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

Projet d'aménagement d'une aire de plaisance à Jarry Sud
sur la commune de **BAIE-MAHAULT**
présentée par **SCI LOT 19 - Groupe Michel Brizard**

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° : 2015-185

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.

1 rue Lardenoy - 97109 Basse-Terre cedex
http://www.guadeloupe.pref.gouv.fr/

Objet : Projet d'aménagement d'une aire de plaisance à Jarry Sud à Baie-Mahault

Maître d'ouvrage : SCI LOT 19 - Groupe Michel Brizard

Procédure principale : autorisation au titre de la loi sur l'eau

Pièces transmises :
- Étude d'impact environnemental en mer, rapport final (Pareto, septembre 2011; 42 pages + annexes).
- Dossier d'autorisation au titre des articles L.241-1 et suivants du code de l'Environnement et intégrant les éléments relatifs à l'étude d'impact au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement (Safège, mai 2014).
- Avant projet - Aménagement d'une aire de plaisance à Jarry (Safège, mars 2015).
- Note d'hypothèses pour l'aménagement d'une Aire de plaisance à Jarry (Safège, mai 2015).
- Éco-conception des aménagements (Safège, juin 2015).
- Note complémentaire au dossier d'autorisation au titre des articles L.241-1 et suivants du code de l'Environnement et intégrant les éléments relatifs à l'étude d'impact au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement (Safège, juillet 2015).

Date de l'accusé de réception par l'autorité environnementale : 08/10/2015

I-RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le projet d'aménagement d'une aire de plaisance à Jarry Sud consiste en l'aménagement d'un port destiné à accueillir à terme 300 bateaux à flot sur la commune de Baie-Mahault.

Le projet pose un problème majeur de sécurité des personnes, dans la mesure où celui-ci est prévu pour être implanté, en partie dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Pointe Jarry, et en totalité dans la zone couverte par le Plan Particulier d'Intervention du même secteur. Par conséquent, le projet, tel qu'il se présente aujourd'hui, est incompatible avec le règlement du PPRT.

D'autre part, comme le remarquait déjà l'avis délibéré de l'Autorité environnementale (CGEDD n°2015-56) sur le projet stratégique 2014-2018 du Grand Port Maritime de Guadeloupe du 23 septembre 2015, cette aire de plaisance paraît incompatible avec le SAR/SMVM, et s'implante partiellement en zone naturelle identifiée dans le PLU de Baie-Mahault.

Enfin, l'étude d'impact en elle-même, ne remplit pas les objectifs pour le lequel elle est imposée, à savoir renseigner le public et les décideurs sur la bonne prise en compte de l'environnement et proposer un projet le moins impactant possible pour l'environnement. En effet, outre les incohérences, contradictions et imprécisions relevées dans l'avis détaillé ci-après, l'étude ne tient pas compte de l'ensemble du programme de travaux dans lequel s'inscrit pourtant le projet, destiné à être réalisé en deux phases.

L'Autorité environnementale recommande donc instamment la prise en compte des principales préconisations énumérées ci-après et détaillées dans le présent avis :

- *Mettre en cohérence/compatibilité le projet vis-à-vis du PPRT, du SMVM et du PLU.*
- *Intégrer dans l'étude d'impact et le résumé non technique toutes les informations modifiant le projet, l'analyse des impacts et les mesures ERC, et qui complètent ou contredisent l'étude d'impact.*
- *Compléter l'état initial par un recensement exhaustif des corps-morts et pontons informels existants, et localiser/qualifier les herbiers dans la zone d'étude.*
- *Développer le descriptif précis et exhaustif des travaux envisagés, à terre et en mer, en distinguant les différentes phases.*
- *Compléter l'analyse des impacts en tenant compte des conséquences de la réalisation de l'ensemble du programme de travaux.*
- *Justifier les mesures ERC pour les herbiers et la mangrove et proposer de nouvelles mesures proportionnées aux impacts du programme de travaux.*

Il est indispensable pour l'enquête publique, que le pétitionnaire réalise une étude d'impact complète et unique, satisfaisant à toutes les recommandations de l'Autorité environnementale, et expurgée de toutes

contradictions.

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-Notion de programme de travaux

L'article L122-1 II du code de l'environnement précise que « *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* ». Ce même article mentionne également que « *lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme* ».

Sachant que :

- la réalisation du présent projet prévoit deux phases de travaux, l'une portant la capacité d'accueil de l'aire de plaisance à 100 unités, l'autre la portant à 300, et que ces deux phases seront échelonnées dans le temps ;
- ces deux phases concourent au même objectif et constituent donc à ce titre un programme de travaux.

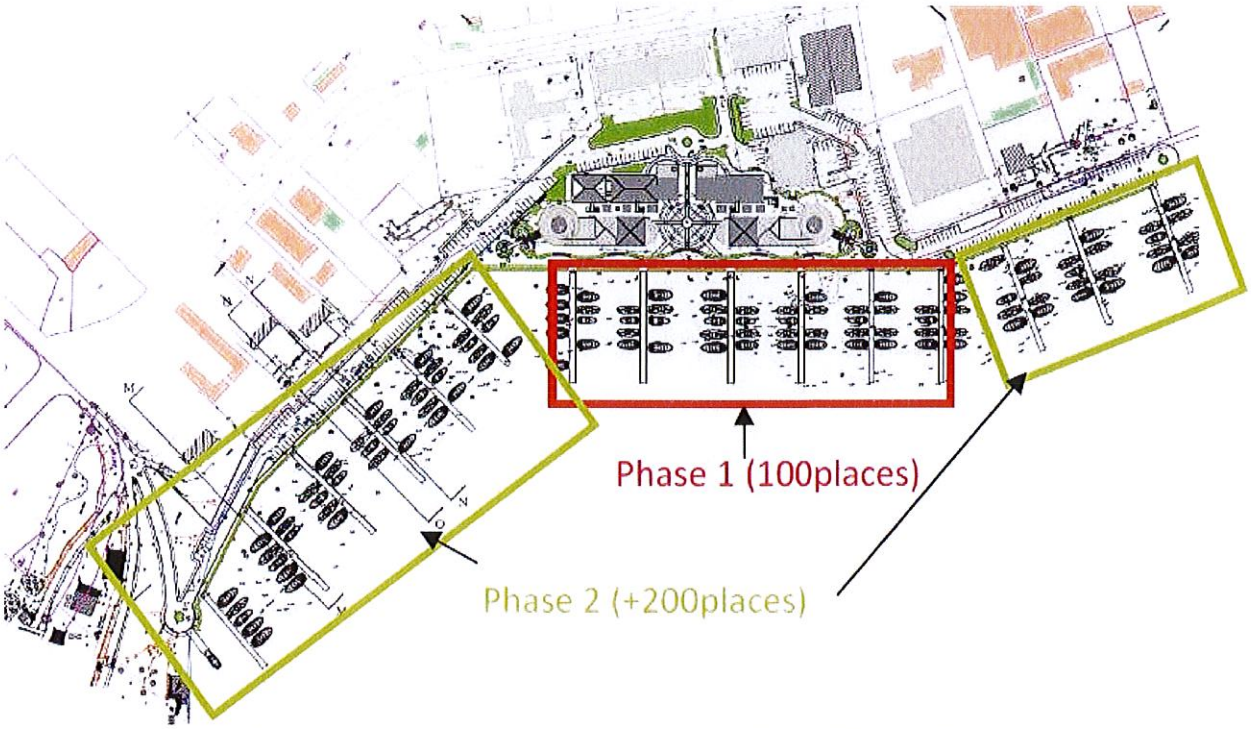
En conséquence, l'Autorité environnementale examine la présente étude d'impact en s'assurant de la bonne appréciation de l'impact sur l'environnement de l'ensemble du programme.

II.3-Présentation du projet

Le projet d'aménagement d'une aire de plaisance à Jarry Sud se situe sur la commune de Baie-Mahault, dans la partie sud de la zone industrielle de Jarry. Ce projet constitue l'action 11 du Projet Stratégique du Grand Port Maritime de la Guadeloupe 2014-2018 : « *Le Grand Port Maritime de la Guadeloupe encourage les initiatives privées comme la réalisation d'une Marina dans la zone de Jarry Baie-Mahault. Cette Marina pourrait accueillir à l'horizon 2019 jusqu'à 300 places de bateaux avec les services appropriés et des activités d'animation et de commerce. Le projet est estimé à 15 M€ d'investissements privés, le GPMG interviendrait dans ce projet par le biais d'une autorisation d'occupation de sa circonscription maritime.* »

Il s'agit de la première phase d'aménagement qui en compte deux :

- phase 1 : aménagement de 100 places à flot, objet de la présente étude d'impact ;
- phase 2 : évolution de la capacité d'accueil des bateaux de 100 à 300 places.



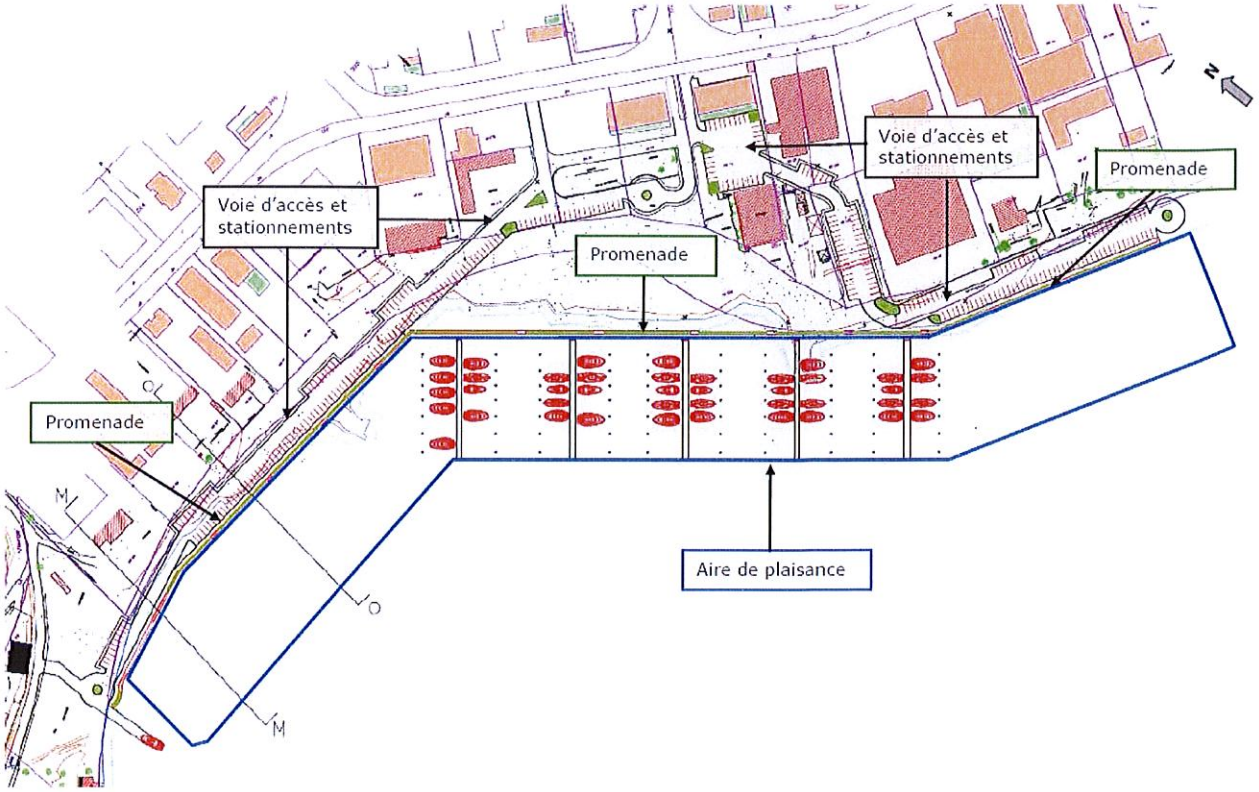
Esquisse projetée des aménagements en phases 1 et 2 pour 300 places (Safège)

La phase 1 vise d'une part à régulariser un mouillage existant mais informel comptant, d'après le pétitionnaire, plusieurs dizaines d'anneaux et de pontons, et d'autre part, à mettre en adéquation l'aménagement de l'espace avec l'usage qui en est fait. L'aménagement ainsi réalisé comptera dans un premier temps 100 places, pour des unités pouvant atteindre 15 mètres de longueur, réparties sur un plan d'eau d'environ 3,9 hectares. Il a également pour ambition de créer un espace de circulation et de stationnement pour les véhicules, ainsi qu'une promenade paysagère le long du littoral.

L'aire de plaisance comprend, dans sa phase 1 :

- Une allée en béton parallèle au rivage sur environ 570 ml à vocation de chemin piétonnier et promenade agrémentée d'espaces verts.
- Un quai flottant parallèle à l'allée piétonne d'environ 570 m.
- Cinq pontons flottants à pieux de guidage d'environ 60 ml installés perpendiculairement au quai flottant et équipés de catway.
- Une cale de mise à l'eau.

Compte-tenu des caractéristiques du plan d'eau, le projet ne nécessite ni la mise en œuvre de digue de protection, ni de dragage.



Esquisse de la phase 1 de l'opération projetée (safège)

L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'une part, de développer le descriptif précis et exhaustif des travaux envisagés, en distinguant les différentes phases et d'autre part, de lever toute ambiguïté ou contradiction.

Il conviendrait en effet d'être plus précis sur :
- la nature et le dimensionnement de l'espace de stationnement et de circulation que le maître d'ouvrage souhaite créer, ainsi que les accès envisagés ;
- la nature et l'étendue de la promenade paysagère envisagée ;
- le nombre et les caractéristiques techniques des pontons, en s'assurant de la cohérence entre ce qui est annoncé dans le texte et ce qui est figuré dans les plans. Il s'agit notamment de faire correspondre le descriptif du projet contenu dans l'étude d'impact (cinq pontons et un quai flottant) avec le plan masse présenté page 43, où figurent six pontons flottant sans quai flottant parallèle à l'allée piétonne.
- la localisation de la cale de mise à l'eau.

Ces informations doivent être portées à la connaissance du public dès le démarrage de l'enquête publique.

II.4- 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, exceptée l'appréciation des impacts de l'ensemble du programme qui n'est pas traitée, ni de manière spécifique, ni de manière globale au fil de l'étude.

Par ailleurs, le soin particulier qui a manifestement été apporté à la rédaction de l'étude d'impact en 2014 est occulté par plusieurs notes récentes visant à mettre à jour les informations contenues dans celle-ci, la rendant ainsi en partie obsolète. Ceci oblige le lecteur à comparer laborieusement les différents documents pour en extraire l'information la plus récente.

L'Autorité environnementale conseille au maître d'ouvrage de mettre à jour l'étude d'impact en incluant toutes les informations apportées a posteriori au travers des différentes notes complémentaires transmises à l'Autorité compétente pour autoriser le projet. Il est en effet anormal de laisser au lecteur de soin de reconstituer lui-même une étude d'impact à jour, en rassemblant des bribes d'informations contenues dans des documents de nature et de dates différentes.

Le résumé non technique, quasiment auto-portant, est cohérent avec l'objectif pédagogique pour lequel il est imposé. Différents tableaux de synthèse hiérarchisent les enjeux environnementaux, les impacts et les

mesures associées, facilitant ainsi grandement l'appropriation de la problématique par le néophyte. Il est regrettable que certains de ces tableaux ne soient pas mis à jour au vu des informations communiquées par ailleurs dans les différentes notes complémentaires à l'autorité en charge de l'instruction Loi sur l'eau.

Comme évoqué dans la recommandation précédente, l'Autorité environnementale préconise la mise à jour du document au regard des informations les plus récentes ou des évolutions souhaitées par l'Autorité environnementale et exposées dans le présent avis. Elle suggère également qu'une carte de localisation et un plan masse à jour viennent agrémenter cette synthèse pour qu'elle devienne pleinement auto-portante.

III-PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

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

- Risques technologiques : Une partie du projet se situe dans le périmètre du Plan de Prévention des Risques Technologiques de la Pointe Jarry. Les prescriptions de ce plan devront être respectées.
- Milieu naturel marin : le projet, notamment par la nature des travaux qu'il suppose, est potentiellement impactant pour la faune, la flore et leurs habitats, en particulier pour les espèces protégées (mammifères marins et tortues).
- Milieu naturel terrestre : présence d'une bande de mangrove à l'est et d'une forêt sèche à l'ouest du projet susceptibles d'être affectés durablement en phase travaux.

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 ne relève pas d'enjeux environnementaux majeurs, le projet se situant en dehors de toute zone protégée ou reconnue pour son intérêt naturel ou patrimonial. La partie terrestre de l'aire de plaisance projeté se situe en zone fortement anthropisée, dans la zone industrielle de Jarry. Les fonds marins correspondent à des zones sédimentaires marquées par des conditions de turbidité et de sédimentation élevées, d'autant moins favorables au développement de la faune et de la flore corallienne que la profondeur augmente.

Cependant, l'aire d'étude révèle l'existence de plusieurs points de vigilance :

- plusieurs espèces de cétacés et de tortues marines, bénéficiant d'un statut de protection réglementaire, sont observables en Guadeloupe ;
- présence d'herbiers mixtes denses à clairsemés dans les secteurs de profondeur inférieure à 1 mètre ;
- présence de palétuviers sur un linéaire d'environ 60 mètres, pour lesquels les auteurs de l'étude rappellent qu'ils sont susceptibles d'abriter une biodiversité importante ;
- proximité de la forêt sèche de la Pointe à Donne à l'Ouest.

Par ailleurs, l'Autorité environnementale relève quelques manquements ou imprécisions à compléter :

- Le nombre d'anneaux informels, estimé à 70, semble surestimé par rapport à la réalité. Aucun comptage ni localisation précis de ces corps morts ne permettent d'accréditer ce nombre.
- Seule une estimation de la superficie maximale des herbiers susceptibles d'être détruits est donnée. Or, ceci ne permet pas de juger de l'ampleur de l'impact, notamment l'impact indirect sur les tortues vertes *Chelonia mydas*, espèce protégée au niveau national, faisant l'objet aux Antilles françaises d'un Plan National d'Action en faveur des espèces menacées, et qui s'alimentent sur les zones d'herbiers.
- La note sur l'éco-conception des aménagements contient quelques imprécisions (sur les espèces de palétuviers et d'herbiers marins) et l'affirmation "*en Guadeloupe les herbiers sont particulièrement bien développés*" mériterait d'être nuancée, la tendance globale étant à la perte de surface occupée

par les herbiers patrimoniaux en Guadeloupe.

- Enfin, l'état initial n'aborde pas le sujet des transports à terre, alors que le projet est susceptible de l'affecter, du fait notamment des déplacements qu'il générera : trafic routier, desserte en transports en commun, stationnement, modes de déplacement doux...

Dans un souci d'exhaustivité, l'Autorité environnementale conseille au pétitionnaire de réaliser l'état initial concernant :
- les équipements existants sur le plan d'eau et à terre, et qui sont concernés par le projet (nombre et localisation des pontons, des corps morts, des places de parkings et des voies d'accès) ;
- la cartographie des herbiers et l'analyse de leur état de santé.

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

Les auteurs de l'étude décrivent par thématiques les impacts temporaires, en phase travaux, et permanents, en exploitation, directs et indirects. Les principaux impacts identifiés portent sur les pollutions acoustiques sous-marines, la destruction de la faune et de la flore sur l'emprise du projet, et l'augmentation de la turbidité et des contaminants en phase travaux. Les imprécisions évoquées précédemment se reportent mécaniquement sur l'étude des impacts qui est, de ce fait, incomplète.

Globalement, il est regrettable que les impacts du projet ne tiennent pas compte de l'ensemble du programme de travaux, ce qui aurait eu pour conséquence de nuancer les impacts, majoritairement définis comme positifs ou neutres en phase d'exploitation d'une aire de plaisance dimensionnée pour 100 places. En effet, l'étude ne dit pas si ces effets ne deviendraient pas négatifs une fois l'aire de plaisance configurée pour accueillir trois fois plus d'unités. De même, dans le descriptif du projet, il est question d'une aire de plaisance occupant 3,9 hectares du plan d'eau, sans qu'il ne soit précisé s'il s'agit de la surface occupée à l'issue de la réalisation de la phase 1 ou de la phase 2.

Par exemple, en phase d'exploitation, l'impact du projet sur les herbiers est jugé positif, la navigation organisée limitant le risque d'arrachage et de mise en suspension des sédiments. Cette analyse n'est pertinente qu'à capacité d'accueil des bateaux égale, avant et après travaux. En effet le développement d'une aire de plaisance est également à l'origine de perturbations du milieu (rejets d'hydrocarbures, présence de macro déchets, polluants métalliques ou organiques) susceptibles d'impacter les herbiers. Or, dans le cas présent, la capacité d'accueil prévue est bien supérieure à la fréquentation actuelle, supposée, de la zone.

D'autre part, l'analyse des impacts fait fi des travaux envisagés à terre, pourtant évoqués dans la description du projet et qui portent sur un espace de circulation et de stationnement pour les véhicules et une promenade le long du littoral. Même si l'impact paysager d'un tel projet n'est pas majeur, il n'est pas non plus neutre et les choix qui seront faits en la matière peuvent avoir une portée tout autant positive que nulle, dans un contexte paysager urbain et industrielle dégradé. L'analyse est tout aussi muette s'agissant des conséquences de la mise en œuvre du projet en terme de déplacements.

Enfin, des incertitudes persistent sur les modalités de mise en œuvre des pieux (page 168 de l'étude d'impact) dont les impacts peuvent être très variables selon les techniques envisagées. Un autre aspect , important en termes de dynamique sédimentaire, semble omis, celui de la modification (diminution) de la circulation de l'eau induite par la mise en place de structures fixes dans l'eau, dans une zone déjà soumise à l'envasement.

L'Autorité environnementale invite le maître d'ouvrage à consolider son analyse en tenant compte de l'ensemble des impacts induits par le programme de travaux, à terre comme en mer. Elle recommande également de lever toute incertitude nuisible à l'analyse des effets du projet sur l'environnement (surface du projet en mer, mise en œuvre des pieux...).

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

- **Plan de Prévention des Risques Technologiques**

Le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Pointe Jarry prend en compte les accidents susceptibles de se produire sur les deux établissements SEVESO SARA et RUBIS. **Le projet est incompatible avec le règlement du PPRT**.

Comme le souligne le pétitionnaire dans son étude d'impact, page 148, une partie de l'aménagement projeté est située dans la zone « b5+L » réglementée par le PPRT. Le règlement de ce plan, approuvé en 2011 et annexé au PLU de la commune de Baie-Mahault, constitue une servitude d'utilité publique à laquelle il ne

peut être dérogé.

La partie Est de l'aménagement projeté est à ce titre clairement dans la zone « b5+L », zone soumise à un aléa de surpression (35 mbar pendant 150 ms). Le règlement du PPRT (titre II, chapitre 13, article 13.2.1) interdit explicitement dans cette zone les aménagements d'espaces publics de proximité avec des équipements de nature à attirer une population extérieure à la zone.

Si ce règlement n'est pas, en tant que tel, opposable au titre de la loi sur l'eau, il l'est au litre du code de l'urbanisme : le règlement du PPRT est annexé au PLU de la commune de Baie-Mahault où la zone réglementée par le PPRT est clairement identifiée.

A noter par ailleurs que la présence d'une aire de plaisance informelle, dont la capacité est évaluée par le porteur de projet à 70 anneaux, n'avait pas été identifiée lors des travaux d'élaboration du PPRT. Par conséquent, les usagers potentiels de cette aire n'ont pas été pris en compte dans la caractérisation des enjeux du PPRT.

L'aménagement dans sa totalité reste en outre dans la zone couverte par le Plan Particulier d'Intervention (PPI) de la Pointe Jarry : ce plan de gestion de crise (ou ORSEC risques technologiques), approuvé par arrêté préfectoral le 21/09/2011, vise à gérer les effets hors sites d'accidents technologiques susceptibles de survenir sur les établissements SARA, RUBIS (déjà concernés par le PPRT), mais aussi EDF et GMA. Dans la zone couverte par le PPI, des consignes de mise à l'abri ou d'évacuation sont à mettre en œuvre. Or, actuellement, aucune aire de plaisance n'est présente dans le périmètre de PPI et aucune disposition spécifique n'est donc prévue pour la mise à l'abri ou l'évacuation des usagers de ce type d'aire (pendant la phase d'activation du PPI, toute activité nautique dans la zone est interdite, sauf pour les navires participants le cas échéant à l'évacuation).

L'Autorité environnementale rappelle que le projet d'aire de plaisance à Jarry Sud est incompatible avec le règlement du PPRT. Il constitue en effet un aménagement susceptible d'attirer dans la zone exposée aux risques générés par les sites industriels SARA et RUBIS une population extérieure à la zone.

Même si le périmètre du projet s'adaptait aux contraintes géographiques du PPRT, il n'en reste pas moins qu'il se situe dans un périmètre à risques technologiques couvert par un PPI et que le projet ne serait donc pas de nature à réduire ce risque sur les populations.

- **Plan de prévention des risques naturels**

Le projet se situe à l'intersection de trois zones, dont une à l'Est, est une zone inconstructible pour aléa cyclonique fort.

- **Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM)**

Le SMVM, qui définit les orientations fondamentales d'aménagement et de protection du littoral, est le document de référence opposable en matière d'aménagement du territoire valable sur l'ensemble de la Guadeloupe.

En mer, le projet se situe en « *espaces maritimes à forte valeur patrimoniale* », où les installations et ouvrages pourront y être autorisés lorsqu'ils ont été prévus par le SMVM, ce qui n'est pas le cas de l'aire de plaisance de Jarry Sud.

L'Autorité environnementale recommande instamment au pétitionnaire d'établir une déclaration de projet préalablement au démarrage de tous travaux, afin de se mettre en conformité avec les dispositions du SMVM. Il s'agit d'apporter les garanties que l'aire de plaisance de Jarry Sud est projetée en tenant compte des autres projets similaires prévus au SMVM. La création et l'extension des ports de plaisance, eu égard aux impacts environnementaux qu'elles supposent, doivent en effet être envisagées à la lumière de l'offre et de la demande dans le Petit-Cul-De-Sac Marin, et plus généralement, à l'échelle régionale.

- **Plan Local d'Urbanisme (PLU)**

Les auteurs de l'étude présentent le contenu du PLU de Baie-Mahault applicable à la partie maritime du projet, mais sans en détailler le contenu sur la partie terrestre. Or, le projet, qui prévoit une allée piétonne parallèle au rivage, ainsi que des places de stationnement et une cale de mise à l'eau, empiète sur des zones isolées, définies comme naturelles (NL) au PLU.

L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire à se mettre en conformité avec les prescriptions du PLU de Baie-Mahault à terre.

- **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux de la Guadeloupe (SDAGE)**

Le projet prend les dispositions nécessaires pour réduire les pollutions portuaires et maîtriser les entraînements de matières en suspension.

IV.4-Principales solutions de substitution examinées

Le maître d'ouvrage étudie, de façon très succincte, les raisons qui ont prévalu au choix d'aménagement exposé dans l'étude d'impact. Aucune de ces raisons ne fait référence à des contraintes environnementales, qui doivent pourtant déterminer les choix opérés.

Ce chapitre aurait été pertinent pour évoquer les solutions techniques envisagées pour ériger la structure des pontons, les « systèmes mangrove » et les « systèmes herbier » décrits dans le document « éco-conception des aménagements ».

L'Autorité environnementale invite le maître d'ouvrage à compléter le chapitre consacré aux principales solutions de substitution examinées avec d'autant plus de soin que la problématique est en partie déjà traitée en dehors de l'étude d'impact.

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

Le pétitionnaire propose des mesures adaptées aux impacts identifiés, notamment en tenant compte de la phase travaux et de la phase d'exploitation. En revanche, tous les impacts n'étant pas connus (*cf. § IV.2*), les mesures s'en trouvent passablement affectées.

Les deux mesures de reconstitution d'habitat artificiel (dont le montant est évalué à 324 000 euros HT) ne figurent pas dans le document étude d'impact initial, ce qui est fortement préjudiciable. Elles figurent dans deux notes complémentaires datées de juin et juillet 2015.

Ces documents, qui évaluent uniquement le montant financier de ces mesures, ne permettent pas d'évaluer le caractère suffisant ou non des mesures compensatoires proposées par rapport à la réalité des surfaces détruites. Il aurait fallu connaître les équivalences en termes de surfaces artificielles reconstituées. En tout état de cause, des précisions, notamment en termes de localisation, doivent être apportées dans le cadre de la validation des protocoles correspondants.

- **Les mesures concernant les herbiers**

L'absence de cartographie des herbiers et d'analyse de leur état de santé (*cf. § 4.1*) empêche de procéder au choix d'un emplacement des aménagements permettant l'évitement des zones d'herbiers. La séquence « éviter, réduire, compenser » n'est ainsi pas respectée pour ce qui concerne les herbiers à proximité du rivage, les mesures proposées étant directement compensatoires.

Une mesure de compensation proposée pour les herbiers consiste en la mise en place sur les pieux ou sous les pontons de structures artificielles mimant leur morphologie. Cette mesure présente un intérêt, mais il aurait été appréciable de disposer d'éléments permettant d'évaluer son efficacité (retour d'expériences sur d'autres sites). S'ils sont efficaces, ces dispositifs permettraient de compenser la perte d'abris fournis par les herbiers. Cependant ils ne permettent pas de compenser l'ensemble des fonctions écologiques des herbiers, parmi lesquelles la fonction d'alimentation, en particulier pour la tortue verte.

L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire, d'une part à justifier les mesures proposées pour les herbiers par la démonstration de leur efficacité et, d'autre part, à proposer des mesures tenant compte du dimensionnement final du programme de travaux et de ses impacts sur l'environnement (cf § 4.2).

- **Les mesures concernant les mammifères marins**

Un avis précis sur la pollution acoustique a été délivré par le bureau du conseil de gestion du sanctuaire Agoa. Les recommandations formulées à cette occasion pour la préservation des mammifères marins n'ont pas été reprises dans le dossier présenté.

Le maître d'ouvrage doit donc tenir compte du fait que l'impact des travaux sur les cétacés nécessite la mise en œuvre des mesures de réduction suivantes :

- utilisation de mâts de battage ne produisant pas une intensité sonore à la source supérieure à 224 db re 1 µPa ;
- application de la procédure de « ramp-up » après chaque arrêt du battage supérieur à 15 minutes ;
- enregistrement acoustique *in situ* avec un système « SM2M+ » ou équivalent pendant toute la phase travaux et selon un protocole à définir, validé par Agoa avant le démarrage des travaux ;
- fourniture de l'ensemble des enregistrements bruts à Agoa.

L'Autorité environnementale suggère la prise en compte des préconisations du sanctuaire des mammifères marins aux Anitlles françaises, Agoa, dans le cadre de la mise en œuvre de mesures de réduction en phase travaux.

- **Les mesures concernant la mangrove**

Des dispositifs similaires aux systèmes "mangrove sur pieux" ont été mis en place sur les mouillages de la Halte Légère de plaisance (HLP) de Deshaies. Un suivi de la colonisation des dispositifs par la faune marine était prévu afin de vérifier leur efficacité. La mise en place de ces dispositifs est proposée dans le cadre du projet d'aire de plaisance à Jarry sans qu'aucun retour d'expériences ne vienne démontrer leur efficacité.

L'Autorité environnementale invite le pétitionnaire, d'une part à justifier les mesures proposées pour la mangrove par la démonstration de leur efficacité et, d'autre part à proposer des mesures tenant compte du dimensionnement final du programme de travaux et de ses impacts sur l'environnement (cf § 4.2).

- **Phase d'exploitation**

L'impact sur la dynamique sédimentaire est jugé positif, l'organisation des mouillages permettant de limiter la remise en suspension de sédiments par des manœuvres "désorganisées". Cette affirmation n'est vraie qu'à niveau de fréquentation équivalent, avant et après réalisation du projet.

Concernant la qualité du milieu, il est indiqué que les eaux grises et eaux noires seront collectées, sans plus de précisions sur le système de collecte prévu et les moyens proposés pour assurer son succès et mesurer celui-ci.

L'Autorité environnementale rappelle la nécessité de tenir compte du dimensionnement final du programme de travaux et de ses impacts sur l'environnement pour proposer des mesures adaptées (cf § 4.2). Elle demande également davantage d'informations sur la mise en œuvre de la collecte des eaux grises et des eaux noires sur le projet.

Fait à Basse-Terre, le 07 DEC. 2015

Le préfet,
Pour le préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Jean-François COLOMBET