

Département de Guadeloupe



Commune de Port-Louis

Enquête publique réalisée du 1er juin 2023 au 30 juin 2023

**Demande d'autorisation environnementale relative
aux travaux de dragage et de déroctage du port
départemental de Port-Louis, présentée par le
Conseil Départemental de la Guadeloupe**

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE



**Commissaire-Enquêteur : Ruddyse GIRARD
14/08/2023**

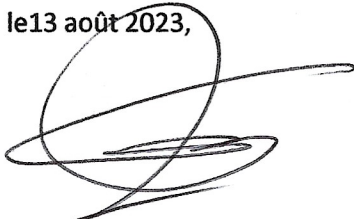
Préambule

Je soussignée **Ruddyse GIRARD**, consultante en aménagement et développement local,

- Diplômée de l'Université de Paris I-PANTHÉON- SORBONNE en mastère d'Économie de l'Aménagement et du Développement local,
- Inscrite sur la liste départementale d'aptitude aux fonctions de Commissaire-enquêteur établie au titre de l'année 2023
- Désignée par décision n° E23000008/97 en date du 23 mars 2023 du président du Tribunal Administratif (T.A) de la Guadeloupe, en qualité de commissaire-enquêteur par, pour conduire l'enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale concernant les travaux de dragage et de déroctage du port départemental de Port-Louis, présentée par Conseil Départemental de la Guadeloupe.
- Cette désignation est conforme aux articles L 181-1 et suivants du code de l'environnement.
- Après avoir pris connaissance et étudié le dossier d'enquête publique,
- Après avoir visité et photographié le site du projet en visite guidée avec M. David DELVER, le représentant du maître d'ouvrage, et le représentant du bureau d'études CREOCEAN,
- Après avoir vérifié le porté à connaissance de l'avis d'enquête publique, notamment l'affichage sur site et en mairie, le communiqué mairie et les insertions médias,
- Après m'être entretenue sur le projet avec MM. DAVILA, THOMET, CHOTARD
- Après avoir pris en considération les observations et suggestions du public émises lors de la réunion publique organisée, présidée et animée par moi le vendredi 16 juin 2023 en salle de délibération de la mairie de Port-Louis,
- Après avoir lu avec attention les observations consignées sur le registre d'enquête publique ou bien reçues par mail,
- Après avoir visité le samedi 26 juin 2023, le port et ses alentours en bateau, guidée par M. Rony BARFLEUR, marin-pêcheur et guide écotouristique de Port-Louis,
- Après avoir analysé le mémoire-réponses du maître d'ouvrage inclus dans le procès-verbal de synthèse des observations que j'ai choisi de présenter de manière thématique,
- Après avoir pris connaissance des avis des différentes Personnes Publiques Associées et celle de l'autorité environnementale sur le projet et ses incidences environnementales,
- Après avoir vérifié la cohérence du projet avec les différentes réglementations et politiques publiques en vigueur,
- Après m'être documentée sur les différents points relevés ou suggérées par le public,

J'atteste n'avoir aucun intérêt dans le projet, et avoir rédigé le présent rapport d'enquête publique avec ses annexes, ainsi que mes conclusions, dont j'affirme le contenu sincère et véritable.

Le Moule, le 13 août 2023,



Ruddyse GIRARD, le commissaire-enquêteur.

Sommaire

Préambule	1
I- Présentation du projet.....	5
1.1. Le maître d’ouvrage : Le Conseil Départemental de la Guadeloupe	5
1.1.1. Schéma Départemental des Ports de la Guadeloupe 2022-2028.....	5
1.1.2. Le bureau d’études CREOCEAN	5
1.2. Le contexte territorial.....	6
1.2.1. La commune de Port-Louis : d’une identité sucrière à une identité balnéaire	6
a) Historique du développement territorial.....	6
b) Le contexte démographique et socio-économique.....	6
• Une forte attractivité pour le Nord Grande-Terre.....	6
• De bonnes perspectives touristiques malgré un essoufflement de la reprise économique amorcée en 2022.....	7
• La croissance bleue, un véritable défi pour la Guadeloupe	7
1.2.2. Le contexte portuaire.....	8
a) Historique de développement du port de pêche de Port-Louis.....	8
b) La pêche, un secteur à potentiel, mais souffrant d’un manque d’attractivité.....	9
c) Les difficultés rencontrées par les usagers du port	10
• La pollutions des eaux du bassin portuaire	10
• Le phénomène d’eutrophisation du bassin portuaire	10
• L’impact de la houle du nord.....	10
• La valorisation des sédiments à terre	11
• La gestion du port	11
1.3. Les nuisances environnementales estimées	11
• Les nuisances pour les riverains et les usagers du port	12
• L’impact possible sur les mammifères marins et les tortues marines.....	12
• La pollution de l’environnement marin	13
1.4. Les impacts attendus : faire de la mer, l’or bleu de l’archipel Guadeloupe	15
• Un port multifonctions.....	15
• Un développement touristique autour du modèle et label européen Odyssea « Destinations Bleues d’Excellence »	15
• Une liaison maritime des passagers via le bus des mers	16
• La création d’une mini-transat des Class40 au départ de Port-Louis	18
II- Le cadre réglementaire du projet	20
• Règlement (UE) n°1357/2014 relative aux déchets du 18 décembre 2014	21

• Loi sur l'eau	21
• Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages	21
• Réglementation AISM relative au balisage en mer.....	22
• Ordonnance du 3 août 2016 sur l'évaluation environnementale	22
• Stratégie Nationale Portuaire (SNP)	22
• Stratégie Nationale 2030 pour les Aires Protégées	22
• Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes .	23
• Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins	23
• Arrêté ministériel du 14 juin 2000 portant obligation pour un maître d'ouvrage d'effectuer des analyses avant la réalisation d'opérations de gestion des sédiments	23
• Circulaire du 4 juillet 2008 relative à la procédure concernant la gestion des sédiments lors de travaux ou d'opérations impliquant des dragages ou curages maritimes et fluviaux.	23
• Circulaire n°2000-62 du 14 juin 2000 relative aux conditions d'utilisation du référentiel de qualité des sédiments marins ou estuariens présents en milieu naturel ou portuaire défini par l'arrêté ministériel.....	23
• Code de l'environnement.....	23
• Code des ports maritimes	23
• Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Guadeloupe) 2022-2027	23
• Schéma d'Aménagement Régional de la Guadeloupe (SAR Guadeloupe).....	24
• Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer de la Guadeloupe (SMVM)	24
• Le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)	24
• Le Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)	24
• Le sanctuaire Agoa.....	24
III- L'enquête publique	26
3.1. Objet de l'enquête	26
3.1.1. La nature et la justification des travaux.....	26
a) Le dragage	26
b) Le déroctage du chenal d'entrée au port.....	29
c) Avantages des engins utilisés pour la réalisation des travaux	29
d) Le clapage en mer.....	30
3.1.2. La réunion préalable à l'ouverture de l'enquête publique	33

3.2.	Cadre législatif de l'enquête publique	34
3.3.	Composition du dossier d'enquête	34
3.4.	Analyse du dossier soumis à l'enquête	35
3.4.1.	Synthèse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA) au projet	36
3.4.2.	Avis délibéré de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale)	40
3.4.3.	Compléments d'informations apportés par le pétitionnaire.....	40
3.4.4.	Analyse des mesures et modalités de suivi proposées.....	41
	• Mesures ER (Avant et pendant les travaux)	41
	• 1 Mesure de Compensation (Post-Travaux)	42
	• 5 Modalités de Suivi par la MOA	42
IV-	Déroulement de l'enquête publique	42
4.1.	Modalité de l'enquête.....	42
4.2.	L'Information du public.....	43
	❖ Les annonces légales.....	43
	❖ Le communiqué mairie	43
	❖ L'affichage	43
	❖ Les permanences	43
	❖ Une réunion publique	43
4.3.	Bilan de ma visite guidée du périmètre du projet et du Grand-cul-de-sac-marin.....	44
4.4.	Analyse des observations.....	46
4.4.1.	Analyse comptable	47
4.4.2.	Analyse thématique	47
V.	Clôture de l'enquête.....	47
VI.	Procès-verbal de synthèse des observations.....	47

I- Présentation du projet

1.1. Le maître d'ouvrage : Le Conseil Départemental de la Guadeloupe

1.1.1. Schéma Départemental des Ports de la Guadeloupe 2022-2028

Les installations portuaires de la Guadeloupe regroupent 13 ports polyvalents, 10 ports de pêche, 22 appontements ainsi que 3 marinas. Si les ports départementaux jouent un rôle essentiel dans le cadre de l'aménagement du territoire, et plus particulièrement dans le désenclavement des îles de l'archipel Guadeloupe en contribuant au maintien des activités liées à la mer (pêche, transports passagers, transport de marchandises, plaisance), fort est de constater que tous sont en difficulté.



Pour élaborer le schéma départemental portuaire 2022-2028 de la Guadeloupe, le Conseil Départemental a réalisé un diagnostic des 21 ports départementaux, en prenant en compte les avis de l'ensemble des usagers des équipements portuaires, pour déterminer les orientations générales et stratégiques pour l'archipel Guadeloupe, ainsi que les priorités et vocations de chaque port départemental. Le dragage et le déroctage du port de Port-Louis fait partie de ces priorités.

L'arrêt des clapages en mer programmé pour 2025 créera des complications supplémentaires dans leur fonctionnement. Or, la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports (hors Grand Port Maritime de la Guadeloupe) relèvent des collectivités territoriales.

1.1.2. Le bureau d'études CREOCEAN

Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été élaboré par le Conseil Départemental de la Guadeloupe, assisté du bureau d'études CREOCEAN, assistant au maître d'ouvrage.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

CREOCEAN est un bureau d'études spécialisé dans l'environnement marin, l'aménagement du littoral et l'océanographie. Leurs expertises s'inscrivent dans les grandes orientations de la transition écologique et du développement durable.

1.2. Le contexte territorial

1.2.1. La commune de Port-Louis : d'une identité sucrière à une identité balnéaire

a) Historique du développement territorial

La commune de Port-Louis – où se trouve le siège de la CANGT – est une ville du nord-ouest de la Grande-Terre qui s'étend sur un territoire de 43,24 km² et compte 5 501 habitants selon le dernier recensement de 2023.

D'abord désignée comme Pointe d'Antigues avant de porter le nom de Louis XIV, la ville a été rebaptisée « Port Libre » sous la Révolution française, avant de retrouver son nom actuel au XIX^e siècle.

Port-Louis a développé depuis le XIX^e siècle la culture de la canne à sucre et la pêche, et demeure aujourd'hui un village de pêcheurs et d'agriculteurs préservé du tourisme de masse, qui a gardé son style traditionnel. Caractérisée par sa nature sauvage, des plages à la Mangrove, et son ambiance calme, son activité se tourne maintenant vers le tourisme avec la création d'un pôle nautique près de la plage du souffleur et d'un pôle d'activité touristique sur la zone d'aménagement concerté (ZAC) Rodrigue.

Sa situation face à la mer des Antilles présente des atouts pour le développement d'un tourisme balnéaire et une ouverture sur la caraïbe, notamment l'île d'Antigua, considérée comme une des perles de la Caraïbe avec ses 365 plages de sables fins, son patrimoine classé à l'UNESCO et la possibilité de faire du shopping détaxé.

Port-Louis constitue l'une des 5 communes ¹ de la Communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre. La CANGT, qui existe depuis 2014, est labellisée capitale française de la biodiversité. Hormis Morne-à-l'Eau, tous les centres-bourgs des communes sont situés sur le littoral. Les deux façades littorales, vers la Caraïbe et vers l'Atlantique, avec un linéaire côtier de 72 km présentent une forte vocation touristique au Nord Grande-Terre.



b) Le contexte démographique et socio-économique

Une forte attractivité pour le Nord Grande-Terre

L'attractivité du territoire de la CANGT a engendré une croissance démographique forte entre 2008 et 2013 : + 0,6 % par an (soit 1 700 habitants en 5 ans), portée principale par les trois communes du Moule, Anse-Bertrand et Port-Louis. En 2023 cette attractivité territoriale demeure, malgré une baisse démographique dans la commune de Port-Louis.

¹ Du nord au sud : Anse-Bertrand, Port Louis, Petit Canal, Le Moule et Morne-à-l'Eau

De bonnes perspectives touristiques malgré un essoufflement de la reprise économique amorcée en 2022

Selon IEDOM² Guadeloupe, après deux années bridées par la crise sanitaire de la Covid-19, 2022 marque un redressement significatif de l'activité économique en Guadeloupe (...) figure aujourd'hui en tête de peloton. Au premier trimestre 2023, la reprise économique amorcée en 2022 montre quelques signes d'essoufflement en raison de l'inflation. (...) À l'échelle sectorielle, tous les secteurs, à l'exception du tourisme, montrent des signes de ralentissement. (...) Le 1er trimestre 2023 laisse entrevoir de bonnes perspectives touristiques. En effet, l'activité touristique continue de se redresser. (...) Globalement, les professionnels du secteur s'attendent à retrouver des niveaux d'avant crise sanitaire, dès cette année. Toutefois, ils n'écarteront pas un impact négatif de la hausse éventuelle des prix des billets d'avion, sur la fréquentation de l'île.

Cependant, en raison de leur situation géographique et des conditions météorologiques favorables, les îles de Guadeloupe sont appréciées pour la pratique de la plaisance et de la grande plaisance ou yachting. Cette dernière concerne les navires mesurant plus de 25 mètres. Or l'archipel des îles de Guadeloupe ne compte actuellement que trois marinas :

- Le port de plaisance de Bas-du-Fort, qui dispose de 1 150 places
- La marina de Rivière Sens, avec une capacité d'accueil de 340 bateaux
- La marina de Saint-François, qui propose 220 anneaux.

La Région Guadeloupe est chef de file du développement touristique du territoire et mène une stratégie d'accompagnement des projets d'investissement.

En matière de développement du secteur touristique, le Conseil départemental de la Guadeloupe accompagne les acteurs associatifs porteurs de projets, visant notamment la découverte des sites patrimoniaux ou la diversification de l'offre touristique. Son partenariat avec le Comité des îles de Guadeloupe (CTIG) se poursuit afin d'assurer la promotion en Guadeloupe, tant au niveau national que dans les îles voisines. Le partenariat conclu avec le Parc National et l'Office National des Forêts vise pour sa part à promouvoir un développement intégré et un tourisme durable.

Malgré la hausse significative du prix des billets d'avion, la destination Guadeloupe reste plébiscitée par les Français de l'Hexagone et l'escale connaît un franc succès depuis la reprise des croisières en 2022. De surcroît, les retombées de la Route du Rhum en novembre 2022 devraient se prolonger durant les 2 saisons à venir, a minima. Tirée par une activité touristique qui devrait retrouver voire dépasser ses niveaux d'avant crise-Covid, l'année 2023 s'annonce prometteuse.

Face à la concurrence touristique des îles voisines et afin de « rester dans la course », les infrastructures du port et de l'aéroport devront engager d'importants investissements pour développer le trafic de passagers aériens et maritimes et permettre leur accueil dans les meilleures conditions.

La croissance bleue, un véritable défi pour la Guadeloupe

Le premier acte pour la construction d'un projet commun en lien avec la mer et le littoral, a été posé, le vendredi 31 mars 2023, à la Résidence départementale au Gosier.

² Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer

Selon Guy LOSBAR, président du Département, « *Notre plan de mandature 2021-2028 est axé sur le renforcement de l'attractivité, la protection de notre environnement et de notre biodiversité, la promotion du développement durable et de la croissance verte et bleue. Devenir une ville bleue d'avenir, c'est accepter le pari de faire mieux ensemble pour les générations futures.* » (Source : <https://www.karibinfo.com/news/la-croissance-bleue-un-defi-pour-la-guadeloupe/>)

Modèle économique décisif et central pour la Guadeloupe, l'économie bleue est un modèle économique visant à soutenir la croissance durable dans les secteurs maritimes tout en assurant la préservation de la biodiversité et la protection de l'environnement. Elle est reliée directement ou indirectement à d'autres secteurs d'activité tels que le transport par voies fluviales, la logistique portuaire, le commerce de pêche, le tourisme, le nautisme. À travers ses caractéristiques et son évolution, l'économie bleue est donc un enjeu stratégique pour la Guadeloupe, qui présente une situation géographique et topographique idéale. En effet, le fort potentiel de l'archipel Guadeloupe en matière d'activités maritimes reste à ce jour, encore peu exploité. L'essor de l'économie maritime de la Guadeloupe passe avant tout par le développement des activités de la mer, l'amélioration des offres de formation et l'investissement structurant, pour qu'ils s'articulent comme des leviers à une croissance soutenable, et durable (Source : <https://www.nautikvisionbleue.com/economie-bleue/>).

1.2.2. Le contexte portuaire

a) Historique de développement du port de pêche de Port-Louis



En périphérie du centre-urbain de la commune de Port-Louis, le site portuaire se situe au sud de la plage du Souffleur, au nord de la barrière récifale, soit dans un axe Nord-Sud, et se prolonge vers une vaste zone de mangrove, à l'extrémité nord-est du Grand-cul-de-sac-marin.

Auparavant, les saintoises s'entassaient dans l'ancien port de Port - Louis qui s'avérait trop petit au regard du nombre de saintoises qui y stationnaient. Les places étaient recherchées, le ponton encombré de nombreux filets, et la "passe" qui caractérise l'entrée du port, était tout aussi minuscule et très peu profonde. Impossible de croiser un autre bateau et au moindre écart de trajectoire l'hélice touchait le fond.

(Source : https://www.edenplongee.fr/guadeloupe/L-ancien-port-de-Peche-de-Port-Louis-en-Guadeloupe_a14.html)

La construction du port de pêche de Port-Louis a été réalisée dans des conditions difficiles de 2000 à 2006. En effet, l'hétérogénéité des matériaux identifiés au sein du port avaient entraîné des difficultés lors de l'extraction de ceux-ci, nécessitant l'utilisation d'une Pelle Hitachi 400-300CV, d'un BRH (Brise Roche Hydraulique), ainsi que des tirs de mine, à l'intérieur de l'extension du bassin portuaire. Ces travaux avaient été réalisés par l'entreprise GADDARKAN qui avait été confrontée à de nombreuses difficultés rencontrées : seuls les passages calcaires les plus altérés ont pu être déroctés à l'aide d'une pelle. Des tirs de mines ont été réalisés mais se sont révélés peu efficace compte-tenu de

l'hétérogénéité du matériau. L'essentiel du déroctage ont donc été réalisés avec l'utilisation d'un BRH (Source : synthèse des investigations géotechniques du bureau d'études ANTEA, missionné par le Département de la Guadeloupe en 2009 – conditions de réalisation du port de Port-Louis, article IV, paragraphe 2.)

Le port actuel est constitué d'un plan d'eau d'environ 6 000 m², protégé en partie des houles par une digue en enrochement d'environ 170 ml et d'une dizaine de mètres de large. Les aménagements portuaires comprennent un quai en partie intérieure, une cale de halage, un local pour les pêcheurs et le marché aux poissons ainsi qu'un poste à carburant. Actuellement, pas moins de 80 saintoises fréquentent l'enceinte du port de pêche.

Les échouages de sargasses (phénomène, connu depuis 2011) touchent le littoral de la Guadeloupe, entraînant de fortes gênes pour les professionnels du tourisme et les usagers. Malgré un regain en intensité ces dernières années, selon la carte des sargasses établie par hotelguadeloupe.org, Port-Louis semble jusque-là épargnée, ce qui représente un atout touristique. En effet, selon Météo-France, l'échouage des sargasses sur les plages de Guadeloupe dépend principalement des courants, et de l'exposition des plages. Ainsi, le phénomène est plus fréquent sur les plages du côté de l'océan Atlantique.

b) La pêche, un secteur à potentiel, mais souffrant d'un manque d'attractivité

Selon IEDOM, En 2019, les activités de la pêche et de l'aquaculture ont contribué pour 17,2 % de la valeur ajoutée du secteur primaire. En dépit de ressources halieutiques significatives et d'un fort ancrage culturel, la pêche professionnelle peine toutefois à se développer en Guadeloupe. La flotte est vieillissante et le secteur manque d'attractivité.

Par ailleurs, les zones de pêches sont altérées par des facteurs environnementaux, tandis que la filière peine à valoriser sa production alors qu'elle subit les aléas des prix des carburants. (...)

Un des facteurs du manque d'attractivité de la pêche en Guadeloupe est la pénibilité des métiers, exacerbée par l'état des infrastructures (conditions de manutention sur les navires et dans les ports, manque d'équipements collectifs tels que les chambres froides ou les machines à glace, conditions d'avitaillement, etc.).

Pour y répondre, un plan régional d'organisation et d'équipement des ports de pêche (PROEPP) a été adopté en avril 2021 avec un investissement prévu de 5,1 millions d'euros destiné à 11 ports départementaux et communaux. Il vise également à améliorer la compétitivité et la performance de la filière.

Par ailleurs, les actions portées par le Comité Régional des Pêches Maritimes et des Élevages Marins des Îles de Guadeloupe concourent à une structuration effective de la filière à l'horizon 2025. Elles accompagnent notamment les professionnels face aux nouveaux défis techniques et technologiques de la profession.

Les activités dans le port de pêche de Port-Louis sont quasi-exclusivement traditionnelles, avec notamment

- **La pêche professionnelle** : Le secteur du Grand-cul-de-sac-marin favorise la pêche côtière professionnelle à partir des ports de pêche de Port-Louis et d'Anse-Bertrand, ainsi que la pêche

en eau profonde. Port-Louis compte une trentaine de marins-pêcheurs enrôlés sur 8 saintoises et 4 bateaux pour la pêche en haute mer (dont 1 en capacité de dormir en mer (*Source : Maire de Port-Louis*);

- **Les activités de plaisance** : Le port de pêche de Port-Louis accueille 10 plaisanciers sédentaires. La plage du Souffleur est un lieu privilégié pour la plaisance au large (30 plaisanciers), la voile légère et les activités nautiques à moteur (*Source : Maire de Port-Louis*). Certains voiliers mesurent jusqu'à 2,50m de long, compte-tenu des de tirants d'eau observés.
- **Les activités de tourisme et de loisirs nautiques** peu développées : Pour l'heure, le port de pêche est également le point de départ pour la plongée et les randonnées palmées (le snorkeling), la pratique du jetski, le kayak en mer, le paddle.)

c) *Les difficultés rencontrées par les usagers du port*

Lors de la réunion publique, il est ressorti quelques éléments importants liés à la vie systémique du port de Port-Louis et nécessitant une attention particulière :

La pollutions des eaux du bassin portuaire

Les pollutions portuaires viennent

- Des navires
- Des installations portuaires,
- Des activités du port
- Des contaminations en amont

Le phénomène d'eutrophisation du bassin portuaire

Selon les analyses réalisées par le bureau d'études CREOCEAN entre mai et août 2018, le bassin portuaire subit un phénomène d'eutrophisation qui altère la qualité de l'eau. Il s'agit d'une forme singulière mais naturelle de pollution de l'eau qui se produit lorsque le milieu reçoit trop de matières nutritives assimilables par les algues et que celles-ci prolifèrent. Ce qui donne une couleur brunâtre à l'eau car lorsque les végétaux pourrissent, ils produisent de la matière organique et participent à l'envasement du bassin en augmentant la turbidité de l'eau.

Les usagers du port ont émis les suggestions suivantes :

- ✓ Prévoir des équipements de récupération des eaux usées
- ✓ Former les usagers au traitement antifouling³ afin de protéger leurs bateaux de l'envasement
- ✓ Gérer les eaux usées dans le port, notamment les eaux grises et les eaux noires déversées par les bateaux habitables.
- ✓ Évacuer les eaux usées
- ✓ Repenser l'espace de nettoyage des poissons dont les odeurs nuisent à la vie des utilisateurs

L'impact de la houle du nord

Une longue houle de nord s'installe périodiquement sur la façade Atlantique et dans le Canal d'Antigua. Cette houle énergétique venant toujours de nord-nord-est appelle à une surveillance météorologique, car elle provoque des déferlements sur les côtes, des submersions sur les zones basse du littoral et les mouillages des bateaux.

³ On appelle antifouling le biocide que l'on met sur la coque afin d'éviter le développement des bactéries et des algues. Ce produit se détériore et se dissout dans l'eau avec le temps (sans pour autant être biodégradable). Pour assurer son efficacité il est à renouveler tous les ans.

Lors de la réunion publique,

- ✓ D'après les usagers du port, il faut revoir la direction de la buse du nord car la houle de la même direction emmène de manière systématique du sable dans l'espace port.
- ✓ Prévoir un expert pour réétudier la conception l'entrée de la digue (mauvaise conception à la base).

La valorisation des sédiments à terre

- ✓ Au vu de la nouvelle loi qui interdira le clapage en mer à partir de 2025, nombreux sont les participants à la réunion publique qui ont estimé que la question de la valorisation des sédiments à terre devrait désormais être intégrée dans les opérations de dragage.

La gestion du port

- ✓ Problème récurrent d'accès à l'eau potable sur le port, urgence à traiter.
- ✓ La sécurité sur le port, trop de vols, délinquance des jeunes sans activité positionnés en permanence sur le site doivent être aussi traités
- ✓ Prévoir sans délai un plan de formation pour tous, y compris sur les métiers connexes

Appréciation du commissaire-enquêteur :

Le port de Port-Louis présente un fort potentiel de développement pour la commune, aux enjeux multiples

- *Le développement des activités de la pêche ;*
- *Le développement des activités portuaires ;*
- *Le développement du tourisme et des loisirs autour des activités aquatiques et le nautisme ;*
- *Le développement durable ;*
- *La conservation des milieux marins ;*
- *L'attractivité des métiers autour de la mer ;*

D'autant, qu'aujourd'hui encore, fort est de constater que le port de pêche est insuffisant pour accueillir la multitude d'usagers.

L'accès ainsi que les conditions de circulation et de stationnement dans le port de pêche de Port-Louis représentent un enjeu de développement important pour la commune.

Afin de réduire les pollutions des eaux du bassin portuaire, il conviendra de mettre en place, selon l'orientation 4 du SDAGE Guadeloupe, une démarche de « Port propre » en réalisant un diagnostic des sources de polluants en amont. Et en pratiquant une autosurveillance réglementaires des systèmes d'assainissement afin de contrôler les rejets et leurs impact sur le bassin portuaire.

Après les travaux, il incombera au Conseil Départemental de mettre en œuvre la GEMAPI (Gestion des Milieux Aquatiques et Protection des Inondations) afin de protéger les usagers du ports des dangers de la houle, faciliter l'accessibilité à l'eau potable, et mettre en place un SIE (Système d'information sur l'Eau), conformément aux orientations 1, 2 et 3 du SDAGE Guadeloupe (Schéma d'.

1.3. Les nuisances environnementales estimées

La CANGT a élaboré une stratégie d'adaptation au changement climatique dans son PCAET⁴, lauréate des appels à projets Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte en 2016, qui place la

⁴ PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

valorisation et la préservation des milieux naturels du Nord Grande-Terre parmi les axes prioritaires d'intervention.

Une des fiches-actions concerne la protection et la valorisation des espaces naturels selon un Plan Stratégique de Conservation (PSC) des milieux naturels et littoraux. Ce plan prévoit des actions aussi bien sur les zones littorales et humides (actions de restauration), que sur la faune et la flore aquatiques via la réalisation de diagnostics écologiques approfondis assortis de mesures de gestion / dispositifs de suivi à mettre en œuvre. Les actions planifiées doivent alimenter les autres actions et politiques publiques à venir. Ce projet a notamment permis à la CANGT d'obtenir la reconnaissance Territoire Engagé pour la Nature (TEN) au printemps 2019.

Le projet devra donc impérativement prendre en compte les spécificités locales suivantes :

- Les nuisances sonores pour les riverains du port comme pour les biocénoses terrestres et marines, particulièrement en phase chantier ;
- Le risque de collision des mammifères marins et tortues marines avec les bateaux en transit ;
- La biodiversité et le milieu naturel
- L'atteinte à la qualité des eaux marines et aux biocénoses marines (coraux en particulier), du fait de la mise en suspension de sédiments potentiellement pollués lors des travaux de dragage et lors du clapage

Les nuisances pour les riverains et les usagers du port

Le déroctage sera réalisé à l'aide d'un BRH (Brise Roche Hydraulique) qui générera indéniablement des nuisances sonores. Durant les travaux, le pétitionnaire a évalué le bruit sous-marin engendré par les travaux, selon les estimations suivantes :

- Pour le dragage et les vibrations des bateaux : de l'ordre de 150 à 180 dB pour une bande de fréquence de 20 Hz à plus de 3 kHz ;
- Pour le déroctage par brise-roche hydraulique : de l'ordre de 200 Db.

Par ailleurs, les travaux perturberont le trafic dans l'enceinte du bassin portuaire, et rendront temporairement indisponibles certaines places à quai.

Quant au clapage en mer, il perturbera temporairement les ressources halieutiques de la zone.

L'impact possible sur les mammifères marins et les tortues marines

L'archipel des îles de Guadeloupe est la destination idéale pour observer jusqu'à 17 espèces de cétacés entre les baleines, les cachalots, les dauphins et les orques.

Les baleines à bosse et des cachalots affectionnent les eaux chaudes des Antilles pour se reproduire, particulièrement de décembre à mai.

Le pétitionnaire a choisi de mettre en place un protocole soft-start durant les travaux de dragage et de déroctage afin de réduire l'impact du bruit sur les mammifères marins (Mesure de Réduction MR4). Il s'agit de techniques visant à éloigner les mammifères marins de la zone de travaux, en allumer progressivement les engins afin d'augmenter graduellement l'intensité sonore et laisser le temps au mammifère marins de partir de la zone.

Selon l'Office Français de la Biodiversité, la zone de travaux étant côtière et peu profonde, seuls des delphinidés côtiers seraient susceptibles d'être rencontrés lors des travaux, notamment le grand dauphin. En effet, les dauphins, sont présents toute l'année dans l'archipel, mais particulièrement au large de Marie-Galante, en Grande-Terre et dans le Grand cul-de-sac-marin. Les probabilités de les voir sont néanmoins maximales entre janvier et mai, lorsque la mer est calme.

Les tortues marines, très présentes en Guadeloupe, peuvent être observées sur une large période, entre avril et octobre. Végétarienne, les tortues affectionnent les herbiers du Grand Cul de Sac Marin de Guadeloupe. Les pontes ont lieu généralement entre mars-avril et le mois d'août.

Les travaux peuvent présenter potentiellement un risque de collision avec les mammifères, et entraîner des troubles de leurs comportement à court terme.

La pollution de l'environnement marin

Trois grands types de formations coralliennes sont présents en Guadeloupe :

- 1) Le récif frangeant, de loin le plus répandu dans la zone Caraïbe ;
- 2) Le récif barrière du Grand Cul-de-Sac Marin ;
- 3) Les fonds coralliens non bio construits, riches et florissants.

Le pétitionnaire a opté pour un tracé de chenal réduisant le nombre de colonies coralliennes impactées.

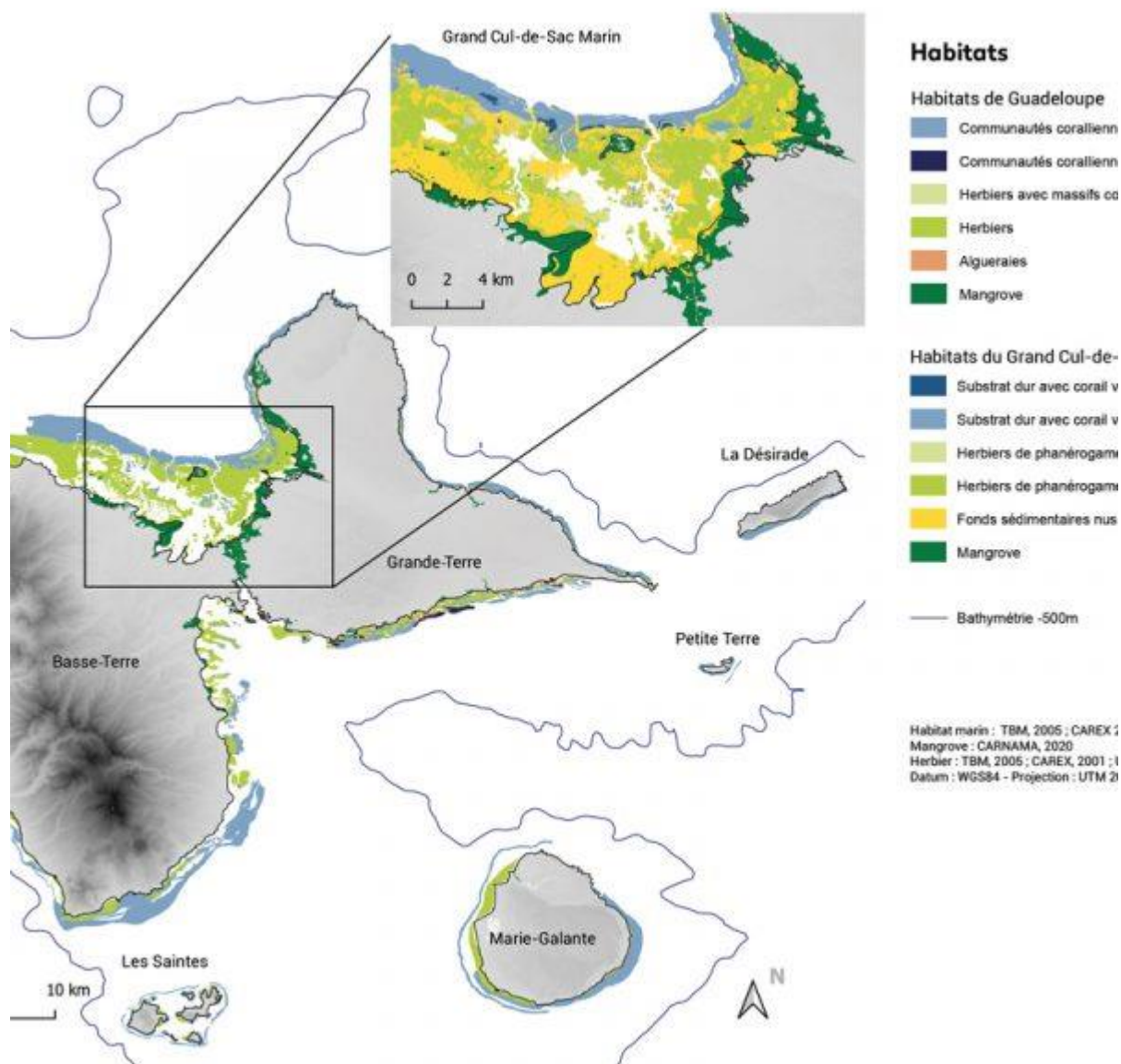
Le Grand Cul-de-Sac Marin est la formation la plus spectaculaire de la zone. Il représente une barrière récifale longue de 29 km (78 km²) appuyée entre Basse-Terre et Grande-Terre, entourant un lagon occupé par des herbiers de phanérogames marines (12 997 ha). La zone se complète d'une série de mangroves de palétuviers (3983 ha+ 1800 ha de forêt inondée) (Source IFRECOR).

Or, d'après une étude menée par le bureau d'études ANTEA en 2010, la circulation générale des masses d'eau provient généralement d'un courant de dérive Nord équatorial dans le Grand-cul-de-sac-marin, avec une circulation d'ouest en est longeant la barrière récifale. Devant l'entrée du port de Port-Louis, les courants portent généralement au sud-est de décembre à mai, et au nord-ouest de juin à novembre.

Ainsi, les travaux auront une incidence faible dans la zone de dragage, sans conséquence irréversible sur le long terme puisque la recolonisation du milieu par les organismes benthiques sera possible ultérieurement. Cependant, le clapage en mer aura des incidences significatives, pérennes et localisées dans la zone d'immersion, sur les communautés benthiques de la zone :

- L'immersion des sédiments peu contaminés du port entraînera tout de même une contamination du réseau trophique local, impactant ainsi les ressources halieutiques de la zone.
- L'immersion des petits blocs rocheux écrasera des colonies benthiques à CT, même si à MT et LT ces mêmes roches pourront servir de support pour de nouvelles colonies benthiques.

Carte des habitats de Guadeloupe - EDS 2020



Pour protéger l'environnement marin, des initiatives locales innovantes ont vu le jour : un protocole a été signé et validé par l'Agence des Aires maritimes protégées. Il définit les actions à conduire dans le cas où une baleine ou un dauphin s'approcherait du lieu où se déroulent les dragages. 26 observateurs se relaient ainsi sur les dragues, par équipes de trois, pour assurer une surveillance à ce sujet, sept jours sur sept. Toutefois, Le réseau « Échouages de mammifères marins de Guadeloupe » conteste l'efficacité de cette surveillance au motif que « les surveillances se font de jour seulement, s'arrêtent à 17 h alors que les animaux peuvent être présents 24h/24h sur la zone ».

✂ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

L'estimation des nuisances sur l'environnement occasionnées par les travaux de dragage et de déroctage ainsi que par le dragage en mer, a bien été appréhendée par le pétitionnaire.

Dans le cas des travaux au port, le maître d'ouvrage a mis l'accent sur le fait que les opérations s'y dérouleront de manière à minimiser l'impact sur l'environnement : surveillance de la qualité des sédiments,

maintien de seuils de turbidité bas (contrôle de la transparence de l'eau avant, pendant et après les travaux), suivi étroit du déroulement du chantier, contrôle d'impact permanent et dragages encadrés

Dans les cas où les récifs sont menacés par des travaux de remblaiement (dans notre cas, travaux de dragage et de déroctage), des zones entières de récif peuvent être transplantées et des colonies entières déplacées vers un site refuge (notre zone de clapage). Les transplants de corail sont ainsi utilisés pour minimiser les pertes et les coraux seront élevés pendant un temps in situ en nurseries benthiques où ils peuvent être cultivés en petites colonies (ils prendront alors comme support les petites roches immergées) qui pourront ensuite retransplantées.

Toutefois, même si cette méthode n'est pas recommandée étant donné la forte probabilité de mortalité des transplants, la période optimale de la transplantation devrait se faire quelques mois avant ou après les températures maximales de l'océan et en dehors des périodes de ponte pour les espèces qui pondent de manière saisonnière. (Source Wikipédia).

Je regrette toutefois que les nuisances occasionnées au riverains n'aient pas été suffisamment considérées, car j'ai bien noté la présence d'habitations individuelles avec beaucoup de personnes âgées résidant à proximité immédiate du bassin portuaire.

1.4. Les impacts attendus : faire de la mer, l'or bleu de l'archipel Guadeloupe

Le secteur alentour du projet s'inscrit actuellement dans une stratégie de redynamisation de l'activité portuaire, portée par le département, tout en restant en lien avec l'objectif régional de développer une économie bleue dans l'archipel, et de créer une connectivité maritime inter-régionale (développement d'une ligne du bus des mers) et une ouverture vers le Nord-Caraïbe (Principalement vers l'île d'Antigua) au départ du port de pêche de Port-Louis..

Un port multifonctions

Avant d'envisager l'implantation et l'aménagement d'un port, il est nécessaire de bien identifier les fonctions que l'on désire voir assurer par ce port. Il faut donc se poser la question essentielle des fonctions désirées du port. En effet, la réponse à cette question impactera les projets d'aménagement.

Actuellement, le plan d'eau s'avère insuffisant compte-tenu du programme portuaire de 1999 qui visait une capacité d'accueil d'environ 150 saintoises et 150 places de plaisances, avec deux postes aménagés pour des vedettes passagers de 45 mètres ainsi qu'un poste à quai pour les marchandises. Pour finaliser son aspect multifonctionnel, les usagers du port devaient pouvoir accéder à tous les équipements traditionnels indispensables, notamment, eau, électricité, éclairage. Une base nautique devrait également prendre place sur la plage nord créée à l'occasion du projet portuaire (source : étude urbanistique des aménagements portuaires du port polyvalent de Port-Louis, réalisée en février 1999 par le cabinet d'architecture Tropisme, demandée par le Conseil départemental de la Guadeloupe).

Un développement touristique autour du modèle et label européen Odyssea « Destinations Bleues d'Excellence »

La Plaisance, la croisière, le nautisme et les activités nautiques, facteurs majeurs du développement économique de la Région Guadeloupe. Objectif doublement de l'économie bleue d'ici 2030.

Le Groupement Européen de Coopération Odyssea est intervenu, le 22 novembre 2017, lors du Forum de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économiques) sur les modèles

touristiques opérationnels à mettre en place en matière de croissance bleue et verte, les modèles et label européen Odyssea ayant été exposés comme bonne pratique.

La croissance bleue engagée autour du modèle et label Odyssea Tourisme et Croissance Bleue, par la Fédération Française des Ports de Plaisance, la Fédération Française de Voile, le Groupement Européen de Coopération Odyssea, et leurs partenaires, s'organise sur le potentiel maritime de la France qui est au 2ème rang mondial avec sa Zone Économique Exclusive qui représente, à ce jour, 11 millions de km² de zone maritime, dont 80 % en Outre-mer. La plaisance est identifiée depuis plusieurs années comme un levier de développement et de croissance considérable pour les Outre-mer, compte tenu de leurs atouts touristiques, de leur caractère archipélagique et/ou de la proximité avec des îles voisines. Les plaisanciers peuvent y apprécier la qualité des infrastructures terrestres et de l'offre de soins ainsi que la sécurité qui y règne. Par ailleurs, la conformité des équipements, du matériel et des carburants avec les normes européennes, apparaît comme un atout majeur des territoires ultramarins. La contribution « Odyssea Croissance Bleue 2014-2020 » propose une stratégie d'envergure pour l'innovation européenne et française, au service d'une croissance durable. La Guadeloupe et l'espace Caraïbe font partie intégrante de cette stratégie qui consiste en la mise en écotourisme des Voies bleues navigables au fil de l'eau, des ports connectés aux territoires ruraux par des itinéraires patrimoniaux et la valorisation des voies vertes. Cette stratégie intégrée vise à soutenir le revenu, à développer l'emploi et à améliorer la qualité de vie des acteurs des filières du tourisme bleu : touristiques, agricoles, artisanales, ainsi qu'à soutenir la recherche, l'innovation et le développement durable.

- La structuration touristique durable, coordonnée, intégrée et solidaire : modèle de développement se fondait, dans le respect des territoires, des identités, des savoirs et savoir-faire locaux sur le triptyque : développement économique par des partenariats Public-Privé, valorisation de l'environnement comme moteur de croissance et d'économie locale, effet social par la création ou la mutation d'emplois non délocalisables
- Une Coopération territoriale européenne
- La favorisation de la croissance et de l'emploi dans le tourisme côtier et maritime
- Une coopération intelligente dans le tourisme maritime et côtier
- Des itinéraires culturels pouvant servir de stratégie de structuration et de promotion, et se révéler un vrai support innovant de développement durable, culturel et économique pour les destinations et les entreprises, à l'exemple du modèle digital de la plateforme Odyssea.
- L'encouragement à une consommation et une production durables (transport maritime, ports, tourisme maritime et côtier, aquaculture marine)
- Le développement de destinations touristiques haut de gamme reliant le port et la ville portuaire à l'arrière-pays en créant un itinéraire maritime et terrestre, avec escales thématiques et nouvelles technologies. Les nouvelles multi-destinations nautiques et durables, les routes des cultures, de l'histoire, des savoirs et savoir-faire, prônées par les modèles et label Odyssea Tourisme et Croissance Bleue, sont donc reconnues comme stratégiques pour le développement durable de l'économie bleue.

Une liaison maritime des passagers via le bus des mers

La mise en service de bus des mers constitue le cœur de la politique régionale pour la mobilité des usagers et le développement du territoire fondé sur une croissance verte et bleue. Il s'agit, pour la Région Guadeloupe, en charge du transport depuis 2017, d'harmoniser le schéma de transport

interurbain et de fluidifier au mieux le trajet des bus. Partenaire du projet, le Grand Port Maritime de la Guadeloupe a réalisé quatre appontements pour accueillir ces bus des mers et a mis à la disposition du syndicat mixte des transports (SMT), le biens nécessaires à l'organisation du service. Ces bus des mers peuvent accueillir 46 places assises.

Les zones concernées dans l'Archipel sont en premier lieu celles qui supportent actuellement le trafic routier le plus dense : l'aéroport, la zone de Jarry, le CHU, l'université et le centre de Pointe-à-Pitre situés, de part et d'autre du Petit Cul-de-Sac Marin.



Et comme il s'agit d'un "transport multimodal entre la mer et la terre", les deux premiers bus des mers vont constituer une ligne mise en exploitation de manière cohérente avec les connexions des bus terrestres du réseau KARU'LIS.

Ainsi, les deux bus des mers (Ouyva et Wapayou) ont finalisé leur phase d'essai à vide le 25 juin 2019, le long le littoral de l'agglomération pointoise.

Un 1^{er} circuit d'exploitation de ces bus des mers est prévu en boucle et concernera :

- L'anse Tabarin au Gosier
- Le Campus universitaire de Fouillole
- Le Mémorial ACTe
- La Darse de Pointe à Pitre
- La Gare Maritime de Bergevin
- Jarry Sud



- La ligne 1 se fera au départ de Bergevin, avec des escales à la Darse, le MACTe et l'Université.
- La ligne 2 se fera au départ du Gosier, avec des escales à Bergevin, la Darse et Jarry.

Le service devrait fonctionner du lundi au vendredi de 06h à 19h00 et le samedi de 06h00 à 13h00 (hors jours fériés). La durée de la traversée entre chaque escale ne devrait pas dépasser 15 minutes, et le service devrait fonctionner du lundi au samedi.

Le ticket de transport unique (bus de terre et mer) s'élèvera à 1,20 €. (Source : lettre de IEDOM, juillet 2019 et Guadeloupe 1^{ère} du 25 juin 2019)

Bien que le projet ait été stoppé par la crise sanitaire et le confinement, compte-tenu des retours très encourageants sur sa viabilité, la collectivité régionale a continué à travailler sur une expansion des lignes vers d'autres points de l'archipel. En effet, les quelques semaines d'activités avaient révélé puisque près de 7 500 passagers, Guadeloupéens et touristes, avaient profité de l'expérience le premier mois. Ensuite, l'activité s'était stabilisée autour des 4 500 passagers par mois. En effet, les difficultés de se déplacer par la route, impliquera irrémédiablement à utiliser la mer pour créer une vraie connexion entre les communes bordées par l'eau.

Ainsi, la collectivité a-t-elle opté pour la création de deux autres lignes dans le Nord Grande-Terre et Nord Basse-Terre :

- L'une au départ de Port-Louis : l'ambition est de désengorger le goulot d'étranglement de Morne-à-l'Eau en proposant aux usagers du Nord Grande-Terre de rallier le centre en 20 minutes par la mer avec des bateaux plus gros.
- L'autre au départ de Sainte-Rose.

Des connexions avec les bus Karu'lis vers le lieu de destination se feront à l'arrivée. La nouvelle génération de flottes répondra à des besoins ENR. Selon Zotcar, Karu'lis est sans doute le réseau urbain de bus le plus structuré sur l'île ; il ne dessert cependant que la Grande-Terre entre Pointe-à-Pitre et Saint-François au Sud et Morne-à-l'eau et Le Moule au Nord, avec un petit détour en Basse-Terre à Baie-Mahault. (Source : <https://www.zotcar.com/blog/bus-guadeloupe/>, 16 juin 2022).

Cependant, quelques obstacles doivent être surmontés avant d'espérer voir arriver ces lignes. Les plus importants sont écologiques et techniques.

Le Navire Wapayou (Longueur 14,50 m - Largeur 4m - Tirant d'eau 0,80m - Propulsion 2x160 CV) est un hydrojet qui navigue à une vitesse de 11,5 noeuds (21,3 km/h), et pour rejoindre Jarry (50 mn environ), il passera obligatoirement dans le Grand Cul de Sac marin (Sources : M. CHOTARD).

Or, le Grand cul-de-sac-marin est une aire naturelle protégée, bardée de hauts fonds. Les bateaux destinés à ces liaisons devront donc fonctionner à l'énergie propre en plus d'avoir un faible tirant d'eau (Source : *Guadeloupe 1^{ère}*, le 1 février 2021).

Cette liaison maritime programmée ouvre le champs des possible pour un transport de passagers vers ANTIGUA, qui facilitera ainsi l'ouverture de Port-Louis sur le Nord-Caraïbe.

La création d'une mini-transat des Class40 au départ de Port-Louis

Si la Route du Rhum s'arrête à Pointe-à-Pitre et que l'on a comme dernière image des bateaux, leur arrivée au ponton du mémorial ACTe, pour eux, l'année n'est pas terminée. Qu'ils soient démontés et placés sur des cargos, préparés en vitesse pour une traversée retour par les flots ou bien laissés sur place en prévision des courses locales, le programme des voiliers diffère grandement d'un team à l'autre.

Avec 55 engagés, la Class40 sera la catégorie la plus représentée au départ de la 12e édition de La Route du Rhum avec des monocoques de 40 pieds (soit 12,19 mètres de long).

La nouvelle édition du Défi Atlantique 2023 réservé aux bateaux de la Class40 au départ de Pointe-à-



Pitre en Guadeloupe le 1er avril 2023, est la seule transatlantique retour vers le continent Européen au départ des Antilles. L'arrivée à la Rochelle était programmée pour le 23 avril 2023.

Cette course-retour Atlantique réservée aux seuls Class40 avait montré sa pertinence lors de sa première édition en 2019. Cette course est maintenant officiellement inscrite au calendrier de la Class40 et de la Fédération Française de Voile afin de permettre aux

concurrents de la Route du Rhum – Destination Guadeloupe d'effectuer un retour en course, avec deux membres d'équipage minimum à bord. Les retours par la mer s'imposaient de plus en plus. Pour les bateaux de Class40 à vocation océanique et faits pour naviguer.

En effet, difficile de réserver une place sur un cargo des semaines à l'avance et de démonter les appendices (mât, quille, foils...) pour les skippers des Class40, qui trouvent plus facile d'envisager leur retour par la mer, avec cependant beaucoup de contraintes :

La fatigue des skippers : Les retours de bateaux en décembre, ce n'est jamais anodin, car ils ont été beaucoup sollicités à l'aller et ce sont des conditions compliquées pour les skippers.

Le risque encouru pour la responsabilité du bateau lors de son retour : « *Ça n'enchant pas Armel plus que ça de faire le retour, mais il n'a pas vraiment le choix, car il n'a pas réussi à trouver quelqu'un d'autre. Avec ces bateaux où le risque de retournement est important, peu de gens veulent prendre cette responsabilité* ».

La question du budget : le risque d'y laisser des plumes est grand en cas d'avarie empêchant de terminer la course.

La conscience écologique : Comme l'ont illustré les gouvernements américain et norvégien lors de la toute dernière conférence mondiale pour le climat (COP27), « *Si le transport maritime était un pays, il se classerait parmi les dix plus grands émetteurs mondiaux* ». Ils ont tenu à souligner que les cargos étaient responsables de 3 % des émissions de gaz à effet de serre (e-g-s) dans le monde, mais aussi émetteurs de particules de soufre, très dangereuses pour la santé humaine. Les retours par cargos se sont donc avérés de plus en plus coûteux et complexes, et de moins en moins compatibles avec une certaine éthique de la course au large, qui se veut la plus vertueuse possible sur le plan environnemental.

Donc cette course au retour de la Guadeloupe représente une formidable opportunité de transformer un simple convoi individuel, long et coûteux, en une épreuve palpitante pour une grande partie de la flotte de la route du rhum, notamment pour les bateaux basés en Ouest-Atlantique désireux de participer à la saison européenne suivant la route du Rhum. En outre, un départ fin mars permet de profiter des eaux antillaises et de participer ainsi à certaines épreuves de la saison Caraïbes. Et pour finir, une arrivée à la mi-avril à la rochelle permet d'anticiper les courses du programme Class40⁵ après la fin de la route du Rhum.

En somme, le parcours du Défi Atlantique, avec une escale aux Açores, à Horta, offre l'opportunité aux équipages de découvrir ou de retrouver avec plaisir un lieu apprécié de tous les marins, mais autorise également des changements d'équipage et éventuellement une meilleure adaptation de la chronologie de la course en fonction des conditions météorologiques. (Source Grand Pavois Organisation : <https://www.class40.com/fr/actualites/8911-le-defi-atlantique-2023-confirme-.htm>)

Une quinzaine de Class40 ont donc pris le départ de cette deuxième édition du Défi Atlantique entre Pointe-à-Pitre et La Rochelle.

Selon Denis HUGUES, Directeur de course du Défi Atlantique Guadeloupe / Horta / La Rochelle :

« *Le Défi Atlantique Guadeloupe / Horta / La Rochelle 2e édition, est vraiment une épreuve originale. La course part de La Guadeloupe et fait route à l'Est vers La Rochelle, avec une première étape assez compliquée autour de l'anticyclone des Açores, où a lieu l'arrivée de la 1re étape à Horta.*

⁵ Normandy Channel Race, Les Sables Horta, Fastnet, Transat Jacques Vabre ...

Une deuxième étape qui peut soit imposer aux coureurs de faire le « grand tour » afin de contourner l'Anticyclone qui est souvent une zone sans vent, ou prendre une dépression Atlantique qui vient du continent américain, et là se confronter à beaucoup de vent et de mer.

Cette épreuve, le Défi Atlantique Guadeloupe / Horta / La Rochelle devrait devenir une grande classique. Il est très intéressant, en fonction du choix du nombre des équipiers, de voir ce qui fonctionne pour tel ou tel bateau. Le double est un choix pertinent avec des Class40 plus légers. Le choix de 3 ou 4 équipiers permet aux skippers d'embarquer leurs préparateurs ou leurs partenaires. On mesurera aux arrivées de la pertinence de ces choix.

Le plateau est relevé et sur chaque bateau on trouve des marins qui partent pour remporter ce Défi Atlantique Guadeloupe / Horta / La Rochelle. On envisage 8 jours pour la première étape, en fonction des conditions météorologiques sur l'archipel des Açores, et entre 5 et 6 jours pour la deuxième étape dont l'arrivée sera jugée juste devant le port de La Rochelle, en Charente-Maritime. » (Source : Ouest France, le 01/12/2022 et le 28/03/2023).

✍ Appréciation du commissaire-enquêteur :

Il va s'en dire que les travaux de dragage et de déroctage du chenal du port de Port-Louis s'inscrivent parfaitement dans l'axe 2 (une organisation plus équitable du territoire et l'axe 2 (l'ouverture pour une économie guadeloupéenne compétitive) du SAR de la Guadeloupe).

En effet, si à court terme, on déplorera des effets néfastes (même amoindris) sur l'environnement, et des nuisances pour la population, à moyen terme, ils devraient améliorer la circulation maritime, faciliter l'accès au port et attirer de nouveaux bateaux, favoriser le départ du défi Atlantique. A long terme, les impacts positifs des travaux devraient aussi se faire ressentir tant en termes de marketing territorial pour la commune de Port-Louis, qu'en développement du territoire Nord Grande-Terre, avec notamment, la création des conditions nécessaires pour créer des lignes maritimes de transport de passagers afin de désengorger le réseau routier et réduire les gaz à effet de serre. L'ouverture du nouveau Centre hospitalier devrait permettre d'étudier la possibilité de transports sanitaires par la mer pour les habitants et les touristes de la CANGT. Ce sera aussi l'occasion pour la commune de Port-Louis de conforter sa politique d'ouverture sur le Nord Caraïbe, avec la création d'une ligne maritime vers Antigua.

Pour atteindre ces ambitions, les aménagements portuaires nécessaires au développement de la commune pourront être réalisés grâce à de multiples financements publics tant régionaux que nationaux qu'europeens.

Enfin, sur la plan humain, une prospective territoriale concertée entre les usagers du port, les collectivités locales, les centres de formation et l'académie de la Guadeloupe devrait rapidement être engagée afin de préparer les hommes au développement territorial attendu.

II- Le cadre réglementaire du projet

Le cadre juridique des opérations de dragage et d'immersion s'exprime au travers de conventions internationales, d'une réglementation communautaire européenne et de textes nationaux qui encadrent le déroulement de ces pratiques sur le territoire. C'est essentiellement à ce troisième échelon que la notion de suivi est exprimée par la réglementation.

À ce titre, deux types de suivi plus ou moins directement associés aux dragages et immersions peuvent être distingués :

- Le suivi d'impacts des opérations de dragage et/ou d'immersion ;
- Le suivi des zones portuaires et de la qualité des matériaux sédimentaires.

Comme le clapage en mer est la solution utilisée pour le dragage du port de Port-Louis, les contrôles sur les sédiments relatifs à la nature des matériaux à draguer, à leur niveau de contamination et aux impacts sur le milieu naturel ont été réalisés en amont du projet de dragage.

Ils déterminent les sites de stockage et/ou de valorisation des sédiments qui sont soumis au régime des ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

Règlement (UE) n°1357/2014 relative aux déchets du 18 décembre 2014

Il remplace l'annexe III de la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant certaines directives

Loi sur l'eau

Les procédures "loi sur l'Eau" visent à intégrer au mieux les enjeux liés à l'eau (gestion et protection de la ressource en eau et des écosystèmes aquatiques...) dans des projets d'installations, d'ouvrages, travaux et activités (IOTA).

Ces procédures permettent ainsi de favoriser la prise en compte des enjeux "eaux" par des projets susceptibles d'avoir un impact notable, direct ou indirect, sur l'eau et le milieu aquatique (cours d'eau, lac, eaux souterraines, zones inondables, zones humides...).

Elles concernent des projets d'installations, d'ouvrages, travaux et activités (IOTA) réalisés à des fins non domestiques et entraînant :

- Des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non,
- Une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux,
- La destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole
- Des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.

Loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages

Le texte de loi identifie les trois modalités techniques de mise en œuvre de la compensation :

- Le maître d'ouvrage peut réaliser lui-même les mesures,
- Le maître d'ouvrage peut faire appel à une tierce partie (un opérateur de compensation)
- Le maître d'ouvrage peut recourir à l'acquisition d'unités de compensation écologiquement équivalentes d'un site naturel de compensation agréé par l'État. En effet, la loi crée les « sites naturels de compensation » (L 163-3) sur le modèle du mécanisme d'offre de compensation

La loi codifie dans le code de l'environnement des principes forts, tels que la nécessaire effectivité des mesures ERC, et des modalités de suivi plus précises.

Enfin, la loi permet à l'autorité administrative de prendre des mesures pour assurer un meilleur suivi (demande de garanties financières au maître d'ouvrage et possibilité d'ordonner des prescriptions

complémentaires lors de mesures compensatoires inopérantes), mais également de procéder à des sanctions, en cas d'épuisement des autres procédures, en faisant exécuter d'office des mesures compensatoires (via un opérateur de compensation ou un site naturel de compensation agréé).

Réglementation AISM relative au balisage en mer

Selon l'arrêté du 20 novembre 2020 modifiant l'arrêté du 30 novembre 2017 portant définition du balisage maritime et de son référentiel technique et technique, le système de balisage maritime de l'AISM⁶ (MBS) est un ensemble unique de règles s'appliquant à toutes les marques fixes et flottantes mais également, aux phares, feux à secteurs, feux et marques d'alignement, bateaux-feux, bouées phares et autres balisages.

Ordonnance du 3 août 2016 sur l'évaluation environnementale

L'ordonnance du 3 août 2016 rappelle que l'évaluation environnementale est un processus comprenant notamment un rapport du maître d'ouvrage sur les incidences du projet sur l'environnement et précisant les mesures ERC. La notion de projet qui est au cœur de cette réforme est conforme à la conception de l'Union européenne. Elle permet d'englober toutes les phases d'un projet (conception, réalisation, fonctionnement, etc.), afin d'apprécier, dès sa conception, l'ensemble de ses impacts sur l'environnement. Cette prise en compte de l'environnement dès la conception du projet vise à ce que ce dernier soit le moins impactant possible.

Stratégie Nationale Portuaire (SNP)

La nouvelle stratégie nationale portuaire adoptée par le Comité interministériel de la mer du 22 janvier 2021 poursuit un objectif clair de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050 à travers quatre ambitions :

- I. Des ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques ;
- II. Des ports, outils de développement économique des territoires ;
- III. Des ports, accélérateurs de la transition écologique ;
- IV. Des ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

Cette stratégie a été conçue pour être évolutive, c'est-à-dire pour s'adapter aux changements économiques, numériques et géopolitiques à venir, parfois rapides.


Stratégie Nationale 2030 pour les Aires Protégées

- **Objectif 3** : accompagner des activités durables au sein du réseau
 - **Mesure 8** : Garantir la compatibilité des usages par un cadre de surveillance et de contrôle des activités adaptées aux enjeux de protection des aires protégées
- **Objectif 4** : conforter l'intégration du réseau d'aires protégées dans les territoires
 - **Mesure 10** : Mieux protéger les différentes aires protégées dans les différentes politiques publiques et les projets territoriaux


⁶ Association International de Balisage Maritime

 **Arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes**


Dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517 et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées.


 **Arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins**

Relève respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement.

 **Arrêté ministériel du 14 juin 2000 portant obligation pour un maître d'ouvrage d'effectuer des analyses avant la réalisation d'opérations de gestion des sédiments**


L'objectif du texte du 14 juin 2000 est de fixer des niveaux de contamination dits N1 et N2 permettant d'apprécier l'incidence que peut avoir une opération projetée, notamment sur le milieu aquatique. La circulaire interministérielle N°2000-62 complète cet arrêté et lui offre une grille de lecture.

 **Circulaire du 4 juillet 2008 relative à la procédure concernant la gestion des sédiments lors de travaux ou d'opérations impliquant des dragages ou curages maritimes et fluviaux.**

 **Circulaire n°2000-62 du 14 juin 2000 relative aux conditions d'utilisation du référentiel de qualité des sédiments marins ou estuariens présents en milieu naturel ou portuaire défini par l'arrêté ministériel.**

 **Code de l'environnement**

 **Code des ports maritimes**

 **Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE Guadeloupe) 2022-2027**

- **Orientation 1** : Améliorer la gouvernance et replacer la gestion de l'eau dans l'aménagement du territoire (mise en œuvre de la GEMAPI : Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations)
- **Orientation 2** : Assurer la satisfaction quantitatives des usages en préservant la ressource en eau
- **Orientation 3** : Garantir une meilleure qualité de la ressource en eau vis-à-vis des pesticides et autres polluants dans un souci de santé publique et de préservation des milieux aquatiques
- **Orientation 4** : Améliorer l'assainissement et réduire les rejets
- **Orientation 5** : Préserver, restaurer et gérer les milieux aquatiques (notamment les zones humides)

Schéma d'Aménagement Régional de la Guadeloupe (SAR Guadeloupe)

- **Axe 1** : l'optimisation écologique pour un environnement protégé
- **Axe 2** : une organisation plus équitable du territoire
- **Axe 3** : l'innovation, l'ouverture et l'autonomie pour une économie guadeloupéenne compétitive

Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer de la Guadeloupe (SMVM)

- **Orientation 1** : Protéger les écosystèmes marins des côtes, du littoral et des plages
- **Orientation 2** : Maîtriser l'extension urbaine sur le littoral
- **Orientation 3** : Optimiser les potentiels d'activités maritimes

Le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)

- **Axe 5** : Promouvoir et développer une économie bleue
- **Axe 7** : Faire du tourisme un vecteur de valeur ajoutée pour l'économie guadeloupéenne

Le Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Le PROEPP dans la continuité des engagements régionaux visant l'aménagement et le rééquilibrage de l'archipel Guadeloupe, par le désenclavement des structures portuaires existantes dédiées à la pêche, tout en leur permettant de s'ouvrir sur l'espace caribéen ainsi que d'obtenir de nouveaux marchés.

Au total, ce sont 11 ports départementaux et communaux (dont celui de Port-Louis) qui bénéficieront d'investissements à travers l'archipel.

En outre, La Région Guadeloupe souhaite ainsi atteindre plusieurs objectifs :

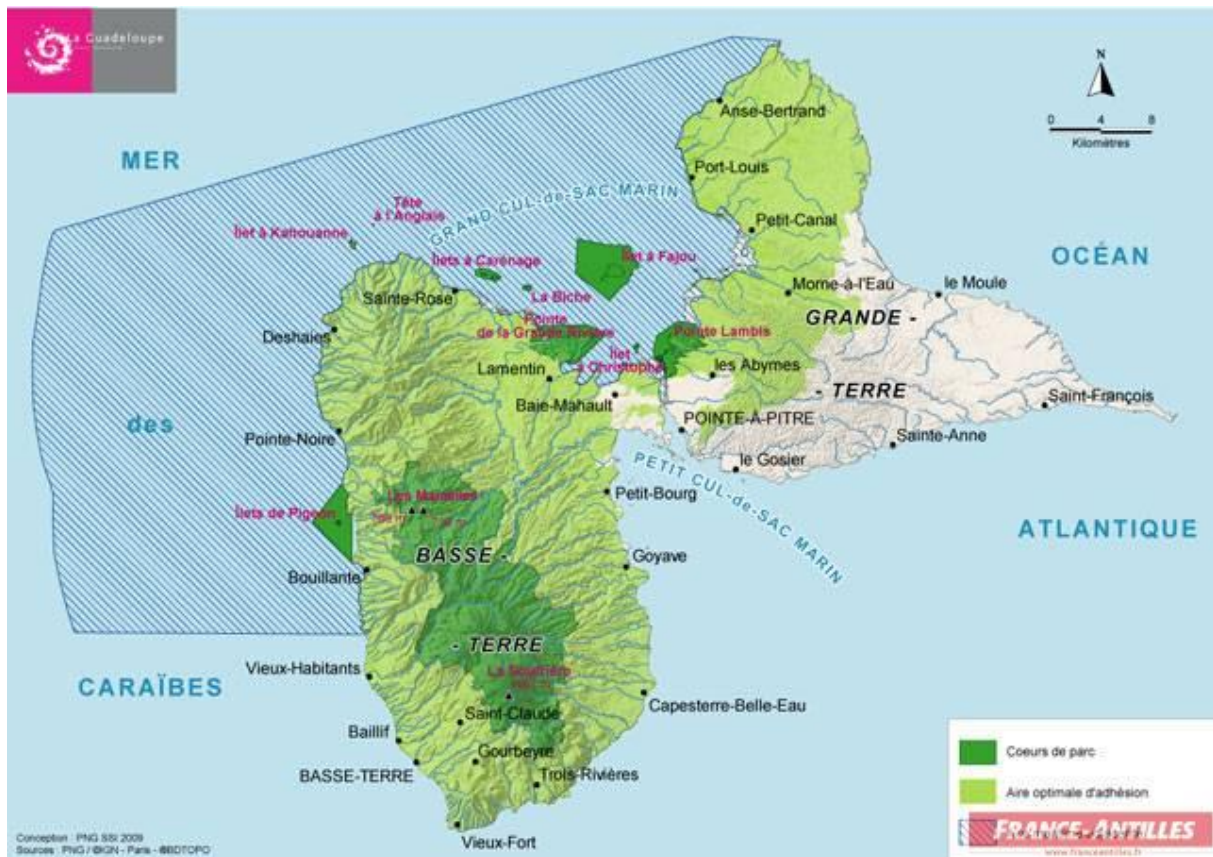
- Adapter les équipements aux besoins des socioprofessionnels et des usagers ;
- Coordonner les usages et activités pour développer la mutualisation au service de la promotion d'un espace côtier de qualité, de la cohésion sociale et garant de la préservation de notre patrimoine maritime ;
- Renforcer l'activité des ports de pêche principaux ;
- Développer des zones techniques dédiées aux pêcheurs dans des espaces polyvalents ;
- Respecter les normes environnementales.

Le sanctuaire Agoa

Le Sanctuaire Agoa, est une aire marine protégée dans les Antilles françaises, créée en 2010, et dédiée à la conservation des mammifères marins. Il se positionne dans un contexte juridique complexe, du niveau international au niveau local.

Dans les zones économiques exclusives de la Martinique, de la Guadeloupe, de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, **l'approche des mammifères marins est interdite à moins de 300 mètres** aux personnes, aux navires ainsi qu'aux engins avec ou sans personnes à leurs bords. Cette interdiction est valable **à la surface de la mer**, mais aussi **sous la surface de la mer** (plongeurs sous-marins par exemple) et **au-dessus de la surface de la mer** (drones par exemple).

Aire marine protégée de la Guadeloupe



✍ Appréciation du commissaire-enquêteur :

La stratégie portuaire du Département s'adosse à une politique de gestion globale portant sur deux axes majeurs :

I. L'exercice de la police et de l'autorité portuaire

La police des ports départementaux est assurée par les services du Département et vise à maîtriser les occupations du domaine public portuaire et les pratiques dans les bassins et les terre-pleins par les usagers des ports. Elle encadre également chaque opération d'embarquement et de débarquement de passagers pour garantir leur sécurité dans l'enceinte portuaire. La Police portuaire s'assure du bon état des infrastructures et des équipements des ports par une surveillance régulière.

II. L'entretien et la modernisation des ports

Le Conseil départemental assure l'entretien de ses ports. Les actions de réparation et de maintenance permettent d'assurer la sécurité des usagers et la conservation du patrimoine portuaire (pontons, bâtiments, collecte de sargasses, gestion des déchets).

Le Conseil départemental investit massivement dans des travaux destinés à adapter ses infrastructures aux besoins nouveaux des pêcheurs, armateurs et plaisanciers. Il vise également à pérenniser l'état du patrimoine portuaire. Il s'agit de travaux d'aménagements (capitaineries, étals à poissons, zone de ramendage, voiries), de grosses réparations (estacades, quais, pontons etc...) et de dragage des bassins.

La collectivité départementale assure la distribution de glace pour les professionnels de la pêche.

Les 12 Conseils portuaires, représentant chacun un canton, constituent les instances consultatives dans lesquelles sont abordés les sujets concernant la vie des ports. Certains de leurs avis sont obligatoires pour la régularité d'actes tels que la délimitation administrative des ports, les tarifs et conditions d'usage des droits de port, les projets de d'opérations de travaux neufs....

Le conseil portuaire, qui représente l'ensemble des usagers du port, est composé généralement de représentants du Conseil départemental, de la commune concernée, de la CCI, des pêcheurs et des plaisanciers.

III- L'enquête publique

3.1. Objet de l'enquête

La présente enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale présentée par le conseil Départemental de la Guadeloupe, relative aux travaux de dragage d'entretien du port de Port-Louis et l'extension de son chenal d'accès par déroctage du port départemental de Port-Louis.

Dans le cadre de son schéma départemental des ports de Guadeloupe 2022-2028, les travaux de dragage du port de Port-Louis et l'extension de son chenal d'accès par déroctage ont été considérés comme prioritaires, dans la mesure où ils rentraient déjà dans le cadre du schéma directeur de dragage des ports départementaux réalisé en 2009 par le Conseil Départemental de la Guadeloupe.

Le Conseil départemental prévoyait un démarrage des travaux en juin 2023 pour une durée de 17 semaines (soit 4 mois), pour un coût total estimé à 2 282 379 € HT.

3.1.1. La nature et la justification des travaux

Dans le cas de la commune de Port-Louis, l'absence de dragage d'entretien depuis plus d'une vingtaine d'années se traduit par des hauteurs de sédiments portuaires extrêmement importantes, notamment en fond de port, empêchant l'utilisation pleine et entière des pontons existants.

Cette situation engendre un risque pour la sécurité maritime et un risque de disparition d'activités liées au port.

Ces considérations sécuritaires ont amené le Conseil Départemental à estimer une cote de dragage de -3,50m CM du chenal et du port afin d'accueillir les bateaux de plaisance quel que soit l'horaire des marées.

a) Le dragage

Avant d'entrer en détail dans le processus de dragage, il y a lieu de rappeler les facteurs qui influent sur la stratégie de dragage et le mode de réponse aux besoins de la navigation. En particulier :

- Les conditions de marées et les variations de niveaux de la mer ;
- Les propriétés physiques et variations du fond du chenal ;
- Les caractéristiques maximales des navires à accueillir.

3 scénarios de tracé de dragage ont été envisagés pour définir le projet :

- **Scénario 1** : tracé initial envisagé lors de la création du port

- **Scénario 2** : tracé respectant les règles de dimensionnement de chenal préconisées dans les guides internationaux
- **Scénario 3** : tracé optimisé permettant de conserver une navigabilité acceptable pour les usages actuels et dans un souci de préservation de nombreuses colonies coralliennes.

C'est le scénario 3 qui a été retenu par la maîtrise d'ouvrage.

Les travaux de dragage du port de Port-Louis ont donc vocation à augmenter le tirant d'eau. Il s'agira d'un **dragage mécanique**, avec une pelle sur barge-ponton flottant, remplissant des chalands qui transporteront les déblais vers un site d'immersion.

Le volume total de dragage et de déroctage sur le bassin portuaire et le chenal est estimé à un total de 50 216m³ :

- **38 199m³ dans l'enceinte du port** (14 727m³ de sédiments et 23 472 m³ de roche calcaire)
- **12 017 m³ dans le chenal** (2 668m³ de sédiments et 9 349m³ de roche calcaire).

En outre, afin de favoriser le développement des infrastructures de pêche professionnelle (machines à glace, halle aux poissons,), le schéma des ports départementaux 2022-2028 oblige à prévoir des travaux de réhabilitation du bassin portuaire, notamment les profondeurs d'eau.

Le dragage est une opération qui consiste donc à retirer des sédiments présents au fond des chenaux de navigation et dans les bassins portuaires, pour permettre aux navires d'accéder aux zones à quai. Ces sédiments sont appelés à être stockés et/ou de les réemployés.

Le dragage d'entretien constitue une technique minutieuse et répétitive qui nécessitera des opérations distinctes car :

- Dans les chenaux d'accès des ports maritimes, la sédimentation est, la plupart du temps, à dominante sableuse ;
- Dans les bassins à flot, la sédimentation est liée à la décantation des matières en suspension chargée en particules fines.

Bien que les sédiments portuaires présentent un dépassement du seuil N pour le Cuivre, et un dépassement du seuil N pour molécules de HAP sur 3 à 4 stations d'échantillonnage, le pétitionnaire assure qu'aucune contamination n'a été identifiée dans le chenal.

Le processus de dragage comportera donc trois étapes exécutées successivement : l'excavation, le transport et le rejet ou l'immersion en mer des matériaux. Cette opération peut être réalisée dans plusieurs contextes et selon différents objectifs tels que

- Le creusement de bassins ou chenaux dans le cadre du génie portuaire,
- L'entretien et le curage des cours d'eau menacés d'envasement et permettant le passage de navires,
- Le remblaiement de terres ou de plages sur la mer,
- L'extraction de granulats des fonds marins afin de les utiliser dans le domaine de la construction, du génie civil et du bâtiment.

La phase de dragage à proprement dit, concernera l'excavation et l'extraction des sédiments du fond sous le plan d'eau. Une machine spéciale – la drague – est utilisée pour creuser, prendre ou déplacer le sédiment, que ce soit mécaniquement, hydrauliquement ou par action combinée.

C'est la nature des matériaux qui influe le choix du type d'engin à utiliser. Les critères suivants sont généralement utilisés :

- La granulométrie des matériaux à draguer, dont en particulier la teneur en éléments fins ($\emptyset < 50 \mu\text{m}$). Leur vitesse de chute en eau douce ou en eau saumâtre, donc leur vitesse de décantation, est une fonction croissante du diamètre des grains ;
- La masse volumique des matériaux : la concentration de la mixture dépend de la masse volumique dégagée du matériau en place ;
- La cohésion et la rigidité.

Toutefois, il importe de souligner que les vases plus ou moins fluides, les sables, graviers, galets, « blocs sédimentaires », roches tendres, telles qu'argiles, marnes, craies, roches dures, nécessitent de mobiliser des matériels de type spécifiques. Les vases sont caractérisées par le seuil de cisaillement (contrainte tangentielle minimale pour entraîner un déplacement de la vase sur elle-même) dont le niveau élevé pourra altérer fortement de débit de la pompe d'aspiration d'une drague suceuse.

Néanmoins, l'expérience a démontré que des matériaux cohérents nécessitent plus d'énergie de dragage que des matériaux non cohérents.

Les opérations de dragage utilisent généralement les équipements suivants :

- *Drague à élinde traînante*, principalement utilisée pour les dragages portuaires d'entretien et les extractions de granulats, et qui procède par aspiration
- *Drague à disque désagrégateur (ou " drague à cutter ")*, principalement utilisée pour les dragages dans des matériaux résistants (argiles, roches, graviers consolidés)
- *Drague à pelle rétro-excavatrice*, pour les travaux de finition ou les travaux atypiques.
- Suceuse pour les sédiments fins dans certains cas.

En l'occurrence, les moyens utilisés pour les travaux de dragage du port de Port-Louis sont des engins de type pelle ou grue sur barge ou ponton flottant :

- Le projet prévoit un dragage hydraulique, qui consiste à draguer les sédiments en même temps que l'eau est aspirée. Il sera réalisé depuis une barge spécialisée, conçus et adaptés pour répondre à la nature de l'opération et au contexte environnemental dans lequel ils sont utilisés. Ce travail peut être statique ou mobile.
- Une drague aspiratrice en marche (DAM), aspire les sédiments, tout en faisant route à faible vitesse. Elle « suce » le fond marin avec une « élinde », sorte de gros tube articulé équipé d'un aspirateur. Soutenue par trois bossoirs, l'élinde qui se termine par un bec et dont la position est réglée automatiquement, racle le fond de la mer. Guidée par des glissières elle va se connecter à un tuyautage sous la flottaison.



Toute opération de dragage se fait à partir d'un plan de sondage qui permet de localiser les profils à raboter. Les relevés sont réalisés par les vedettes de sondage des ports utilisateurs

b) Le déroctage du chenal d'entrée au port

Le **déroctage** du chenal d'entrée du port de Port-Louis consiste à briser de gros blocs de pierre pour les fragmenter en éléments susceptibles d'être repris par un engin de dragage de type classique.

Pour le dimensionnement de la largeur du chenal, les estimations ont été faites en considérant qu'un bateau de type navire à passagers d'une longueur de 20 mètres pourrait accéder au port en tout temps et que 2 voiliers à fort tirant d'eau pourraient se croiser.

Pour les travaux de déroctage, le pétitionnaire a fait le choix d'utiliser une pelle hydraulique sur ponton flottant équipée d'un brise-roche hydraulique et d'une dent de Ripper pour les passages les plus durs. L'utilisation d'explosifs n'a donc pas été retenue afin de réduire les impacts des travaux sur les mammifères marins (Mesure de Réduction MR8).

Il importe de souligner que **1 500m³ à 2 000m³ de roches d'un diamètre compris entre 20 et 50 cm, seront stockées à terre sur un terrain de 1 000m² maximum, pour une valorisation ultérieure** au niveau du terre-plein du port.

c) Avantages des engins utilisés pour la réalisation des travaux

Engins utilisés pour les travaux	Avantages
<i>La drague à pelle</i>	La pelle a également la capacité de monter une variété d'accessoires différents, y compris la pompe de dragage de l'excavatrice.
<i>Une barge à chaland/clapet fendable</i>	Les barges-trémies sont la principale barge que l'on trouve dans les projets de dragage et peuvent varier en taille, selon qu'elles sont draguées à l'intérieur des terres ou en mer. La barge est conçue pour pouvoir travailler de concert avec un ponton. Elle embarque une pelle hydraulique capable d'extraire les matériaux en profondeur avant de les déposer sur le chaland fendable. Les barges-trémies retiennent le matériel de dragage et le transportent vers une zone de clapage identifiée., où le matériel de dragage est soit pompé hors de la barge à l'aide de pompes hydrauliques à lisier, soit libéré par les portes hydrauliques de la barge. Tout ou partie de la coque de la barge s'ouvre en deux à la manière d'une benne preneuse pour mettre en place sous l'eau des matériaux en vrac.
<i>Les pontons flottants</i>	Les pontons flottants sont facilement transportables et sont montés rapidement (en quelques dizaines de minutes). C'est idéal lorsque l'on doit travailler sur l'eau. Utilisés comme plateforme, les pontons flottants peuvent supporter plusieurs tonnes, à savoir la plupart des outils de travail et accessoires de maintenance nécessaire (de la grue à la pompe à eau.)
<i>La pelle/pelleteuse hydraulique</i>	Une pelleteuse hydraulique imite le mouvement du bras humain grâce à un système de vérins et d'articulations diverses. Elle est idéale pour les travaux de démolition les travaux de déblaiement, le levage de charges et le chargement de matériaux

Dent Ripper

Idéale pour extraire des roches, elle présente un certain nombre d'avantages : une plus grande sécurité, pas de projection, moins de perturbations de l'environnement (bruits/poussières), pas de longues procédures d'approbation nécessaires, plus de précision pour la séparation des couches de roche.

Brise-Roche Hydraulique (BRH)

Un BRH est un outil se connectant à l'extrémité du bras articulé d'une pelleuse, destiné à l'abattage de roche. Tout en respectant l'environnement, les brise-roche hydrauliques sont sollicités pour leurs avantages suivants : une force d'impact et une productivité élevées

d) Le clapage en mer

Selon la MRAe, deux solutions de substitution au clapage en mer ont été étudiées mais elles ont été écartées pour des raisons justifiées : les sédiments meubles dragués ne pourront être ni stockés/valorisés à terre par manque d'infrastructures adaptées ou dédiées ni transportés vers l'hexagone (coût de transport trop élevé).

C'est pourquoi, le choix retenu est **le clapage en mer** (i.e. l'immersion en mer du matériau sédimentaire extrait), afin d'évacuer les sédiments dragués. Les matières extraites seront alors stockées à bord de la barge avant d'être évacuées puis déversées en mer au large de Port-Louis, à l'aide d'une barge – chaland à clapet ou fendable (navire dont la cale peut s'ouvrir par le fond.).

La zone de clapage choisie avec l'accord des autorités environnementales, se situe à l'Ouest-Nord-Ouest du port de Port-Louis, à une distance d'environ 3,5MN (Mille Nautique) du port et 2,7 MN de la côte la plus proche, sur des fonds compris entre -275m et -290m de profondeur.

Le choix du site a été fait en tenant compte de plusieurs critères :

- La sensibilité des écosystèmes côtiers,
- L'éloignement de milieux/secteurs sensibles ou protégés
- Les éléments de courantologie ou biologiques

Au niveau du site d'immersion, la nature et la qualité des sédiments n'ont pas été déterminées du fait des très grandes profondeurs.

Selon le Parc National, la zone de clapage choisie est située au nord de la barrière récifale qui marque le Grand-cul-de-sac marin qui présente une diversité d'écosystèmes terrestres, humides (les mangroves) et marins (récifs coralliens et herbiers). Cette zone fait donc partie des aires maritimes protégées et du sanctuaire Agoa. Et bien que les matériaux générés par le dragage soient reconnus non-contaminés, ils constitueront cependant, des polluants qui seront remis en suspension.

✍️ Appréciation du commissaire-enquêteur :

Le projet s'inscrit dans le doigt fil de l'Orientation 3 du SMVM de la Guadeloupe : Optimiser les potentiels d'activités maritimes.

Au titre de la Loi sur l'eau, les travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis ont donc fait l'objet, d'une demande d'autorisation de travaux comportant permis d'immersion.

Bien qu'ayant lu attentivement le dossier, je tiens à inviter le Maître d'ouvrage à suivre quelques-unes des recommandations ou expériences de terrain préconisées par le GEODE :

Optimisation des méthodes de dragage et de transport des sédiments selon GEODE

Type de drague	Facteurs influençant le taux de remise en suspension des sédiments	Méthodes de dragage recommandées
Dragues mécaniques	<ul style="list-style-type: none"> Impact sur le fond lors de la descente et de la remontée de la benne ; Lavage de la benne, de la pelle rétrocaveuse ou du godet lors de la descente. 	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la vitesse de remontée et de descente de la benne (< 0,50 m/s) ; Eviter le nivellement du fond par pivotement de la benne sur le fond ; Descendre la benne le plus bas possible dans la barge ; Laver la benne sur le chaland dans le cas de sédiments pollués.
Dragues hydrauliques	<ul style="list-style-type: none"> Profondeur de coupe Vitesse de déplacement latéral Angle de la crépine Vitesse de rotation de la tête du désagrégateur Profondeur de la coupe Etat de la marée Déplacement de la drague vers l'avant (abandon de plages de résidus) Portion inférieure du désagrégateur lorsque la drague excave par couches épaisses 	<ul style="list-style-type: none"> Procéder à des plans de coupe en escalier au lieu de coupes verticales Remonter les ancres avant le déplacement de la drague Opérer en faisant décrire à la drague des arcs concentriques contigus sur la surface de dragage et en coupant dans le sens du balayage de façon à éviter la formation de plages de résidus. Chaque coupe doit idéalement se superposer à la précédente avec un chevauchement de 0,30 m. Utiliser un système de pieux pour le déplacement de la drague Limiter la profondeur de la coupe en correspondance avec le diamètre du désagrégateur Positionner précisément la drague Limiter la vitesse latérale de la tête de drague Utiliser des couteaux ajustés Ajuster l'angle d'attaque des couteaux Limiter la vitesse du désagrégateur à 30 tours / mn Nettoyer les tuyaux des conduites avant d'enlever ou d'ajouter une section de tuyau

Recommandations pour minimiser les effets des transports des matériaux

Objectifs	Mesures particulières
Minimiser les entraves à la navigation commerciale et de plaisance	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir la signalisation diurne et nocturne conforme à la réglementation maritime, des navires, aires d'opération et de manœuvre - Prévoir l'affichage et la communication, à destination des usagers de la mer, des opérations (nature et durée des travaux, interdiction de navigation et de mouillage)
Réduire les pertes de matériaux pendant le transport des matériaux de dragage entre le site de dragage et le site de dépôt/traitement	<ul style="list-style-type: none"> - Sélectionner un équipement et un mode de transport compatibles avec la nature et la qualité des matériaux dragués, - En cas de transport par barge, chaland ou drague auto-porteuse, empêcher toute surverse, en particulier si les matériaux dragués sont pollués, - En cas de refoulement par conduite, s'assurer de l'étanchéité des différentes sections, - En cas de transport par camion, utiliser des camions à benne étanche, et empêcher la déverse d'eaux chargées en MES sur les terre-pleins lors du transfert des sédiments dans les camions.
Réduire les nuisances sonores, visuelles et les risques d'accident	<ul style="list-style-type: none"> - Prévoir l'utilisation d'équipements de manutention et de transports peu bruyants, - Assurer un entretien adéquat de la machinerie des engins et navires de dragage (réduction du bruit, prévention des fuites de matériaux), - Pour le transport terrestre, choisir des itinéraires minimisant les effets sur l'environnement et éviter le passage des camions dans les agglomérations et à proximité de zones sensibles (écoles, hôpitaux, résidences), - Adopter des horaires de fonctionnement minimisant les dérangements du cadre de vie (bruit, nuisances olfactives)

L'avenir des matériaux dragués dépend de leur nature (sédiments, vases, sables, graviers...) et de leur concentration en polluants (métaux lourds, pesticides accumulés, eaux grises, eaux noires, eaux grasses ...) ont ainsi nécessité une étude d'impact et une demande d'autorisation environnementale soumise à enquête publique, afin de s'assurer du respect de la biodiversité et des équilibres environnementaux. Donc la procédure réglementaire a bien été suivie par le maître d'ouvrage.

Le clavage en mer est indiqué dans le cas des travaux de dragage car les sédiments dragués sont considérés comme non-contaminés par les autorités environnementales. Mais il peut aussi poser d'autres sources importantes de problèmes environnementaux pour trois motifs :

- 1) *Les conditions de transport des boues vers les milieux marins,*
- 2) *Les destructions du milieu qu'elles occasionnent au point de rejet,*

3) La forte augmentation de la turbidité de l'eau au moment du largage

Le Parc National et de la MRAe estiment que le clapage en mer aura indéniablement un impact fort sur les mammifères et les habitats du Grand-cul-de-sac-marin. En effet, considérant que la zone de clapage se situe dans l'aire maritime adjacente au Parc National, et bien que les sédiments dragués soient peu ou pas contaminés, ils peuvent cependant remobiliser des toxiques qui étaient provisoirement piégés dans le compartiment sédimentaire. D'e plus, selon la DRASSM, la zone des travaux présente tout de même une sensibilité archéologique puisque des entités archéologiques ont été retrouvées à proximité de Port-Louis.

Au regard des conclusions émises par la MRAe, la piste de la valorisation à terre des matériaux issus des travaux de dragage a été écartée compte-tenu de son coût financier, du temps nécessaire pour réaliser le processus, la complexité technique et la disponibilité de zones éligibles pour le traitement à terre.

La transplantation des coraux est utilisée pour plusieurs types de prestations d'intérêt économique important comme la sauvegarde d'espèces menacées ou rares, la mise en valeur de sites touristiques et les mesures de compensation pour la destruction du milieu naturel (comme c'est le cas dans ce projet).

La transplantation corallienne consiste donc à transférer des colonies de coraux ou des fragments de colonies donneuses et à les transplanter directement sur un site dégradé. C'est une des techniques de la restauration écologique des coraux, mais qui ne reste qu'une mesure de compensation car elle n'est pas valable pour reconstituer des zones dégradées à grande échelle.

Le corail est un animal, il ne se déplace pas aussi facilement qu'un morceau de rocher inerte et a des exigences au niveau de ses conditions de vie. Dans cette optique la transplantation corallienne doit faire attention à plusieurs conditions : la température, la luminosité, la salinité, la propreté de l'eau.

Toutefois, je rejoins l'avis de la Direction de la Mer qui estime qu'une alternative au clapage en mer aurait pu être envisagée, notamment pour le rechargement des plages, sachant que le pétitionnaire prévoit de draguer un volume total de 17 395m³ de sédiments,

Je salue l'effort de gestion à terre des matériaux déroctés prévue par le maître d'ouvrage : il assure qu'environ 2 000m³ de roches issues spécifiquement du déroctage du chenal seront stockées à terre pour une valorisation ultérieure, Sachant qu'il prévoit le déroctage d'un volume total de 32 821m³ de roches calcaires, il est regrettable que seuls 6% de ces roches soient destinées à une valorisation, dont la nature de la valorisation n'est pas précisée.

Avec l'arrêt programmé du clapage en mer en 2025, et compte-tenu des besoins en matériaux calcaires du BTP en Guadeloupe, la question de gestion et traitement des déchets issus des dragages et déroctages marins devra être obligatoirement traitée à l'échelle de l'archipel.

3.1.2. La réunion préalable à l'ouverture de l'enquête publique

Le mardi 30 mai 2023 au matin, j'ai rencontré le maître d'ouvrage (représenté par M. David DELVER) et le bureau d'étude CREOCEAN en leur qualité d'AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage) afin de me présenter le périmètre et la nature du projet. Cela m'a permis d'apprécier les nuisances que le projet procurera aux usagers et aux riverains du port. Le compte-rendu de cette réunion se trouve en annexe du présent rapport d'enquête publique.

✍ Appréciation du commissaire-enquêteur :

Conformément à la réglementation relative à l'enquête publique, cette réunion s'est tenue avant l'ouverture de l'enquête publique.

3.2. Cadre législatif de l'enquête publique

- **Décret** n°85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983 Décret n° 2011-2018 du 29/12/2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.
- Décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement.
- Arrêté préfectoral SG-BCI du 09/05/2023 fixant les modalités d'organisation de l'enquête publique.
- Décision désignation commissaire-enquêteur du 30/03/2023 du Tribunal Administratif de la Guadeloupe référencée sous le Dossier n° E23000008 :97
- Liste départementale d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur établies au titre de l'année 2023
- Code de l'urbanisme
- Code de l'environnement : articles L. 123-1 et suivants
- Code de l'environnement : articles L 181-1 et suivants
- Code de l'environnement : articles R 214-8

✍ Appréciation du commissaire-enquêteur :

L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête et les conclusions du commissaire enquêteur sont prises en considération par le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour prendre la décision.

3.3. Composition du dossier d'enquête

1. L'arrêté préfectoral SG-BCI du 09/05/2023 d'**ouverture de l'enquête publique**
2. L'**avis d'ouverture de l'enquête publique**
3. **Certificat de dépôt du dossier** de demande d'autorisation environnementale le 23/02/2023
4. Les pièces constitutives du **dossier de demande d'autorisation des travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis** demandée en mars 2023 :
 - Préambule
 - Pièce 1 : L'identification du demandeur
 - Pièce 2 : Le résumé non technique (17 pages) présenté séparément
 - Pièce 3 : Les emplacements sur lesquels les travaux doivent être réalisés
 - Pièce 4 : La nature, la consistance, le volume et l'objet des travaux ainsi que les rubriques de la nomenclature dans laquelle ils doivent être rangés.
 - Pièce 5 : L'évaluation environnementale voulue par le Conseil Départemental de la Guadeloupe qui s'est ainsi affranchi de la procédure de demande au cas par cas.
 - Les annexes : Liste des figures – Liste des tableaux – Note technique de caractérisation des sédiments
5. Le **rapport de phase 1 relatif à l'étude préalable de caractérisation des sédiments marins**, datée de février 2022 présentant :
 - I- Le matériel et les méthodes utilisés
 - II- Les résultats obtenus
 - III- La synthèse sur la qualité des sédiments
 - IV- La bibliographie consultée

- V- Les annexes : fiches terrain – données brutes -seuils de contamination de référence en vigueur – liste des figures – liste des tableaux
6. Le **rapport relatif à la maîtrise d'œuvre partielle pour le dragage de l'accès au port de Port-Louis**, daté de mai 2022, et présentant :
- I- Les caractéristiques et la description du site de dragage
 - II- La consistance des travaux
 - III- Le programme des travaux
 - IV- La prescription environnementale
 - V- Le coût et les délais des opérations
7. Le **courrier de réponse du pétitionnaire apporté à l'autorité environnementale** précisant les compléments apportés aux recommandations de la MRAE :
- **Un complément de l'analyse de l'état existant** par une description du bâti existant et à proximité du site du projet
 - **L'approfondissement de la réflexion d'une valorisation même partielle des matériaux issus du déroctage**
 - L'étude de **la possibilité de mise en place de mesures de compensation des cétacés et tortues marines potentiellement dérangés** en phase travaux
 - Le **détail de la procédure soft-start** ainsi que le **protocole de surveillance de la présence de cétacés** et sa soumission à la validation de l'Agoa
 - La **zone prévisionnelle de traitement des eaux noires et des eaux grises** avec la **mise en place d'une stratégie de gestion des déchets du port en tant que mesures de compensation des biocénoses benthiques impactées** pendant et après les travaux
 - **L'augmentation de la durée du suivi de transplantation** avec 3 suivis la première année puis un suivi/an pendant 5 ans
 - La **garantie que les produits issus du dragage n'impacteront pas le Grand-cul-de-sac-marin en prévoyant un suivi de ces produits** par des prélèvements périodiques sur cette zone
 - La **mise à jour du résumé non technique** sur un document séparé
8. Le **registre d'enquête**, mis à la disposition du public à la mairie de Port-Louis, tout au long de l'enquête, aux heures d'ouverture réglementaires.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

Le dossier a été adressé en double exemplaire à la mairie de Port-Louis, et géré par le service de l'urbanisme.

3.4. Analyse du dossier soumis à l'enquête

Le dossier de demande d'autorisation environnementale du Conseil Départemental de la Guadeloupe pour le dragage et le déroctage du port de Port-Louis a été déposé complet en version papier et numérique le 1^{er} juillet 2022 à la DEAL.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

Concernant la qualité du dossier, toutes les PPA (Personnes Publiques Associées) s'accordent à dire que le dossier est suffisamment dense et fourni. Ce que je confirme. Toutefois, la lecture des documents indéniablement très technique n'était pas aisée pour les non-initiés. Mais le résumé non technique a présenté de manière globale le projet.

La description de l'état initial de l'environnement présenté au chapitre 12 du dossier de demande d'autorisation environnementale (p43 à 103), est bien renseignée sur les enjeux eaux, milieu naturel et biodiversité, et les différents usages du site. Ce qui est pertinent au regard de la nature des travaux. Toutefois, aucune information concernant le bâti alentour n'est présentée alors même que le site se trouve dans une zone urbanisée. Comme l'a précisé l'autorité environnementale, il convenait de positionner sur le plan, les habitations qui seraient les plus exposées pendant les travaux, ainsi que la présence ou non d'établissements recevant le public, en précisant le rayon d'action des nuisances sonores et de la pollution des suspensions dans l'air, d'autant que Routes de Guadeloupe qualifie la commune de Port-Louis comme étant une zone de clame.

La MRAe souligne que les compléments d'informations manquantes demandées par la DEAL en juin, août et septembre 2022 ont bien été prises en compte par le pétitionnaire (p89), concernant notamment :

- L'observation et localisation des mammifères marins
- La mise en place d'une campagne supplémentaire de sédiments marins pour définir la zone d'exclusion de dragage du fait d'un seuil N2 élevé en Cuivre

La vulnérabilité du projet au changement climatique est traitée p49 à 52.

3.4.1. Synthèse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA) au projet

<p>DIRECTION DE LA MER (DRAM Guadeloupe) Avis du 18/08/2022</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le dossier est fourni et de qualité satisfaisante. 2. Les sédiments issus du chenal sont constitués de sable de bonne qualité et considérés comme non-contaminés. Par conséquent, leur réutilisation pour le rechargement des plages par exemple, pourrait s'avérer une bonne alternative au clapage en mer 3. La DRAM souhaiterait que soit défini un périmètre de clapage plutôt qu'un point de clapage
<p>DÉPARTEMENT DES RECHERCHES ARQUÉOLOGIQUES SUBAQUATIQUES ET SOUS-MARINES DRASSM Guadeloupe Avis du 19/08/2022</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le dossier LES précise qu'au-delà de la cote de dragage, la barymétrie est à -3,5M, et qu'il existe un différentiel très largement de -1M, à l'exception de l'entrée du port où la barymétrie est entre -2M et -3 a déjà fait l'objet d'un premier dragage en 2015 afin d'atteindre une cote de -3M, la DRASSM considère que d'un point de vue archéologique la zone ayant déjà été remaniée, il ne serait pas souhaitable d'intervenir à nouveau au même endroit. Mais souhaiterait conforter son avis sur des éléments présentant l'historique des dragages dans la zone du projet ainsi que sur les conditions de réalisation ou non du dragage autorisé en 2015. <p>Avis du 24/11/2022</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Après les informations apportées par courriel du 23/11/2022 par M. David DELVER (Direction Routes, Ports et Aéroports) à la DEAL, bien que la DRASSM Guadeloupe ait noté que les éléments présentés dans le rapport de synthèse de l'historique des travaux du port de pêche de Port-Louis ne correspondaient pas aux éléments pointés dans le dossier LES, elle a toutefois considéré que les analyses apportées en page 9 du rapport de synthèse étaient suffisantes. En effet, elles ont démontré que le très faible substrat sédimentaire qui semblait être présent dans le bassin portuaire, ne laissait que très peu de possibilités de conservation de niveaux ou de vestiges archéologiques. Forte de ce constat, la DRASSM Guadeloupe n'a donc pas édicté de prescription de diagnostic archéologique.

OFFICE FRANÇAIS DE LA BIODIVERSITÉ

OFB - Direction des Outre-Mer – Département de la Guadeloupe

Avis du 25/07/2022

1. Les travaux devraient démarrer à la fin de la période de reproduction des baleines à bosses ce qui réduit la probabilité de les croiser. Auquel cas, la Mesure d'Évitement ME 1 de la période de migration des baleines à bosse est appropriée et appréciée étant donné la sensibilité des baleines à bosses aux bruits des travaux.
2. Seuls les dauphins seraient susceptibles d'être rencontrés durant les travaux.
3. Concernant les habitats benthiques, communément appelés « fonds marins » qui assurent des fonctions essentielles pour la faune et la flore marines qui s'y développent et constituent un élément majeur des écosystèmes marins, l'OFB a considéré que les travaux de dragage/déroctage ne présentent pas de sensibilité, tant dans l'enceinte du bassin portuaire, que dans le chenal, constitué d'une dalle calcaire faiblement colonisée et d'une plaine sédimentaire à faible colonisation.
4. Il importe de souligner que selon l'évaluation du bruit sous-marin engendré par les travaux, si les seuils supérieurs mentionnés (180 dB) étaient atteints, ils pourraient causer des dommages auditifs temporaires ou permanents si les mammifères venaient à se trouver à proximité directe des travaux (moins de 200 mètres). De plus, lorsque ces seuils atteindront les 130db, on pourrait assister à des troubles de leur comportement si ces mammifères venaient à se trouver entre 200 m et 1,5 km depuis le point de travaux. À ce titre, l'OFB considère que les impacts possibles sur les mammifères marins semblent bien évalués tant en niveau de bruit que de distances car les ordres de grandeur avancées dans le dossier semblent corrects.
L'OFB conclue qu'en termes de risques sonores pour les mammifères marins, si le pétitionnaire met en place des mesures d'évitement et des mesures de réduction en prenant en compte ses recommandations, alors l'incidence du bruit engendré par les travaux, bien que directe, sera considérée comme faible tout au long des travaux.
5. En outre, l'OFB assure que le choix du clapage en mer pourra engendrer des risques de collision avec les mammifères marins, qu'elle considère à effets directs, temporaires mais faibles. Il s'agira alors de respecter les consignes de navigation et la réglementation maritime en vigueur.
6. L'OFB déplore que le site de clapage retenu n'ait pas fait l'objet d'inventaire *in situ*, d'autant qu'il a été choisi à partir d'une technique d'échantillonnage ne permettant pas de connaître l'étendue de la zone vaseuse ni d'évaluer correctement le panache de turbide lié aux travaux. Donc l'OFB considère que l'impact du clapage en mer sur le milieu benthique a été mésestimé par le pétitionnaire.
7. Pour finir, l'OFB regrette que les sédiments fins dragués dans l'enceinte portuaire ne puissent pas faire l'objet d'un traitement à terre, voire d'une réutilisation pour remplir les plages. Il en va de même pour les sédiments grossiers issus du déroctage du chenal, qui pourraient faire l'objet d'une valorisation à terre.

☞ **Pour prendre en compte ces risques, le pétitionnaire a prévu un certain nombre de mesures de Réduction (MR) :**

- **MR 1** : réduction de la superficie et des volumes déroctés
- **MR 2** : réduction de l'expansion du panache turbide sur le site de dragage (un rideau de bulles sera érigé afin d'atténuer la propagation du bruit et ainsi réduire son rayon de portée).
- **MR 4** : Mise en place d'une procédure soft-start (à détailler en ce qui concerne la durée et les pauses)
- **MR 8** : Méthode de déroctage s'appuyant sur l'utilisation de brise-roche hydraulique au lieu des explosifs

- **MR9** : Surveillance de la présence de cétacés (le protocole de surveillance par des observateurs experts dans un rayon de 2km est considéré comme insuffisant par l'OFB, qui recommande au pétitionnaire que ce protocole soit impérativement défini et validé en amont par le Sanctuaire Agoa.)

PARC NATIONAL de la Guadeloupe

Avis du 19/08/2022

La sous-évaluation de la courantologie sur Port-Louis

Le Parc National a souligné que l'étude d'impact réalisée se basait sur une bibliographie ancienne d'au moins 10 ans, qui nécessitait d'être actualisée et complétée d'études et de données plus récentes.

1. Ainsi, dans l'étude d'impact, les courants généraux du Grand-cul-de-sac-marin sont représentés d'après la cartographie de ASSOR élaborée en 1988. Or, des études plus poussées ont été faites sur ce sujet grâce à la pose de courantomètres enregistreurs à l'occasion de projets de port en eau profonde et projet de raffinerie sur Port-Louis. Les éléments relatifs à la courantologie dans l'étude d'impact seraient donc minorés au regard des plus récentes données obtenues à l'aide des courantomètres enregistreurs. Dans ce cas, le Parc National de la Guadeloupe estime que les sédiments clapés seraient largement diffusés avec leurs polluants associés dans le Grand-cul-de-sac-marin.

L'absence d'indicateurs relatifs à la nature des fonds marins dans la zone de clapage en mer

Les données concernant la nature et la colonisation des fonds marins et la faune benthique ne sont pas indiquées pour la zone de clapage en mer.

2. L'absence d'indicateurs sur les fonds marins du futur site de clapage en mer ne permet donc pas d'identifier la présence ou non d'espèces ou d'habitats patrimoniaux. Aussi, une vérification terrain avec un ROV (Remotely Operated underwater Vehicle) est donc vivement recommandée.

La protection des espèces protégées

3. Compte-tenu du panache de particules fines en suspension et de la courantologie, le Parc National de la Guadeloupe émet ses craintes concernant les impacts négatifs du clapage en mer sur les cœurs du Parc National et plus largement sur les habitats du Grand-cul-de-sac-marin. Par exemple, la colonie de *Orbicella annularis* (corail étoile massif), coraux considérés comme des espèces protégées et menacées, classées sur liste rouge au niveau international par l'INPN (Inventaire National du Patrimoine Naturel), se situe à proximité du chantier, notamment dans le scénario de tracé du dragage retenu.
4. Compte-tenu de l'impact acoustique du Brise Roche Hydraulique potentiellement sur les mammifères marins qui évoluent dans un sanctuaire *Agoa* (une aire marine protégée dans les Antilles françaises dédiée à la conservation des mammifères marins), et sur les tortues marines qui font l'objet localement d'un PNA (Plan National d'Actions), en plus de la Mesure de Réduction MR4 de mise en place d'un protocole soft-start, le Parc National recommande d'éviter la planification des travaux de dragage-déroctage durant le carême (période de pic de fréquentation des baleines à bosses) et durant les mois de juin à août (afin de préserver la quiétude des tortues marines en ponte).

Analyse des mesures ERC (Évitement-Réduction-Compensation)

Les Mesures d'Évitement (ME) :

5. Le Parc National regrette qu'aucune alternative au clapage en mer n'ait été proposée et que de surcroît, un seul site a été p. Il aurait été souhaitable de lui en présenter plusieurs afin que l'on puisse choisir le moins défavorable à la transplantation des colonies coralliennes. D'autant que la bibliographie et les retours d'expérience de transplantation coralliennes ont démontré des chances de survie réduites. C'est

pourquoi, le Parc-National considère que cette mesure est plutôt une mesure de réduction des risques plutôt qu'une mesure d'évitement des risques.

Les mesures de Réduction (MR) :

6. Le Parc National considère comme indispensable l'approche multi-barrières proposée (barrière anti-pollution et rideau de bulles) dans la mesure où ces dispositifs se veulent anti-érosion et perméables pour mieux piéger les matières en suspension et la présence éventuelle d'autres pollutions telles que les hydrocarbures.

Les Mesures de Compensation (MC) :

7. Considérant des impacts inévitables du clapage en mer sur le cœur marin et sur le Grand-cul-de-sac-marin, le Parc National souhaite que des mesures compensatoires soient proposées en cas d'impacts perceptibles sur les espèces et espaces dégradés.
8. Le Parc National soulève aussi la question de la compatibilité des travaux avec les documents stratégiques régionaux tels que le SAR, le SDAGE et autres.

AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ (ARS)

Avis du 17/01/2023

L'avis de l'ARS n'a pas été mis à disposition du public.

Ces avis et remarques des PPA ont conduit le service coordonnateur de l'instruction du dossier à transmettre au pétitionnaire une demande de compléments en date du 29 août 2022, avec une échéance de réponse au 29 octobre 2022.

Une nouvelle saisine des services concernés a été réalisée le 10 novembre 2022, donnant lieu à de nouveaux avis de la DRASSM (24/11/2022), de l'OFB (25/11/2022), du pôle biodiversité du service Ressources Naturelles de la DEAL (23/11/2022).

Ces avis ont conduit le service coordonnateur à considérer le dossier de demande d'autorisation environnementale comme complet.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

L'avis du Parc National de la Guadeloupe importe d'autant plus que les travaux sont inscrits dans l'aire maritime adjacente du Parc National, mais ne sont pas compris dans le cœur de parc.

Le Parc préconise une prospection sur site de clapage par un ROV en amont des travaux afin de s'assurer de l'état des fonds marins. Un ROV est un petit robot/véhicule sous-marin téléguidé à distance. Ils permettent une acquisition rapide et sécurisée d'informations globales ou précises, physicochimiques et visuelles (sous forme numérique notamment), à distance de l'opérateur et parfois « en masse ». Certains ont une fonction de plateforme pouvant être équipée à la demande de bras manipulateurs, de systèmes de prélèvement ou de divers capteurs.

Cette suggestion, bien que pertinente, n'aura pas besoin d'être mise en œuvre dans la mesure où la zone de clapage a déjà fait l'objet d'une exploration par l'expédition La mission Karubenthos 2 (du 6 au 30 juin 2015) qui cherche à inventorier les environnements profonds de la Zone économique exclusive (ZEE) de la Guadeloupe, de 50 à 800 mètres. Pour ce faire, l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) met à disposition des équipes le navire de recherche Anthéa. 20 % des nouvelles espèces marines décrites dans le monde ayant été identifiées par les expéditions de Karubenthos, permet de considérer cette équipe comme étant le principal acteur de l'exploration de la biodiversité des grands fonds des mers tropicales. Source : <https://www.mnhn.fr/fr/karubenthos-guadeloupe>).

Si, telle le souligne le Parc National de la Guadeloupe, la période de ponte des tortues est entre juillet août, je suggère de décaler le démarrage des travaux à septembre 2023.

3.4.2. Avis délibéré de la MRAe (Mission Régionale d'Autorité environnementale)

Un exemplaire électronique de la demande d'autorisation environnementale a été transmis à la MRAe le 25/11/2022. Après enquête administrative pendant la phase d'examen du dossier, la MRAe a rendu son avis délibéré 2023APGUA3 adopté le 2 février 2023 et a émis les recommandations suivantes :

- Actualiser le résumé non technique après avoir complété l'étude d'impact selon les recommandations formulées
- Présenter un résumé non technique dans un document indépendant afin de faciliter son accessibilité au public
- Compéter l'analyse de l'état initial par une description du bâti existant situé à proximité ou aux alentours du site du projet, en indiquant la présence d'établissement recevant du public.
- Approfondir la piste d'une valorisation même partielle des matériaux issus spécifiquement du déroctage du chenal ;
- Étudier, en relation avec l'équipe Agoa, la possibilité de mettre en place une mesure de compensation en faveur des cétacés potentiellement dérangés pendant les travaux ;
- Étudier, en relation avec le réseau tortues marines Guadeloupe, la possibilité de mettre en place une mesure de compensation :
- Détailler la procédure de soft-start ainsi que le protocole de surveillance de la présence de cétacés et le soumettre à la validation du sanctuaire Agoa ;
- Mettre en place une mesure de compensation en faveur des biocénoses benthiques impactées pendant la phase de travaux et durant la phase d'exploitation de l'aménagement ;
- Mieux dimensionner la mesure de réduction relative à la transplantation de colonies coralliennes ;
- Garantir que les produits issus du drage n'impacteront pas le Grand-cul-de-sac-marin en prévoyant par exemple un suivi de ces produits par des prélèvements périodiques sur cette zone.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

Selon le code de l'environnement, tous les projets soumis à évaluation environnementale impliquent un avis de l'autorité environnementale, qui doit être mis à la 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 s'agit d'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., L'avis de la MRAe n'est donc ni favorable ni défavorable. Bien au contraire, cet avis vise à permettre d'améliorer la conception du projet, en impliquant la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

3.4.3. Compléments d'informations apportés par le pétitionnaire

Fort des différentes remarques émises par les Personnes Publiques Associées et l'Autorité environnementale le pétitionnaire a apporté au fur et à mesure plusieurs compléments au dossier initial :

- Version V0 du 23/02/2022 incluant l'évaluation environnementale

- Version V1 du 29/09/2022 intégrant les 2 addendum et les échanges avec la DEAL
- Version V3 du 01/03/2023 intégrant les remarques de la MRAE
- Version finale parvenue le 20/03/2023 à la MRAe.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

Conformément à l'article L.122-1-VI du code de l'environnement, le pétitionnaire a bien rendu, au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique (article L.123-2), une réponse écrite à l'autorité environnementale relatives aux différentes remarques émises.

3.4.4. Analyse des mesures et modalités de suivi proposées

Les impacts d'un projet, d'un plan ou d'un programme sur l'environnement peuvent se traduire par une dégradation de la qualité environnementale. La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Les principaux effets potentiellement négatifs du projet et les mesures associées portent sur la biodiversité et le milieu naturel.

Mesures ER (Avant et pendant les travaux)

	Phase de conception	Phase de travaux
7 Mesures d'Évitement (ME)	ME2 : Modification du tracé du chenal ME3 : Adaptation des chantiers autour de l'activité portuaire existante	ME0 : Choix d'un site d'immersion ME1 : Évitement de la période de migration des baleines à bosses ME4 : Interdiction de dragage dans la zone où le seuil N2 est dépassé pour la molécule de cuivre ME5 : Protection individuelle contre le bruit ME6 : Schéma organisationnel d'un Plan Assurance Environnement ME7 : Évitement des émissions de GES (Gaz à effet de serre)
10 Mesures de Réduction (MR)	MR1 : Réduction de la superficie déroctée	MR0 : Transplantation de colonies coralliennes et suivi pendant 5 ans MR2 : Réduction de l'expansion du panache de turbide sur le site de dragage MR3 : Prévention des pollutions accidentelles MR4 : Réduction du risque de blessure auditive due au bruit par mise en place d'un protocole soft start MR5 : Réduction de la pollution portuaire par l'enlèvement des macro-déchets et épaves abandonnées dans le port MR6 : Chargement des chalands à 90% de leur capacité MR7 : Optimisation des volumes dragués MR8 : Choix de la méthode de déroctage BRH sans utilisation de minage MR9 : Surveillance de la présence de cétacées

✚ 1 Mesure de Compensation (Post-Travaux)

- **MCO** : Gestion des effluents

✚ 5 Modalités de Suivi par la MOA

- **SU1** : Suivi de la turbidité en phase de travaux
- **SU2** : Suivi de la qualité des sédiments dragués
- **SU3** : Suivi aérien du panache de turbide
- **SU4** : Suivi physico-chimique du panache de turbide
- **SU5** : Suivi de la population de tortues marines

✍ Appréciation du commissaire-enquêteur :

Tout projet a des impacts sur l'environnement. Il s'agit pour les maîtres d'ouvrage de trouver le juste équilibre entre aménagement du territoire et préservation de l'environnement.

Le pétitionnaire propose 18 mesures ERC et 5 modalités de suivi qui seront déployés tout au long des différentes phases du projet. Je trouve ces mesures pertinentes et adaptées à l'échelle du projet. Elles s'inscrivent, pour certaines, dans la philosophie de l'orientation 1 du SMVM Guadeloupe (Schéma de Mise en Valeur de la Mer) en ce qui concerne la protection des écosystèmes marins.

Je souligne que le pétitionnaire a pris en compte les avis de l'autorité environnementale et des personnes publiques associées au projet.

Je note toutefois que le pétitionnaire n'a présenté que des moyens de suivi et aucun moyen de surveillance. Néanmoins, il pourra s'appuyer sur les experts du Sanctuaire Agoa pour la surveillance, telle que cela lui a été recommandé par les autorités.

Fort a été de constater la réactivité du pétitionnaire quant aux remarques émises par l'autorité environnementale et l'ajustement des mesures ERC et mesures de suivi.

Le projet ne viendra pas compromettre l'atteinte des objectifs d'états des masses d'eau côtières puisque les travaux de dragage et de déroctage ainsi que le clapage en mer s'effectueront sur 17 semaines (soit 4 mois).

Par ailleurs, les mesures ERC proposées permettent de réduire les risques de contamination engendrés par le clapage en mer. La transplantation corallienne est conforme à l'orientation 5 du SDAGE Guadeloupe qui vise à préserver et restaurer les milieux aquatiques.

IV- Déroulement de l'enquête publique

4.1. Modalité de l'enquête

Celle-ci a été réalisée du jeudi 1^{er} juin au vendredi 30 juin 2023 inclus, soit une durée de 30 jours.

✍ Appréciation du commissaire-enquêteur :

L'enquête a été réalisée conformément à la réglementation en vigueur.

4.2. L'Information du public

❖ *Les annonces légales*

Les communiqués presse ont été réalisés dans 2 journaux locaux par le service communication de la Préfecture :

- **Le Progrès Social** : n°3426 du 13 mai 2023 et n°3429 du 03 juin 2023
- **Nouvelles Semaine** : n° 621 du 12 au 18 mai 2023

Les communiqués radio ont été réalisés dans 2 radios locales (RCI et Guadeloupe la 1^{ère}) les 1^{er} juin 2023, 22 juin 2023 et 30 juin 2023.

❖ *Le communiqué mairie*

La mairie a aussi mis en œuvre un communiqué de proximité à l'attention de la population de Port-Louis pour annoncer l'ouverture de l'enquête publique. Le communiqué est joint en annexe du présent rapport.

❖ *L'affichage*

Lors de ma réunion préalable avec le maître d'ouvrage, j'ai constaté l'affichage réglementaire effectif sur le site portuaire, ainsi que l'affichage sur le tableau dédié à l'extérieur de la mairie de Port-Louis.

À la fin de l'enquête publique, la mairie m'a remis le certificat d'affichage qui est joint en annexe du rapport d'enquête publique.

❖ *Les permanences*

J'ai été installée dans le bureau des élus (au rez-de-chaussée de la mairie), par Mme Murielle ODIN, assistante administrative au service Urbanisme, en charge du dossier d'enquête publique.

J'ai assuré 4 permanences de 09h00 à 12h00, dans le bureau des élus au rez-de-chaussée de la mairie de Port-Louis, les jours suivants : Jeudi 1^{er} juin 2023 (jour d'ouverture de l'enquête publique), jeudi 08 juin 2023, jeudi 22 juin 2023 et le vendredi 30 juin 2023 (jour de clôture de l'enquête publique).

Le registre d'enquête publique a été laissé en mairie avec toutes les pièces du dossier, tout au long de la période d'enquête publique.

Même si je n'ai pas reçu beaucoup de visiteurs lors des permanences, le public accueilli était un public d'initié, au fait des enjeux du projets, et pour la plupart, ont pu me retracer un historique des travaux du port et les dysfonctionnements constatés.

❖ *Une réunion publique*

Compte-tenu des premiers échanges avec le public lors de mes permanences, j'ai décidé d'organiser une réunion publique le vendredi 16 juin 2023 à 17h00 que j'ai présidée

- D'une part, pour mieux expliciter la nature et les enjeux du projet ainsi que le cadre réglementaire de l'enquête publique,
- D'autre part, pour recueillir les observations du public,

Je remercie la mairie pour son aide, tant au niveau de la communication que de la logistique mise à ma disposition (ouverture de la salle des délibérations en dehors des horaires d'ouverture habituels de la mairie, le vidéoprojecteur et le confort de la salle). 12 personnes étaient présentes :

<i>Nom-Prénom</i>	<i>Qualité</i>
ANTOINE Julien	Inspecteur académie Guadeloupe – mission Éducation au Développement Durable
BARFLEUR Rony	Marin professionnel, guide touristique
BOUVERET Laurent	Président association OMMAG
DELVER David	Représentant Conseil Départemental
GENE Sully	Acteur économique
KAOUANI Eddy	Marin-pêcheur
LEVALLOIS-BAZER Cyril	Usager du port
NERAULIUS Patrick	Habitant de la CANGT
PELISSON Nelly	Présidente de l'association « Mon école, ma baleine »
THOMET Olivier	Élu municipal délégué à l'économie bleue, moniteur de plongée
VINANT Stéphane	Marin pêcheur
VINCENT Sylvie	Marin-pêcheur, présidente association des marins-pêcheurs de Port-Louis

La majorité des participants ne s'étaient pas présentés aux permanences, et n'avaient rien consigné sur le registre d'enquête publique. Donc le débat a enrichi mon rapport et m'a permis d'orienter et approfondir mes recherches.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

Cette enquête publique a suscité beaucoup d'intérêt de la part du public dans un climat serein. Pour preuve, les 84 observations classées par thématique dans le procès-verbal de synthèse.

Je regrette de ne pas avoir eu les avis des riverains qui seront indéniablement gênés durant les travaux, et je déplore l'absence du bureau d'études CREOCEAN lors de la réunion publique, même si M. DELVER a pu apporter une réponse aux inquiétudes des participants pour les phases pendant et après les travaux. Même si leurs attentes concernant les nécessaires aménagements portuaires relèvent plus de la programmation portuaire du Département que de l'enquête publique.

Les échanges que j'ai eu tant avec le maire, Jean-Marie HUBERT et sa Directrice Générale des Services, Catherine COSAQUE, que lors de mes permanences et au cours de la réunion publique, m'ont permis d'alimenter mon rapport avec des informations sur les spécificités locales du littoral et du port de pêche de Port-Louis. Les comptes-rendus de ces échanges se trouvent en annexe du présent rapport d'enquête publique 'ai été très à l'écoute des inquiétudes des usagers du port en notant leurs déceptions relatives au fonctionnement actuel du port, et j'ai bien mesuré leurs attentes des impacts du projet sur le développement du port de pêche d'une part, et de la commune de Port-Louis, d'autre part. Cela-dit, compte-tenu de sa situation géographique, tous s'accordent à dire qu'à une plus grande échelle territoriale, les travaux de dragage et de déroctage du port de pêche devraient favoriser un développement du Nord Grande-Terre et de l'archipel Guadeloupe, dans le cadre de la programmation départementale portuaire, et le plan océan bleu pour la Guadeloupe.

4.3. Bilan de ma visite guidée du périmètre du projet et du Grand-cul-de-sac-marin

Afin de mieux comprendre les observations du public, le 26 juillet 2023, j'ai demandé à M. Rony BARFLEUR, guide écotouristique présent à la réunion publique, de bien vouloir m'accompagner lors de ma visite du bassin portuaire.

La mangrove au large du port n'abrite pas moins de 3 700 palétuviers, répartis sur plusieurs îlets, dont l'un à caractère culturel. J'ai pu admirer la richesse de la faune et de la flore locales, j'ai croisé un flux important de pratiquants des nombreuses activités de loisirs proposées (kayak de mer, écotourisme, scooters des mers, écotourisme ...) et j'ai été témoin de la diversité des activités de pêche locale, avec la présence de pêcheurs de palourdes.

J'ai pu observer la fréquentation du port de Vieux-Bourg Morne-à-l'Eau, tant pour l'avitaillement, l'approvisionnement en glace ou pour la restauration.

Je peux aussi témoigner des eaux turbides dans l'enceinte du bassin portuaire (eaux trouble contenant beaucoup de sédiments en suspension) et de la difficulté d'accéder au port par le chenal qui présente des différentiels de bathymétrie. Seules les personnes connaissant bien le site peuvent naviguer sans dégât en empruntant le bon tracé.

J'ai ainsi pu mesurer la pertinence des observations et suggestions émises, ainsi que les avis des autorités compétentes concernant les dysfonctionnements actuels du port.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

En effet, lors de ma visite en bateau, j'ai pu apprécier la difficulté d'accès à l'entrée du port pour les non-initiés. Ce qui m'amène à comprendre pourquoi certains participants à la réunion publique réclament la création d'un chenal.

Les buses présentes dans le bassin sont abimées et insuffisantes, donc n'assurent pas correctement leur rôle d'évacuation et de renouvellement de l'eau du bassin portuaire.

J'ai aussi pu constater l'important dépôt permanent de sédiments dans le bassin portuaire, accentué par l'augmentation de la taille des navires, donc de leur tirant d'eau. Cette sédimentation naturelle empêche d'exploiter correctement les infrastructures portuaires, et donne une couleur brunâtre à l'eau caractéristique de la pollution par des eaux usées et le phénomène d'eutrophisation du port de Port-Louis :

- *Les eaux grises sont les eaux usées de la vie à bord et du bateau. Elles sont produites par toutes les actions de lavage (douche, vaisselle, lessive) et d'entretien du mobilier nautique et du bateau (nettoyage du pont par exemple). Ces eaux contiennent donc des produits additionnels et bien souvent des produits chimiques. Bien que considérées comme moins polluantes que les eaux noires du fait de leur faible sur la totalité des eaux usées produites par un bateau habitable, néanmoins, ces eaux peuvent entraîner des conséquences très néfastes, pour le milieu aquatique, favorisant notamment la prolifération d'algues (eutrophisation).*
- *Les eaux noires sont les eaux usées produites par les toilettes du bateau qui sont directement reversées dans la mer qui sont considérées comme les plus polluantes par la convention anglaise "MARPOL" (MARine POLLution). Ces eaux sont d'origine donc d'organique. Il convient de souligner qu'un plaisancier produit en moyenne 10 litres d'eaux noires par jour. Même si ces déchets ne représentent pas un risque très élevé pour l'environnement puisqu'ils s'éliminent naturellement, ils peuvent néanmoins favoriser la prolifération des algues (eutrophisation) et des végétaux qui peuvent avoir un risque pour la faune marine. Mais ces eaux noires constituent surtout un danger bactériologique pour l'homme, et plus particulièrement pour les baigneurs, surtout si celles-ci sont rejetées près des côtes ou dans les zones de mouillages fréquentées. En effet, ces eaux favorisent le développement de bactéries (staphylocoques et salmonelles par exemple) et de virus. Elles peuvent également favoriser la présence de parasites ou de résidus de médicaments dans les eaux de baignade et dans les réseaux d'alimentation d'eau potable.*

- *Les eaux "grasses" sont constituées des eaux de fond de cale et des eaux de refroidissement de l'échappement du moteur. D'après la Fédération des Industries Nautiques, les eaux de fond de cale sont "un mélange de solvants, de tensio-actifs (contenus dans les détergents) et de sels métalliques (graisses et lubrifiants). Certaines substances sont des polluants organiques persistants (POP) qui s'accumulent dans l'environnement sans se dégrader. D'autres sont des toxines aquatiques, comme les hydrocarbures aromatiques (BTEX55), huile, cuivre, fer, mercure, zinc et nickel, sels métalliques organiques, détergents et solvants." L'eau de refroidissement de l'échappement des moteurs marin Diesel contiennent différents polluants liés à la combustion d'hydrocarbures : hydrocarbures polycycliques aromatiques (HPA), toluène et parfois métaux. (Source : <https://www.bateaux.com/article/28707/eaux-noires-eaux-grises-eaux-grasses-de-quoi-parle-t-on>)*

De même, j'ai aussi repéré un ensablement du bassin portuaire, notamment dans des zones où la profondeur est relativement faible.

Quant à l'envasement, il constitue une menace permanente pour les fonds et les hélices des bateaux. Cela entraîne un surcoût d'entretien pour les propriétaires des bateaux qui nécessitent des traitements anti-fouling, ainsi qu'un surcoût en essence puisqu'ils dépensent plus lorsque la navigation est difficile.

J'ai constaté la problématique de mise à l'eau des bateau, et le manque de zone de stockage à terre pour les filets et les bateaux.

J'ai également mieux pu visualiser les dégâts que pouvait faire la houle du nord dès l'entrée du port car la digue m'a semblée effectivement trop courte. D'où les risques de submersion du bassin et d'atteinte des mouillages.

Le dragage et le déroctage de l'entrée du port sont donc devenus indispensables pour permettre aux navires d'accéder au port de pêche et aux quais.

Par ailleurs, il est évident que les pontons sont insuffisants pour d'une part, abriter les bateaux actuels, d'autre part, accueillir les bateau de la Class40 pour leur retour de la route du rhum.

Par la suite, il serait souhaitable d'envisager rapidement les aménagements adéquats pour que les travaux de dragage et de déroctage ne soient pas faits en vain comme l'a suggéré un des participants de la réunion publique.

La pollution du bassin par les eaux usées et des eaux grises reste un vrai problème à prendre en considération. J'ai effectivement pu voir des points critiques qui peuvent poser des problèmes sanitaires aux plongeurs ou autres pratiquants de sports nautiques s'ils tombent à l'eau. Une fois le port dragué, et que les aménagements demandés seront réalisés, il est fort à parier que cette pollution des eaux augmentera en corrélation avec le pic de fréquentation du bassin attendu. Il appartiendra donc au conseil portuaires et aux collectivités de réfléchir à cette problématique, abordée lors de la réunion publique.

4.4. Analyse des observations

Les observations ont été formulées tant par écrit sur le registre que par mail, mais j'ai aussi synthétisé la majorité des observations orales, ainsi que les miennes en prenant en compte ma lecture attentive des différents dossiers, ma réunion préalable à l'ouverture de l'enquête publique, la réunion publique que j'ai organisée, mes différents échanges avec le public et ma visite en bateau de la zone de projet et du Grand-cul-de sac-marin.

4.4.1. Analyse comptable

Observations sur le registre	24 observations
Observations reçues par courriels	.3 courriels annexés au registre d'enquête
Observations orales	60 observations

4.4.2. Analyse thématique

Avant le démarrage des travaux	
La communication relative aux travaux	2 observations
Pendant les travaux	
Le délai de réalisation des travaux	3 observations
Les travaux de dragage	22 observations
Les travaux de déroctage	8 observations
La pollution du bassin portuaire	8 observations
Les nuisances occasionnées aux riverains et usagers du port	4 observations
La protection des mammifères marins	2 observations
Après les travaux	
La transformation du port de pêche en port multifonctions	12 observations
Le développement et la modernisation des infrastructures portuaires	10 observations
La gestion portuaire	6 observations
La valorisation des sédiments à terre	1 observation
Le besoin de formation des usagers du port	6 observations

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

V. Clôture de l'enquête

J'ai clôturé l'enquête publique le 30 juin 2023 à 12h00 et j'ai récupéré les 2 dossiers d'enquête publique reçus en mairie afin de les remettre à la préfecture avec mon rapport.

Les compte-rendu de mes entretiens et différentes réunions sont joints dans l'annexe de mon rapport.

Les observations reçues par mail et le PV de synthèse des observations comprenant les réponses apportées par les maître d'ouvrage et mes appréciations ont été joints au registre d'enquête publique.

J'ai remis ce registre complet ainsi que mon rapport, ses annexes et mon avis motivé en 5 exemplaires à la préfecture de la Guadeloupe, et un exemplaire au Tribunal Administratif de la Guadeloupe.

✍ **Appréciation du commissaire-enquêteur :**

L'analyse du grand nombre d'observations et la rédaction des différents compte-rendu m'a amenée à déposer mon rapport avec 15 jours de retard.

VI. Procès-verbal de synthèse des observations

L'enquête publique a suscité une participation de qualité du public,

- Tant en observations écrites consignées sur le registre d'enquête, ou envoyées par mail,
- Que lors des entretiens tenus durant mes permanences
- Ou lors des échanges de la réunion publique que j'ai organisée et présidée le 16 juin 2023 dans la salle des délibérations de la mairie de Port-Louis.

J'ai ainsi enregistré un total de 84 observations faisant état des préoccupations et suggestions exprimées par le public, ainsi que quelques-unes de mes observations.

J'ai classé ces observations par thématique, selon 3 phases : avant – pendant – après les travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis.

Ci-dessous le procès-verbal de synthèse des observations avec les réponses apportées par le maître d'ouvrage (le conseil départemental de la Guadeloupe), ainsi que mes appréciations.

Avant le démarrage des travaux

▪ **La communication relative aux travaux : 2 observations**

OBSERVATIONS DU PUBLIC
1- Quelles communications Presse et radio ont été réalisées ? (Commissaire-enquêteur) 2- Comment sera organisée la communication des riverains et des usagers du port durant les travaux ? (Commissaire-enquêteur)
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE
1_ Installation panneau de chantier Communiqué radio/presse 2_ Réunion de chantier : systématique d'un représentant des riverains (en collaboration Mairie invitation) et des représentants des différentes activités du port (pêche, plaisance, activité économique)
APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> ✍ Je considère que la communication avant, pendant l'enquête publique a été réglementaire. ✍ Je trouve que la communication envisagée durant la phase de travaux est adaptée aux besoins du chantier, d'autant qu'elle se fera de manière concertée avec les usagers du ports. ✍ Le Maître d'ouvrage laisse à la commune de Port-Louis la charge de réaliser la communication de proximité avec la population de Port-Louis.

Pendant les travaux

▪ **Le délai de réalisation des travaux : 3 observations**

OBSERVATIONS DU PUBLIC
1- Il est indiqué que le délai de réalisation des travaux s'étend sur 4 ,5 mois. Le délai paraît ambitieux, la réalité de la durée sera probablement plus longue avec les imprévus, tels que les délais d'autorisation la période cyclonique ... (Patrice CHOTARD) 2- Qu'en sera-t-il sur le terrain si les travaux viennent à être retardés (cyclone, mauvais temps, défaillance du prestataire) ? (Commissaire-enquêteur) 3- La campagne de prélèvements doit avoir lieu 3 mois avant le début des travaux ; très bien mais le phasage n'est pas compatible avec une phase prévisionnelle de travaux de juin à octobre 2023. (Patrice CHOTARD)
RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE
2_ il y aura un arrêt de chantier et une reprise des travaux quand le motif d'arrêt sera levé, si nous sommes toujours dans la période autorisée de dragage 3_ prélèvement de quoi ?
APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR
<ul style="list-style-type: none"> ✍ Pour tenir compte de la période de ponte des tortues marines, il serait souhaitable d'envisager un démarrage des travaux en septembre 2023. ✍ Et si, pour toute sorte d'imprévus, les délais venaient à dépasser le délai de 4 mois estimé initialement, les travaux pourraient se chevaucher avec le passage des baleines dans nos eaux. Aussi, je fais confiance au Maître d'ouvrage qui s'est engagé à mettre en place un protocole soft-start dans un premier temps, ou bien procéder à un Ordre d'arrêt momentané des travaux, en cas de rencontre avec les mammifères marins. ✍ Reste à espérer que les délais de travaux seront tenus pour que ces différentes nuisances ne soient que temporaires, sachant l'impact positif à long terme des travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis.

▪ **Les travaux de dragage : 22 observations**

OBSERVATIONS DU PUBLIC

- 1- La bathymétrie est inégale de part et d'autre du bassin portuaire, allant de 1,30m en marée basse et 1,50m en marée haute pour les parties basses, jusqu' à 3,50m dans les parties hautes. Or il faudrait une profondeur de 3,50m partout à cause des tirants d'eau **(Le maire de Port-Louis, Jean-Marie HUBERT) (Réunion publique)**
- 2- La route maritime de navigation naturelle est celle du Nord. Après le 1^{er} dragage du port, il y a eu une modification de la courantologie⁷ de la zone avec l'installation des buses car auparavant, le port de pêche s'assimilait plus à une baie. Après études de débit des eaux de pluie, peut-on rajouter des buses pour faciliter leur évacuation ? **(Jacques DAVILA)**
- 3- Lors du 1^{er} dragage du port, selon l'association des plongeurs, des blocs de roches étaient restés à l'entrée de la passe. Qu'envisagez-vous pour que cela ne se reproduise pas ? **(Jacques DAVILA)**
- 4- Selon GADARKHAN, le 1^{er} dragage effectué n'a pas eu les mêmes cotes partout dans le bassin portuaire : sur l'axe Nord-Sud, il y a des roches calcaires dans au milieu du bassin. **(Jacques DAVILA)**
- 5- Concernant la conception des ouvrage, il n'y a pas de documents sur l'existant. Une expertise me paraît nécessaire pour éviter la déstabilisation après dragage. **(Patrice CHOTARD)**
- 6- Que se passera-t-il en cas d'alerte cyclonique durant les travaux ? **(Commissaire-enquêteur)**
- 7- Comment allez-vous faciliter l'accessibilité au port durant les travaux pour ne pas pénaliser les usagers du port ? **(Commissaire-enquêteur)**
- 8- Concernant le dragage de la totalité du port à -3,60m : compte-tenu du faible tirant d'eau de la flotte, le dragage d'une partie du bassin pourrait-il rester tel qu'il est actuellement ? **(Claude DERUSSY)**
- 9- Tout dragage en pied de merlon/ talus déstabilise celui-ci par suite de la réduction du bulbe de compression. La conception actuelle eu égard aux sections inadéquates des buses se trouvant dans le merlon axé nord/sud à l'ouest de l'ouvrage, réduit considérablement l'effet de chasse dont ce port trifonctionnel à besoin, pour éviter l'envasement. Il y a lieu d'augmenter le nombre de ces buses. **(Jacques DAVILA)**
- 10- Quand le port sera dragué, la bathymétrie derrière la digue sera plus profonde, donc vase devrait remonter selon le principe du vase communiquant. Donc La digue actuelle est mal placée. **(Réunion publique)**
- 11- Il faudrait rallonger la digue du port qui s'étend actuellement sur 180m pour éviter les risques de submersion des mouillages lors des passages de la houle du Nord, car elle est clairement trop courte. **(Olivier THOMET) (Rony BARFLEUR) (Réunion publique)**. En effet, aux dires des professionnels de la mer et usagers du port, en l'état, la digue ne casse pas suffisamment la houle du nord. Cependant, les travaux de déroctage devraient momentanément compenser les effets de la houle, en ramenant la hauteur des vagues au minima à 3,50m sur une distance d'environ 5 000m², **(Le maire de Port-Louis, Jean-Marie HUBERT)**
- 12- Il est certain que le dragage du port est nécessaire. Mais en réalité, il faudrait agrandir le port au sud, allonger la digue et chercher la profondeur naturelle pour trouver un juste équilibre entre les besoins des pêcheurs et ceux des plaisanciers, créer des buses au nord pour renouveler l'eau, et faire un chenal balisé à l'entrée de la passe. **(Réunion publique)**
- 13- Il est prévu de séparer les sédiments fins des sédiments grossiers – c'est bien mais comment ? **(Patrice CHOTARD)**
- 14- L'opération de dragage peut faire apparaître des macrodéchets. Quel gestion est prévue pour leur traitement ? **(Commissaire-enquêteur)**
- 15- Il est anticipé la présence de pollutions maritimes accidentelles : lesquelles ? qu'envisagez-vous ? **(Patrice CHOTARD)**
- 16- Durant les travaux, il est prévu des barrages flottants à proximité. Non, ils doivent être en place. **(Patrice CHOTARD)**
- 17- Quid des écrèmeurs et des bacs de stockage ? **(Patrice CHOTARD)**
- 18- Dommage que le SDIS et la cellule POLMAR de la Direction Maritime (État) n'aient pas été consultés. **(Patrice CHOTARD)**
- 19- Concernant le balisage maritime, la consultation de la cellule Phare et Balises de la Direction Maritime me semble obligatoire, selon la réglementation AISM. **(Patrice CHOTARD)**

⁷ Courantologie : Étude des courants marins.

- 20- Une étude préalable a bien été réalisée en phase 1 de l'étude préalable pour identifier les caractéristiques des sédiments à draguer. C'est bien – Mais quand seront réalisées les phase 2 et 3 pour les soumettre aux autorisations de l'État ? **(Patrice CHOTARD)**
- 21- Quand aura lieu la phase 3 pour l'étude des biocénoses⁸ marins et autorisations de l'État ? **(Patrice CHOTARD)**
- 22- Qu'en est-il d'une programmation de dragages ultérieurs ? **(Patrice CHOTARD)**

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 1_ noté
- 2_ les buses présentes dans le port doivent faciliter le renouvellement l'eau du bassin, on peut étudier un meilleur avivement du port, par exemple par la modification des buses existantes
- 3_ l'opération est bien du déroctage dans la passe
- 4_ noté
- 5_ le dragage ne s'opère pas à moins de 2 mètres des enrochements
- 6_ il y aura un arrêt de chantier et une reprise des travaux quand le motif d'arrêt sera levé, si nous sommes toujours dans la période autorisée de dragage
- 7_ les travaux seront réalisés par secteurs permettant de déplacer très peu d'usagers par phase, ceux-ci seront déplacés sur des pontons provisoires
- 8_ l'ensemble du bassin et de la passe d'entrée auront une cote à -3.50m
- 9_ les buses présentes dans le port doivent faciliter le renouvellement l'eau du bassin, on peut étudier un meilleur avivement du port, par exemple par la modification des buses existantes
- 10_ noté
- 11_ noté
- 12_ noté
- 13_ il est prévu un stockage à terre d'une partie des matériaux déroctés (1500 à 2000m³), sur une surface de 1000m² dans le périmètre portuaire. Une pelle embarquée sur la barge fera le tri des matériaux. Ils pourront être valorisés dans divers chantiers, du Conseil départemental ou d'autres entités.
- 14_ les macros-déchets sont triés et évacués vers les filières appropriées
- 15_ le chantier n'est pas assimilé à un chantier à risque (pas de transport de matière dangereuses)
- 16_ il est prévu des barrières anti-matière en suspension pour éviter la propagation de la turbidité de l'eau
- 17_ le projet n'évoque pas ces équipements
- 18_ noté
- 19_ une convention est signée entre le Département et les Phares et Balises pour assurer réglementairement la mise en place et l'entretien des équipements de signalisation
- 20_ l'analyse des sédiments s'est effectuée conformément aux obligations du code de l'Environnement, la demande d'autorisation a été déposée au service de l'État (d'où l'enquête publique)
- 21_ ces études sont intégrées au dossier de demande d'autorisation
- 20_ il n'y pas de programmation de dragage, cela dépend de la bathymétrie

APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

- ✍ La turbidité résulte notamment du bilan naturel et anthropique des apports atmosphériques et des échanges eaux-sédiments, liés aux mouvements de masses d'eau (courant, tempêtes...).
- Il faut aussi saluer les mesures d'évitement et de réduction proposés (BRH, rideaux de bulles, barrières anti-suspension) pour atténuer les impacts négatifs sur les mammifères, et amenuiser les nuisances sonores dont les riverains seront assurément victimes.
- ✍ Concernant la profondeur de -3,50m envisagée dans le bassin portuaire, même si elle ne satisfait pas certains publics qui l'ont signalé lors de la réunion publique ou l'ont consigné sur le registre d'enquête publique, je considère que le projet est un premier pas entamé pour l'amélioration générale de la circulation dans le port. En fonction des besoins futurs, il s'agira au conseil portuaire de Port-Louis de faire remonter au niveau du Conseil Départemental, tous les besoins en infrastructures et en aménagements portuaires nécessaires, qui activera les leviers financiers nécessaires et multiples prévus dans le Schéma départemental des ports de la Guadeloupe pour lancer d'autres marchés publics.
- ✍ Le choix du clapage en mer est bien justifié par le Maître d'ouvrage et a bien été validé par l'autorité environnementale. L'expérience en la matière du Conseil Départemental est un gage de garantie de la

⁸ La biocénose est un concept écologique, étroitement lié à la notion d'écosystème. Elle désigne une communauté d'êtres vivants d'origine et de composition diverses : faune, flore, bactéries et champignons. Pour former une biocénose, ces organismes doivent partager le même milieu – qualifié de biotope.

réussite de cette opération qui, je le rappelle, se fera dans une zone qui a fait l'objet d'études approfondies et récentes de l'équipe d'experts de KarukeraBenthos2.

- ✍ Toutefois, il s'agit aujourd'hui d'anticiper sur les modalités de stockage et de gestion à terre des sédiments sachant que l'arrêt du clapage en mer est programmé à 2025 par l'État. Je vois en la matière une opportunité de développement de nouvelles filières pour de nouveaux métiers déjà anticipés par l'Académie Guadeloupe qui a d'ores et déjà mis en place un certain nombre de formations liées à la gestion des pollutions.
- ✍ J'invite cependant le Maître d'ouvrage à étudier la possibilité d'utiliser pour partie les sédiments dragués dans le chenal et considérés comme non-contaminés pour réensabler les plages, telle que cela a été souligné par les personnes publiques associées à l'examen du dossier de demande d'autorisation environnementale.
- ✍ Concernant les autres besoins de formation du territoire Nord-Grande-Terre, j'invite tous les acteurs locaux à travailler de manière concertée pour déployer une carte de formation territoriale qui puisse répondre aux enjeux de développement initiés par les travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis.

▪ **Les travaux de déroctage : 8 observations**

OBSERVATIONS DU PUBLIC

- 1- Le délai envisagé pour le désenvasement (3 semaines) et le déroctage (2 mois) semble intenable. **(Olivier THOMET)**
- 2- Le plan de déroctage de la passe s'arrête à la ligne de soude de -5m, alors qu'il est question de s'arrêter à -3,60m. **(Claude DERUSSY)**
- 3- En tant que moniteur de plongée depuis 1994, j'ai pu constater l'évolution des fonds marins du bassin portuaire. À l'entrée de la passe, il y a une bathymétrie de 1,40 à 1,80m ; or il serait nécessaire d'avoir une bathymétrie de 3,50m car au-delà, la bathymétrie est de 3,5 à 6m. L'entrée de la passe est bordée d'une barrière de corail de 7 à 8 mètres de profondeur. Donc vraisemblablement les travaux de déroctage ne devraient pas abîmer le fond car la zone est balayée par un courant du nord qui ne favorise pas le développement coralien. On trouve les coraux plutôt au niveau du cimetière. **(Olivier THOMET)**
- 4- Il serait souhaitable de créer un chenal à l'entrée de la passe pour faciliter la navigation. **(Jacques DAVILA) (Rony BARFLEUR)**
- 5- A-t-on étudié d'autres systèmes de déroctage que la pelle à dent Ripper ? Par exemple, le perçage de la dalle puis l'injection de béton expansif et simple pelletage de blocs cassés ? **(Claude DERUSSY)**
- 6- En ce qui concerne la valorisation à terre des blocs, qu'en est-il du projet de jetée qui consistait à recréer « le quai des Demoiselles » devant le bâtiment « Justice de paix » ? **(Claude DERUSSY)**
- 7- 1 500 à 2 000m³ de roches déroctées seront récupérées par le Conseil Départemental (p162) – c'est bien. Mais qui du stockage ? Où ? Comment ? Pendant combien de temps ? **(Patrice CHOTARD)**
- 8- Le dossier manque de précisions concernant la grosse pelle qui sera utilisée : son type, la puissance requise ou non admise **(Patrice CHOTARD)**

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 1_ noté
- 2_ l'objectif du dragage est d'avoir au moins 3.5 partout, pas d'avoir 3.5 m partout.
- 3_ noté
- 4_ c'est l'objectif de l'opération
- 5_ non
- 6_ ce n'est pas un projet départemental
- 7_ il est prévu un stockage à terre d'une partie des matériaux déroctés (1500 à 2000m³), sur une surface de 1000m² dans le périmètre portuaire. Une pelle embarquée sur la barge fera le tri des matériaux. Ils pourront être valorisés dans divers chantiers, du Conseil départemental ou d'autres entités
- 8_ il n'a été jugé utile de donner ces précisions, l'entreprise à un objectif de résultat pas de moyens

APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

Bien que je trouve l'ambition insuffisante, le Maître d'ouvrage envisage tout de même le traitement à terre d'un petit volume de roches. Si l'opération se révélait satisfaisante, peut-être conviendrait-il d'augmenter le volume à traiter, si l'opération reste dans le budget de l'opération.

▪ **La pollution du bassin portuaire : 8 observations**

OBSERVATIONS DU PUBLIC

La pollution des eaux

- 1- Fort est de constater que le bassin portuaire présente par moment des pics de pollution qui peuvent durer près d'un mois (**Réunion publique**). Actuellement, le port de pêche n'a pas les équipements nécessaires pour récupérer les eaux grises, les eaux noires et les eaux grasses et les eaux usées des restaurants qui polluent le bassin portuaire. (**Rony BARFLEUR**)
- 2- Il y a une fuite du poste de refoulement des eaux usées vers l'ancienne station, à l'extrémité du parking à cause de la nouvelle station qui a fait l'objet d'un procès en défaveur de l'entreprise fautive des rejets, ce qui participe à l'envasement du port de pêche. Le volume de MES (matières en suspension est supérieur au volume refoulé sur le dernier maillon dans l'axe Nord-Sud du bassin. (**Jacques DAVILA**)
- 3- Les buses actuelles sont insuffisantes et abimées, donc ne peuvent renouveler correctement l'eau du bassin portuaire. Peut-on profiter des travaux de dragage pour les restaurer et éventuellement en rajouter pour limiter l'envasement existant ? (**Rony BARFLEUR**)
- 4- Il est prévu de récupérer les eaux grises et les eaux noires du bassin portuaire – bien – Mais comment ? où ? si stockage en cuve, combien de m³ ? (**Patrice CHOTARD**)
- 5- Il y a une présence de cuivre dans la partie Nord du port. Quelles prévisions de dépollution de cette partie ? (**Patrice CHOTARD**)

La pollution générée par le déroctage

- 6- Il n'y a pas de précisions concernant le niveau de pollution, l'évacuation et le phasage des roches destinées à être stockées à terre (**Patrice CHOTARD**)

Le respect de la réglementation environnementale et écologique

- 7- Il serait souhaitable de mettre le port de pêche en conformité avec la réglementation en vigueur, avec des objectifs clairs, au service de l'intérêt général (**Jacques DAVILA**)

La pollution olfactive dans l'enceinte du port

- 8- Les usagers du port sont incommodés certes par les eaux usées du bassin, mais aussi par les déchets issus du nettoyage à terre des poissons dans les infrastructures dédiées aux pêcheurs. (**Réunion publique**)

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 1_ noté
- 2_ noté
- 3_ ce n'est pas l'objet des travaux
- 4_ il n'est pas prévu de récupérer les eaux grises dans le cadre de ce chantier
- 5_ le dragage ne se fera pas dans cette zone
- 6_ le degré de pollution des sédiments est précisément déterminé dans le dossier de demande d'autorisation. Il est prévu un stockage à terre d'une partie des matériaux déroctés (1500 à 2000m³), sur une surface de 1000m² dans le périmètre portuaire. Une pelle embarquée sur la barge fera le tri des matériaux. Ils pourront être valorisés dans divers chantiers, du Conseil départemental ou d'autres entités
- 7_ de quelle conformité s'agit-il ?
- 8_ noté

APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

- ✍ Je rappelle que la pollution du bassin portuaire est l'affaire de tous. Pour labelisé le port de Port-Louis comme « Port propre », il s'agira pour tous les usagers du port d'adopter des comportements d'écocitoyens pour contribuer, à leur niveau, à la préservation de notre environnement en réduisant les actions de pollution de l'eau.
- ✍ Au niveau des collectivités publiques, plusieurs mesures sont programmées tant au niveau du Conseil Départemental que de la Région ou de l'État dans les différents outils de planification territoriale pour mettre en place des mesures contribuant à la préservation de notre environnement. Il s'agira d'activer ces différents leviers de manière cohérente, efficace et efficiente.
- ✍ Quant aux prélèvements cités par M. CHOTATRD, je suppose qu'ils feront l'objet d'indicateurs de suivi du chantier pour évaluer tout au long des travaux les risques de pollution des eaux et de l'environnement marin,

- **Les nuisances occasionnées aux riverains et usagers du port : 4 observations**

OBSERVATIONS DU PUBLIC

L'accessibilité du port durant les travaux

- 1- Quelles actions sont prévues pour gêner au maximum l'accessibilité du port aux usagers du port durant les travaux ? (Commissaire-enquêteur)

La pollution sonore

- 2- Qu'en est-il de la gêne acoustique occasionnée par les travaux ? (Commissaire-enquêteur)
- 3- Quelles actions de communication seront proposées ? (Commissaire-enquêteur)
- 4- Quelles mesures de compensation sont prévues notamment en cas de délais de travaux plus longs ? (Commissaire-enquêteur)

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 1_ les travaux seront réalisés par secteurs permettant de déplacer très peu d'usagers par phase, ceux-ci seront déplacés sur des pontons provisoires
- 2_ le bruit du chantier sera le bruit d'un marteau piqueur, il sera atténué car l'opération sera réalisée sous l'eau
- 3_ Installation panneau de chantier/Communiqué radio/presse
Les représentants des usagers du port et des riverains seront invités aux réunions de chantier
- 4_ il n'y a pas de mesures de compensation pour les usagers et les riverains.

APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

- ✍ Je pense que le porté à connaissance du projet a bien été réalisé avant et pendant l'enquête publique. Il devrait être renforcé durant la phase de travaux, de communications techniques et de proximité, avec un planning concerté de déplacement des bateaux sur des pontons provisoires. J'espère que le Maître d'ouvrage saura mettre à contribution le comité du littoral de Port-Louis et activer le conseil portuaire pour être à l'écoute de la population et ajuster si besoin les opérations pour atténuer les nuisances aux riverains.
- ✍ Cela dit, il est prévu que les travaux seront réalisés que de jour, sans explosifs. Espérons qu'il ne sera pas nécessaire de réaliser des travaux durant les week-end et que les horaires de travaux seront bien respectés afin de garantir des moments de quiétude aux riverains.

La protection des mammifères marins : 2 observations**OBSERVATIONS DU PUBLIC**

- 1- La directive Ségolène Royale protège le passage des baleines dans le secteur. Or, tous les jours, une vingtaine de scooters des mers prennent leur départ dans le port de pêche (Olivier THOMET)
- 2- Que se passera-t-il si durant les travaux, on observe la présence de cétacées ou de dauphins ? (Commissaire-enquêteur)

RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 1_ noté
- 2_ l'association assurera un « rappel » de formation pour l'entreprise sur l'observation des dauphins. Si présence dauphin le chantier est arrêté et l'association est prévenue

APPRÉCIATION DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

- ✍ Il faut aussi saluer les mesures d'évitement et de réduction proposés (BRH, rideaux de bulles, barrières anti-suspension) pour atténuer les impacts négatifs sur les mammifères, et amenuiser les nuisances sonores dont les riverains seront assurément victimes.
- ✍ De toute façon, le Maître d'ouvrage doit se conformer à la réglementation en vigueur concernant la protection des mammifères marins, et Il s'est engagé à se faire assister par les experts et mettre en place un protocole d'alerte avec les usagers du ports en cas de présence de ces mammifères marins.

J'ai rédigé ce rapport pour faire valoir ce que de droit que j'ai envoyé en version numérique à la Préfecture le 14 août 2023.

Ruddyse GIRARD, le Commissaire-Enquêteur.