



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

Liberté  
Égalité  
Fraternité



Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

**Inspection générale de l'environnement  
et du développement durable**

## Avis délibéré

**Projet de parc d'activités incluant la réalisation d'un parking  
de 147 places sur les parcelles AB269, 363, 364 et 365, au  
lieu-dit Pères-Blancs, à Baillif (97123)**

N° : MRAe 2023APGUA8  
N° DEAL/MDDEE : 2023-568

*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

La Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Guadeloupe s'est réunie par visioconférence le 14 novembre 2023. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de parc d'activités incluant la réalisation d'un parking de 147 places situées sur les parcelles AB 269, AB 363, AB 364 et AB 365, au lieu-dit Pères-Blancs, sur la commune de Baillif. Le projet est porté par la SCI<sup>1</sup> Morne Houël Stace.

Étaient présents et ont délibéré : Annie VIU et Patrick NOVELLO.

Chacun des membres délibérants 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.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie d'une demande d'avis sur l'étude d'impact via la mission d'appui à l'autorité environnementale.

L'étude d'impact transmise par le pétitionnaire a été considérée complète le 18 septembre 2023

La mission d'appui a consulté l'Agence Régionale de Santé (ARS) qui a transmis une réponse en date du 10 novembre 2023

*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. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.*

*Conformément à l'article L.122-1-VI du code de l'environnement, le maître d'ouvrage 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 du code de l'environnement ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du même code.*

---

<sup>1</sup> Société Civile Immobilière

## SYNTHESE

Le présent avis concerne le projet de création d'un parc d'activités au lieu-dit Pères-Blancs, situé à 800m au Sud-Est du bourg de la commune de Baillif sur les parcelles AB 269, AB 363, AB 364 et AB 365. Le projet est porté par la SCI Morne Houel Stace, propriétaire des terrains.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale suite à la décision du 29 décembre 2022 de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas<sup>2</sup>.

Il fait l'objet d'une demande de permis de construire<sup>3</sup> accordé en juillet 2023 par la commune sous réserve de réaliser l'étude d'impact requise par la décision citée ci-dessus.

Le projet répond à l'un des axes prioritaires du plan local d'urbanisme de la commune « une organisation plus équitable du territoire » en permettant l'installation de services manquant dans le secteur.

Le projet prévoit la démolition des anciens bâtiments de France Télécom et la création d'un ensemble immobilier d'une surface de plancher de 3 851m<sup>2</sup> comprenant une maison de la santé, des bureaux, de la restauration, des commerces et 566 m<sup>2</sup> de réserves foncières ainsi que 147 places de parking dont 4 places PMR (Personnes à mobilité réduite). Il est composé également de voirie, d'espaces verts et agrémentés de plantation d'espèces arborées.

Le dossier traite de l'ensemble des composantes définies par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet relèvent des thématiques suivantes:

- Gestion des eaux pluviales et prévention du risque inondation
- Gestion des déchets
- Déplacements et mobilités
- Emission de gaz à effet de serre et climat

Les principales recommandations de la MRAe portent sur les points suivants :

- ***annexer le rapport de repérage d'amiante réalisé par un expert certifié selon la réglementation et quantifier les déchets amiantés ;***
- ***compléter l'analyse des incidences du projet en phase d'exploitation sur le volet des nuisances sonores et proposer les mesures adaptées en conséquence ;***
- ***identifier le gestionnaire, indiquer le coût et la périodicité des travaux d'entretien de la totalité du canal afin de s'assurer du caractère opérationnel de la mesure visant à restaurer sa capacité d'évacuation et de prévenir le risque d'inondation ;***
- ***présenter comment le projet va contribuer à développer les déplacements par des modes doux ou pour les personnes à mobilité réduite (PMR) au sein du quartier des Pères Blancs (cheminement piéton, piste cyclable, stationnement sécurisé des vélos, accessibilité aux PMR) et proposer un plan faisant apparaître ces aménagements.***
- ***proposer des variantes techniques du projet prenant en compte par exemple l'enjeu de développement des énergies renouvelables, les émissions de gaz à effet de serre du projet.***
- ***compléter l'analyse du bilan carbone du projet en incluant les démolitions, le transport et le transfert des déchets amiantés vers l'hexagone.***

<sup>2</sup> Arrêté n°2022-531 du 29 décembre 2022 (<https://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/2022-a3784.html>)

<sup>3</sup> Le permis de construire est annexé à l'étude d'impact

# 1 Présentation du projet et de son contexte

## 1.1 Présentation du projet

Le projet de création d'un parc d'activités au lieu-dit Pères-Blancs est situé à 800m au Sud-Est du bourg de la commune de Baillif sur les parcelles AB 269, AB 363, AB 364 et AB 365. Le projet est porté par la SCI Morne Houel Stace, propriétaire des terrains.

Le site est localisé à proximité immédiate de l'aérodrome de Basse-Terre Baillif. Le tènement de ces parcelles correspond à une superficie de 8870m<sup>2</sup> ;

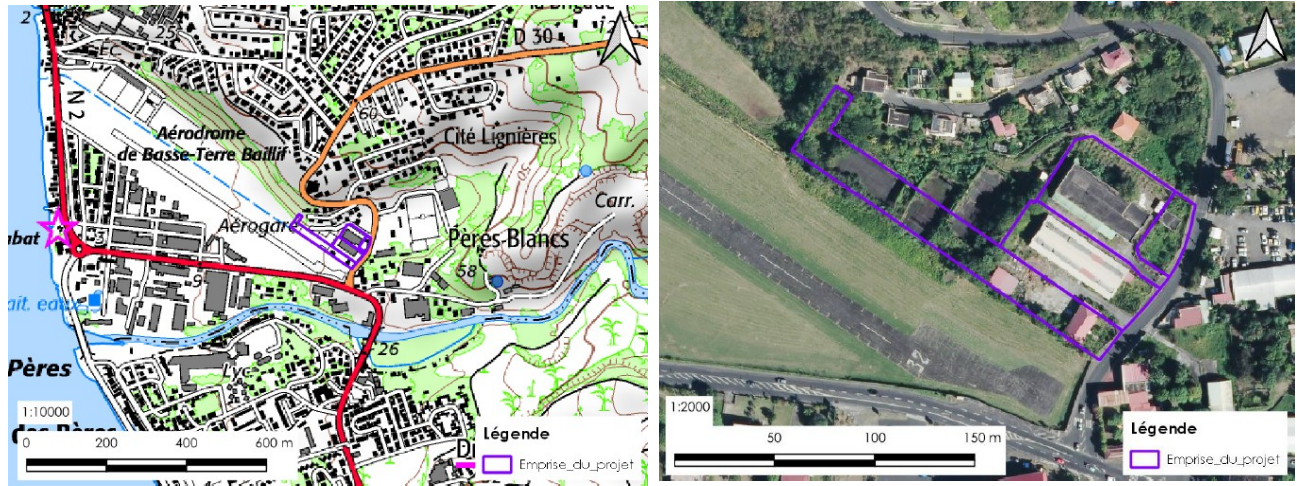


Figure1 : A gauche, localisation du projet- Figure 2 : à droite, localisation de l'emprise du projet  
(Source : Étude d'impact, pages 20 et 23)(Source : Etude d'impact, pages 20 et 23)

Le site est actuellement occupé par les locaux désaffectés de France Télécom composé d'une part, de 5 bâtiments (une maison de gardien, deux hangars, bureaux et salles informatiques, un dépôt) d'une emprise de 1 980 m<sup>2</sup> et d'autre part, des terrains de tennis, des voiries, parkings, et réseaux divers d'une emprise totale de 4 590 m<sup>2</sup> soit une surface totale de surface construite actuellement de 6 570 m<sup>2</sup>.

Le projet prévoit la création d'un ensemble immobilier d'une surface de plancher de 3 851m<sup>2</sup> comprenant une maison de la santé, des bureaux, de la restauration, des commerces et 566 m<sup>2</sup> de réserves foncières ; ainsi que 147 places de parking dont 4 pour personnes à mobilité réduite(PMR). Il est composé également de voirie, d'espaces verts et agrémentés de 48 arbres dont 5 arbres et un palmier existants conservés.



La réalisation des travaux est prévue en deux phases. La première phase de démolition inclut les opérations de désamiantage et la démolition des bâtiments, voiries et réseaux. La seconde phase concerne la construction des bâtiments et autres infrastructures du projet de parc d'activités.

La durée de l'ensemble des travaux est estimée à 20 mois.

Le budget prévisionnel du projet s'élève à 9,5 M€ et le montant des travaux estimé à 7,5 M€.

La MRAe note que plusieurs aménagements connexes et nécessaires au fonctionnement du projet sont des éléments constitutifs du projet et que leurs impacts, tant en phase de chantier qu'en phase de fonctionnement ultérieur doivent bien être étudiés en tant que tels au même titre que ceux de toutes les autres composantes du projet. C'est le cas des aménagements routiers qui doivent permettre d'accéder à la future zone d'activités et de la desservir en garantissant la sécurité des usagers depuis la RN2 et la RD30.

***La MRAe rappelle que la réglementation n'autorise pas le «fractionnement» des projets, tous les aménagements nécessaires au fonctionnement de l'intervention principale étant à intégrer dans celle-ci. Elle recommande en conséquence que le projet inclue notamment les aménagements routiers qui doivent permettre d'accéder à la future zone d'activités et de la desservir en garantissant la sécurité des usagers depuis la RN2 et la RD30. La MRAe recommande de préciser en conséquence le périmètre du projet.***

## 1.2 Procédures relatives au projet

Le projet a été soumis à évaluation environnementale suite à la décision du 29 décembre 2022, de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas<sup>4</sup>.

Il fait l'objet d'une demande de permis de construire<sup>5</sup> accordé en juillet 2023 par la commune de Baillif sous réserve de réaliser l'étude d'impact requise par la décision citée ci-dessus.

La MRAe signale que l'étude d'impact aurait dû être jointe au dossier de permis de construire et la MRAe saisie pour avis par la commune en charge de l'instruction de l'autorisation d'urbanisme.

Le projet n'est pas soumis à la procédure loi sur l'eau.

La MRAe rappelle que le projet est soumis à la procédure de participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19 du même code.

## 1.3 Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe relèvent des thématiques suivantes :

- Gestion des eaux pluviales et prévention du risque inondation
- Gestion des déchets
- Déplacements et mobilités
- Emission de gaz à effet de serre et climat

## 2 Analyse de la qualité de l'évaluation environnementale

### 2.1 Sur le caractère complet de l'étude d'impact

Sur la forme, le dossier remis à l'autorité environnementale contient globalement les éléments définis par l'article R. 122-5 du code de l'environnement, à l'exception de l'étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone.

<sup>4</sup> Lien vers l'arrêté n°2022-531 du 29 décembre 2022 (<https://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/2022-a3784.html>)

<sup>5</sup> Le permis de construire est annexé à l'étude d'impact

L'étude d'impact répond également aux différents considérants de l'arrêté qui a justifié sa réalisation.

Bien rédigé dans l'ensemble, l'étude d'impact est agrémentée de nombreux documents graphiques, et tableaux facilitant ainsi la compréhension du projet, de son environnement et de ses impacts.

Le résumé non technique est positionné au début de l'étude d'impact. Il répond partiellement à l'objectif pour lequel il a été créé en reprenant de manière fidèle le contenu de l'étude d'impact dans un langage clair et accessible au grand public mais il manque des tableaux synthétiques présentant les principales conclusions. En outre, Il mériterait d'être présenté dans un document séparé afin de faciliter son accessibilité au grand public.

***La MRAe recommande de compléter le résumé non technique avec les tableaux synthétiques des enjeux, des incidences et des mesures ERC et de le présenter dans un document séparé afin de faciliter son accessibilité au grand public.***

## 2.2 État initial et aire d'étude

L'état initial est conduit à l'intérieur de périmètres d'étude, correspondant aux aires à l'intérieur desquelles le projet est susceptible d'impacts notables sur la composante environnementale analysée. Les aires d'étude se composent de trois niveaux (immédiat, rapproché, éloigné). Bien qu'elles soient cartographiées page 50, il aurait été utile de préciser leur rayon de définition.

L'analyse de l'état initial de l'environnement prend en compte l'ensemble des composantes de l'environnement attendues. Les enjeux et les sensibilités identifiés pour chaque composante environnementale sont clairement présentés et hiérarchisés dans des tableaux, résumant les caractéristiques de la zone d'implantation du projet et des aires d'études.

Les autres observations de l'autorité environnementale sur cet état initial sont formulées en partie 3 du présent avis, pour chacune des composantes qu'elle considère à enjeu.

## 2.3 Prise en compte des plans et programmes et schémas directeurs

La compatibilité du projet avec les plans, programme et schémas directeurs est traitée dans le chapitre consacré à la description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement (pages 106 à 113 de l'étude d'impact).

L'étude d'impact vérifie la compatibilité du projet avec le Schéma d'aménagement régional approuvé en 2011. Toutefois, elle omet d'indiquer que le document est en cours de révision notamment pour prendre en compte l'objectif « zéro artificialisation net » fixé par la loi *Climat et résilience du 22 août 2021*. Néanmoins la MRAe note avec satisfaction que le projet est cohérent avec cet objectif.

L'étude d'impact s'attache à montrer que le projet est compatible avec le PLU de la commune de Baillif approuvé en 2018 et indique que les prescriptions réglementaires associées au zonage Uya seront appliquées au projet. En particulier, l'étude d'impact signale que la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a été consultée dans le cadre de la demande de permis de construire et que les prescriptions de la DGAC seront appliquées au projet afin d'assurer la compatibilité du projet avec les règles de sécurité de l'aérodrome et de ses activités.

L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec le SDAGE 2022-2027 et conclut que le projet est en cohérence avec ce document notamment au regard des enjeux en matière d'assainissement, de prévention du risque inondation et de limitation du ruissellement à la source. Cette analyse mérite d'être complétée.

Selon le rapport d'étude d'impact (page 85), « *les anciens raccordements du site aux différents réseaux publics et en particulier réseaux d'adduction d'eau potable, réseau d'assainissement des eaux usées, seront détruits et reconstruits en phase de chantier. Ceci permettra de remettre à niveau l'ensemble des réseaux existants dans l'emprise du projet. Des demandes seront adressées aux gestionnaires de ces réseaux afin de prendre en compte les besoins du projet de parc d'activité (SMGEAG, EDF Guadeloupe, Orange). Ainsi, le parc d'activité sera notamment raccordé à la station d'épuration de Baillif, à 600 m à Ouest-Sud-Ouest* »

Pour une information complète du public, la MRAe signale que la station d'épuration de Baillif fait partie des stations d'épuration de la Guadeloupe non conformes. Cette station d'épuration peut recevoir les effluents pour traitement car il s'agit d'une non conformité en équipement. Toutefois, la MRAe estime qu'il est indispensable que la zone d'activité soit raccordée à une station d'épuration conforme. Il convient de conditionner le démarrage des travaux à l'engagement du SMGEAG à mettre en conformité la station d'épuration de Baillif dans un délai compatible avec la réalisation de la zone d'activités.

Le besoin en eau potable induit par le projet n'est pas quantifié. Toutefois, le rapport indique que « *Les activités présentes sur le site ne sont pas de nature à engendrer des consommations excessives sur les réseaux d'adduction d'eau potable* » .

L'analyse prend en compte le plan de prévention des risques naturels de la commune de Baillif en vigueur depuis 2007 et la cartographie du Territoire à Risque Inondation de Basse-Terre -Baillif approuvé en 2012. Toutefois cette analyse ne fait pas mention du Plan de Gestion des risques d'inondation (PGRI 2022-2027) approuvé le 17 mars 2022.

La carte des zonages archéologiques définies dans l'arrêté du 6 octobre 2005 est également prise en compte dans l'analyse. Compte tenu de la forte sensibilité archéologique de la zone, le pétitionnaire a fait une demande anticipée d'opération d'archéologie préventive. La Direction des affaires culturelles réalisera des fouilles avant le début des travaux.

**La MRAe recommande de :**

- **préciser les prescriptions relevant de la DGAC et les intégrer dans l'étude d'impact ;**
- **compléter l'analyse de la compatibilité du projet avec le Plan de Gestion des risques d'inondation (PGRI 2022-2027) de Guadeloupe ;**
- **conditionner le début des travaux à l'engagement du SMGEAG à mettre en conformité la station d'épuration de Baillif avant la fin de réalisation de la zone d'activités.**

## **2.4 Justification du choix du projet et variantes retenues**

L'étude d'impact (pages 119 et 120) expose les principales justifications du projet . Elle indique que le projet répond à un des axes prioritaires du PLU « une organisation plus équitable du territoire » en permettant l'installation de services manquant dans le secteur notamment une maison de santé. Elle ajoute que le projet répond également aux objectifs suivants du SAR « Développer l'urbanisation en densifiant et en continuité de l'existant » et « Renforcer les commerces et les services ».

L'étude d'impact met en avant les autres motifs suivants : le projet est une opportunité de valorisation d'un site anthropisé mais désaffecté. En outre, il cherche à apporter une réponse afin de remédier au caractère de désert médical de la zone mis en évidence par l'arrêté de l'ARS du 16 novembre 2022. Enfin, il est indiqué que le projet prend en compte les enjeux environnementaux.

La MRAe rappelle que, conformément au II-7° de l'article R.122-5 du Code de l'environnement il est attendu « *une description des solutions de substitution qui ont été examinées par le porteur de projet et une indication des principales raisons du choix effectué* ». Si la justification des choix est bien présentée et expliquée dans l'étude d'impact, en revanche l'examen des solutions de substi-

tution fait défaut. La MRAe rappelle l'importance de l'élaboration des solutions de substitution pour démontrer que le projet retenu est celui présentant le moindre impact environnemental et qu'en outre, ce processus s'inscrit dans la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC) de l'évaluation environnementale.

Il aurait été pertinent de proposer des variantes techniques du projet prenant en compte par exemple l'enjeu de développement des énergies renouvelables, les émissions de gaz à effet de serre du projet.

**La MRAe recommande de présenter un comparatif entre plusieurs solutions de substitution raisonnables en examinant les incidences environnementales potentielles de chacune d'entre elles et de justifier le choix retenu comme correspondant à la solution de moindre impact notamment au regard du bilan de gaz à effet de serre.**

## 2.5 Analyse des incidences et mesure ERC

L'étude d'impact présente (pages 94 à 114) les incidences du projet en phase chantier puis en phase d'exploitation en distinguant le milieu physique, le milieu naturel, paysage et patrimoine, le milieu humain. Les mesures prévues pour éviter, réduire, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine sont définies aux pages 121 à 127.

### Santé humaine

Selon le rapport d'étude d'impact, les effets du projet sur la santé humaine sont positifs en phase chantier du fait de l'élimination des éléments amiantés. Il signale en outre que les activités prévues dans le cadre du projet ne sont pas de nature à générer d'incidence négative sur la santé humaine

S'agissant des effets sur la qualité de l'air il est indiqué (page 105) : « *L'augmentation du trafic routier pourra générer localement plus d'émissions de gaz d'échappements par les véhicules des usagers du parc d'activités. Néanmoins, ces émissions seront négligeables par rapport aux émissions de polluants atmosphériques engendrées par le trafic existant de la RN 2.*

L'étude d'impact en conclut que les effets du projet sur la qualité de l'air est faible. Aucune mesure particulière n'est prévue.

La MRAe note que l'analyse de la qualité de l'air du site est appréciée à partir des données de la station de suivi GWADAIR située à Basse-terre à environ 2km du site du projet. Les concentrations annuelles en 2021 mesurées pour le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et les particules fines de diamètre inférieur ou égal à 10 micromètres (PM<sub>10</sub>) dépassent les nouvelles recommandations formulées par l'organisation mondiale de la santé (OMS) pour protéger la santé humaine<sup>6</sup>.

Par conséquent, il convient de reconsidérer le niveau de l'enjeu qualité de l'air considéré comme faible dans l'état initial et le cas échéant assurer en phase d'exploitation un suivi de la qualité de l'air dans l'aire d'étude rapprochée.

Il est indiqué par ailleurs que le chantier s'inscrit dans un cadre bruyant en raison de la présence d'activité économiques (commerces, BTP, administrations) aux alentours, et principalement du trafic associé à la RN 2 ( soit 8000 véhicules par jour ) ; en intégrant le surplus de trafic engendré par le chantier, le niveau sonore engendré serait similaire au niveau sonore actuel qui a été estimé à 90,8 dB. Le chantier aurait donc un effet négligeable sur le niveau sonore de la RN 2.

L'étude d'impact prévoit plusieurs mesures afin de limiter les nuisances sonores pour les riverains pendant la phase chantier : respect des horaires de chantier de 7h à 17h et travail en week-end proscrit, choix de matériels et de dispositifs de chantier engendrant un niveau sonore moindre.

<sup>6</sup> Les valeurs guides recommandées en moyenne annuelle sont 10 µg/m<sup>3</sup> pour NO<sub>2</sub> et 15 µg/m<sup>3</sup> pour PM<sub>10</sub>, alors que les concentrations annuelles mesurées par GWADAIR sont 22 µg/m<sup>3</sup> pour NO<sub>2</sub> et 30 µg/m<sup>3</sup> pour PM<sub>10</sub>.



La MRAe constate que l'étude d'impact ne propose pas de mesures spécifiques en phase d'exploitation pour limiter les nuisances sonores pour les futurs locataires des bâtiments ou usagers de la zone d'activités.

**La MRAe recommande :**

- **de compléter l'analyse des incidences du projet en phase d'exploitation sur le volet des nuisances sonores et proposer les mesures adaptées en conséquence.**
- **de prendre en considération les nouvelles recommandations formulées par l'organisation mondiale de la santé (OMS) pour protéger la santé humaine, reconsidérer le niveau de l'enjeu qualité de l'air qualifié de faible dans l'état initial et le cas échéant revoir l'analyse des incidences qui en découlent.**

### Milieu naturel et biodiversité

Bien que le site du projet ne présente pas d'intérêt faunistique et floristique, il représente potentiellement une zone de passage pour la faune.

Les impacts du projet les plus forts sur le milieu naturel ont lieu durant la phase de travaux : défrichements et abattages d'arbres, replantation d'autres espèces floristiques plus ornementales entraînant une modification de la faune associée et de l'usage du site par la faune avec un changement d'habitat, écrasements possibles d'Anolis de Guadeloupe qui est une espèce protégée, notamment lors des destructions de bâtiments et de la circulation des engins. Ces impacts sont directs et permanents.

En phase d'exploitation, la densification des bâtiments sur une partie du site du projet constitue une gêne pour la circulation de la faune. La réalisation du projet entraînera également une augmentation de la pollution lumineuse liée à l'éclairage du site.

Conformément aux recommandations de l'expert faunistique mandaté par le maître d'ouvrage, le projet privilégie le maintien de certaines zones à l'état naturel. Cette mesure a pour objectif de garder la fonction de corridor écologique que pourrait avoir l'emprise du projet vis-à-vis de la faune. Ainsi, 1712 m<sup>2</sup> de couvert végétal sera préservé.

Les travaux de destruction des bâtiments se feront progressivement et de façon à donner à la faune mobile la possibilité de fuir le site vers les espaces alentours.

De plus, des essences locales seront plantées sur le parking afin de pérenniser la fonction de corridor écologique : 42 arbres seront plantés parmi lesquels un ou des amandiers, prisés par la chauve-souris frugivore Fer de Lance, observée dans les alentours du site de projet. Il s'agira de réaliser des haies complexes avec arbres et arbustes qui serviront également de brise-vue. La mise en place de haies autour de la parcelle de projet permettra un refuge de la faune et une prévention de l'introduction et de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes. La sélection des essences sera faite en se référant aux espèces listées dans l'arrêté du 8 février 2018 relatif à la prévention de l'introduction et de la propagation des espèces végétales exotiques envahissantes sur le territoire de la Guadeloupe.

Des boisements seront créés à l'extrémité nord-ouest du site et au centre, et serviront de relais pour la dispersion de la faune. Les éclairages nocturnes seront limités aux stricts besoins liés à la sécurité du chantier. La réalisation des défrichements est prévue en dehors de la période de reproduction de la plupart des espèces animales (entre juillet et mars).

La MRAe considère que les mesures visant à éviter, réduire et compenser les incidences du projet sur le milieu naturel et la biodiversité sont pertinentes et proportionnées au niveau d'enjeu.

Les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées aux pages 128, 129 et 130 de l'étude d'impact doivent permettre de garantir l'efficacité et la pérennité des mesures ERC. La MRAe note que le coût de ces mesures n'est pas indiqué.

**La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit indiquer le coût des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences du projet sur l'environnement. En conséquence, elle recommande de compléter l'étude d'impact sur ce point.**

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

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale compte tenu du contexte environnemental et de la nature du projet.

#### **3.1 Gestion des eaux pluviales et prévention du risque inondation**

L'état initial souligne l'existence d'un canal construit par l'homme qui permet de collecter les eaux pluviales venant de l'ensemble de la zone des Pères-Blancs et de la cité Lignières. L'étude d'impact n'indique pas qui en est le propriétaire ou le gestionnaire. Ce canal circule au Nord de l'emprise du projet et jouxte les parcelles du projet. En temps normal, il est asséché.

L'étude hydraulique montre avec photos à l'appui les différents obstacles à l'écoulement rencontrés sur la partie amont du canal. Ces illustrations auraient été appréciées également dans l'étude d'impact.

Il est indiqué que pour un épisode de pluie exceptionnelle équivalent à la tempête Fiona de 2023, le canal génère un débit important de l'ordre de 27,6 m<sup>3</sup>/s. L'enjeu inondation est qualifié de fort.

L'étude d'impact prévoit une mesure dite compensatoire « Réparation et restauration de la capacité d'évacuation du canal » qui consiste à réaliser les travaux suivants :

- Curage du canal ;
- Débroussaillage et élagage des abords du canal ;
- Réparation du talus du canal sur les portions qui se sont effondrées ;
- Remise à niveau de l'exutoire afin de supprimer le monticule de sable empêchant l'écoulement des eaux vers la mer.

Il est indiqué ( page 18) que « *le maître d'ouvrage assurera l'entretien régulier de cet ouvrage hydraulique et de ses abords* ». La mise en place d'un carnet de suivi de l'entretien du canal afin d'assurer son fonctionnement optimal est une des mesures de suivi proposée.

La MRAe constate que le coût et la périodicité de ces travaux d'entretien ne sont pas indiqués. En outre, la MRAe note que l'étude hydraulique préconise une visite diagnostique pour chiffrer les actions à mener, en particulier sur la partie rectiligne du canal qui n'a pu être visitée. Mais cette action n'est pas reprise dans la mesure visant à réparer et restaurer la capacité d'évacuation du canal.

En ce qui concerne la prévention du risque inondation, l'étude d'impact prend en compte le porter à connaissance de l'aléa inondation datant de février 2023 et les résultats de l'étude hydraulique. Afin de réduire le risque inondation, il est prévu de surélever l'altitude de l'emprise du projet de 1 m par rapport à l'existant. Cette mesure vise à mettre les populations hors d'atteinte en cas de crue centennale conformément au PPRN de la commune de Baillif.

**La MRAe recommande d'identifier le gestionnaire et d'indiquer le coût et la périodicité des travaux d'entretien de la totalité du canal afin de s'assurer du caractère opérationnel de la mesure visant à restaurer sa capacité d'évacuation et de prévenir le risque d'inondation en cas d'évènements cycloniques.**

### 3.2 Gestion des déchets

L'état initial présente (pages 38 à 44, paragraphe 5.6) les types et quantité de déchets produits en phase chantier puis en phase d'exploitation. Il est indiqué qu'un diagnostic « Amiante » a été réalisé sur le site en juin 2023 par l'agence régionale Prevecos (ARP). Toutefois, le rapport de repérage revêtu de l'avis d'un expert détenteur d'une certification de l'organisme accréditée de repérage<sup>7</sup> n'est pas annexé à l'étude d'impact.

Les éléments de construction des bâtiments existants sur le site et contenant de l'amiante sont bien détaillés dans le tableau 2, pages 40 à 42 de l'étude d'impact. La MRAe note que la quantité de déchets amiantés ou en contact avec de l'amiante n'est pas connue à ce stade. Le rapport indique que cette quantité sera connue lors du chantier de désamiantage.

Le rapport précise que les déchets amiantés seront stockés dans des colis doubles. Ces colis seront conditionnés dans des big bags de 1 m<sup>3</sup>, dans des containers, avant leur transfert vers l'hexagone. La destination prévue pour ces déchets amiantés est le centre de traitement de la Société d'Exploitation de la Décharge Angevine (SEDA).

Le processus de désamiantage est bien expliqué ainsi que les mesures de protection individuelle à respecter (page 121). Le rapport indique que le retrait des éléments amiantés sera réalisé selon les méthodologies présentées dans l'étude d'impact (pages 30 à 32).

Des mesures dites d'évitement sont prévues pour la gestion des déchets (page 121). Il est indiqué que des dispositifs de collecte des déchets seront positionnés sur la zone de chantier. Les entreprises intervenantes seront sensibilisées au tri des déchets. Les déchets ainsi collectés seront redirigés vers les filières adaptées en Guadeloupe. La MRAe note qu'un schéma d'organisation prévisionnelle de cette zone figure dans l'étude d'impact (page 35). Des informations sur les filières de gestion sont également fournies (page 42).

La mise en place d'une charte de chantier vert est prévue en mesure d'accompagnement (page 127) afin notamment d'assurer « *une bonne gestion des déchets de chantier* ». A ce titre, selon le rapport, le projet fera l'objet d'une réflexion en amont sur la gestion des déchets de chantier pour anticiper des solutions de réduction de la production de déchets sur le site tels que les emballages.

Le rapport indique qu'en phase d'exploitation, le projet de parc d'activité engendrera essentiellement des résidus assimilés aux déchets ménagers et des eaux usées. Ces résidus et déchets feront l'objet d'un traitement vers les filières agréées dans la cadre de la réglementation. De plus, compte-tenu de la présence de la maison de santé, des déchets d'activités de soins à risque infectieux (DASRI) et assimilés seront aussi produits. Ces déchets feront l'objet d'un traitement spécifique dans le cadre des filières agréées présentes en Guadeloupe.

La MRAe relève que le sujet des déchets produits par le projet est bien pris en compte mais l'analyse de l'articulation du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets en Guadeloupe fait défaut. Cela aurait permis d'appréhender pleinement les enjeux et compléter l'analyse des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement en la matière.

#### **La MRAe recommande :**

- ***d'annexer le rapport de repérage d'amiante réalisé par un expert certifié selon la réglementation et quantifier les déchets amiantés ;***
- ***d'analyser l'articulation du projet avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets en Guadeloupe afin d'appréhender pleinement les enjeux et si nécessaire, compléter l'analyse des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ( voir 2.3 du présent avis);***

<sup>7</sup> Décret du 13 septembre 2001 et arrêté du 26 juin 2013

### 3.3 Déplacements et mobilité

Le projet concerne la création d'un parking de 147 places mais il ne prévoit pas la réalisation de stationnements sécurisés pour les vélos. La MRAe rappelle l'obligation de répondre à 15 % de l'effectif total des besoins pour le personnel et 15 % des besoins pour les visiteurs. Les bornes de recharge pour les véhicules électriques sont également manquantes. La MRAe rappelle également l'obligation d'équiper au moins 8 places dont 1 pour Personne à Mobilité réduite (PMR), et de pré-équiper 29 places dont 1 pour PMR en réservant la puissance de raccordement équivalente au besoin de recharge de 29 véhicules.

La création d'un rond-point pour remplacer l'actuel carrefour entre la RN2 et la RD30 est annoncée (page 85). En effet, celui-ci est indispensable pour limiter les impacts du trafic supplémentaire généré par l'exploitation de la zone sur cet espace, en particulier lors de la sortie de la zone vers Basse Terre. Or la date de réalisation de l'ouvrage n'est pas indiquée ce qui donne un caractère peu opérationnel à cette action.

La MRAe constate que les travaux de construction de ce rond point ne sont pas intégrés dans les impacts des phases chantier de construction du projet de zone d'activité.

Il est indiqué (page 98) qu'en phase travaux les engins de chantier respecteront le Code de la Route et les règles de courtoisies et que leur nombre n'influera que peu sur le TMJA de 8000 veh/j, conduisant à une classification d'effet faible des travaux sur le trafic. Cette analyse n'intègre pas le niveau de finesse nécessaire, qui conduirait à considérer la congestion routière dont la zone est déjà très sujette le matin et à proposer des adaptations de la circulation des engins de chantier en fonction de cette situation.

**La MRAe recommande de :**

- **présenter comment le projet va contribuer à développer les déplacements par des modes doux ou pour les personnes à mobilité réduite (PMR) au sein du quartier des Pères Blancs (cheminement piéton, piste cyclable, stationnement sécurisé des vélos, accessibilité aux PMR) et proposer un plan faisant apparaître ces aménagements.**
- **proposer des scénarios d'aménagement du carrefour entre la RN2 et la RD30 permettant d'accéder à la zone d'activités en phase travaux et en phase d'exploitation ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation ;**
- **compléter l'étude d'impact en intégrant les impacts prévisibles des travaux de construction du carrefour envisagé.**

### 3.4 Émission de gaz à effet de serre et climat

L'étude d'impact donne à titre indicatif des estimations des émissions de gaz à effet de serre (CO2 et Nox) du projet en phase chantier. Il est indiqué que celles-ci sont issues essentiellement des gaz d'échappement des engins de chantier lors des phases de transport de remblai et de matériaux de construction.

La MRAe relève que l'étude d'impact ne fournit pas d'estimation des émissions de GES issues des travaux de démolition. La MRAe souligne la réutilisation des gravats issus de la démolition comme source d'approvisionnement pour les remblais et les matériaux afin de réduire les émissions de GES.

Selon le rapport, en phase d'exploitation le projet n'est pas de nature à générer des émissions spécifiques compte tenu de la nature des activités du parc, essentiellement tertiaires.

En revanche, l'étude d'impact n'aborde pas le sujet de la consommation énergétique des bâtiments qui seront livrés puis aménagés par les locataires. Des mesures pour maîtriser la consommation énergétique des futurs bâtiments et le niveau de performance énergétique à atteindre auraient pu être indiquées. En outre, le projet ne présente pas les potentialités de développement d'énergies renouvelables pouvant être mises en place dans le cadre du projet.

**La MRAe recommande de :**

- établir le bilan carbone du projet en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre liées aux démolitions ;**
- proposer les mesures visant à limiter la consommation énergétique du projet et quantifier les objectifs de performance attendus ;**
- présenter les potentialités de développement d'énergies renouvelables dans le cadre du projet.**