



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION GUADELOUPE

## **Autorité environnementale** **préfet de région**

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

**Projet d'aménagement de la RD106 à Perrin**  
**sur la commune des ABYMES**  
**présenté par le Conseil Départemental de la 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° : 2016-215**

*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 :** projet d'aménagement de la RD106 à Perrin, commune des Abymes
- Maître d'ouvrage :** Conseil Départemental de la Guadeloupe
- Procédure principale :** Déclaration d'Utilité Publique
- Pièces transmises :**
- Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (Etec, ACSES, SERUE, janvier 2016
  - Étude paysagère, Caraïbes paysages, déc 2015
  - Étude sur la qualité de l'air et la santé du projet d'aménagement de la RD106 aux Abymes, EGIS environnement, déc 2015
  - Étude de trafic et d'aménagement de la RD106 à Providence, juil 2014
  - Étude de trafic du système d'échanges RN5/RN11, EGIS environnement, fév 2013
  - Liste des espèces de faune et de flore rencontrées dans l'aire d'étude, Caraïbes Aqua Conseil, non datée
  - Plan d'ensemble de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015
  - Profils en travers type de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015
  - Plan des principes d'assainissement de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015
  - Plan parcellaire de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015

**Date de l'accusé de réception par l'autorité environnementale :** 29/03/2016

## **I-RÉSUMÉ DE L'AVIS**

*Le projet examiné par l'Autorité environnementale, à travers son étude d'impact, porte sur l'aménagement de la RD106 à Perrin, commune des Abymes. La RD106 dessert actuellement, au Sud, la ZAC de Dothémare au niveau du giratoire de Perrin. Le projet s'inscrit par ailleurs dans un contexte de développement urbain ambitieux de la zone de Perrin, qui comptera notamment le projet écotouristique Taonaba et le futur CHU que la RD106 desservira.*

*L'étude des impacts du projet sur l'environnement, objet du présent avis, est de bonne qualité et correctement proportionnée aux enjeux identifiés dans l'état initial. L'Autorité environnementale remarque singulièrement l'approche systémique des enjeux environnementaux qui détermine un ensemble de mesures volontaristes dont le traitement paysager du projet constitue le point de convergence.*

*Ainsi, malgré l'existence d'impacts environnementaux modérés, du fait notamment de l'emplacement de cet aménagement en partie sur l'emprise actuelle de la RD 106, au sein d'une zone largement anthropisée, la variante du projet présentée peut se prévaloir d'être la moins impactante pour l'environnement et constitue même une amélioration de l'existant, notamment au regard de la qualité de l'air et de la diversification de l'offre en matière de déplacements. Sur ce dernier point, l'Autorité environnementale ne peut qu'encourager l'ensemble des parties prenantes au développement de la zone à étendre le bénéfice de la « voie verte » proposée.*

*En revanche, l'Autorité environnementale propose plusieurs pistes d'amélioration de l'étude d'impact, sur le fond et la forme, détaillées ci-après. Elle recommande en particulier au pétitionnaire de matérialiser au plus tôt le ou les arrêts de bus, nécessaires aux usagers des transports en commun sur la RD106, sans attendre la concrétisation d'un TCSP dont le calendrier de réalisation n'est toujours pas connu.*

## 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.

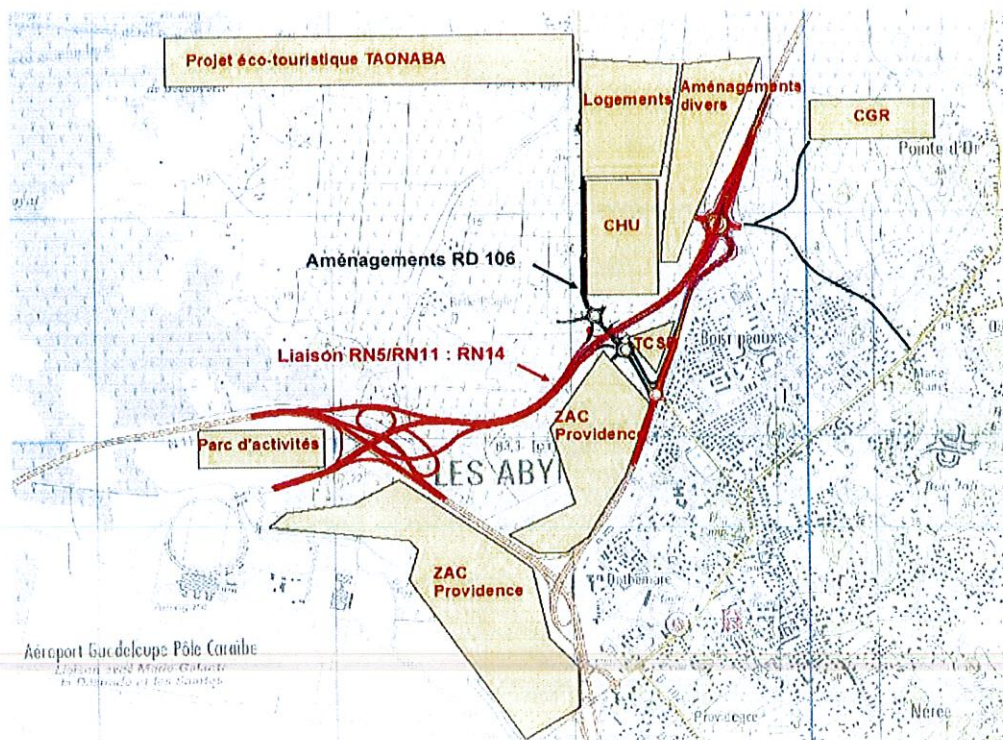
L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est formulé au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement, dans le cadre de la procédure spécifique d'évaluation environnementale du projet qui s'attache 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 projet présenté par le Conseil Départemental de la Guadeloupe consiste en l'aménagement de la Route Départementale (RD) 106, entre le carrefour giratoire de Perrin et la façade Ouest du futur Centre Hospitalier Universitaire (CHU) aux Abymes. Ce projet vise à répondre à l'évolution que la zone connaîtra dans les prochaines années, en commençant par la construction du futur CHU que la RD106 longera et desservira à l'Ouest. D'autres projets de grande envergure sont prévus dans le même secteur : station multimodale dédiée au projet de transport en commun en site propre (TCSP), projets de logements au Nord du CHU, projet éco-touristique Taonaba...



contexte de l'opération à l'horizon 2025/2030 (ACSES / ETEC)

Le projet d'aménagement de la RD106 s'inscrit par ailleurs dans un vaste ensemble d'adaptation du réseau routier pour d'une part, réduire l'engorgement actuel de la zone, surtout aux heures de pointe, et d'autre part, anticiper une augmentation du trafic attendue avec l'achèvement des nouveaux services et aménagements cités précédemment. Ces travaux routiers, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Régional comprennent :

- la modification du giratoire de Perrin en passage souterrain à gabarit réduit (PSGR).
- l'échangeur Abymes Ouest sur la RN5, prévu pour l'ouverture du CHU ;
- la RN14, entre l'échangeur Abymes Ouest au Nord et l'échangeur de l'aéroport sur la RN11 au Sud-Ouest, avec la création d'entrées/sorties au droit de la RD106, prévue en 2025/2030.

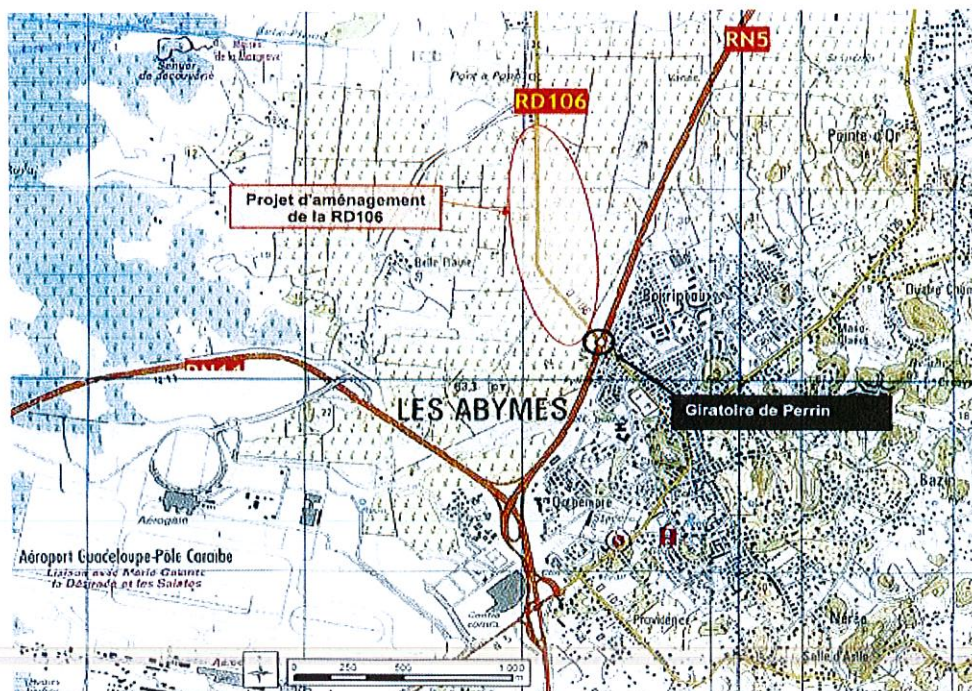
L'ensemble routier RN5/RN11/RD106 forme un nœud stratégique du fait qu'il constitue la porte d'entrée de l'agglomération pointoise depuis le Nord Grande-Terre. D'autre part, cet ensemble est aujourd'hui confronté à d'importants problèmes de congestion, singulièrement au niveau du giratoire de Perrin, sur la RN5 qui se voit emprunter par 40 000 véhicules chaque jour.

Outre les problèmes de congestion qu'il prétend améliorer, le projet d'aménagement de la RD106 consistera aussi et surtout à créer les accès visiteurs, urgence et logistique du futur CHU et l'accès à la ZAC de Dothémare et de la station multimodale du TCSP.

Les travaux, destinés à démarrer en 2017 pour une mise en service en 2020, comprennent :

- l'acquisition et l'imperméabilisation d'une surface de terrains agricoles qui restent à préciser : 2 ha en page 54, 3 500 m<sup>2</sup> en page 55, 12 000 m<sup>2</sup> en page 118. Le projet d'aménagement de la RD106 longe le GFA de Belle Plaine à l'Ouest ;
- la création de deux giratoires sur la RD106 : l'un pour desservir la ZAC de Dothémare et les installations du futur TCSP (rayon extérieur de 32 mètres), l'autre constitue l'entrée principale du futur CHU permettant la desserte du quartier de Belle-Plaine et se connecte à la future voie de liaison RN5/RN11 (rayon extérieur de 30 mètres) ;
- Le doublement à 2x2 voies de la RD106 depuis le giratoire de Perrin jusqu'au second giratoire desservant le CHU ;
- l'aménagement à 2x1 voies de la RD106 longeant le futur CHU au Nord du second giratoire, pour permettre la mise en place de surlargeurs destinées aux services d'urgence ;
- la mise en place d'une piste réservée aux vélos et aux piétons, le long de la partie aménagée de la RD106. Cette voie, de 4 mètres de large, est isolée de la chaussée principale par une bande végétalisée d'un mètre ;

Le linéaire total, toutes voies confondues, s'élève à environ 1 km.



Localisation du projet (ACSES / ETEC)

*L'Autorité environnementale recommande de préciser le nombre, la destination et le type d'accès qui semblent avoir été prévus au droit du CHU, notamment pour les urgences, le personnel et la logistique. Ces accès sont visibles sur le plan général des travaux (page 27) et évoqués page 124, ainsi que dans l'étude de trafic et d'aménagement de la RD106 à Providence (pages 47 à 50). Il s'agit également de savoir comment la circulation sera organisée au niveau de ces accès, vis-à-vis de la circulation des voitures, des piétons et des véhicules non motorisés.*

*De même, le projet prévoit, sur le plan général des travaux (page 27), un premier rond-point au Sud comprenant 5 branches, dont l'une d'elle n'a pas de destination spécifiée. Il s'agit de la branche située entre les sorties RD106 vers le Nord et la ZAC de Dothémare.*

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

Sur la forme, les documents soumis à l'avis de l'Autorité environnementale comportent toutes les rubriques prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact est documentée de manière satisfaisante et l'analyse menée de façon intelligible, s'appuyant le cas échéant, soit sur des études spécifiques annexées au dossier réglementaire, soit sur des méthodes de calcul clairement énoncées. Le propos est correctement illustré et cartographié, bien que les éléments conclusifs de l'analyse auraient pu être mieux mis en avant par rapport à l'argumentaire.

Le résumé non technique, parfaitement auto-portant, est cohérent avec l'objectif pédagogique pour lequel il est imposé.

*L'Autorité environnementale suggère que les conclusions thématiques de l'état initial, de l'analyse des impacts et des mesures proposées soient mises en valeur par des encadrés ou des fonds colorés, afin de faciliter la compréhension et l'analyse rapide de l'étude par le public.*

## **III-PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

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

- Agriculture : le projet est localisé sur une zone agricole et modifiera durablement l'occupation du sol ;
- nuisances sonores : le projet est susceptible de générer des nuisances sonores, à la fois en phase chantier et en phase d'exploitation ;
- qualité de l'air : le projet peut impliquer autant une amélioration qu'une dégradation de la qualité de l'air à proximité de la RD106 ;
- eaux superficielles : le projet est potentiellement générateur de pollutions chroniques ou accidentelles, et susceptible d'aggraver le risque inondation ;
- énergie, gaz à effet de serre et climat : le projet est susceptible d'impacter localement la consommation d'énergie fossile et de contribuer le cas échéant, au changement climatique ;
- paysage : le projet transformera l'ambiance paysagère des espaces traversés.

## **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**

L'état initial est de bonne qualité. Il est proportionné aux enjeux de l'activité sur les milieux susceptibles d'être affectés. Il est par ailleurs exhaustif et adapte l'aire d'étude en fonction de la thématique traitée. Le plus souvent, les auteurs de l'étude font le lien entre le projet d'aménagement de la RD106 et les divers projets attendus dans la zone de Perrin, avec lesquels la RD106 sera en interaction plus ou moins forte.

- Air et santé

Bien qu'il ne soit pas encore construit, le futur CHU aurait pu être signalé dans la zone d'étude des sites sensibles à la pollution atmosphérique. Sa livraison annoncée en 2022, qui justifie en grande partie l'aménagement de la RD106, constituera lui-même le site sensible le plus important et le plus proche du projet routier. D'ailleurs, l'existence du futur CHU est bien rappelée concernant l'état initial relatif au bruit

(pages 70 et 71). Pour autant, les effets de la RD106 en matière de qualité de l'air sur cet établissement de santé majeur ont bien été traités dans le chapitre consacré aux impacts du projet de l'étude d'impact.

- Bruit

La prise en compte du bruit dans l'état initial est satisfaisante. Les auteurs de l'étude ont pris soin d'élargir la zone d'étude de l'analyse acoustique au Nord pour limiter les effets de bord et tenir compte des quelques maisons situées de part et d'autre de la RD106. Certaines de ces habitations subissent d'ailleurs des niveaux sonores pouvant dépasser les 65 dB de jour. A signaler toutefois que les auteurs annoncent une description de la méthodologie pour la modélisation acoustique en chapitre 0 (pages 71 et 111) qui n'existe pas.

- Risques naturels

L'analyse des risques naturels fait ressortir que le projet n'est pas directement concerné par un aléa, exceptés les risques cyclonique et sismique auxquels l'ensemble du territoire de la Guadeloupe est exposé.

- Écoulement de surface

Concernant les écoulements de surface, les auteurs de l'étude mettent en avant les résultats de deux études réalisées en 2014 par les bureaux d'études G2C et ACSES. Ces études offrent une bonne vision d'ensemble des enveloppes inondables au Nord du projet et de l'organisation des écoulements au droit de la RD106. Le lecteur apprend en outre que « *le fossé [de la RD106] est aujourd'hui comblé, rendant plus évident une traversée des ruissellements sur la départementale pour rejoindre le terrain du projet* » de CHU.

- Les espaces naturels et agricoles

L'état initial montre que le projet ne se situe pas dans une zone protégée, ou à enjeu fort, au titre de la faune, de la flore ou de leurs habitats. Toutefois, le projet routier traverse actuellement une plaine agricole sur une large partie de son tracé, le reste étant situé en zone urbanisée. Au Nord de ce secteur sont également présentes des prairies sèches et humides où se pratique l'élevage de bovins essentiellement. Quelques zones boisées fragmentées subsistent à l'Est en dehors de la zone du projet. Bien que les auteurs de l'étude aient pris soin de recenser les espèces animales et végétales, la zone d'étude et les époques d'observation ne sont toutefois pas clairement établies.

- Paysage

L'état initial du paysage repose quant à lui sur une étude réalisée en 2015 par le bureau d'étude Caraïbes Paysages. Cette étude identifie deux séquences, l'une urbaine au Sud du projet, l'autre d'ambiance cannière à l'Ouest, en considérant l'existence du futur CHU. La superposition du projet d'aménagement de la RD106 sur l'Atlas des paysages de 2011 montre en effet qu'il se localise en grande partie en « *paysage identitaire sensible de la plaine cannière des Abymes* » et à la marge, en « *prairies humides* » au Nord. Ces paysages seront largement bouleversés par les projets à venir sur le secteur de Perrin, et à commencer par le futur CHU.

- Transports

L'état initial portant sur les transports rend compte de toutes les possibilités actuelles offertes aux usagers pour circuler dans la zone d'étude. Elle montre que l'offre en moyens de transport alternatifs à la voiture est insuffisante, compte-tenu notamment de l'engorgement actuel du trafic. La RN5 et la RD106 sont bien desservies par les transports en commun, mais les arrêts de bus ne sont pas matérialisés sur la route départementale. Aucune pistes cyclables ou aires de covoiturage ne sont recensées dans le secteur et, bien que des trottoirs rendent la marche à pied possible et sécurisée entre la RD106 et la desserte locale du centre ville des Abymes, l'absence d'ombre finit par avoir raison des piétons les plus motivés. Les auteurs de l'étude rappellent par ailleurs que le projet de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), prévu au SAR, irriguera la zone de Perrin pour desservir notamment le futur CHU. Le TCSP reste pour le moment à l'état de projet. Ni le tracé définitif, ni le calendrier de mise en œuvre ne sont fixés à l'heure actuelle.

Il aurait été intéressant de disposer de statistiques sur la fréquentation des différents moyens de transport empruntés par les usagers au niveau le plus fin, et en tout cas au niveau de l'agglomération, si tant est que cette donnée existe. D'ailleurs, il aurait été utile d'analyser le projet au regard de l'étude réalisée en 2012 dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, lancée à l'initiative de la DEAL et de l'ADEME, et qui porte sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC de Providence<sup>1</sup>. Cette étude propose, en complément d'une analyse fine de la mobilité autour de la ZAC, des pistes d'actions destinées à satisfaire les besoins des actifs travaillant dans la ZAC tout en anticipant une congestion croissante du trafic automobile. On y apprend par exemple que, parmi les pistes de réflexion proposées, des projets de Plan de Déplacement inter-entreprises et inter-administrations sont en cours d'étude.

1 <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/amelioration-de-la-desserte-de-la-zac-de-a819.html>

- Activités humaines

D'un point de vue des activités humaines, outre l'agriculture qui tend à perdre de la surface et des exploitants depuis quelques dizaines d'années aux Abymes, il faut noter que la zone de Perrin est promise à un développement urbain important à moyen terme. Au-delà du centre-ville des Abymes au Sud et de la ZAC de Dothémare en cours d'expansion, sont attendus un centre gérontologique, le futur CHU, des projets de logements, d'établissements scolaires, de campus, le TCSP et ses équipements associés (station, parking-relais, centre de maintenance), ainsi que le projet éco-touristique de la maison de la mangrove (Taonaba).

*Sur la forme, l'Autorité environnementale suggère de compléter l'état initial concernant la prise en compte du CHU pour la pollution de l'air et de préciser les conditions de réalisation de l'inventaire faune/flore. Sur le fond, elle propose également que l'étude portant sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC de Providence puisse être prise en compte. Ceci doit permettre notamment de recenser les acteurs à associer pour définir des modalités de développement des mobilités douces tenant compte des besoins de chacun.*

#### **IV.2-Compatibilité du projet avec l'affectation des sols**

L'étude d'impact évalue la compatibilité du projet vis-à-vis des principaux documents d'orientation. Elle prend en compte le SDAGE établi pour la période 2016-2021 et affirme que le projet intègre les mesures compensatoires prévues par ce document.

Elle prend également en compte le SAR, dans sa version révisée du 22 novembre 2011. Le SAR rend possible l'aménagement de la RD106 au titre de l'amélioration des accès aux pôles d'activité tout en encourageant la prise en compte des modes de transports doux et collectifs.

En revanche, l'étude mentionne le Schéma Régional des Infrastructures et de Transports des îles de la Guadeloupe (SRIT) adopté en octobre 2015. S'il s'agit en effet d'un document d'orientation stratégique majeur dans le cas de l'aménagement de la RD106. Il est en revanche surprenant que le maître d'ouvrage s'appuie sur un schéma qui n'a vraisemblablement pas fait l'objet d'une consultation du public, ni même d'un avis de l'Autorité environnementale, comme le prévoit pourtant l'article R122-17 du code de l'environnement.

La compatibilité du projet est également examinée au regard du zonage du Plan Local d'Urbanisme des Abymes approuvé le 23 décembre 2011. L'étude conclut à la nécessité d'une mise en compatibilité avec le PLU. Elle est adossée à la déclaration d'utilité publique, objet du présent dossier réglementaire.

La compatibilité du projet vis-à-vis du Plan de Déplacement Urbain de 2009 semble acquise (page 48) mais non développée ni démontrée dans le chapitre ad hoc, exception faite de la présence d'une carte des orientations stratégiques figurant en page 94.

*L'Autorité environnementale regrette que le SRIT, nonobstant les déclarations du pétitionnaire, ne soit toujours pas effectif à ce jour. Son absence pèse, notamment sur l'aménagement de la zone de Perrin qui mériterait une vue et une stratégie d'ensemble que ce document doit pouvoir fournir.*

*L'Autorité environnementale invite par ailleurs le maître d'ouvrage à développer l'analyse de la compatibilité de son projet au regard du Plan de Déplacement Urbain de 2009, et à indiquer, à l'attention du public, le lieu ou le(s) site(s) internet où ce document peut être consulté.*

#### **IV.3-Principales solutions de substitution examinées**

Le maître d'ouvrage a étudié deux variantes. La première consiste à réduire les travaux à l'emprise de la route actuelle et à limiter à trois voies l'aménagement de la RD106 entre les deux futurs giratoires. La seconde vise à décaler l'axe de la RD106 vers l'Est pour réduire l'emprise du projet sur les terres agricoles situées le long de l'axe à l'Ouest. Elle comprend par ailleurs le doublement des voies entre les deux futurs giratoires. Les variantes sont assez similaires mais la variante 2 a été choisie par le maître d'ouvrage notamment au regard des impacts évités sur les terres cultivées classées en GFA. C'est du moins ce que le lecteur peut supposer, faute de démonstration quantifiée.

*L'Autorité environnementale propose que le maître d'ouvrage complète ce chapitre en faisant la démonstration chiffrée des surfaces de terres cultivées reprises au projet grâce au choix de la variante 2.*

#### IV.4-Analyse des effets du projet sur l'environnement

Le maître d'ouvrage décrit par thématiques les impacts temporaires et permanents, directs et indirects, en exploitation, puis en phase travaux. Ces impacts sont décrits de façon complète et proportionnée aux enjeux.

En particulier, il faut remarquer que le maître d'ouvrage analyse les effets cumulés du projet avec la future RN14 en matière d'impact sur la qualité de l'air, sur la santé et sur le bruit.

*Sur la forme, l'Autorité environnementale suggère que les auteurs de l'étude systématisent l'usage d'une phrase de conclusion encadrée en fin de sous chapitre, ce qui permettrait au lecteur de prendre connaissance plus rapidement des impacts attendus du projet dans chacune des thématiques traitées, sans avoir à en lire l'ensemble du développement.*

- Les impacts sur la qualité des eaux

Les impacts de la pollution sur la qualité des eaux, liée à la circulation routière, est traitée selon la survenance de cette pollution. La pollution chronique est évaluée d'après une méthode clairement exposée. Ses résultats, confrontés aux seuils fixés par arrêté préfectoral du 24 mai 2005, montrent une conformité en ce qui concerne les concentrations en hydrocarbures totaux, mais à l'inverse, un dépassement des concentrations en Matières en Suspension (MES).

- Les impacts sur la qualité de l'air

Trois analyses comparatives pertinentes des émissions polluantes sont synthétisées par les auteurs de l'étude selon plusieurs hypothèses. Ces analyses sont issues de l'étude réalisée par EGIS environnement en décembre 2015 et portent sur la qualité de l'air et la santé du projet d'aménagement de la RD106 aux Abymes. L'une d'elle, comparant l'état de référence (sans la réalisation du projet) et l'état projeté (avec l'aménagement de la RD106), à l'horizon 2025, conclut à une réduction globale des émissions polluantes comprise entre 15 % et 30 %, mais dans le même temps, à une augmentation de ces émissions de 6 % sur la RN11. Cette augmentation est sans doute due à la réalisation à court terme d'un nouvel accès à la ZAC de Dothémare par le Sud, et donc au report d'une partie du trafic supporté actuellement par la RD106, mais l'étude d'impact ne le précise pas. De même, les changements de limitations de vitesse entre l'état initial et l'état projeté semblent être la principale raison d'une diminution de 19 % des émissions polluantes sur le tronçon Sud, sans que la nature de ces changements ne soit exposée.

Le même exercice de comparaison est proposé entre l'état de référence et l'état projeté en 2025 qui inclut l'aménagement de la RD106 et de la RN14. La réalisation de ces deux projets induit une diminution de 21 % des émissions en moyenne, expliquée là aussi d'après une modification des limites de vitesse autorisées qui n'a pas été exposée au préalable. D'autre part, la phrase « *les émissions baissent également grâce à la diminution du trafic sur l'ensemble du réseau routier* » laisse penser que le nombre de voitures en circulation sur le réseau diminuera progressivement jusqu'en 2025. Or, il semble plutôt que ce soit le trafic analysé sur chaque tronçon, pris individuellement, qui diminue du fait d'un report partiel de celui-ci sur la RD14, mais qu'il augmente globalement sur l'ensemble du réseau.

- Les impacts sur la santé

L'évaluation de l'impact du projet sur la santé suit les mêmes tendances que celles exposées sur les émissions polluantes, avec un Indice Pollution Population (IPP) en diminution globale, quelque soit les cas de figure analysés.

La qualité de l'air tend à se dégrader du fait de l'augmentation du trafic, mais la réalisation du projet d'aménagement de la RD106 aura toutefois un impact positif par rapport à un scénario « au fil de l'eau », au moins jusqu'en 2025, année de l'état projeté. Ceci est confirmé par ailleurs dans l'analyse des coûts collectifs et des consommations d'énergie présentée page 125.

- Les impacts sur le bruit

Concernant l'impact du projet sur le bruit, l'analyse repose sur une méthode et des hypothèses non livrées. L'analyse prend en compte le futur CHU. C'est sur ce bâtiment que l'étude de l'impact de la RD106 est le plus attendu. L'analyse démontre, d'après les hypothèses de trafic émises par EGIS en 2013 et 2014, que l'impact du projet sur les façades côté Ouest du CHU en 2020, c'est-à-dire à la livraison de l'aménagement de la RD106, sera négatif, mais restera toutefois « *inférieur aux 57 dBA réglementaires* ». L'étude d'impact va plus loin dans l'analyse du bruit en tenant compte de l'effet cumulé du projet de RN14 sur le CHU. Les résultats de la modélisation du bruit en journée sur le CHU nécessitera vraisemblablement des protections acoustiques qui seront étudiées dans l'étude d'impact relative à la future RN14. Les auteurs notent par



ailleurs que le bruit de la RD106 augmentera entre autres, du fait du vieillissement des enrobés.

En conclusion, l'impact du projet sur le bruit est assez nuancé selon la période de la journée, la partie du tronçon examinée et l'état de vétusté de la bande roulante. Mais quoiqu'il en soit, le niveau de bruit reste inférieur aux seuils réglementaires.

- Les impacts sur les milieux naturels

Les impacts du projet sur les milieux naturels sont très limités. Certes, l'aménagement de la RD106 implique l'imperméabilisation d'une surface de 2 hectares de terres agricoles, mais la flore et la faune y sont sans intérêt écologique particulier.

- Les impacts sur le paysage

D'un point de vue paysager, l'impact du projet est assez réduit puisqu'il occupera en grande partie l'emprise actuelle de la route et qu'il sera occulté par d'autres projets, tel le CHU, qui marqueront davantage le paysage de leur empreinte. Toutefois, cet impact pourrait être tout à fait positif si un aménagement paysager de qualité est réalisé, comme le prévoit le maître d'ouvrage.

- Les impacts sur le trafic

Les impacts du projet sur le trafic et la circulation sont jugés positifs. En effet, l'aménagement d'une « voie verte » multiplier les modes de transport possibles, et qui seront autant d'alternatives à la voiture. Par ailleurs, le projet fluidifiera le trafic au bénéfice des voitures mais aussi des transports collectifs. Par contre, elle ne suffira pas à rendre « plus attractive l'utilisation des transports en commun » si des arrêts de bus signalés et ombragés ne sont pas identifiés dans le projet. L'état initial a d'ailleurs très justement fait remarquer ce point.

- Les impacts sur les espaces agricoles

L'étude d'impact signale l'acquisition de 12 000 m<sup>2</sup> de surfaces agricoles correspondant à des parcelles de GFA. Cette surface varie à plusieurs reprises dans l'étude (cf. § II.2) et appelle des éclaircissements. Toutefois, il est dit qu'une partie de cette surface acquise sera nouvellement imperméabilisée, le reste correspondant à la route actuelle et sa bordure, sans pour autant que des données chiffrées viennent appuyer la démonstration.

- Les impacts en phase travaux

Les impacts du projet en phase travaux sont évalués dans un chapitre à part entière. Ces impacts sont faibles au regard du contexte dressé dans l'état initial, de la durée et de la nature des travaux.

*L'Autorité environnementale recommande d'établir les hypothèses qui permettraient d'expliquer une augmentation très localisée des émissions polluantes de 6 % sur la RN11 à l'horizon 2025. De la même manière, il conviendrait de préciser quels impacts le projet d'aménagement de la RD106 pourraient avoir sur les limitations de vitesse, puisque celles-ci semblent expliquer une bonne partie des diminutions des émissions polluantes modélisées.*

*Concernant le bruit, l'Autorité environnementale suggère de préciser la méthode et les hypothèses permettant de justifier les résultats présentés.*

*Enfin, comme demandé aux chapitres II.2 et IV.3, il est souhaitable que le décompte exact de surfaces agricoles impactées par le projet, imperméabilisées ou non, soit clairement exposé.*

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

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des conséquences du projet sur l'environnement sont présentées à la suite de l'analyse des impacts, par thématique, en phase d'exploitation dans un premier temps, puis en phase travaux dans un second. Ces mesures sont globalement correctement proportionnées aux enjeux et clairement identifiables. Elles sont chiffrées à hauteur de 1,8 M€, hors phase travaux et hors participation à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier.

- Qualité des eaux

Sur la pollution dite « saisonnière » qui pourrait affecter la qualité des eaux (page 105), le maître d'ouvrage s'engage à proscrire l'usage d'herbicides destinés à l'entretien des aménagements paysagers le long de la route. Il ne s'agit pas à proprement parlé d'une mesure volontariste puisque la loi relative à la transition

énergétique pour la croissance verte interdit au 1er janvier 2017 l'utilisation des produits phytosanitaires par l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics sur les voiries, dans les espaces verts, forêts et promenades ouverts au public.

Concernant la pollution chronique, le maître d'ouvrage affirme que les bassins de rétention, qui concentreront in-fine l'ensemble des eaux pluviales du projet, possèdent « *un taux d'abattement de MES de près de 100 % pour le bassin du CHU et de 91 % pour le bassin Sud* » (page 107) ce qui implique des concentrations en MES nettement inférieures au seuil fixé par arrêté préfectoral du 24 mai 2005. Ainsi, le projet peut se prévaloir d'une incidence faible sur la qualité de l'eau du canal de Belle-Plaine destiné par ailleurs aux activités de loisirs via le projet Taonaba.

- Bruit

S'agissant du bruit, si les auteurs ne préconisent pas la réalisation de protections acoustiques, du fait d'un niveau de bruit conforme aux normes réglementaires, ils proposent toutefois deux mesures de réduction. L'une vise à remplacer les enrobés au-delà de la limite Nord du CHU afin de diminuer le niveau de bruit au droit des habitations situées de part et d'autre de la RD106 au Nord du CHU. L'autre vise à remplacer la bande de roulement sur l'intégralité de la RD106 tous les dix ans, afin de ne pas augmenter le niveau sonore de la chaussée du fait de son vieillissement. L'Autorité environnementale ne peut qu'encourager le maître d'ouvrage à mettre en œuvre ces mesures.

- Continuités écologiques

Les auteurs de l'étude se proposent, dans le chapitre consacré aux impacts sur les continuités écologiques (page 115), de rétablir la continuité des écoulements « *par la mise en place d'ouvrages de franchissement et de canaux dimensionnés pour une période de retour centennale* ». Cette mesure est positive, mais pour être tout à fait efficace, doit être suivie d'un plan d'entretien volontariste de ces ouvrages dont on sait qu'ils sont « *actuellement comblés ou sous-dimensionnés, créant ainsi des débordements* » (page 49). Dans ce même chapitre est proposé « *la mise en place de plantations diversifiées au droit de la départementale* » pour participer « *au développement de la biodiversité du milieu* ». Si l'intention est bonne, elle est en revanche insuffisamment détaillée pour vérifier à la fois ses bienfaits et l'engagement du pétitionnaire.

- Paysages

Côté paysage, le maître d'ouvrage propose de réaliser deux types de mesures. L'une vise la création d'une « *voie verte* » destinée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. L'autre consiste en la réalisation d'aménagements paysagers visant à créer une continuité sur une route desservant des projets hétéroclites et longeant des paysages naturels ouverts. Ces aménagements ont aussi la prétention d'améliorer le cadre de vie des usagers de la route, de créer des conditions favorables à la pratique de modes de transport doux sur la voie verte (ombrage, haltes de repos) et de recréer un support des continuités écologiques. Ces propositions, qui reposent notamment sur des essences choisies pour leur cohérence avec le milieu naturel environnant, leur aptitude à recréer de multiples habitats pour la faune et la flore locales et leur capacité d'ombrage, sont tout à fait pertinentes.

*L'Autorité environnementale s'interroge toutefois sur la suffisance d'une bande végétalisée de 1 m de large pour assurer le bon développement racinaire des arbres, et donc la pérennité de la voie verte dans son ensemble. Par ailleurs, le risque de planter des espèces potentiellement envahissantes (Sansevieria, Turnera...) ne semble pas complètement écarté.*

Par ailleurs, le paysage sert ici plusieurs thématiques que sont le cadre de vie, les mobilités, le confort thermique et les continuités écologiques. Pour autant, ces mesures doivent aussi pouvoir susciter leur prolongement au-delà du projet, que ce soit au Nord vers Taonaba, ou au Sud vers le centre-ville des Abymes et la ZAC de Dothémare. A ce sujet, il aurait été opportun qu'une information mutuelle entre le Conseil Départemental, l'Association Syndicale Libre du parc d'activités La Providence et la ville des Abymes puisse créer cette émulation et générer un projet plus étendu et interconnecté, comme le suggère d'ailleurs l'étude d'impact paysager réalisée par Caraïbes Paysages en 2015. Il semble toutefois que l'intention existe, à en croire le suivi des mesures proposé en page 123, sans qu'aucun élément concret ne permette de vérifier l'engagement du maître d'ouvrage.

- Trafic et circulation

La mise en place d'une « *voie verte* » est une mesure tout à fait positive qui devrait contribuer à réduire le recours systématique à la voiture en étendant les choix possibles en matière de déplacement, si tant est que des interconnexions au-delà du projet soient effectives à terme. Les auteurs rappellent à ce propos l'existence d'études « *menées actuellement par Cap Excellence* ». Il aurait été utile de préciser si le projet d'aménagement de la RD106 est intégré à ces études et, le cas échéant, de produire un extrait

cartographique formalisant les inter-connexions. La même démarche aurait pu être menée avec l'étude de 2012 portant sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC de Providence (cf. § IV.1).

Bien que le projet permettra de fluidifier le trafic au bénéfice des voitures et des transports collectifs, il est probable que ce bénéfice ne suffise pas à inciter les usagers de la route à préférer le bus. Par conséquent, dans le cadre immédiat de son projet, le maître d'ouvrage pourrait concrétiser l'aménagement d'un arrêt de bus, clairement matérialisé, sans attendre la réalisation non encore programmée du TCSP.

- Terres agricoles

Le projet prévoit l'acquisition de terres agricoles, dont une partie sera imperméabilisée. Parmi les deux solutions de substitution au projet qui ont été exposées préalablement, celle ayant le plus faible impact sur la disparition de terres arables a été préférée. Ceci constitue une mesure qui permet d'éviter la consommation de 1000 m<sup>2</sup> de terres agricoles. En mesure de réduction, le projet prévoit la restitution de 1 500 m<sup>2</sup> au GFA qui correspondent à la restitution d'une partie de la voie desservant actuellement Belle Plaine. Enfin, une mesure compensatoire proposée consiste à participer à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier. Cette mesure est en fait une obligation réglementaire qui s'impose au maître d'ouvrage lorsque les expropriations en vue de la réalisation des aménagements ou ouvrages mentionnés aux articles L. 122-1 à L. 122-3 du code de l'environnement sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée. Reste toutefois à clarifier la surface de terres mobilisées par le projet et la surface imperméabilisée, sans retour immédiat à l'état naturel.

- Travaux

Concernant les travaux, les mesures proposées sont proportionnées aux enjeux et destinées à réduire ou éviter les risques de pollution par MES ou par hydrocarbures.

*L'Autorité environnementale encourage le maître d'ouvrage à multiplier les initiatives pour favoriser les inter-connexions de la « voie verte » avec les autres parties du territoire concernées. Par ailleurs, elle recommande vivement que le, ou les arrêts de bus, nécessaires sur la RD106 soient matérialisés au plus tôt, sans attendre la concrétisation d'un TCSP dont le calendrier de réalisation n'est pas connu.*

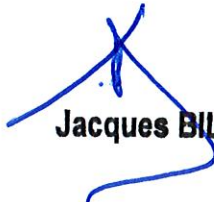
#### **IV.6-Analyse des effets cumulés**

Les auteurs de l'étude d'impact tiennent compte des effets cumulés du projet avec les autres projets connus de l'administration, en particulier le CHU, le PSGR de Perrin et le projet éco-touristique Taonaba. Leur analyse s'étend par ailleurs aux autres projets qui sont toujours en cours de définition : RN14, TCSP, logements... L'analyse des effets cumulés est bien intégrée à l'ensemble de l'étude d'impact, puisque prise en compte en amont dans les différentes études de trafic et paysagère. Cette analyse est importante et décisive en particulier en matière de qualité de l'air, de nuisances acoustiques, de paysage et de continuité écologique.

Fait à Basse-Terre, le

**29 MAI 2016**

Le préfet,

  
**Jacques BILLANT**

