



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE PREFET DE LA MARTINIQUE

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

SUR L'ETUDE D'IMPACT relative

**AU PROJET D'AMENAGEMENT DU PONT DE LA LEZARDE – ECHANGEUR DE CARRERE
POUR LE PASSAGE DU TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP)
COMMUNE DU LAMENTIN**

RÉSUMÉ DE L'AVIS

Le présent avis porte sur l'aménagement d'une phase particulière du programme de travaux d'aménagement visant à la création d'un Transport en Commun en site Propre (TCSP) en Martinique entre les communes de Fort de France et du Lamentin sur une longueur totale de 13,9 km. Ce programme de travaux a fait l'objet d'une précédente enquête publique réalisée au titre d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en mars 2006.

La phase de travaux visée coïncide avec l'aménagement de la seule section comprise entre le pont de la Lézarde et l'échangeur de l'aéroport, établis sur l'autoroute A1, afin de faciliter le passage du TCSP.

Les informations sommaires relatives à l'aménagement du centre de maintenance, du pôle d'échange et de certaines voies de liaison feront l'objet d'une étude ultérieure ainsi que d'une instruction spécifique au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en ce qui concerne le centre de maintenance.

Les emprises foncières requises pour la réalisation du projet présenté sont inscrites en zone Ueb du plan local d'urbanisme communal (PLU) en ce qui concerne le projet de centre de maintenance (emplacement réservé n° a60) relevant des ICPE, en zone 1AUEc en ce qui concerne le pôle d'échange et en zones N (naturelle) et NL (naturelle littorale) en ce qui concerne les élargissements de voies et les emprises de digues.

Le projet présenté présente quelques incompatibilités avec les documents de norme supérieure qui lui sont directement opposables qui pourront se résorber, notamment, au travers de la procédure de révision en cours du plan local d'urbanisme (PLU) du Lamentin.

Au plan formel, le plan de l'étude d'impact associé au projet ainsi que son résumé non technique intègrent la plupart des rubriques requises. Le résumé non technique se révèle peu lisible et ne reflète pas fidèlement le contenu de l'étude d'impact à laquelle il se réfère. Il devra être actualisé et adapté. Les compléments d'information attendus porteront sur la mise en perspective de la phase de travaux présentée dans le contexte général du programme de travaux auquel elle se trouve rattachée, sur l'actualisation et le développement de l'état initial de l'environnement, sur la nature exacte et l'étendue des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ainsi que sur les modalités retenues en matière de suivi environnemental en phase « travaux » comme en phase « exploitation ».

L'étude d'impact proposée devra, elle-même, faire l'objet d'une actualisation des sources bibliographiques et cartographiques proposées et bénéficier d'un complément d'information en ce qui concerne l'état initial de l'environnement, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées et, notamment, préciser les dispositions proposées en matière d'intégration paysagère des divers éléments du projet.

La problématique de « destruction d'espèce » introduite par le demandeur devra être explicitée et justifiée.

La prise en compte des risques naturels devra être développée en ce qui concerne les projets d'aménagement et de construction connexes (centre de maintenance et pôle d'échanges) ou développée à l'occasion de la présentation d'un nouveau dossier compte tenu de l'état d'avancement des études invoqué par le demandeur.

Les dispositions introduites en matière d'intégration paysagère devront être explicitées et les documents évoqués, charte paysagère et programme d'aménagement devront être versés au dossier.

Les impacts du projet en phase chantier sont sous évalués et doivent être complétés, notamment par des informations relatives aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation apportées en matière de circulation et de stationnement d'engins, de stockages et de gestion de matériaux, de collecte et d'élimination des déchets. Ces mesures devront être conformes aux dispositions réglementaires applicables découlant des décrets 2005-635 et 2011-828 relatifs à la gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics. Il est rappelé au pétitionnaire que les chantiers doivent respecter les dispositions de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les éventuels arrêtés municipaux réglementant les horaires, période de fonctionnement des engins et dispositifs d'insonorisation.

Les observations faites en matière de traitement et d'élimination des déchets de chantier sont également applicables au traitement et l'élimination des déchets en phase d'exploitation.

Le présent avis est pris en application des législations communautaires et nationales relatives à l'évaluation environnementale des plans, projets et programmes et doit être joint au dossier d'enquête publique.

I. CONTEXTE

I.1 Contexte réglementaire

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur les dispositions de la directive n° 85/337/CEE du 27 juin 1985 relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, le décret 2009-496 du 30 avril 2009, entré en vigueur le 1er juillet 2009, désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L122-1 et L122-7 du code de l'environnement.

Selon les dispositions de l'article R122-6-I du code de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour le projet présenté est le Préfet de Région. Pour préparer son avis, le Préfet de Région s'appuie sur les services de la Direction de de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de la Martinique. Par arrêté Préfectoral, le directeur de la DEAL a délégué de signature du Préfet de Région pour instruire et signer tout acte relatif à l'exercice de l'autorité environnementale.

I.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis rendu vise à éclairer le public sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. L'avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises par l'autorité environnementale dans le délai imparti, devra être porté à la connaissance du public par l'autorité en charge de le recueillir, dans les conditions fixées par l'article R122-9 du code de l'environnement.

Pour cette raison, le présent avis sera joint au dossier d'enquête publique associé à l'instruction du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, dans les conditions fixées par les articles L122-1-1 et R122-9 du code de l'environnement et, parallèlement, sera rendu public par voie électronique sur son site internet.

Conformément aux dispositions de l'article R122-7-II du code de l'environnement, l'avis rendu sera également publié sur le site internet de l'autorité environnementale de la Martinique à l'adresse suivante: <http://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-par-l-autorite-a370.html>

L'avis rendu par l'autorité environnementale ne préjuge en rien de la décision d'autorisation ou d'approbation prise par l'autorité décisionnaire compétente ce, même si ce dernier peut éclairer utilement cette même autorité afin de l'orienter dans sa décision d'autoriser / d'approuver ou non le projet.

Le présent dossier n'a pas encore fait l'objet d'une évaluation environnementale.

I.3 Contexte et description générale du projet

Le présent avis porte sur l'aménagement d'une phase particulière du programme de travaux d'aménagement visant à la création d'un Transport en Commun en site Propre (TCSP) en Martinique entre les communes de Fort de France et du Lamentin sur une longueur totale de 13,9 km. Ce programme de travaux a fait l'objet d'une précédente enquête publique réalisée au titre d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en mars 2006.

Les objectifs principaux du projet de création d'un TCSP sont, pour mémoire, de constituer l'armature principale des réseaux de transports collectifs entre l'ouest de la conurbation Foyolaise, en direction de Schoelcher-Université, le Nord Caraïbes en direction du Robert et le Sud Caraïbes, en direction de Rivière Salée et Ducos.

Il s'agit d'un projet interurbain destiné, également, à desservir les bassins d'emplois et zones d'activités économiques des communes de Fort de France et du Lamentin.

La phase de travaux visée au présent dossier coïncide avec l'aménagement de la seule section comprise entre le pont de la Lézarde et l'échangeur de l'aéroport, établis sur l'autoroute A1, afin de faciliter le passage du TCSP.

Les travaux correspondants concernent la création d'un ouvrage de franchissement du canal de Gaigneron, la création de voies nouvelles dédiées au passage du TCSP sur emprises préexistantes « élargies », la création de digues (ZI la Lézarde et Aéroport) et, pour partie, la création de deux superstructures coïncidant avec le pôle d'échange de Carrère et le centre de maintenance ainsi qu'une voie de desserte de l'aéroport depuis le site de Carrère. L'ensemble des travaux visés au présent dossier se développe sur près de 3,15 km correspondants au tracé des séquences 2 à 4 de la section 5 du tracé du TCSP (Dossier réglementaire de janvier 2013, page 45, figure 5).

L'étude d'impact jointe au dossier se propose de compléter l'étude sommaire jointe au dossier de DUP présenté en mars 2006 en intégrant, notamment, l'incidence de l'élargissement de l'emprise des voies de l'autoroute A1, de la modification d'emprise et de gabarit d'un ouvrage d'art et la création des digues implantées au droit de la zone d'activité de « Four à Chaud » et de l'aéroport du Lamentin.

L'étude d'impact jointe au dossier ne prévoit pas de traiter les superstructures annoncées dans le dossier de mars 2006 et, déjà, très sommairement décrites et évaluées faute d'études techniques relatives à la création d'un centre de maintenance et d'un pôle d'échange sur le site de Carrère.

II. DESCRIPTION DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

II.1 Enjeux en terme de biodiversité

Le site assiette du projet recouvre quelques enjeux en terme de protection d'espaces naturels et d'espèces faunistiques et floristiques du fait de l'émargement d'une partie du projet sur l'emprise et l'espace de fonctionnalité de la zone humide n° 90 dite « Mangrove de Morne Cabrit » et de la proximité d'un espace boisé classé en « forêt littorale » (mangrove) implanté en rive ouest de l'autoroute A1, section comprise entre l'aéroport et le quartier de « Four à chaux ».

Ce même site, présente des enjeux en terme de continuités écologiques, plus particulièrement au droit de la rivière Lézarde et du canal de Gaigneron.

L'évocation, dans le dossier, de possibles destruction d'espèce requiert une analyse plus fine des enjeux présentés par le site assiette du projet en terme de biodiversité et peut, au besoin, faire l'objet d'un inventaire spécifique permettant d'identifier les espèces faunistiques et floristiques concernées.

L'autorité environnementale rappelle les obligations réglementaires concernant la nécessité de déposer un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées conforme aux dispositions prévues au titre de l'article L411-1 et suivants du code de l'environnement. A ce titre, si une telle demande de dérogation devait être déposée par le pétitionnaire, elle devra comporter les mesures compensatoires envisagées concernant ces espèces et leurs habitats.

II.2 Prévention des risques naturels

Le site assiette du projet est classé en zones jaune, orange et rouge du Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRn) – aléa « inondation » et, pour partie, en zone rouge du PPRn – aléa « submersion marine ». Le PPRn de Martinique a été approuvé en date du 6 février 2004. et modifié par arrêté daté du 19 novembre 2004.

Le règlement des zones du PPRn concernées ne s'oppose pas à la réalisation comme à la modification des infrastructures routières projetées qui, pour partie et à terme, participent de l'amoindrissement de la vulnérabilité du site à l'aléa « inondation » mais peut s'opposer aux défrichements et remblais qui leur sont associées.

Toutefois, une attention particulière devra être accordée à l'aménagement du centre de maintenance et du pôle d'échange de « Carrère » évoqués de manière sommaire en l'état d'avancement des études spécifiques les concernant et situés respectivement en zone orange et rouge – aléa « inondation ».

II.3 Entités paysagères et entrées de ville

Le site assiette du projet constitue une zone naturelle tampon entre des zones résidentielles situées au nord (Quartier « Four à Chaux ») et au sud (Aéroport et ZI du « Lareinty ») et participe également d'une coupure d'urbanisation perceptible depuis la mer.

Une partie non négligeable des espaces naturels traversés par l'infrastructure routière dont l'élargissement est projeté au nord du site est identifiée comme Zone Naturelle d'Intérêt Majeur au titre des enjeux du Schéma d'Aménagement Régional approuvé en date du 23 décembre 1998 et révisé en 2005. Cette même zone est classée NL (naturelle littorale) au PLU communal approuvé en date du 24 janvier 2008 en cours de révision et le projet de PLU « révisé » ne modifie pas ce classement.

Par ailleurs, l'ensemble des terres agricoles situées au nord et à l'est du tracé routier dont l'extension et la modification sont projetés sont classées en zones d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) et font l'objet d'une protection forte au regard des seuls enjeux agricoles. Ces enjeux sont repris au SAR/SMVM de Martinique.

III. ANALYSE DE LA QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT

III.1 Sur le caractère complet de l'étude

L'étude d'impact doit décrire et évaluer les incidences notables que peut avoir le projet sur l'environnement, selon une trame documentaire précisée à l'article R122-3 du code de l'environnement.

Au plan formel, le plan de l'étude intègre la plupart des rubriques requises mais, traite de façon très sommaire des problématiques relatives à l'environnement et, plus particulièrement de celles relatives à la biodiversité et au paysage.

III.2 Sur la qualité et la pertinence de l'évaluation

III.2.1. Analyse de l'état initial de l'environnement

Ce chapitre doit mettre en lumière les principales thématiques environnementales identifiées sur le terrain. Il paraît adapté aux éléments de contexte précités, notamment en ce qui concerne la prise en compte des risques naturels mais aurait mérité quelques approfondissements, notamment sur les volets faune, flore et paysage.

Il appartient au seul pétitionnaire de compléter les données ayant pu être recueillies par ailleurs en procédant, notamment et en tant que de besoin, aux inventaires relatifs aux espèces végétales et animales.

L'assiette du projet étant, pour partie, implantée sur une zone naturelle et littorale, l'autorité environnementale aurait apprécié que le dossier précise l'état de celle-ci ainsi que la fonctionnalité de l'ensemble des zones naturelles impactées par le projet dans le cadre de la création ou de l'aménagement d'infrastructures (routes et digues)

III.2.2. Articulation avec les plans et programmes

Le projet présenté est partiellement compatible avec les enjeux du SAR / SMVM et ceux du PLU communal approuvé en date du 24 janvier 2008 certaines parties du projet étant implantées en zone agricole (A) classée en Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) voire, en zones naturelles (N ou NL).

Le projet de PLU « révisé » de la commune du Lamentin, arrêté en date du 28 février 2013, attribue au projet présenté des emplacements réservés (ER) spécifiques pour l'aménagement de la voirie et la construction du centre de maintenance (ER n° a60) et prévoit l'ouverture à l'urbanisation d'une zone 1AUEc, prélevée sur un espace agricole, destinée à accueillir le pôle d'échange de « Carrère » du TCSP. Ce document n'est, toutefois, pas encore rendu exécutoire et opposable au tiers.

Le projet présente, également, quelques incompatibilités avec les dispositions du Plan de Prévention des Risques Naturels approuvé le 6 février 2004 et modifié par arrêté du 19 novembre 2004 – aléas « inondation » et submersion marine.

L'assiette du projet présenté est située en zones orange et rouge qui n'interdisent pas l'aménagement de voirie mais, qui peuvent s'opposer au défrichage, aux remblaiements ainsi qu'aux aménagements et constructions annexes à l'instar du centre de maintenance et du pôle d'échange.

Le porteur de projet adaptera, en conséquence, les informations correspondantes de l'étude d'impact et du résumé non technique et s'attachera à ce que les travaux programmés ainsi que les aménagements provisoires ne soient pas de nature à aggraver le caractère inondable de la zone et ne soient pas, également, de nature à entraver le libre écoulement des eaux de ruissellement.

La conformité aux dispositions du SDAGE révisé en 2010 reste à démontrer compte tenu des atteintes prévisibles portées aux milieux naturels constitués par la mangrove et les zones humides identifiés par ce même document. Les atteintes prévisibles sont l'assèchement des milieux, les ruptures de continuités hydrauliques et écologiques ainsi que les pression anthropiques susceptible d'entraîner la disparition de certains de ces milieux naturels.

III.2.3. Justification du projet retenu

Le projet proposé semble comporter quelques variantes en terme de solutions techniques et non véritablement de « tracé ».

Le dossier présenté fait état d'un programme d'aménagement paysager ainsi que d'une charte paysagère (Pages 12 et 33 du résumé non technique) non versés au dossier et non explicités par ailleurs.

L'autorité environnementale apprécierait que ces éléments soient également portés au dossier et qu'une démarche visant à prendre en compte l'insertion du projet dans le paysage soit développée en préservant, notamment, les points de vue caractéristiques identifiés dans l'atlas du paysage Martiniquais disponible à l'adresse suivante : <http://www.atlas-paysages.pnr-martinique.com>

III.3 Les impacts environnementaux et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les risques naturels, le sol et l'eau

L'autorité environnementale relève les efforts du pétitionnaire relatifs à l'amélioration globale de l'écoulement des eaux de ruissellement en direction de la baie de Fort de France.

Les impacts sur le sol et l'eau sont analysés dans le cadre de l'analyse du dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'Eau présenté à l'enquête publique. Ils ont fait l'objet d'observations spécifiques dans le cadre de la notification de la recevabilité du dossier établie en date du 25 mars 2013 au pétitionnaire.

A ce titre, un complément d'information a été requis concernant la faisabilité des digues projetées ainsi que sur leur incidence effective sur la zone de mangrove classée en « Forêt Domaniale Littorale » (FDL) / « Espace Boisé Classé » (EBC) impactée, les mesures compensatoires proposées ainsi que sur l'incidence des aménagements et travaux provisoires proposés au regard de l'aléa inondation.

Impact du projet en phase « travaux »

Les impacts du projet en phase de réalisation sont abordés et plutôt bien appréciés quant à la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux. Toutefois, le pétitionnaire sous estime certains d'entre eux comme cela semble être le cas pour les impacts sur la faune, la flore et les populations riveraines. Par ailleurs, la problématique de gestion des déblais remblais et des déchets de chantier est très sommairement traitée.

Concernant les impacts sur le sol et le sous-sol, le dossier du pétitionnaire doit être en cohérence avec les objectifs proposés et les contraintes imposées par la création des plateformes préalables à la construction des corps de chaussée, ouvrages d'art et corps de bâtiments associés au centre de maintenance et au pôle d'échange de « Carrère ».

A ce titre, les terrassements correspondants font l'objet d'une évaluation en « masse » permettant de caractériser les volumes de déblais et de remblais mais, les conditions de réemploi sur site de ces derniers comme les conditions d'évacuation en décharge contrôlée ou non selon leur degré de pollution reste à développer.

A cet effet et concernant également le traitement des déchets de chantier, le pétitionnaire prendra en compte les dispositions prévues au titre du décret 2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets et du décret 2011-828 du 11 juillet 2011 portant diverses dispositions relatives à la prévention et à la gestion des déchets. Il s'assurera, également, de la prise en compte de ces dispositions par les entreprises chargées de l'exécution des travaux en son nom.

De même, le pétitionnaire est invité à préciser, les mesures d'évitement et de réduction relatives, notamment, aux modalités d'organisation du chantier, d'aménagement des aires de manœuvre et de stockage, à l'interaction des entreprises diverses sur le site (co-activité), aux besoins en terme de locaux de chantier et d'équipements sanitaires respectueux des dispositions du SDAGE ainsi que du caractère naturel de la zone.

Par ailleurs, des dispositions spécifiques non évoquées doivent aussi être adoptées en terme, de circulation et de stockage de véhicules, d'implantation et de couverture des grues et engins de levages, de stockage et d'élimination des déchets de chantier, de stockage et de gestion des stocks de matériaux. De la même manière des dispositions spécifiques relatives à la gestion, à la consommation et au traitement de l'eau en phase de chantier, restent à préciser.

L'autorité environnementale apprécie que le pétitionnaire intègre l'ensemble des atteintes environnementales du projet en phase travaux et pour lesquelles, il semble apporter quelques éléments de réponse en terme de mesures d'évitement et de réduction qu'il conviendra de préciser.

L'autorité environnementale regrette l'absence d'informations relatives au balisage des unités écologiques et au suivi environnemental des travaux d'aménagement annoncés dans l'étude d'impact. Les modalités et protocoles correspondants devront être précisés dans l'étude d'impact.

Il est rappelé au pétitionnaire que les chantiers doivent respecter les dispositions de l'article R1334-36 du code de la santé publique ainsi que les éventuels arrêtés municipaux fixant les dispositions concernant les horaires et les périodes de fonctionnement des engins et des dispositifs d'insonorisation.

Impact du projet en phase « exploitation »

Les impacts du projet en phase d'exploitation sont abordés et plutôt bien appréciés. Un cahier précisant les modalités de suivi et d'entretien est joint au dossier. Toutefois, les observations faites au titre de la phase travaux en matière de traitement et d'élimination des déchets sont également applicables ici.

Le patrimoine naturel

L'ensemble du projet présenté mobilise 3,8 ha de zones naturelles et de mangrove pour le seul élargissement de l'ouvrage de Gaigneron (2,2 ha) et l'aménagement des digues projetées (1,6 ha).

A ce titre, la mesure compensatoire, prise en application du SDAGE, visant à créer 4000 m² de mangrove sur le secteur de Port Cohé, lui-même promis à un réaménagement porté par la CACEM paraît manifestement sous-évaluée et devra être précisée quant à ses modalités de mise en œuvre et de suivi.

Les « reprises spontanées » de végétation évoquées par ailleurs sont à éviter compte tenu de leur risque de colonisation par des espèces invasives, opportunistes et compétitives de nature à fragiliser les espèces faunistiques et floristiques déjà présentes sur site.

Il conviendra de privilégier une re-végétalisation constituée d'essences locales adaptées et dans le cas du maintien de certaines des zones concernées en « reprises spontanées », de mettre en œuvre une surveillance écologique destinée à prévenir toute implantation d'espèces invasives. Le cas échéant, des mesures compensatoires devront être précisées.

Dans tous les cas, les efforts consentis en matière de végétalisation du projet et d'intégration paysagère, notamment, par l'exploitation d'écrans végétaux devront être pérennisés. Les modalités pratiques de gestion et d'entretien de ces éléments devront être précisés et évalués.

Le patrimoine historique et les paysages

Le site concerné par le projet d'aménagement proposé ne comporte pas d'enjeu patrimonial particulièrement fort et présente un paysage dégradé et fortement anthropisé.

Constituant une coupure d'urbanisation au sens de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme ouvrant sur une plaine agricole classée, en grande partie, en zone AOC, d'une part et sur une zone naturelle littorale de mangrove, d'autre part, toutes deux susceptibles de participer d'un patrimoine culturel commun, ce site peut bénéficier d'un traitement paysager d'ensemble permettant de valoriser les espaces concernés ainsi que les points de vue définis dans la carte d'enjeux de l'atlas des paysages évoqué ci-avant.

Les risques technologiques

Le site d'implantation du projet présenté recense 6 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont une casse automobile (réf. BASIAS ; MAR97200708) et 4 stations d'essence (réf. BASIAS MAR97200272, MAR97200281, MAR97200280 et MAR97200277) et se trouve traversé, pour partie, par un pipeline susceptible de remettre en cause l'implantation de certains des ouvrages projetés (digues).

L'étude d'impact versée au dossier devra aider le maître d'ouvrage à prendre toutes les précautions requises afin de prendre en compte ces installations et leurs contraintes tout en se garantissant de toute atteinte au réseau d'adduction associé au pipeline précédemment évoqué.

Les déplacements, l'ambiance sonore et la qualité de l'air

Le projet présenté a, manifestement une influence sur le trafic routier préexistant ainsi que sur les émissions de Gaz à effets de Serre (GES) non évalués dans l'étude présentée. Cette incidence devra être quantifiée dans le dossier et méritera d'être développée au titre des impacts en phase « travaux » comme en phase « d'exploitation ».

Une analyse similaire peut être conduite avec les nuisances sonores.

En conséquence, l'autorité environnementale demande au pétitionnaire d'intégrer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation correspondantes.

IV. RESUME NON TECHNIQUE

Le résumé non technique a pour objectif de donner au lecteur non spécialiste une vision synthétique de l'ensemble des thèmes et sujets traités dans l'étude d'impact. Ce document doit pouvoir être appréhendé du public néophyte indépendamment des autres pièces du dossier auquel il se réfère. A ce titre et pour une meilleure compréhension du dossier, les renvois opérés en page 35 et 36 mériteront d'être remplacés par des mentions synthétiques et explicites rappelant les idées et argumentaires principaux développés au titre des incidences du projet sur la santé, la sécurité et la salubrité publique.

D'une manière générale, le résumé non technique s'avère quelques fois moins explicite que l'étude d'impact à laquelle il se réfère et gagnerait à être illustré de plans, schémas et coupes complémentaires. A ce titre, le résumé non technique sera complété et mis en cohérence avec l'étude d'impact dont il procède.

Les compléments d'information attendus porteront sur la mise en perspective de la phase de travaux présentée dans le contexte général du programme de travaux auquel elle se trouve rattachée, sur l'actualisation et le développement de l'état initial de l'environnement, sur la nature exacte et l'étendue des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ainsi que sur les modalités retenues en matière de suivi environnemental en phase « travaux » comme en phase « exploitation ».

En conclusion, l'autorité environnementale :


Considère que les enjeux environnementaux sont bien identifiés mais, sous évalués en ne prenant pas suffisamment en considération ceux relevant de la biodiversité et du paysage.

Considère que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts pressentis du projet sur son environnement immédiat sont, en grande partie, imprécises et méritent d'être affinées et développées notamment en phases « travaux » et « exploitation ».

Considère que le résumé non technique présenté manque de lisibilité et ne reflète pas fidèlement l'étude d'impact à laquelle il se rattache.

Estime que l'étude d'impact présentée est globalement de qualité mais pourra utilement être complétée par les éléments suivants :

- **Une analyse de la faune et de la flore ambiante permettant d'identifier les espèces promises à la destruction,**
- **Copie des demandes de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégée conforme aux dispositions de l'article L411-1 du code de l'environnement,**
- **Une analyse paysagère développée depuis l'approche en mer et le long de l'autoroute A1,**
- **Un complément d'information relatif aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation en matière de plantations, de reconstitutions de mangroves, de gestion de chantier, de circulation et de stationnement d'engins, de stockages et de gestion de matériaux, de collecte et d'élimination des déchets,**
- **Un complément d'information relatif au balisage des unités écologiques et au suivi environnemental évoqué dans l'étude d'impact,**

Le Directeur Adjoint de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Jean-Louis VERNIER

31 MAI 2013