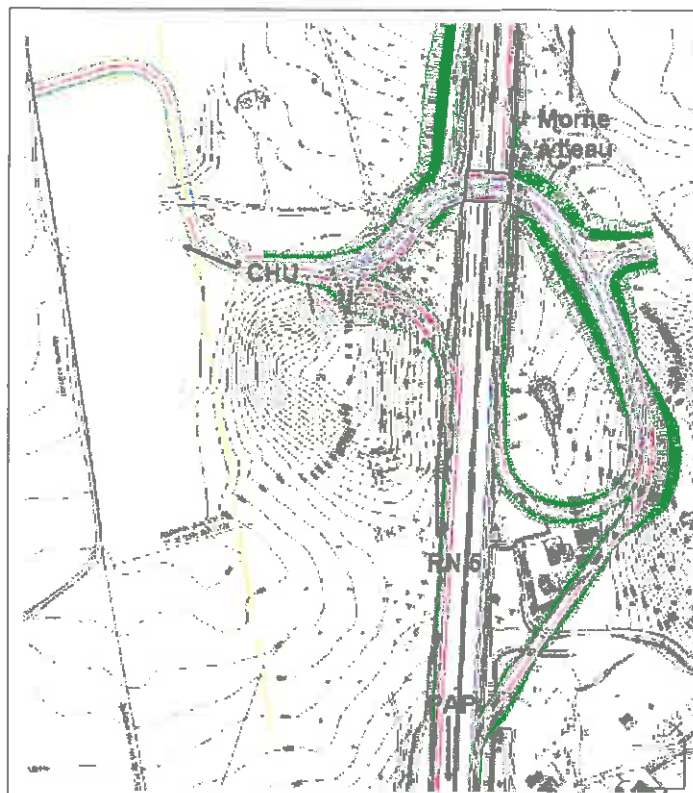
Le projet d'échangeur Abymes Ouest vise à améliorer les problèmes de congestion existants au niveau du système d'échanges RN5/RN11. Il se situe en effet à proximité d'équipements majeurs, tels l'aéroport et la ZAC de Dothémare, et est en lien avec le développement futur de la zone de Perrin (CHU, Transport en Commun en site propre ou TCSP, Centre gérontologique...).

Afin de limiter les problèmes de congestion existants et à venir, la Région Guadeloupe souhaite donc améliorer la desserte viaire du secteur, en créant un échangeur sur la RN5 (tranche 2), après la mise en place d'un passage sous-terrain à gabarit réduit (PSGR) sous le giratoire de Perrin (tranche1); Cet échangeur constituera l'un des principaux accès au futur CHU depuis la RN5 (accès du personnel). Une desserte du centre ville des Abymes et du centre hospitalier gérontologique sera également possible après la mise en place d'une voie communale.

L'échangeur sera de type trompette. L'ouvrage d'art mis en place, ainsi que la chaussée, sont calés afin d'être réutilisés en seconde phase pour l'aménagement du carrefour giratoire dénivelé permettant la réalisation de la liaison RN5-RN11.

Les travaux nécessaires à la réalisation de cet accès sont :

- La réalisation d'un ouvrage de franchissement de la RN5 à double sens
- La création d'un mur de type terre armé pour la bretelle de sortie Morne à l'eau - CHU.
- La création de 4 bretelles permettant les entrées et sorties pour la desserte du CHU.
- La création d'une voie à double sens depuis l'ouvrage de franchissement jusqu'en limite de la parcelle accueillant le CHU ; la maîtrise d'ouvrage de la voie d'accès au CHU sera déterminée ultérieurement.
- La réalisation d'un réseau d'eaux pluviales avec bassins de rétention
- La réalisation d'aménagements paysagers.

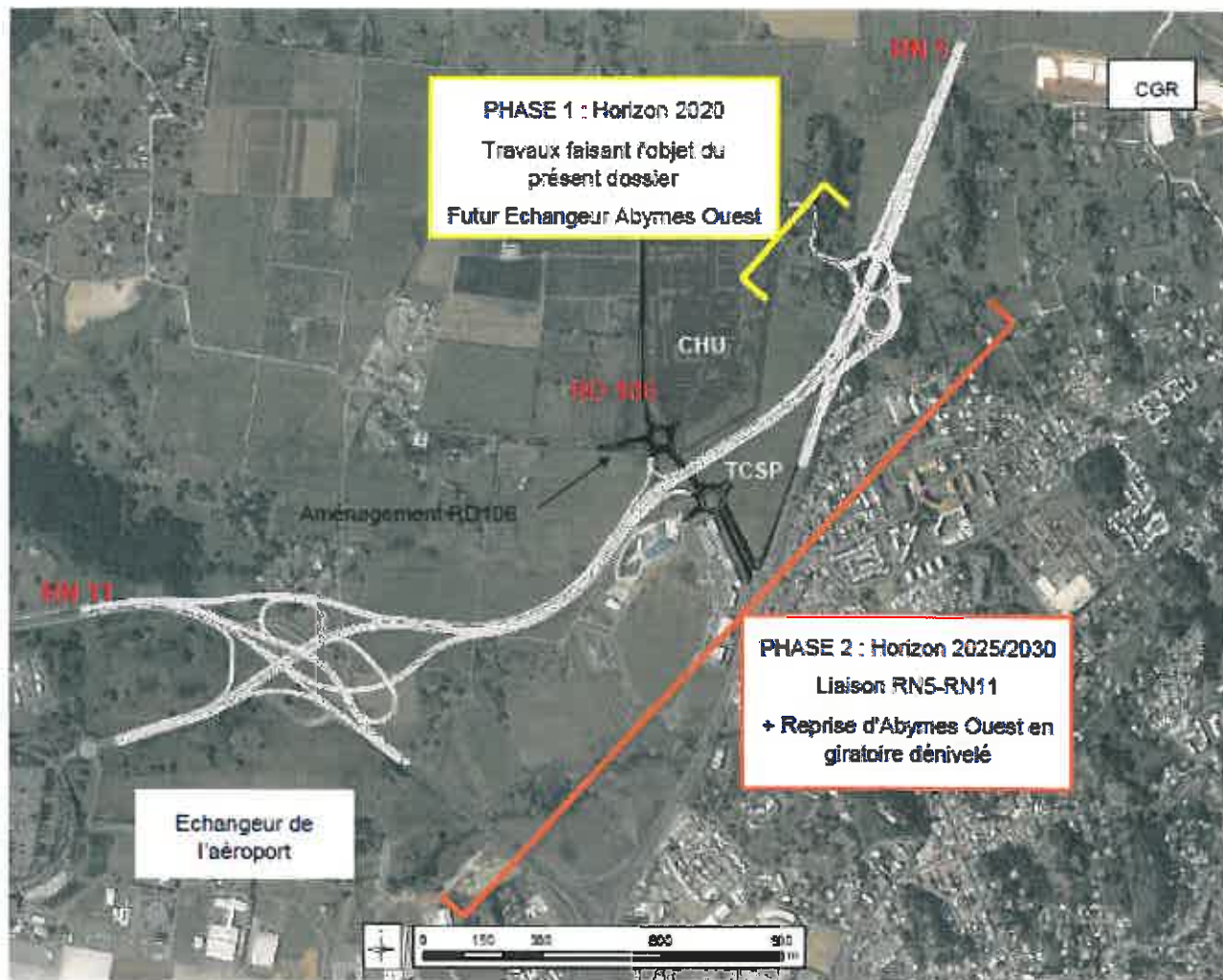


Échangeur Abymes Ouest (ETEC, ACSES, SERUE ingénierie)

Le démarrage des travaux de l'échangeur Abymes Ouest est prévu en 2018 pour une mise en service en 2020. Cet échangeur s'intègre à un programme de travaux dont la seconde phase s'effectuera à l'horizon 2025. Elle consistera en la modification de l'échangeur en giratoire dénivelé, afin de permettre le raccordement d'une nouvelle voie de liaison entre les RN5 et RN11 (depuis l'échangeur de l'aéroport).

L'ensemble de ces projets est lié aux autres aménagements viaires et de transports prévus :

- Aménagement de la RD 106 (doublement de voies, réalisation de giratoires etc.)
- Mise en service du TCSP et des aménagements associés (centre de maintenance, parking relais).



L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à compléter le détail de la phase 2 du programme de travaux, page 43, où manque le doublement des voies de la RD 106. Même s'il fait appel à une maîtrise d'ouvrage différente du Conseil Régional de la Guadeloupe, ce projet fait partie intégrante du programme de travaux, dans la mesure où il en partage les objectifs et le secteur.

II.4- Analyse formelle de l'étude d'impact

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. Il manque en effet certaines analyses requises dans le cas des infrastructures de transport (extrait de l'article R122-5 du code de l'environnement) :

- une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ;
- une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Enfin, de manière plus anecdotique, l'étude d'impact aurait dû comporter un paragraphe consacré aux difficultés rencontrées.

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de compléter son étude pour se mettre en conformité avec les dispositions de l'article R122-5 du code de l'environnement qui détermine le contenu de l'étude d'impact. Il ne s'agit pas tant de respecter un formalisme, que d'apporter tous les éléments d'information démontrant d'une part, que le projet est évalué à la lumière des autres moyens de déplacements auxquels il ne se substitue pas, et d'autre part, que les choix réalisés sont les moins impactant pour l'environnement.

Le résumé non technique, qui tient sur trois pages, n'est pas à la hauteur d'un document auto-portant qui a pour ambition de renseigner le public sur les tenants et les aboutissants du projet. Aucun élément graphique ne permet de repérer le projet dans son environnement, pas plus qu'un tableau ne renseigne sur la nature et l'importance des enjeux environnementaux impactés. Globalement, le résumé non technique souffre des mêmes lacunes que l'étude d'impact, étant donné qu'elle en est sa synthèse.

L'Autorité environnementale recommande de développer le résumé non technique pour que le projet et le programme de travaux, les enjeux environnementaux, les impacts et les mesures pour éviter réduire et compenser ces impacts soient lisibles de façon synthétique. Il est rappelé que le résumé non technique prend toute son importance au cours de la phase d'enquête publique.

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

Dans la suite du présent avis, l'Autorité environnementale ne revient que sur les points qu'elle estime les plus importants.

III.1-État initial de l'environnement

- Milieu naturel

Les mornes ainsi que les zones humides comme la mare et les modestes micro ravines qui alimentent les canaux en aval constituent le réseau des continuités écologiques qui sont pré-identifiées pour composer la trame verte et bleue essentielle aux échanges de la biodiversité. De la qualité de la préservation de cet ensemble connecté dépend la pérennité des échanges biologiques.

- Déplacement

Les auteurs de l'étude rappellent l'existence du "Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération centre 2010-2019" et les différents projets qui le compose. Il manque cependant une vue d'ensemble des déplacements dans cette zone à l'heure actuelle : quelles sont les transports utilisés aujourd'hui ? Comment évoluent-ils ? Quels coûts environnemental et financier représentent-ils pour la collectivité ?

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

- Milieu naturel

L'échangeur Abymes Ouest est calé sur les rares mornes boisés de tout ce secteur « *prémices des grands fonds* », comme rappelé dans le texte à propos des paysages. Même si ces mornes ne sont pas classés, leur boisement et leur configuration d'îlots jardins sont le refuge d'une faune et d'une flore certes souvent banales et ordinaires mais très précieuses pour les écosystèmes et leur équilibre. Ils abritent aussi de nombreuses espèces animales auxiliaires des cultures agricoles (insectes, microfaune du sol) voire potentiellement des espèces patrimoniales comme le pic endémique de Guadeloupe. L'impact des ouvrages sur ces milieux doit prendre en compte toute cette sensibilité.

- Agriculture

Les emprises agricoles localisées sur le Groupement Foncier de la Réforme Foncière chiffrées à 14 ha sont loin de constituer les seuls impacts du projet sur l'activité agricole :

- l'équilibre technique et économique des exploitations qui perdront une part significative de leur surface, et donc de leur revenu peut être menacé, et il convient de s'interroger sur la situation de chaque exploitation ;
- l'accès aux parcelles d'une exploitation par les engins agricoles peut être rendue difficile voire impossible par l'effet de "barrière" de la future voie rapide entre les RN n°5 et RN n°11; par conséquent, la pertinence de réaménager le foncier agricole doit être étudiée.

III.3-Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Globalement, l'Autorité environnementale regrette que le respect de la réglementation puisse être considéré par les auteurs de l'étude comme pouvant faire office de mesures prises pour éviter, réduire ou compenser (ERC) les conséquences dommageables du projet sur l'environnement. Par exemple, page 106, les auteurs de l'étude n'ont pas jugé utile de proposer des mesures ERC puisque « la réglementation n'impose aucune mesure de réduction des impacts pour la pollution atmosphérique dans le cadre des études air et santé des infrastructures de transport ».

- Déplacements

Les impacts du programme de travaux sur le trafic et la circulation n'envisagent les déplacements que sous l'angle de la seule circulation automobile. Pourtant, l'objectif du projet vise en principe à faciliter la mobilité des usagers dans une zone congestionnée. Or, l'analyse tient peu compte des réseaux de transports en commun et de leur évolution. Ceci aurait pourtant pu montrer, le cas échéant, que tout est mis en œuvre pour limiter l'usage de la voiture et ainsi s'assurer que les futurs aménagements routiers ne seront pas eux-mêmes congestionnés à moyen terme. D'autre part, l'analyse s'appuie sur une étude de trafic à horizon 2025, alors même que la finalisation du programme de travaux n'est pas prévue avant 2025-2030. Ce qui pose question sur la réelle efficacité du programme de travaux pour améliorer le trafic à terme.

- Milieu naturel

A la page 110 de l'étude il est fait mention de la future liaison RN5-RN11 et de son impact sur la forêt marécageuse et les espaces de prairies humides associées (environ 1ha): il importe de mieux détailler le dispositif "ERC" (Eviter, Réduire, Compenser). En effet le type de forêt touchée et la valeur des prairies humides en font des enjeux élevés en termes de patrimoine végétal. Ces formations végétales jouent un rôle clé de zone tampon à cause des effets prévisibles du réchauffement climatique.

- Agriculture

En termes de compensation, le SAR prévoit, par exception à la règle d'inconstructibilité des espaces agricoles, la possibilité d'implanter en zone agricole certains projets, comme par exemple les installations liées aux transports, aux déchets, aux eaux usées, à la sécurité, aux énergies non fossiles et aux carrières. Cette possibilité est conditionnée par la démonstration de l'absence de solution alternative et par la compensation à superficie équivalente des terres agricoles perdues avec réinstallation des exploitants. En règle générale, cette compensation se fait au moment de l'évolution du document d'urbanisme. Cependant, lorsque les contraintes de réalisation du projet sont incompatibles avec les délais prévisionnels d'évolution du document d'urbanisme et lorsque le projet constitue l'une de ces exceptions prévues au SAR, la compensation peut être mise en œuvre directement par le maître d'ouvrage et à ses frais. Or, les documents d'urbanisme tel que le SAR de 2011 et le PLU de la ville des Abymes ne prévoient aucun ouvrage sur le GFA de Belle Plaine.

- Paysages

L'Autorité environnementale note la bonne qualité de l'étude paysagère qui propose des mesures adaptées au paysage cannier de la Grande-Terre et recommande le plus souvent la plantation d'espèces arbustives, qui marginalise judicieusement l'usage rendu trop souvent systématique du palmier dans les aménagements paysagers.

L'Autorité environnementale rappelle que le strict respect de la réglementation ne saurait constituer des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement. L'objectif de l'étude d'impact n'est pas de démontrer la conformité du projet par rapport aux normes en vigueur, mais de faire évoluer le projet vers une meilleure prise en compte de l'environnement, au-delà de ces normes. Par conséquent, l'Autorité environnementale recommande de proposer, chaque fois que nécessaire, des mesures ERC volontaristes, suffisamment détaillées pour en vérifier la faisabilité et l'engagement technique et/ou financier du pétitionnaire.

Fait à Basse-Terre, le

26 OCT. 2015

Le préfet,


Jacques BILLANT