



Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable

Avis sur le

Projet de centre commercial Riviera

Commune du Gosier (97190)

N° MRAe: 2024APGUA2

N° DEAL/MDDEE : 2024-588

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.

PRÉAMBULE

Objet : Étude d'impact portant sur le projet de centre commercial Riviera – Le Gosier (971)

Maître d'ouvrage : SAS¹ RIVIERA

Procédure principale : Demande de permis de construire modificatif portant sur la construction d'un immeuble à usage de commerce

Pièces transmises : Dossier de demande de permis de construire modificatif comprenant :

PJ n°1 : Cerfa (n°13411*11) de demande de modification d'un permis délivré en cours de validité et ses annexes

PJ n°2 : Etude d'impact du projet de centre commercial Riviera - Volet 1 « description du projet et de l'état initial »

PJ n°3 : Etude d'impact du projet de centre commercial Riviera -Volet 2 « impacts et mesures »

PJ n°4 : Etude d'impact du projet de centre commercial Riviera - Volet 3, « méthodes et annexes».

PJ n°5 : Etude d'impact du projet de centre commercial Riviera -Volet 4, « résumé non technique ».

Date de réception par l'Autorité environnementale : 8 janvier 2024

En application du 3° de l'article R.122-6 I relatif à l'autorité environnementale compétente et de l'article R122-7-I du code de l'environnement, le présent avis est adopté par la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe.

Cet avis a été débattu lors de la réunion en visioconférence du 26 février 2024 à 8h30.

Étaient présents et ont délibéré : Gérard Berry, Patrick Novello et Raynald Vallée.

Cet avis a été préparé par la mission d'appui à la MRAe placée sous l'autorité fonctionnelle de son président et avec la contribution des services de la DEAL.

La mission d'appui a consulté le 07 février 2024 l'Agence Régionale de Santé (ARS) qui n'a pas émis d'observations.

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

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

L'autorité compétente pour autoriser le projet prend en considération cet avis (article L.122-1-1§I) du code de l'environnement).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage. Celui-ci est tenu de mettre à disposition du public sa réponse écrite à l'Autorité environnementale au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 (Article L.122-1§VI du code de l'environnement).

L'avis est également publié sur le site internet de la MRAe et sur le site internet de la DEAL Guadeloupe.

¹ SAS : Société par action simplifiée

SYNTHÈSE

Le présent avis concerne le projet de construction d'un centre commercial dans le département de la Guadeloupe, sur la commune du Gosier (97190) au lieu-dit « Dampierre ». Il est émis dans le cadre d'une procédure de demande de permis de construire modificatif instruit par la commune sur la base du plan d'occupation des sols qui date de 1991 et remis en vigueur suite à l'annulation du Plan local d'urbanisme (PLU) du Gosier en 2023. Le projet est porté par la société par action simplifiée (SAS) Riviera.

Il s'implante le long de la route nationale 4 (RN4), sur les parcelles BX1821 et BX1822 (issues de la division des parcelles BX1632 et BX599) représentant une superficie totale d'environ 15 000 m². Le projet prévoit la réalisation d'un immeuble sur un seul niveau à usage de commerce, d'une emprise de 2 337 m² avec sa coursive, un parking d'une capacité de 114 places, et des espaces verts arborés.

Selon le maître d'ouvrage, le projet a pour objectif de diversifier et compléter l'offre commerciale présente dans la zone, notamment dans les secteurs de Dampierre et de Grande-Ravine.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale pour ce projet concernent les thématiques suivantes :

- Prévention des risques naturels
- Gestion des eaux
- Préservation des continuités écologiques et de la zone humide
- Mobilité et déplacement
- Changement climatique
- Intégration paysagère

Sur la forme, l'étude d'impact soumise à l'avis de l'autorité environnementale répond globalement aux principaux attendus réglementaires définis dans l'article R122-5 du code de l'environnement. Le rapport a un caractère pédagogique. Néanmoins, sur le fond des lacunes importantes ont été observées. Ainsi, la MRAe formule les trois principales recommandations suivantes :

- **revoir le projet afin de se conformer aux dispositions en vigueur en matière de prévention du risque d'inondation (PPRN, PAC inondation) ;**
- **mettre en œuvre une séquence « Eviter, réduire, compenser » (ERC) proportionnée aux enjeux « biodiversité » et adapter le projet en conséquence. En cas d'impact résiduel sur une espèce protégée, le pétitionnaire est dans l'obligation de déposer un dossier de demande de dérogation aux espèces protégées qui devra répondre à un certain nombre de critères ;**
- ***Au regard des informations contenues dans l'étude hydraulique annexée à l'étude d'impact, quant à l'augmentation du coefficient de ruissellement après projet (de 57 à 62%), justifier la compatibilité du projet avec la disposition O4D2 du SDAGE 2022-2027 ;***

Enfin, dans l'objectif d'une meilleure prise en compte de l'environnement dans les projets sur le territoire communal et par souci de transparence envers les porteurs de projet, la MRAe rappelle à la commune, la nécessité de :

- ***Prendre en compte le porter à connaissance inondation transmis en 2022 à la commune en complément du plan de prévention des risques naturels approuvé en 2008 ;***
- ***Informé sur le calendrier des travaux de révision du plan d'occupation des sols et d'élaboration du plan local d'urbanisme de la commune du Gosier.***

L'ensemble des recommandations de l'autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé qui suit.

1 Présentation du projet et de son contexte

1 .1 Présentation du projet

Le projet, objet du présent avis, concerne la construction d'un centre commercial au lieu-dit Dampierre, sur la commune du Gosier. Il est porté par la SAS Riviera.

Le projet s'implante sur les parcelles BX1821 et BX1822 (issues de la division des parcelles BX1632 et BX599) représentant une superficie totale d'environ 15 000 m². Le site d'étude est localisé le long de la route nationale n°4 (RN4), axe de circulation principal entre les communes de Saint-François et Pointe-à-Pitre. Selon le maître d'ouvrage, le projet situé le long de la route nationale n°4 (RN4) a pour objectif de diversifier et compléter l'offre commerciale présente dans la zone, notamment dans les secteurs de Dampierre et de Grande-Ravine.

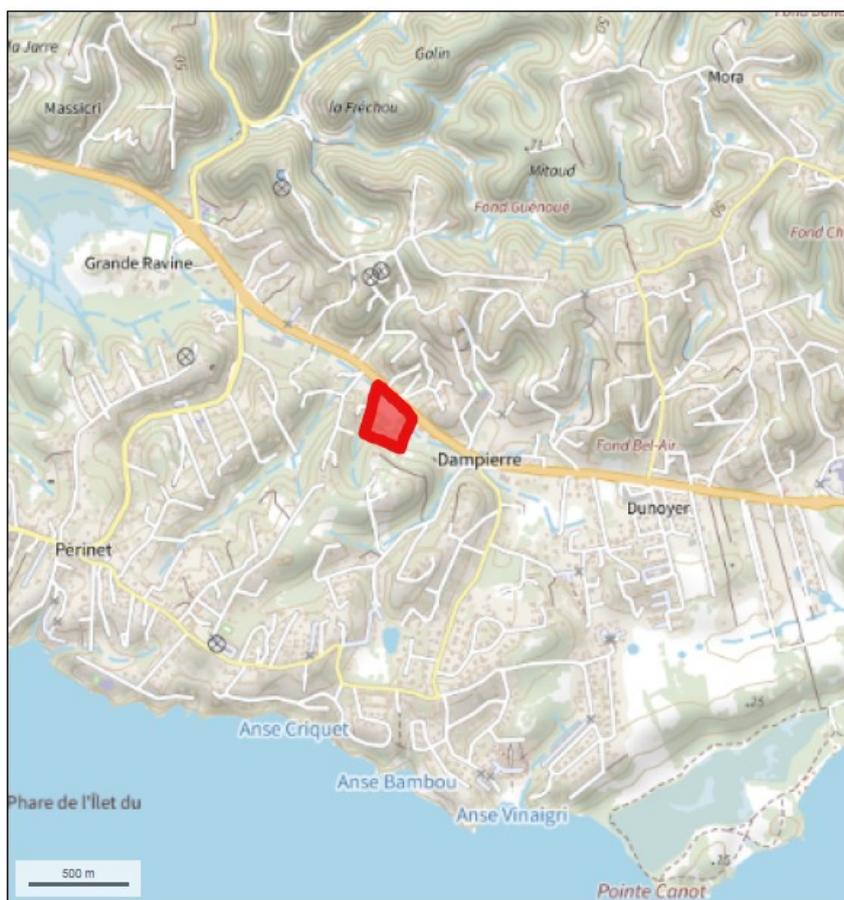


Figure 1 : Localisation du projet (source Géoportail)

Le projet prévoit la réalisation d'un immeuble sur un seul niveau à usage de commerce, d'une emprise de 2 337 m², avec sa coursive, des places de parking et des espaces verts arborés. Le bâtiment est destiné à accueillir un espace de vente de 968 m², une réserve et des locaux pour le personnel de 360 m², une boucherie et une boulangerie de 168 m² ainsi qu'une mezzanine pour la gestion administrative des locaux. Selon l'étude d'impact (page 13, volet 1), le parking aura une capacité de 104 places dont 86 pour la clientèle (dont 8 places réservées au PMR²) et 20 places pour le personnel (dont 2 dédiées au PMR).

² PMR : personne à mobilité réduite

Le site est actuellement accessible via un petit ouvrage de franchissement au-dessus du fossé longeant la RN4. Celui-ci étant en mauvais état, le projet prévoit de le remplacer par un nouvel ouvrage au nord-est de la parcelle pour assurer l'accès à l'espace commercial. La durée prévisionnelle des travaux est d'environ 18 mois.

Un permis de construire a été accordé pour ce projet en se fondant sur le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune approuvée le 7 février 1991. Le POS est redevenu opposable depuis la décision du 25 mai 2023 du tribunal administratif de Basse-Terre annulant le PLU du Gosier qui avait été adopté le 27 avril 2021.

La MRAe note que le POS en vigueur sur la commune du Gosier datant de plus de 30 ans est aujourd'hui obsolète au regard de l'évolution de la réglementation et des nouveaux enjeux environnementaux, notamment la lutte contre l'artificialisation des sols.

La MRAe constate par ailleurs que ce projet n'aurait pas été réalisable dans le cadre du Plan local d'urbanisme (PLU) du Gosier de 2021 puisque la parcelle BX1632 y est classée en zone naturelle ; classement en zone naturelle qui selon la MRAe est justifié par l'analyse de l'état initial du site du projet.

1.2 Cadre réglementaire

Le projet a été soumis à évaluation environnementale suite à la décision n°2022-509 DEAL/MDDEE du 7 septembre 2022 de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas³. Les mesures « Eviter, réduire, compenser » seront portées par un permis modificatif qui sera instruit par la commune du Gosier sur la base du POS en vigueur.

La MRAe rappelle qu'en vertu de l'arrêté du 14 octobre 2019 fixant la liste des amphibiens et des reptiles représentés dans le département de la Guadeloupe protégés sur l'ensemble du territoire, « *sont interdites sur les parties du territoire de la Guadeloupe où l'espèce est présente, ainsi que dans l'aire de déplacement naturel des noyaux de populations existants, la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux* ». La construction du nouveau franchissement du canal entraînera une altération de l'habitat de l'hylode de Martinique. En conséquence, en cas d'impact résiduel, le projet devra faire l'objet d'une demande de dérogation espèces protégées. Cette dérogation est une autorisation exceptionnelle permettant de déroger aux interdictions générales de destruction, de capture, de mutilation, d'enlèvement ou de perturbation intentionnelle des espèces protégées et de leur habitat.

La MRAe recommande de déposer une demande de dérogation d'espèces protégées qui devra remplir certaines conditions et être instruite avant le début des travaux.

³Lien vers l'arrêté n°2022-509 DEAL/MDDEE



Figure 2 : Plan masse du projet



Figure 3 : habitats de reproduction des espèces patrimoniales

1.3 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Compte tenu de la nature et des dimensions du projet, ainsi que des sensibilités environnementales du site retenu pour sa réalisation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale concernent les thématiques suivantes :

- Prévention des risques naturels
- Gestion des eaux
- Préservation des continuités écologiques et de la zone humide
- Mobilité et déplacement
- Changement climatique
- Intégration paysagère

2 Qualité de l'étude d'impact

2.1 Contenu du dossier transmis à la MRAe

Le dossier d'étude d'impact soumis à l'avis de la MRAe est composé de quatre documents :

- Le volet 1 « *description du projet et de l'état initial* » contient 83 pages. Après un rappel réglementaire, ce document présente le projet et ses caractéristiques puis, présente un état initial exhaustif de l'environnement ;
- Le volet 2 « *impacts et mesures* » est un document de 56 pages qui présente : la description des variantes et la justification du choix du projet, la description des incidences du projet sur l'environnement, les vulnérabilités du projet et en particulier celles face aux changements climatiques, l'analyse des effets cumulés, la compatibilité du projet avec les documents de cadrage, de planification et d'urbanisme dans lesquels s'inscrit l'opération. Enfin, ce document présente les modalités de suivi et l'estimation des coûts des mesures réduisant l'impact du projet sur l'environnement.
- Le volet 3, « *méthodes et annexes* » : ce document de 115 pages présente d'abord les auteurs de l'étude d'impact et les méthodes utilisées pour son élaboration. Ensuite, en annexe, le document présente l'étude hydraulique de la ravine et le diagnostic écologique du site d'installation du projet ;
- Le volet 4, « *résumé non technique* » est un document de 39 pages qui reprend de façon synthétique les principaux éléments de l'étude d'impact.

Sur la forme, l'étude d'impact soumise à l'avis de la MRAe se conforme globalement à l'article R.122-5 du code de l'environnement en incluant l'ensemble des éléments généralement requis. L'analyse de l'état initial, les caractéristiques du projet, l'évaluation des incidences sur l'environnement, la justification du choix du projet, les mesures de réduction des impacts, sont traitées de manière pédagogique. S'agissant d'une action ou opération d'aménagement mentionnée à l'article L. 300-1-1 du code de l'urbanisme, qui a pour objet l'accueil d'activités économiques, même s'il s'agit d'un seul bâtiment, un volet spécifique est attendu concernant :

« 1° *Les conclusions de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone ainsi qu'une description de la façon dont il en est tenu compte ;* 2° *Les conclusions de l'étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée ainsi qu'une description de la façon dont il en est tenu compte. »*

Les différentes figures (cartes, graphes, plans, photos, schémas) contenues dans l'étude d'impact sont dotées d'une résolution adéquate ce qui favorise la lisibilité des documents et facilite la compréhension de l'étude. Toutefois quelques coquilles ont été relevées. Bien qu'elles ne compromettent pas la qualité globale de l'étude d'impact, il convient de les corriger afin de fournir une information fiable au public et d'éviter d'éventuelles ambiguïtés (exemple dans le volet n°1 page 30 de l'étude d'impact, il convient de fournir au public le bon numéro de référence de l'arrêté qui soumet le projet à étude d'impact).

Enfin, le résumé non technique répond aux objectifs qui lui sont assignés : clair et synthétique, il permet de faciliter la prise de connaissance par le public de l'étude d'impact, saisir les principaux enjeux et impacts du projet et prendre connaissance rapidement des mesures visant à éviter, réduire, si besoin compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement. Il est présenté dans un document séparé ce qui contribue à faciliter son accessibilité au public.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par un volet spécifique traitant des éléments requis pour les actions ou opérations d'aménagement en matière de développement des énergies renouvelables et d'optimisation des densités.

2.2 Analyse de l'état initial du site

2.2.1 Aire d'étude

L'analyse de l'état initial du site et son environnement est complète en ce qui concerne les thématiques prises en compte. Conformément à l'article R122-5 du code de l'environnement, celles-ci couvrent le milieu physique, le paysage et le patrimoine, le milieu naturel, le contexte sociodémographique, les réseaux, les déchets, les risques, les nuisances et la santé publique, la planification, ainsi que les interrelations entre les enjeux.

La méthode d'analyse est clairement définie. En revanche, la présentation des périmètres d'étude retenus (pages 17 et 18 du volet 1) est insuffisante. L'étude d'impact indique que l'analyse de l'état initial est réalisée à plusieurs échelles selon les thématiques étudiées ; le périmètre d'étude est nommé « zone d'étude » ou « site d'étude » et correspond au périmètre rapproché comprenant l'emprise opérationnelle du projet. Ainsi la zone d'étude est circonscrite par les limites des parcelles cadastrales liées au projet.

Il manque une définition claire des aires d'étude immédiate et éloignée à l'intérieur desquelles le projet est susceptible d'impacts notables sur la composante environnementale étudiée. Une carte représentant l'emprise des différentes aires d'étude est également attendue.

La MRAe recommande de définir clairement et représenter sur une carte les différentes aires d'étude (immédiate, rapprochée, éloignée) à l'intérieur desquelles le projet est susceptible d'impacts notables sur la composante environnementale étudiée.

2.2.2 Contexte socio-démographique

En 2019, la population du Gosier compte 26 489 habitants. Selon l'étude d'impact, la population présente une tendance à la diminution et au vieillissement et une part prédominante de ménages avec famille. Le taux de chômage est relativement élevé (15,9% des actifs). 70% de la population travaillent hors de la commune. Son activité économique est principalement tournée vers le secteur tertiaire et en particulier le tourisme.

La MRAe relève que l'étude d'impact soumise à son analyse utilise les données socio-démographiques les plus récentes concernant la commune du Gosier. L'utilisation de données actualisées permet aux porteurs de projet de prendre en compte les évolutions démographiques récentes, les tendances sociales et les changements économiques en cours ce qui permet de mieux appréhender les besoins et les préoccupations de la population affectée. Cela permet également d'anticiper les possibles disparités socio-

économiques et d'adapter les mesures d'atténuation ou d'accompagnement en conséquence. Il s'agit d'un facteur déterminant dans le choix du projet et sur les impacts qui vont en découler .

2.2.3 Milieu naturel (faune, flore, continuité écologique, zones humides)

Le site d'étude, notamment la zone humide en bordure de la RN4, s'inscrit dans un espace naturel identifié dans le SAR⁴ qui le qualifie d'espace à vocation naturelle, et se trouve en bordure d'un corridor écologique identifié dans le chapitre dédié à la trame verte et bleue du SRPNB ⁵(p. 30 du volet 1). Le site est effectivement majoritairement composé d'espaces naturels : zones humides, prairies, strates arbustives, avec un mélange d'essences exotiques (ancienne friche) et indigènes. Cet espace est peu ou pas anthropisé, et en ce sens constitue un espace de passage, d'alimentation et de repos pour de nombreuses espèces.

Un inventaire faune-flore a été réalisé sur deux saisons entre 2022 et 2023. Il a révélé la présence d'espèces protégées, telles que l'anolis marbré et l'hylode de Martinique, protégée avec son habitat, dans la catégorie de l'herpétofaune.

En ce qui concerne l'avifaune, 17 espèces protégées ont été recensées, notamment la présence de l'aigrette neigeuse, classée quasi menacée, qui se nourrit dans la zone humide, ainsi que la paruline caféïette, un indicateur de la naturalité de la zone d'étude.

Parallèlement, des espèces invasives ont été identifiées, notamment la jacinthe d'eau et la tortue de Floride. La présence de ces espèces confère au site d'étude une importance vis-à-vis de leur dissémination et leur propagation. Cet enjeu est qualifié de fort.

La MRAe constate que l'inventaire ne prend pas en compte les chiroptères : l'absence de données de type écoute passive et active ne permet pas de rendre compte et d'évaluer cet enjeu. Étant donné la naturalité de la zone, il est probable que plusieurs espèces utilisent le site à des fins de repos et d'alimentation. De plus, certaines espèces pourraient fréquenter la zone pour se déplacer vers d'autres sites, car cette zone constitue un fragment relictuel des trames vertes et noires.

La MRAe constate que les continuités écologiques, en particulier les trames vertes et noires, ainsi que leurs rôles fonctionnels, sont traitées de manière insuffisante, notamment vis à vis de l'avifaune et les chiroptères. Il en résulte que l'enjeu « corridor écologique » qualifié de moyen dans l'étude d'impact (page 76, volet 1) ainsi que les enjeux relatifs aux fonctions écologiques du site comme habitat pour l'avifaune sont sous-évalués : la zone d'étude présente un enjeu important en termes de continuités écologiques, englobant les trames vertes, bleues et noires. Les habitats à enjeux identifiés sur le site sont les zones humides et les strates arborées. Plusieurs arbres jouent un rôle essentiel en tant que lieux de repos et d'alimentation pour la faune. La présence d'une zone humide offre des opportunités alimentaires pour de nombreuses espèces, tandis que la présence d'oiseaux forestiers et d'espèces adaptées aux milieux semi-ouverts, comme les parulines, démontre le rôle essentiel du site en tant que corridor écologique, notamment en termes de trame verte.

La MRAe recommande de :

- **Réaliser un inventaire des chiroptères ;**
- **Mieux décrire les fonctions écologiques du site et leur importance pour la biodiversité ;**
- **Réévaluer en conséquence le niveau des enjeux**

2.3 Prise en compte des plans et programmes

4 SAR : schéma d'aménagement de la Guadeloupe

5 SRPNB : schéma régional du patrimoine naturel et de la biodiversité

1.1.1 2.3.1 Compatibilité avec les documents d'urbanisme

Les parcelles associées au projet sont classées en zones UG et ND au plan d'occupation des sols (POS) applicable sur la commune du Gosier. La majeure partie du projet se situe en zone UG, où la construction à usage commercial et artisanal est autorisée. Une bande de terrain en bordure nord-ouest est classée en zone ND le long de la route nationale. Cette zone est définie comme naturelle, nécessitant une protection contre toute urbanisation ou occupation pouvant compromettre la qualité des paysages et des éléments qui les composent. Une partie du parking et de l'aménagement de l'accès au centre commercial se trouve dans cette zone ND. L'étude d'impact conclut que le projet apparaît compatible avec le POS de la commune du Gosier.

La MRAe signale que si le projet apparaît compatible avec le POS ce n'est pas le cas avec le PLU du Gosier qui a fait l'objet d'une annulation par le tribunal administratif de Basse-Terre en 2023.

1.1.2 2.3.2 Prise en compte du PPRN

Selon le PPRN⁶, approuvé par arrêté préfectoral le 3 mars 2008, la ravine située au nord du site, est concernée par un aléa inondation moyen à fort. La MRAe relève que l'étude d'impact ne démontre pas la compatibilité du projet avec le PPRN. Cependant au vu des informations fournies dans l'étude hydraulique annexée à l'étude d'impact et de l'analyse qui en découle (cf. § 3.1 du présent avis), il ressort que le projet n'est pas compatible avec le PPRN en vigueur.

La MRAe constate que le projet ne prend pas en compte le porter à connaissance inondation (PAC Inondation) transmis à la commune en 2022 : le projet de parking empiète majoritairement sur la zone d'expansion de crue ce qui est en contradiction avec le règlement.

La MRAe recommande de revoir le projet afin de se conformer aux dispositions en vigueur en matière de prévention du risque d'inondation (PPRN, PAC inondation).

1.1.3 2.3.3 Compatibilité avec le SDAGE 2022-2027

L'étude d'impact du projet de centre commercial à la Riviera au Gosier affirme la compatibilité du projet avec le SDAGE 2022-2027 de Guadeloupe. Cependant, la compatibilité avec l'objectif O4D2 (« *Améliorer la gestion et la maîtrise des eaux pluviales des projets urbains* ») soulève des questions. Celles-ci sont examinées au §3.2 du présent avis.

En effet, l'O4D2 impose aux projets d'aménagement d'une part de restituer un débit de ruissellement équivalent à celui du terrain avant travaux, d'autre part de justifier le traitement de la pollution chronique et les mesures prises en cas de pollutions accidentelles.

L'étude d'impact (Volet 2 pages 13) décrit les mesures pour éviter des pollutions accidentelles et chroniques. Il s'agit des mesures E3 «Maîtriser le risque de pollution des eaux superficielles en phase travaux» et E1 «Éviter l'utilisation des produits phytosanitaires». Cependant l'étude d'impact ne mentionne pas les mesures prévues pour traiter la pollution chronique et les risques de pollutions accidentelles. De plus, il n'est pas clairement indiqué si le projet prévoit de restituer un débit de ruissellement équivalent à celui du terrain avant travaux. Des informations complémentaires sont nécessaires pour vérifier le respect par le projet de la disposition du SDAGE en matière de gestion des eaux pluviales et de pollution.

Au regard des informations contenues dans l'étude hydraulique quant à l'augmentation du coefficient de ruissellement après projet (de 57 à 62%), la MRAe demande au porteur de projet de justifier la compatibilité du projet avec la disposition O4D2 du SDAGE et de préciser les points suivants :

- ***Les techniques alternatives envisagées pour limiter l'imperméabilisation et favoriser l'infiltration des eaux pluviales ;***

⁶ PPRN : plan de prévention des risques naturels

- **Les mesures prévues pour restituer un débit de ruissellement équivalent à celui du terrain avant travaux ;**
- **Le traitement de la pollution chronique et les mesures prises en cas de pollutions accidentelles ;**

1.1.4 2.3.4 Compatibilité avec les autres documents

L'étude d'impact analyse également la compatibilité du projet avec les documents stratégiques pour le climat, l'air, l'énergie : le schéma régional climat air énergie (SRCAE) de la Guadeloupe et le PCAET (plan climat air énergie territorialisé) de la communauté d'agglomération de la Riviera du Levant. Le rapport indique que le projet devra s'inscrire dans une démarche permettant de participer à l'atteinte de ces objectifs. Par conséquent il convient de mettre en exergue dans l'étude d'impact, les mesures prises permettant au projet de participer à l'atteinte de ces objectifs.

La MRAe recommande d'indiquer les mesures prises qui permettent au projet de participer à l'atteinte des objectifs définis dans les documents de planification stratégiques liés au climat, l'air et l'énergie.

2.4 Justification du choix du projet et de la variante retenue

L'étude d'impact (volet 2, page 5) présente les modifications qui ont été réalisées sur le projet initial pour l'adapter aux enjeux environnementaux identifiés sur l'aire d'étude. Elles concernent en particulier les mesures prises pour lutter contre le risque inondation. Ces mesures sont la suppression d'une partie du parking, la mise en place d'un parking perméable, la récupération des eaux de toiture et la suppression de l'ouvrage de franchissement existant.

La justification de la variante retenue doit comporter une analyse de chacune des variantes présentées et une comparaison des incidences sur l'environnement et retenir la variante ayant le moindre impact. L'étude d'impact n'indique pas non plus si une recherche de site a été menée pour trouver un terrain de moindre sensibilité environnementale propice à l'installation du projet. Si tel est le cas, elle ne la présente pas. Enfin, l'étude d'impact indique que l'offre commerciale sera complémentaire à l'offre actuelle, mais elle ne le démontre pas.

La MRAe souligne l'importance de la corrélation qui doit exister entre le projet et le résultat des études. Cette démarche favorisera l'intégration paysagère du projet et diminuera ses impacts sur l'environnement. En conséquence, la variante retenue doit tirer tous les enseignements des études qui ont été menées.

La MRAE recommande de compléter et d'étayer la justification du choix du projet en exposant les raisons du choix du site d'implantation et les variantes qui devaient être étudiées.

2.5 Analyse des incidences et séquence ERC

1.1.3 2.5.1 Méthode d'analyse des incidences

L'étude d'impact prend en compte les effets du projet en phase de chantier et en phase d'exploitation pour chaque thématique environnementale. La description des effets sur l'environnement est classée en cinq catégories pour chaque thématique abordée dans l'analyse de l'état initial : direct, indirect, cumulatif, permanent et temporaire. Ces effets peuvent être positifs ou négatifs. Le degré de chaque effet a été ensuite hiérarchisé selon quatre niveaux : nul, faible, moyen et fort. En croisant l'importance de l'enjeu et celui des effets, l'étude d'impact hiérarchise les incidences du projet sur l'environnement.

Les mesures de la séquence ERC (Eviter-Réduire-Compenser) sont décrites à la suite de l'analyse de l'importance de l'incidence. La présentation de la méthode d'analyse des incidences paraît claire et complète.

1.1.4 2.5.2 Incidences sur les risques naturels

L'étude hydraulique annexée à l'étude d'impact est globalement approfondie et prend en compte de manière adéquate les éléments requis pour ce type d'analyse. Toutefois, certains éléments cruciaux font défaut. Ces éléments sont détaillés dans la partie 3 du présent avis.

2.6 Analyse des effets cumulés

L'étude d'impact présente la méthode de sélection des projets pouvant avoir une interaction avec le projet de centre commercial. Les trois projets retenus sont ceux situés sur la commune du Gosier qui ont fait l'objet d'un examen au cas par cas et abouti à une soumission à étude d'impact. Ils sont localisés dans un rayon de 4km par rapport au projet de centre commercial.

Elle analyse les impacts cumulés sur les eaux superficielles, les mouvements déblais /remblais, le paysage et le patrimoine, les habitats et corridors, les déplacements, le milieu humain (impact socio-économique), les nuisances sonores et lumineuses.

Elle conclut :

- au vu de l'éloignement des différents sites, de la nécessité d'intégrer des mesures de gestion des eaux pluviales dans le cadre des différents projets, l'impact cumulé sur les eaux superficielles est négligeable.
- qu'en cas de réalisation des travaux à la même période un impact cumulé pourrait être attendu sur les déblais / remblais. Le rapport ajoute « *Dans ce cas de figure une mutualisation des déblais / remblais entre les différents sites pourrait être à mettre en œuvre* ».
- en termes de déplacements les effets cumulés apparaissent faibles au vu de l'envergure des projets et au regard de la fréquentation de la RN4.
- en l'absence de prise de mesures , ces projet participeront potentiellement au morcellement des trames vertes du secteur du Grands-fonds et à la perte d'habitats spécifiques à ce secteur. Le rapport ajoute « *le projet de centre commercial de la Riviera n'est pas concerné et aucun impact cumulé n'est donc attendu sur les habitats et corridors.*

Il aurait été utile d'analyser les impacts cumulés sur les eaux superficielles, en prenant en compte les communes concernées par le plan d'action et de prévention des inondations des Grands – Fonds (Gosier, Abymes, Pointe-à Pitre, Morne à l'eau, Saint-Anne, Moule).

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine par le projet

3.1 Prévention des risques naturels

Une étude hydraulique est annexée à l'étude d'impact. Le projet va nécessiter 13 000m³ de remblai. Cette quantité importante de remblai soulève des interrogations, car aucune explication n'est fournie quant à sa mise en place, son aménagement, sa gestion et sa résistance face aux inondations (par exemple, l'utilisation de murs, d'enrochements, de gabions, etc.). Le projet, tel que présenté, implique un déblai en amont et un remblai en aval de la ravine, avec un remblaiement partiel de la zone du lit majeur. Toutefois, il n'est pas spécifié comment ce remblai sera stabilisé et s'il nécessitera un mur de soutènement. L'étude ne fournit pas d'éléments précis sur ce point (absence de schéma présentant des coupes)

Aucune mesure spécifique n'est envisagée pour atténuer l'aggravation des risques dans les environs, à l'exception de la mise en place d'un ouvrage (dont les dimensions et calculs ne sont pas disponibles) et du remblaiement de la zone de parking dans le lit de la ravine pour la mettre hors d'eau. L'étude cherche à démontrer que l'impact sera limité, estimant une élévation de la ligne d'eau entre 1 et 5 cm en amont, basée uniquement sur une estimation mathématique. En pratique, les résidents en aval pourraient subir une détérioration légère de leur situation, surtout si d'autres projets sont mis en œuvre plus en amont, entraînant une augmentation des débits dus à l'imperméabilisation.

En outre, le recours au règlement du PPRN opposable, qui autorise les remblais sous condition de prouver qu'ils n'aggravent pas les risques, n'est pas démontré, car une légère incidence en aval est observée. La zone de remblai, pour laquelle des détails font défaut, dépasse considérablement la zone de parking, sans explication claire, ayant ainsi un impact en aval.

Il est important de souligner également que les murs ou clôtures pleines sont prohibés lorsqu'ils sont projetés perpendiculairement au sens du courant, conformément au PPRN actuellement opposable. Cette interdiction semble être partiellement applicable dans ce cas précis, étant donné qu'il est clairement observé que les remblais seront disposés perpendiculairement à l'écoulement de l'eau, créant ainsi la possibilité que les crues viennent buter contre les remblais. Cette situation pourrait entraîner des conséquences indésirables en termes de gestion hydraulique et de risques d'inondation, nécessitant une attention particulière pour garantir la conformité avec les dispositions réglementaires en vigueur.

La MRAe recommande :

- ***De préciser les modalités d'utilisation et de gestion du remblai ;***
- ***D'étudier des variantes au projet afin de ne pas aggraver le risque d'inondation en aval (adaptation du projet au terrain naturel, réduction de la taille du projet).***

La MRAe rappelle la nécessité de respecter les prescriptions du PPRN afin de ne pas aggraver le risque d'inondation.

1.2 3.2 Gestion des eaux

3.2.1 Alimentation en eau potable

La RN4 en bordure du site d'étude est alimentée par un réseau de distribution en eau potable.

Les coupures d'alimentation en eau potable ainsi que des problèmes de qualité de l'eau distribuée sont récurrentes à l'échelle de la Guadeloupe. Des tours d'eau sont organisés sur certaines communes dont la commune du Gosier, sur certains secteurs et à certaines périodes. Il convient d'ajouter que le secteur de Dampierre n'est pas épargné.

En Grande-Terre, les prélèvements pour l'alimentation en eau potable sont réalisés via des forages captant les eaux souterraines. Un de ces forages est localisé sur la commune de Gosier, il s'agit du forage de Kancel. Le site d'étude est situé à environ 1,5 km au sud de cet ouvrage et n'intercepte pas les périmètres de protection.

3.2.2 Assainissement des eaux usées

Le réseau le plus proche du site est de type gravitaire et est localisé le long de la RN4 à environ 250 m à l'est du site d'étude. La station d'épuration communale (Station de Gosier Montauban) d'une capacité nominale de 15 000 EH est actuellement non conforme en équipement et en performance.

Le projet prévoit l'installation d'un système d'assainissement non collectif d'une capacité de 20 équivalents-habitants (EH). Le système d'assainissement envisagé comprend une fosse toutes eaux, équipée d'un préfiltre intégré de 10 m³, ainsi qu'un filtre compact « Biorock » de 20 EH. Le projet a fait l'objet d'échanges préalables et de recommandations de la SMGEAG, qui a émis un avis favorable à ce type d'installation.

Le rejet des eaux usées traitées se fera par infiltration, conditionné par les résultats de l'étude géotechnique attestant de la perméabilité des sols. En cas de perméabilité insuffisante, un traitement complémentaire UV sera mis en place, et les eaux usées traitées seront réutilisées pour l'arrosage des espaces verts.

En cas de désignation d'une zone d'infiltration, celle-ci doit être clairement indiquée sur le plan, et ces informations doivent être communiquées au service public d'assainissement non collectif (SPANC) du SMGEAG. L'étude de perméabilité des sols sera également transmise au service police de l'eau de la DEAL.

3.2.3 Assainissement des eaux pluviales

Les eaux pluviales du secteur s'écoulent dans le réseau de ravines sèches existantes dont la ravine sèche longeant la RN4 en bordure du site d'étude.

Le projet, dans sa forme actuelle, entraînera une imperméabilisation des sols. La suppression de la fonction d'absorption du terrain du projet risque d'aggraver les problèmes d'inondation en aval.

En effet, malgré la diminution de la dimension du parking et sa « perméabilité », l'étude hydraulique (page 13, volet 3 Méthodes et annexes) montre qu'après réalisation du projet, le coefficient de ruissellement augmentera de 57 % à 62 %. Des dispositifs d'infiltration (fossés, noues, tranchées drainantes, etc.) supplémentaires pourraient permettre d'atteindre un débit de ruissellement maximum égal à celui du projet à l'état initial.

En outre, l'imperméabilisation des sols entraîne une diminution de la fonction de recharge de la nappe phréatique ce qui accentue la raréfaction de cette ressource vitale, particulièrement dans une région où la salinisation est un problème croissant. Il est donc crucial de prendre en compte les impacts cumulatifs de tels projets sur l'environnement.

La MRAe note avec satisfaction que des citernes de récupération des eaux pluviales enterrées seront mises en place afin de récupérer les eaux de la toiture du bâtiment. Les eaux ainsi récupérées serviront à l'arrosage des espaces verts pendant les périodes le nécessitant. Le trop plein sera dirigé directement vers le bassin de rétention des eaux pluviales.

La MRAe recommande d'étudier la possibilité de mettre en place des dispositifs d'infiltration supplémentaires (fossés, noues, tranchées drainantes, etc.) afin d'atteindre un débit de ruissellement maximum égal à celui du projet à l'état initial.

Toutefois, la MRAe observe que le projet s'inscrit dans un contexte d'absence de PLU approuvé, à proximité d'une station d'épuration en situation de non-conformité ce qui oblige à recourir à l'assainissement non collectif, et dans une zone inondable, initialement à vocation naturelle.

3.3 Préservation des continuités écologiques et de la zone humide

La MRAe relève que plusieurs mesures sont prises en faveur des milieux naturels notamment :

- L'évitement des zones à enjeu (mesure E2) ;
- La mesure d'accompagnement qui consiste à aménager le parking d'un point de vue paysager et de créer une « zone de lisière », soit une large haie, en bordure du site d'étude ;
- La gestion adaptée des espèces exotiques envahissantes (EEE) pendant la phase chantier (mesure R7)

L'objectif de la mesure R7 est d'éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes présentes dans la ravine pendant la phase chantier. Considérant que le projet n'est pas de nature à voir un impact sur les espèces exotiques envahissantes, l'étude d'impact ne propose aucune mesure de gestion de ces espèces en phase d'exploitation.

La mesure E2 est indispensable, mais elle ne permet pas d'éviter la fragmentation de l'espace et ne répond que partiellement à l'objectif visé : une large surface de milieu à enjeu moyen/fort reste impactée directement ou indirectement (dérangement, pollutions, rupture de continuité, etc.) par le projet ;

La mesure E2 et la mesure d'accompagnement ne semblent pas répondre à la mise en œuvre de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » ni à la finalité d'atteindre l'objectif de zéro perte nette de biodiversité. En effet, elles paraissent nettement insuffisantes face à l'impact cumulé du projet. Par ailleurs, aucune mesure compensatoire n'est proposée pour l'abattage d'arbres.

De plus, le projet risque d'affecter significativement la trame verte et la trame noire, en particulier l'interface déjà fragmentée entre les mornes des Grands-Fonds. L'absence d'un inventaire approfondi des chiroptères (écoute active et passive) est préoccupante, compte tenu des enjeux liés aux espèces présentes sur le territoire.

La MRAe constate qu'une mesure R18 « Préserver la trame noire » est prévue dans l'objectif de « *préserver la trame noire du quartier* » et de réduire les pollutions lumineuses dans la zone urbanisée. Mais cette mesure ne tient pas compte de l'impact du projet sur les chiroptères.

Enfin, la création d'un parking risque d'aggraver le dérangement et la pollution de la zone humide.

Par conséquent, la MRAe considère qu'en l'état actuel, le projet ne paraît pas compatible avec le POS, ni avec le SAR en vigueur dans la mesure où il compromet la qualité des éléments qui composent la zone naturelle.

La MRAe recommande :

- **d'évaluer l'impact du projet sur la trame noire ;**
- **mettre en œuvre une séquence " Eviter, réduire, compenser " (ERC) proportionnée aux enjeux " biodiversité "et adapter le projet en conséquence. En cas de risque résiduel, sur une espèce protégée le pétitionnaire est dans l'obligation de déposer un dossier de demande de dérogation aux espèces protégées qui devra répondre à un certain nombre de critères.**

3.4 Déplacement et mobilité

3.4.1 Prise en compte des mobilité douces par le projet

Comme sur l'ensemble de la Guadeloupe, les modes actifs sont peu développés sur la commune du Gosier : le projet n'intercepte pas de trottoirs ni de piste cyclable existant.

Les documents fournis ne permettent pas de savoir si le porteur de projet a prévu des abris de vélos et des bornes de recharge de véhicules électriques en nombre suffisant comme exigé par la réglementation en la matière (articles L113-11 à 20 et R113-6 à 18 du code de la construction et de l'habitat). En effet, un ensemble commercial doit disposer d'un stationnement sécurisé pour les vélos dimensionné pour 10% de la capacité du parc. Le parking pour la clientèle ayant 94 places, l'abri à vélo devra avoir une taille minimale de 13,5 m². Il est indiqué dans les documents que le projet prévoit un abri vélo, mais sans précision sur son dimensionnement.

De plus, en ce qui concerne les bornes de recharge pour les véhicules électriques (VE), pour un bâti neuf non résidentiel, 20% des places soit 19 devront être pré-équipées dont 1 place PMR. Un emplacement accessible aux PMR doit être équipé d'une borne de recharge. Au 1er janvier 2025, un emplacement pour chaque tranche de 20 places devra être équipé, soit 5 places équipées de borne de recharge de VE. Il convient dès à présent d'anticiper la prise en compte de ces prescriptions dans les projets en cours.

La MRAe recommande de préciser les dimensions de l'abri vélo qui sera mis en place et plus généralement d'indiquer comment le projet entend favoriser les mobilités douces.

3.4.2 Effets du projet sur le trafic de la RN4

La RN 4 présente une fréquentation élevée en particulier le matin en direction de Pointe-à-Pitre et le soir en direction de Sainte-Anne. En 2018 le trafic s'élevait à 30 657 (TJMA) à la station de comptage de Dampierre (station la plus proche du site). La fréquentation du réseau routier est de plus en augmentation sur l'ensemble du département, entre 2017 et 2018, le trafic au niveau de la zone de Dampierre a ainsi augmenté de 5 à 10 %. Les travaux réalisés par le Conseil Régional entre 2018 et 2020, création d'une voie pendulaire entre le giratoire de Poucet et le Giratoire du lycée hôtelier et aménagement des giratoires, ont participé à fluidifier le trafic sur ce secteur mais les problèmes de congestion demeurent. Le site est relativement bien desservi avec deux arrêts de bus dans un rayon de 500m mais les fréquences de passage sont réduites. Le projet est d'autre part situé sur le tracé du futur Transport en Site Propre (TSP).

Dans ce contexte, l'impact de la création d'un centre commercial sur le flux de circulation est une préoccupation majeure. L'ajout d'une nouvelle structure commerciale risque d'entraîner une augmentation significative du trafic routier dans la zone environnante, exacerbant ainsi les difficultés de circulation existantes.

L'établissement d'une liaison directe entre le projet de centre commercial et la RN4 présente une opportunité significative en termes de facilité d'accès et de circulation pour les visiteurs. Cela pourrait améliorer l'accessibilité du centre commercial, stimulant ainsi son attractivité. Cependant, il est essentiel de peser cette opportunité par rapport aux impacts sur le flux de circulation déjà existant sur la route nationale. Une solution alternative pourrait consister à explorer des accès indirects ou des voies secondaires pour réduire l'impact sur la circulation principale. La mise en place de pistes cyclables, de transport en commun plus efficace, la promotion du covoiturage sont également à prendre en compte dans le cadre du projet de plan de déplacement urbain du Syndicat Mixte de Transport du Petit Cul de Sac Marin (SMT) qui regroupe les deux intercommunalités (CAPEX et la CARL).

Le pétitionnaire a bien pris en compte les remarques formulées par Routes de Guadeloupe lors de l'instruction du dossier à savoir une absence de tourne à gauche pour sortir du parking et la réalisation d'une étude hydraulique.

La MRAe recommande d'étudier des solutions alternatives à la liaison directe entre le projet de centre commercial et la RN4 afin d'atténuer la pression sur le réseau routier principal. Ces réflexions pourront être menées dans le cadre des travaux d'élaboration du plan de déplacement urbain du Syndicat Mixte de Transport du Petit Cul de Sac Marin (SMT) en cours.

3.5 Changement climatique

3.5.1 Effets d'îlot de chaleur

L'étude d'impact présente trois mesures prises dans le cadre du projet qui contribuent à la réduction de la vulnérabilité du projet au changement climatique. Ces mesures consistent à mettre en place un ouvrage de gestion des eaux pluviales (mesure R4), limiter l'imperméabilisation (mesures R13), atténuer les effets d'îlot de chaleur urbain (mesure R16).

Concernant les effets d'îlot de chaleur urbain, l'enjeu est considéré comme faible compte tenu que le projet est localisé en dehors du bourg de Gosier, dans une zone où l'urbanisation reste assez peu dense. Toutefois, des mesures sont proposées pour minimiser les effets d'îlot de chaleur. Ces mesures consistent à favoriser les revêtements clairs pour les travaux de réfection de voirie, privilégier les matériaux clairs et albédo⁷ élevé pour les nouvelles constructions. Le projet prévoit également de recourir à la végétation pour rafraîchir l'espace (parking arboré, alignements d'arbres, etc.), de limiter les déperditions d'énergie par l'enveloppe (grâce à l'inertie thermique des matériaux et des isolants, favoriser la ventilation naturelle plutôt que mécanique). La MRAe considère que les mesures prises sont adaptées au niveau d'enjeu.

3.5.2 Emissions de gaz à effet de serre (GES)

A défaut de réaliser un bilan des émissions de GES, le rapport fournit une première approche qualitative de l'impact carbone du projet ainsi qu'une estimation du déstockage carbone en lien avec le changement d'affectation des sols consécutif au défrichage.

Le déstockage de carbone est estimé à 241 tCO₂e. Les principales données utilisées pour le calcul sont présentées dans trois tableaux (page 41, volet 2 de l'étude d'impact). Toutefois, l'absence d'explication et de calculs détaillés ne permet pas à un public non averti de comprendre le cheminement.

⁷ Indice de réfléchissement d'une surface

S'agissant de l'approche qualitative de l'impact carbone du projet, elle s'appuie notamment sur les mesures qui pourront être prises pour limiter les émissions de GES, notamment : Le bâtiment répondra aux critères HQE (Haute Qualité Environnementale), une gestion technique centralisée de l'éclairage sera mise en place ainsi qu'un système de climatisation type DRV (Débit Réfrigérant Variable). En outre, la toiture du bâtiment sera équipée de panneaux solaires pour couvrir au minima les besoins en énergie du site. Enfin l'énergie solaire sera utilisée pour l'éclairage nocturne.

Il convient de rappeler que l'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables prévoit : « *les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés sont équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage* ». La surface de voirie et parking aménagé étant de 6123m², l'étude d'impact devra montrer comment ces éléments seront pris en compte dans le projet.

La MRAe recommande :

- **de fournir les explications et un calcul détaillés de l'estimation du déstockage de carbone lié au changement d'affectation des sols ;**
- **d'étudier des variantes et indiquer la solution retenue pour la production d'énergie renouvelable dans le cadre du projet.**

3.6 Intégration paysagère

Le site d'implantation du projet est composé d'alignement d'arbres et petits boisements ainsi que des zones ouvertes enherbées. Il s'agit d'une zone à caractère naturel en bordure de la RN4 et entouré de zones résidentielles. Afin de réduire l'impact du projet sur le paysage, il est prévu :

- un parking perméable engazonné et arboré. Les essences d'arbre seront choisies pour permettre un ombrage optimal ;
- la création d'espaces végétalisés sur environ 3000 m²

Selon la mesure d'accompagnement prévue (mesure A3), « *le projet veillera à planter des essences végétales adaptées au secteur, en cohérence avec la faune présente sur le site et n'implantera pas d'essences considérées comme invasives* ».

Le rapport indique que l'aménagement paysager du site sera confié à un paysagiste.

La MRAe constate que le projet est présenté dans l'étude d'impact uniquement sous forme de plans. Étant donné le caractère naturel du site d'implantation, l'utilisation de photomontages aurait été pertinente pour illustrer de manière plus concrète cette intégration paysagère.

La MRAe recommande de présenter des photomontages afin d'illustrer l'intégration paysagère du projet.

Le président de la Mission régionale
d'autorité environnementale,
Raynald VALLEE

