

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**

**ANNEXE au RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE**



**Commissaire-Enquêteur : Ruddyse GIRARD**

**14/08/2023**

**Sommaire**

Annexe 1.	Arrêté de désignation du commissaire-enquêteur.....	2
Annexe 2.	Arrêté d'ouverture de l'enquête publique.....	3
Annexe 3.	Certificat d'affichage de la mairie.....	7
Annexe 4.	Communiqué du Maire de Port-Louis relatif à l'ouverture de l'enquête publique.....	8
Annexe 5.	La Loi sur l'eau .....	9
Annexe 6.	Le Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP) .....	10
Annexe 7.	Le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) .....	11
Annexe 8.	Extraits du code de l'environnement en lien avec le projet.....	13
Annexe 9.	Critères d'élaboration de Mesures ERC et de Suivi .....	14
Annexe 10.	Le sanctuaire Agoa.....	17
Annexe 11.	Bibliographie.....	19
Annexe 12.	Sitographie .....	19
Annexe 13.	Compte-rendu de la réunion préalable à l'ouverture de l'enquête publique avec le maître d'ouvrage .....	21
Annexe 14.	Compte-rendu des échanges avec M. DAVILA .....	24
Annexe 15.	Compte-rendu des échanges avec M. THOMET .....	25
Annexe 16.	Feuille de présence de la réunion publique du 16 juin 2023 .....	27
Annexe 17.	Compte-rendu de la réunion publique du 16 juin 2023.....	30
Annexe 18.	Compte-rendu de la réunion avec M. HUBERT, maire de la commune de Port-Louis ..	37
Annexe 19.	Appel à candidature du comité des usagers du littoral de Port-Louis.....	38
Annexe 20.	Le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche et l'Aquaculture .....	39

Annexe 1. Arrêté de désignation du commissaire-enquêteur

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

DECISION DU

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LA  
GUADELOUPE**

30 mars 2023

N° E23000008 /97

**Le président du tribunal administratif**

**Décision désignation commission ou commissaire du 30/03/2023**

Vu enregistrée le 29 mars 2023, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet de la Guadeloupe demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet:

*Travaux de dragage et de déroctage du port départemental de Port-Louis ;*

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants;

Vu le code de l'urbanisme ;

VU le décret n° 85-453 du 28 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2023;

**DECIDE**

**ARTICLE 1** : Madame Ruddyse GIRARD est désignée en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

**ARTICLE 2** : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

**ARTICLE 3** : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet de la Guadeloupe et à Madame Ruddyse GIRARD.

Fait à Basse-Terre, le 30/03/2023

  
Le Président,  
Serge GOUËS



Pour expédition conforme  
L'Adjoint au Préfet en Chef  
Arsénia CETOL

Annexe 2. Arrêté d'ouverture de l'enquête publique



**SECRETARIAT GENERAL**  
Bureau de la coordination interministérielle

**09 MAI 2023**

**Arrêté SG-BCI du**  
**portant ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale**  
**au titre des articles L 181-1 et suivants, L 214-1 à L 214-6 du Code de l'environnement**  
**relative aux travaux de dragage et de déroctage du port départemental de Port-Louis,**  
**présentée par le Conseil Départemental**

Le préfet de la région Guadeloupe,  
préfet de la Guadeloupe,  
représentant de l'État dans les collectivités de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin,

- Vu le Code de l'environnement notamment ses articles L 214-1 à L 214-6, L 181-1 et suivants, R 123-1 et suivants, R 181-1 et suivants ;
- Vu le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Vu le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement ;
- Vu le décret du Président de la République du 6 avril 2022 portant nomination du secrétaire général de la préfecture de la Guadeloupe, sous-préfet de Basse-Terre (classe fonctionnelle II) – M. Maurice TUBUL ;
- Vu le décret du Président de la République du 11 janvier 2023 portant nomination du préfet de la région Guadeloupe, préfet de la Guadeloupe, en outre représentant de l'État dans les collectivités de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin – M. LEFORT (Xavier) ;
- Vu l'arrêté SG/BCI du 7 février 2023 portant délégation de signature à Monsieur Maurice TUBUL, secrétaire général de la préfecture de la Guadeloupe – Administration générale – Ordonnancement secondaire – Permanence ;
- Vu le dossier de demande d'autorisation environnementale au titre des articles L. 214-1 à L 214-6, L 181-1 et suivants du Code de l'environnement, relative aux travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis, présentée par le Conseil Départemental ;
- Vu le courriel en date du 10 février 2023, de la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la Guadeloupe, sur la complétude du dossier ;
- Vu la transmission des dossiers à la préfecture le 31 mars 2023 ;
- Vu la décision datée du 30 mars 2023, reçue par mes services le 17 avril 2023, du président du tribunal administratif de la Guadeloupe portant désignation de madame Ruddyse GIRARD, en qualité de commissaire enquêteur, chargé de conduire l'enquête publique concernant cette demande d'autorisation ;

Vu les propositions du commissaire enquêteur ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture,

### Arrête

**Article 1<sup>er</sup>** - Une enquête publique au titre des articles L 214-1 à L 214-6 et L 181-1 et suivants, du Code de l'environnement, d'une durée de 30 jours, du jeudi 1<sup>er</sup> juin au vendredi 30 juin 2023 inclus, est ouverte, sur la demande d'autorisation environnementale relative aux travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis, présentée par le Conseil Départemental,

**Article 2** - Sont désignées :

- en qualité de commissaire enquêteur : Mme Rudÿse GIRARD, consultante en aménagement et développement local
- en tant que siège de l'enquête publique : la mairie de Port-Louis

**Article 3** - Quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et dans les huit premiers jours de celle-ci, un avis d'enquête publique est publié dans deux journaux d'annonces légales diffusés dans le département. Un communiqué est également diffusé sur les ondes de deux radios locales du département.

Ces mesures de publicité, sur le plan financier, sont prises en charge par le Conseil Départemental.

Quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, le même avis d'enquête publique est affiché, à la mairie, et dans les lieux publics de la commune de Port-Louis.

L'accomplissement de cette mesure de publicité collective est attesté par un certificat du maire de Port-Louis.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, le même avis d'enquête publique est affiché par le Conseil Départemental sur le lieu de l'opération, et visible de la voie publique.

Cet avis d'enquête publique est également publié sur le site internet de la préfecture de la région Guadeloupe.

**Article 4** - Le dossier de demande d'autorisation et un registre d'enquête publique sont déposés à la mairie de Port-Louis, du jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023 au vendredi 30 juin 2023 inclus.

Le jeudi 1<sup>er</sup> juin 2023, à l'ouverture des bureaux, le registre d'enquête publique établi sur feuillets non mobiles est côté et paraphé par le commissaire enquêteur avant sa mise à disposition du public.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consulter le dossier du projet à la mairie de Port-Louis, durant les jours ouvrables et aux heures normales d'ouverture des bureaux.

Pendant cette même période, les personnes intéressées pourront consigner leurs observations, propositions et contre-propositions sur le projet, sur le registre d'enquête publique ouvert à cet effet, ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur à la mairie de Port-Louis, siège de l'enquête publique, ou les transmettre par courriel à l'adresse suivante : [enquetes-publiques9718guadeloupe.pref.gouv.fr](mailto:enquetes-publiques9718guadeloupe.pref.gouv.fr)

Pour être pris en compte, les correspondances et courriels doivent parvenir, au plus tard le **30 juin 2023**, date de clôture de l'enquête publique.

Les observations, propositions et contre-propositions du public adressées par correspondance et courriels sont annexées, dans les meilleurs délais, au registre d'enquête publique, pour être tenues à la disposition du public.

**Article 5** - Pendant la durée de l'enquête publique, le commissaire enquêteur peut auditionner toute personne ou service qu'il lui paraît utile de consulter pour compléter son information sur le projet soumis à enquête publique.

**Article 6** - Le commissaire enquêteur se tient à la disposition du public pour lui apporter les informations nécessaires sur le dossier et recevoir ses observations écrites ou orales, à la mairie de Port-Louis, les jours et heures suivants :

Jeudi 1 <sup>er</sup> juin 2023	<b>de 9 heures à 12 heures</b>
Jeudi 8 juin 2023	
Jeudi 22 juin 2023	
Vendredi 30 juin 2023	

**Article 7** - A l'expiration du délai d'enquête publique, le **vendredi 30 juin 2023**, le registre d'enquête publique, complété par les documents annexés, est mis à la disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.

Dès réception du registre d'enquête publique et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales du public consignées dans un procès-verbal de synthèse.

Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles au commissaire enquêteur.

**Article 8** - Le commissaire enquêteur établit un rapport relatant le déroulement de l'enquête publique et examine les observations recueillies. Il consigne dans un document séparé ses conclusions motivées en précisant si celles-ci sont favorables, favorables avec réserves ou défavorables.

Dans le délai de quinze jours à compter de la réponse du responsable du projet ou de l'expiration du délai imparti à ce dernier, le commissaire enquêteur transmet au préfet (Bureau de la coordination interministérielle), le dossier d'enquête déposé à la mairie de Port-Louis, le registre d'enquête et les pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées.

Il transmet simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au président du tribunal administratif de la Guadeloupe.

**Article 9** - Dès leur réception en préfecture, une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est également adressée au Conseil Départemental, en sa qualité de porteur du projet.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur est également tenue sans délai à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la date de clôture de l'enquête publique, à la mairie de Port-Louis, à la sous-préfecture de Pointe-à-Pitre, et à la préfecture de la région Guadeloupe.

Dans les mêmes conditions, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont publiés sur le site internet de la préfecture de la région Guadeloupe.

Les personnes intéressées peuvent obtenir une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur en s'adressant au préfet dans les conditions prévues au titre 1<sup>er</sup> de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 modifiée portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

**Article 10** - La personne responsable du projet auprès de laquelle des informations peuvent être demandées est : monsieur ALBINA Richard (téléphone : 0690 49 72 23, 0690 80 91 31, adresse électronique : [richard.albina@cg971.fr](mailto:richard.albina@cg971.fr))

**Article 11** - Le conseil municipal de la commune de Port-Louis, et le conseil communautaire de la communauté d'agglomération Nord Grande-Terre sont appelés à donner leur avis sur la demande d'autorisation environnementale relative aux travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis, présentée par le Conseil Départemental, dès l'ouverture de l'enquête publique. Celui-ci ne sera pris en considération que s'il est exprimé au plus tard, dans les quinze jours suivants la date de clôture de l'enquête.

**Article 12** - Au terme de l'enquête publique, le préfet de la région Guadeloupe statue, par arrêté sur cette demande d'autorisation.

**Article 13** - Le secrétaire général de la préfecture, le maire de la commune de Port-Louis, le président du Conseil Départemental, le directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement, et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Basse-Terre, le

09 MAI 2023

Pour le préfet et par délégation,  
le secrétaire général,



Maurice TUBUL

Délais et voies de recours -

*Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du préfet de la Guadeloupe et d'un recours hiérarchique.*

*Conformément aux dispositions des articles R. 421-1 à R. 421-5 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de la Guadeloupe dans le délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.*

*Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérécoeurs citoyens" accessible par le site Internet [www.telerecoeurs.fr](http://www.telerecoeurs.fr)*

Annexe 3. Certificat d'affichage de la mairie

DEPARTEMENT DE LA GUADELOUPE



N°Mf : 065505-CC/ED/MD/2023-05-77  
Dossier suivi par : Eptéren DORVILLE  
Coordonnées : 0590 22 44 18  
Mail : [Service97117@guadeloupe.fr](mailto:Service97117@guadeloupe.fr)

# CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Je soussigné, Monsieur Jean-Marie HUBERT, Maire de la Commune de Port-Louis

CERTIFIE

que l'arrêté préfectoral SG-BCI du 09 mai 2023 portant ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale au titre des articles L 181-1 et suivants, L 214-1 à L 214-6 du Code de l'environnement relative aux travaux de dragage et de déroctage du port départemental de Port-Louis, présentée par le Conseil Départemental a été affiché en mairie du 16 mai au 30 juin 2023.

Le présent certificat est établi pour servir et valoir ce que de droit.

Port-Louis, le 23 mai 2023.  
Le Maire  
  
Jean-Marie HUBERT

Hôtel de Ville – Rue Gambetta 97117 PORT-LOUIS –  
Tél : 05 90 22 44 00 – Fax : 05 90 22 82 03 - Email : [mairie@commune-portlouis.fr](mailto:mairie@commune-portlouis.fr)



## Annexe 4. Communiqué du Maire de Port-Louis relatif à l'ouverture de l'enquête publique

DEPARTEMENT DE LA GUADELOUPE



COMMUNE DE PORT-LOUIS  
Pôle Territoire-SISU

N°Réf : ADM2023-CC-EDLI/MD2023-05-16  
Dossier initié par : Gilles CHIBSARAIN  
Coordonnées : 0590 22 44 00  
Mét : [mairie@commune-portlouis.fr](mailto:mairie@commune-portlouis.fr)

### COMMUNIQUE

Le Maire de la Commune de PORT-LOUIS, Monsieur Jean Marie HUBERT informe les administrés, qu'une enquête publique relative au travaux de dragage et de déroctage du port départemental de port-Louis, présentée par le Conseil Départemental se déroulera du Jeudi 1<sup>er</sup> juin au vendredi 30 juin 2023 conformément au calendrier ci-après :

Judi 01 Juin 2023	de 9 heures à 12 heures
Judi 08 juin 2023	
Judi 22 juin 2023	
Vendredi 30 juin 2023	

Le dossier pourra être consulté au bureau des adjoints de la mairie.

Les observations pourront être formulées sur un registre réservé à cet effet.

PORT-LOUIS, le 23 Mai 2023  
Le Maire,  
  
Jean-Marie HUBERT

Hôtel de Ville – Rue Gambetta 97117 PORT-LOUIS  
Tél. : 0590 22 44 00 – Fax : 0590 22 82 03 – Email : [mairie@commune-portlouis.fr](mailto:mairie@commune-portlouis.fr)

## Annexe 5. La Loi sur l'eau

En France, les dragages doivent, au titre de la loi sur l'eau, faire l'objet d'une autorisation de travaux comportant permis d'immersion, lequel doit être renouvelé régulièrement.

Dans son article L341-13-1, il est prévu une réglementation spécifique concernant les eaux usées ; "Afin d'assurer la protection de la santé publique et du milieu aquatique, les navires de plaisance, équipés de toilettes et construits après le 1er janvier 2008, qui accèdent aux ports maritimes et fluviaux ainsi qu'aux zones de mouillages et d'équipement léger sont munis d'installations permettant soit de stocker, soit de traiter les eaux usées de ces toilettes." De plus, chaque toilette installée sur un bateau habitable doit être uniquement raccordée à un système de rétention ou de traitement des eaux aux normes actuelles, communes à toute l'Europe.

La loi interdit de rejeter les eaux usées dans les ports ou dans la zone des 3 milles marins. En cas d'infraction, une amende de 4 000€ peut être exigée pour un bateau de moins de 20m. En revanche, si le navire est équipé d'un système de broyage et de désinfection, il peut rejeter ses eaux usées et traitées directement dans la mer à plus de 3 milles marins de la terre et à la vitesse modérée d'au moins 4 nœuds. Dans le cas des eaux usées non broyées et non désinfectées, il faut respecter une distance de plus de douze milles marins de la terre.

Pour pouvoir donc respecter cette réglementation il convient d'installer un système de collecte ou de traitement des eaux usées sur les navires qui n'en sont pas équipés telle qu'une **cuve de récupération** des eaux noires. Celles-ci sont installées lors de la construction ou peuvent être adaptées, plus tard, sur les W.C. marins existants. Ces cuves de récupération permettent de stocker avant de vidanger dans des stations portuaires dédiées.

## Annexe 6. Le Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP)

Conformément aux orientations du Schéma Régional de Développement Économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDE II), la Région Guadeloupe a adopté le 22 janvier 2021, le Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche (PROEPP) afin de conforter sa stratégie de promotion de la production locale.

Il s'agit, pour la Région Guadeloupe, de renforcer et développer les activités des ports ciblés, afin d'accroître la compétitivité et la performance de la filière pêche tout en valorisant davantage le potentiel maritime de l'archipel.

Cette stratégie régionale d'investissements sur les ports de pêche, vise donc à :

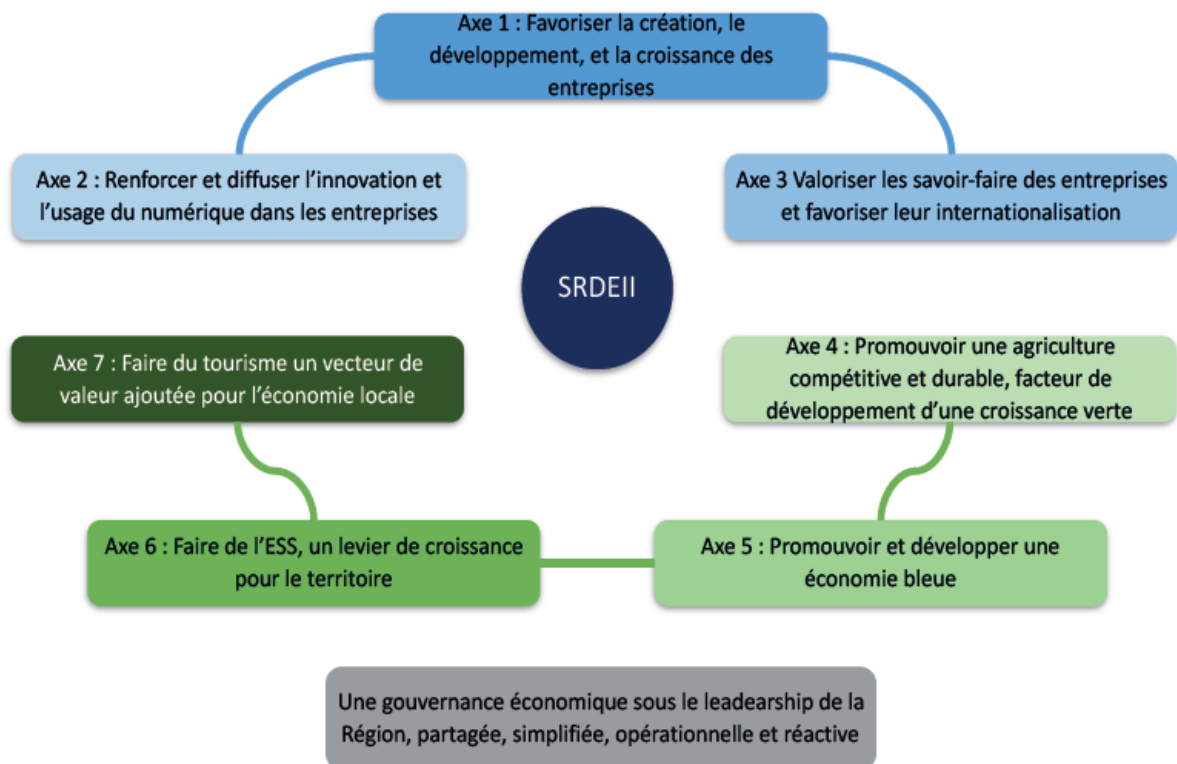
- ✍ Accompagner les gestionnaires dans l'édification de leurs ports de pêches ou espaces portuaires équivalents en optimisant l'organisation des infrastructures portuaires ;
- ✍ Prendre en charge les produits soumis à l'obligation de débarquement ;
- ✍ Consolider l'espace de travail des pêcheurs en améliorant les conditions de travail et de sécurité sur les ports de pêche ;
- ✍ Contribuer à la transition écologique des ports et à la réduction de l'incidence des activités portuaires sur l'environnement. Dans ce cadre, il est prévu l'installation de CRYOSOLAR, un dispositif innovant et une première mondiale, pour la production de glaçons à destination des activités liées à la pêche.

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

En outre, 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. 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.

## Annexe 7. Le Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII)



### Axe 5 : Promouvoir et développer une économie bleue

La Guadeloupe est riche de son environnement naturel marin. Ce patrimoine est constitué de 98% d'océan qui présente un atout maritime fantastique constitue un très fort potentiel de développement de la Guadeloupe, à travers la croissance bleue et toutes ses dimensions porteuses de retombées économiques, d'emplois durables, et de mieux être social et environnemental.

Les activités marines, au même titre que l'agriculture, constituent un pilier historique de l'économie guadeloupéenne. Dans le secteur de la pêche, la production ne permet cependant pas de satisfaire les besoins de la population et stagne ces dernières années, s'établissant entre 3 000 et 4 000 tonnes sur la période 2010-2014.

La performance et la compétitivité des différentes filières de ce secteur sont hétérogènes mais globalement insuffisantes pour atteindre l'objectif premier d'autosuffisance alimentaire et de manière secondaire de diversification des exportations de la production guadeloupéenne.

Le besoin de structuration de la filière et la transformation en interprofessions constituent une condition de développement de la production, et important autant que la diversification des activités, notamment sur le nautisme et le tourisme (ex : pescatourisme).

Face à ces constats, et pour « promouvoir et développer une économie bleue, source de diversification économique pour la Guadeloupe », 3 objectifs sont poursuivis :

- 1) La pérennisation du secteur de la pêche ;

- 2) Le développement de la transformation des produits de la pêche ;
- 3) L'accompagnement de la diversification des activités autour de la mer et du littoral.

Les interventions de la Région au titre du SRDEII s'inscrivent de manière cohérente avec le programme européen FEAMP 2014-2020 (Le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche).

### **Axe 7 : Faire du tourisme un vecteur de valeur ajoutée pour l'économie guadeloupéenne**

Le tourisme constitue un secteur majeur du développement économique du territoire : il représente une part significative des emplois et génère, par ses effets directs et indirects, une valeur ajoutée liée à la distribution supplémentaire de revenus et le secteur reste en dessous de son potentiel. (...) De nouvelles opportunités de marchés touristiques se présentent : tourisme de bien-être, e-tourisme, tourisme de luxe, tourisme patrimonial, tourisme sportif, tourisme rural...

Le contexte touristique en Guadeloupe est donc positif et porteur. Au-delà de la consolidation de l'offre existante, l'enjeu est donc d'adopter une stratégie offensive visant à augmenter les retombées économiques du tourisme sur le territoire.

Dans cette optique, il convient de positionner la question de la marque comme fondement de la stratégie touristique. Pour y parvenir, il faut encourager les territoires à investir le champ du marketing territorial touristique à tous les degrés.

Trois objectifs sont poursuivis :

- 1) Faire du tourisme un véritable levier de croissance économique et social ;
- 2) Soutenir l'attractivité de la destination ;
- 3) Garantir un développement touristique dans le respect du territoire.

## Annexe 8. Extraits du code de l'environnement en lien avec le projet

### ▪ **Mesures ERC**

Les articles 2 et 69 codifient des éléments de la doctrine nationale ERC dans le code de l'environnement (CE) et enrichissent les principes de la séquence ERC :

- Une définition de la séquence ERC qui hiérarchise les trois phases (L. 110-1) ;
- L'objectif d'absence de perte nette voire de gain de biodiversité (L. 110-1) ;
- L'obligation de résultat des mesures de compensation (L. 163-1) ;
- L'effectivité des mesures compensatoires pendant toute la durée des impacts (L. 163-1) ;
- La proximité fonctionnelle des mesures compensatoires vis-à-vis du site endommagé (L. 163-1) ;
- La géolocalisation des mesures compensatoires (L. 165-3) ;
- La non-autorisation du projet en l'état si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante (L. 163-1).

### ▪ **Travaux de dragage et de déroctage (article R214-1 et articles L214.1 à L214-6)**

## Livre II : Milieux physiques (Articles L210-1 à L241-2)

### ▪ **Titre Ier : Eau et milieux aquatiques et marins (Articles L210-1 à L219-18)**

#### Chapitre IV : Activités, installations et usage (Articles L214-1 à L214-19) :

**Article L214-1** : Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, 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 ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants.

**Article L214-2** : Les installations, ouvrages, travaux et activités visés à l'article L. 214-1 sont définis dans une nomenclature, établie par décret en Conseil d'État après avis du Comité national de l'eau, et soumis à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent et la gravité de leurs effets sur la ressource en eau et les écosystèmes aquatiques compte tenu notamment de l'existence des zones et périmètres institués pour la protection de l'eau et des milieux aquatiques.

**Article L214-3** : Sont soumis à autorisation de l'autorité administrative les installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation, de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique, notamment aux peuplements piscicoles. Cette autorisation est l'autorisation environnementale.

### ▪ **Titre VIII : Procédures administratives (Articles L181-1 à L181-32)**

#### Chapitre unique : Autorisation environnementale (Articles L181-1 à L181-32)

**Articles L181-1 à L181-4** : L'autorisation environnementale inclut les équipements, installations et activités figurant dans le projet du pétitionnaire que leur connexité rend nécessaires à ces activités, installations, ouvrages et travaux ou dont la proximité est de nature à en modifier notablement les dangers ou inconvénients.

- **Entretien régulier des cours d'eau (articles R215-2 à R215-5)**
- **Agence des Aires Marines Protégées et Parcs Naturels Marins (Chapitre IV : Articles L334-1 à L334-2-1)**

## Annexe 9. Critères d'élaboration de Mesures ERC et de Suivi

### **Mesures d'évitement**

La démarche d'évitement doit être engagée dès l'émergence du projet, du plan ou du programme et se poursuit ensuite, durant toutes les phases de conception et pour toutes les autorisations sollicitées, au fur et à mesure que celui-ci s'affine. Il est essentiel d'interroger les deux échelles : plan ou programme et projet d'aménagement afin de s'assurer que la démarche d'évitement du projet s'insère bien dans celle du plan ou du programme.

#### ***Une démarche qui se déroule de façon itérative et intégrée***

- Itérative car, pour être optimaux, les choix d'évitement doivent être remis en question et affinés tout au long du processus d'élaboration du projet, plan ou programme (définition raisonnée du besoin en aménagement, évaluation des scénarios liés à l'opportunité du projet, plan ou programme, évaluation de l'incidence du projet, plan ou programme retenu, définition des mesures d'évitement et évaluation de l'effet de ces choix, etc.) ;
- Intégrée, car la démarche résulte d'un croisement entre les enjeux environnementaux, et politiques relatifs au projet, plan ou programme.

Cette démarche débouche sur l'identification de « mesure(s) qui modifie(nt) un projet ou une action d'un [plan ou programme] afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet ou cette action engendrerait ».

La mise en œuvre de l'évitement à l'échelle du projet est essentielle car c'est la dernière échelle d'action et la concrétisation d'un long processus d'aménagement. Éviter à cette échelle, c'est éviter des incidences parfois irréversibles sur l'environnement qui n'ont pu être appréhendées plus tôt.

L'évitement s'effectue à travers la définition précise du projet dans l'espace, dans le temps ainsi qu'à travers les techniques mobilisées. Il permet d'affiner les mesures d'évitement envisagées à l'échelle des plans ou programmes pour limiter la dégradation de l'environnement en travaillant à une maille plus fine.

Pour s'assurer de l'efficacité de la démarche d'évitement et être en mesure de quantifier sa plus-value, l'identification d'indicateurs de suivi mis en œuvre, à l'échelle du plan et programme, est nécessaire.

### **Mesures de réductions**

Les **écrans protecteurs** sont utilisés à proximité immédiate des opérations de dragage, de dépôt ou des travaux maritimes :

- **Écran de turbidité** : en général pour limiter la dispersion des particules remises en suspension. De façon générale, les écrans constituent un moyen efficace dans les eaux calmes et peu profondes. Dans tous les cas, on cherchera à circonscrire le plus étroitement possible les sites d'où proviennent les matières solides en suspension ou encore les zones sensibles à protéger.
- **Rideau de bulles** : Un rideau de bulles est un véritable mur de bulles d'air efficace non seulement pour confiner la vitesse de déplacement du bruit mais aussi son intensité. Plusieurs études ont déjà démontré l'effet nuisible des bruits sous-marin envers les mammifères marins. Le rideau de bulles permet donc de réduire ces effets significativement. Il s'agit de solutions éprouvées et judicieuses pour préserver l'environnement marin.

**Mesures compensatoires**

<b>La compensation doit être ciblée</b>	Les mesures compensatoires doivent être élaborées sur la base des conditions de référence correspondant à l'état d'intégrité biologique du site susceptible d'être perdu ou dégradé, et en fonction des effets négatifs importants probables qui ne seront pas neutralisés par les mesures d'atténuation. En conséquence, le programme de compensation doit nécessairement comprendre des mesures écologiques, telles que des actions de remise en état ou d'amélioration des habitats, des actions de renforcement des populations de certaines espèces, et toute autre action opportune.
<b>La compensation doit être effective</b>	Les mesures compensatoires doivent être réalisables – faisables – et permettre le rétablissement des conditions écologiques nécessaires pour garantir la structure écologique et les fonctions touchées, ainsi que les habitats et espèces concernés. La mise en œuvre du programme de mesures compensatoires doit s'accompagner d'une surveillance étroite afin d'en garantir l'efficacité à long terme.
<b>La compensation doit être faisable sur le plan technique</b>	Au vu des connaissances actuelles, il semble fort peu probable que la structure écologique et la fonction d'un site, de même que les habitats et les populations connexes, puissent être rétablis intégralement dans l'état où ils se trouvaient avant d'être dégradés par un projet. Pour surmonter les difficultés qui compromettent le rétablissement total des conditions écologiques, les mesures compensatoires doivent être élaborées.

S'agissant des opérations de dragages, l'étude d'impact doit clairement présenter, si les mesures de réduction et de suppression n'ont pu être appliquées, les mesures compensant à la fois les impacts sur le site de dragage et sur le site de dépôt ou d'immersion.

***Exemples de mesures compensatoires prises pour des projets antérieurs***

Type de dragage	Impact à compenser	Mesures compensatoires
<b>Dragage et déroctage pour l'aménagement d'un chenal de navigation dans un port maritime des Antilles françaises et l'extension de ce dernier</b>	Destruction directe d'une pente externe à colonies coralliennes denses et d'un platier à colonies coralliennes plus ou moins denses (7 800 m <sup>2</sup> ) et d'herbiers de phanérogames (10 000 m <sup>2</sup> )  Impact possible sur les mangroves	Restauration des herbiers de phanérogames marines par germination et transplantation  Restauration des communautés coralliennes par immersion de récifs artificiels  Cultures de larves en vue d'une transplantation sur des récifs  Restauration des mangroves par replantation et protection des nouvelles zones et par nettoyage des mangroves  Création d'un sentier sous-marin à but éducatif et sensibilisation au milieu marin  Mesures pour la pêche Professionnelle (Dédommagement en cas de destruction d'engins de pêche ;  Capture et culture post-larvaire ;  Immersion de Dispositifs de Concentration de Poissons (DCP)
<b>Immersion de matériaux de dragage en mer</b>	Impact sur l'exercice de la pêche	Immersion de récifs de production



### **Mesures de Suivi**

Le suivi permet de vérifier l'adéquation entre les impacts et l'efficacité des mesures. Il permet aussi notamment d'identifier si le projet génère des effets imprévus et si la cible choisie a été évitée. Ce suivi s'applique tout aussi bien à la phase travaux qu'à la phase exploitation.

Un protocole de suivi devra être proposé par le maître d'ouvrage. Il conviendra notamment de préciser clairement :

- Les objectifs de moyens pour la mise en œuvre de la mesure.
- Les objectifs de résultats de la mesure.
- Les indicateurs de suivi quantifiables pour mesurer l'état de réalisation de la mesure et l'efficacité des mesures.
- Un protocole de suivi de la mesure.
- La fréquence et le calendrier du suivi.
- Si possible, l'identification de la structure en charge du suivi.
- Le coût du suivi.

## Annexe 10. Le sanctuaire Agoa

Il s'agit d'une aire marine protégée dans les Antilles françaises, créé en 2010, est dédié à la conservation des mammifères marins. Il se positionne dans un contexte juridique complexe, du niveau international au niveau local.

### *Au niveau international,*

- **La convention de Bonn** relative à la protection des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage ratifiée par la France en 1990.
- **La convention de Washington** appelée CITES a pour but de veiller à ce que le commerce international des spécimens d'animaux et de plantes sauvages ne menace pas la survie des espèces auxquelles ils appartiennent.
- **La Commission baleinière internationale (CBI)** a pour objectifs de permettre la conservation des populations de baleines et le développement raisonné de l'industrie baleinière.

### *Au niveau national,*

Toutes les espèces de mammifères marins fréquentant les eaux sous juridiction française sont protégées par l'arrêté ministériel 2020 qui

- Interdit la capture et la destruction des dauphins
- Fixe la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national.
- Confirme les interdictions de destruction, de mutilation, de capture pour les espèces de cétacés et de siréniens sur le territoire national, et dans les eaux marines sous souveraineté et sous juridiction, en tout temps,
- Précise les conditions d'approche :
  - Il **interdit la perturbation intentionnelle**, incluant l'approche des animaux à une distance de moins de 100 mètres dans les aires marines protégées, et la poursuite ou le harcèlement des animaux dans leur milieu naturel (article 2-I).
  - Il **protège également les habitats** en interdisant la destruction, l'altération ou la dégradation des sites de reproduction et des aires de repos des animaux (article 2-II).
  - Enfin **la détention, le transport, la naturalisation, le colportage, la vente, la mise en vente ou l'achat, l'utilisation commerciale ou non** des spécimens de mammifères marins prélevés dans le milieu naturel **sont interdits**.

### *Au niveau régional,*

**La convention de Carthage** pour la protection et la mise en valeur de l'environnement marin de la Grande Région Caraïbe, déclinée dans le **protocole SPAW** (*specialy protected areas and wildlife protocol*) relatif aux aires et espèces spécialement protégées, qui a pour objectif la protection des espaces et de l'ensemble des espèces de mammifères marins présents dans la région. Dans ce cadre un plan d'action quinquennal pour la conservation des mammifères marins (PAMM) a été adopté en septembre 2008, notamment pour la protection de sites et zones clefs pour les mammifères marins ainsi que des connexions écologiques entre ces zones.

### *Au niveau local,*

Un arrêté délivré par le délégué du gouvernement pour l'action de l'état en mer confirme le cadre juridique national en restreignant un peu plus l'approche des cétacés dans les eaux sous juridiction française aux Antilles.

Ainsi, 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).

L'arrêté indique néanmoins que **des autorisations spécifiques peuvent être accordées par la Direction de la mer** dans le cadre de manifestations nautiques définies. Les personnes, les engins ou les navires alors autorisés à s'approcher dans la zone de 300 à 100 mètres autour des cétacés doivent cependant se conformer aux recommandations d'approche formulées par le Sanctuaire Agoa. Afin de transmettre ses recommandations, le Sanctuaire Agoa a délivré en 2022 une formation complète aux professionnels du whale watching.

## Annexe 11. Bibliographie

- **Eutrophisation : manifestations, causes, conséquences et prédictibilité** (Synthèse de l'Expertise scientifique collective CNRS - Ifremer - INRA - Irstea (France))
- **Préconisations pour limiter les impacts des émissions acoustiques en mer d'origine anthropique sur la faune marine** (Direction de l'eau et de la Biodiversité, juin 2020).
- **Dossier de presse Bus des mers** (Région Guadeloupe, mardi 25 juin 2019)
- **Guide méthodologique des études d'impacts d'opérations de dragage et d'immersion en milieu estuarien et marin** (GEODE, août 2014)
- **Guide réglementations dragage** (DEAL Bretagne, mai 2013)
- **Signalisation maritime : Documentation technique** (Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales, janvier 2002)

## Annexe 12. Sitographie

- **La Stratégie Nationale Portuaire (SNP)** : [La stratégie nationale portuaire \(PDF - 1.76 Mo\)](#)
- **La Stratégie Nationale 2030 pour les Aires Protégées** : chrome-extension://efaidnbmninnbpcjpcglclefindmkaj/https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DP\_Biotope\_Ministere\_strat-aires-protégees\_210111\_5\_GSA.pdf
- **Les ports départementaux de la Guadeloupe** : <https://www.cg971.fr/les-ports-departementaux>
- **Le SRDEII Guadeloupe** : [https://www.regionguadeloupe.fr/fileadmin/Site\\_Region\\_Guadeloupe/Mediatheque/Textes\\_Politique/SRDEII\\_Schema\\_Regional\\_de\\_Developpement\\_Economique.pdf](https://www.regionguadeloupe.fr/fileadmin/Site_Region_Guadeloupe/Mediatheque/Textes_Politique/SRDEII_Schema_Regional_de_Developpement_Economique.pdf)
- **Plan Régional d'Organisation et d'Équipement des Ports de Pêche de Guadeloupe (PROEPP Guadeloupe)** : <https://www.regionguadeloupe.fr/actualites-et-agendas/toute-lactualite/detail/actualites/la-region-accentue-son-ambition-en-matiere-de-la-croissance-bleue-avec-ladoption-du-proepp/#>
- **PROEPP Guadeloupe - Agence Technique d'Assistance aux Communes (ATAC)** : <https://www.regionguadeloupe.fr/actualites-et-agendas/toute-lactualite/detail/actualites/presentation-du-plan-regional-dorganisation-et-dequipement-des-ports-de-peche-proepp-et-de-lage/#>
- **DEAL Guadeloupe** : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/>
- **Direction de la Mer Guadeloupe** : <http://www.dm.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/>
- **CCI des îles de Guadeloupe** : <https://www.guadeloupe.cci.fr/>
- **Comité Régional des Pêches** : <http://guadeloupe-peches.org/>
- **Rapport de visite de terrain 2019 de la CANGT** : [https://www.capitale-biodiversite.fr/sites/default/files/experience/documents/ca\\_nord\\_grande\\_terre\\_cfb2019.pdf](https://www.capitale-biodiversite.fr/sites/default/files/experience/documents/ca_nord_grande_terre_cfb2019.pdf)
- **Tourisme et croissance bleue en Guadeloupe** : [https://www.odyssea-bleu.org/wp-content/documents/Tourisme\\_Bleu\\_Guadeloupe.pdf](https://www.odyssea-bleu.org/wp-content/documents/Tourisme_Bleu_Guadeloupe.pdf)
- **IEDOM Guadeloupe - Rapport annuel économique 2022** : <https://www.iedom.fr/guadeloupe/publications/rapports-annuels/rapports-annuels-economiques/article/rapport-annuel-economique-2022-iedom-guadeloupe>
- **IEDOM Guadeloupe - Tendances conjoncturelles 1er trimestre 2023** : <https://www.iedom.fr/guadeloupe/publications/publications-economiques-et-financieres/conjoncture-economique/tendances-conjoncturelles-trimestrielles/article/tendances-conjoncturelles-1e-trimestre-2023>
- **La croissance bleue : un défi pour la Guadeloupe** : <https://www.karibinfo.com/news/la-croissance-bleue-un-defi-pour-la-guadeloupe/>
- **Économie bleue - Les enjeux de la Guadeloupe** : <https://www.nautikvisionbleue.com/economie-bleue/>

- **Les travaux de dragage – fiche pratique** par Evguenia DEREVIANKINA
- **Notice dragage et réglementation :**  
[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Notice\\_dragage\\_et\\_reglementation\\_2008\\_v1\\_cle7b6a11.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Notice_dragage_et_reglementation_2008_v1_cle7b6a11.pdf)
- **Techniques de dragage :**  
<https://www.techniques-ingenieur.fr/base-documentaire/ingenierie-des-transports-th14/infrastructures-environnement-et-transport-par-voie-d-eau-42617210/dragages-des-chenaux-d-acces-maritimes-et-portuaires-trp5005/identification-du-besoin-de-dragage-d-entretien-ou-quand-comment-entretenir-les-profondeurs-d-un-chenal-de-navigation-maritime-trp5005niv10001.html>
- **Sédiments marins : dragage, clapage et gestion à terre :** <http://doc.lerm.fr/sediments-marins-dragage-clapage-et-gestion-a-terre/>
- **Caractérisations et analyses réglementaires sur les sédiments de dragage :**  
<http://doc.lerm.fr/caracterisations-et-analyses-reglementaires-sur-les-sediments-de-dragage/>
- **Réglementation au sein du sanctuaire AGOa Guadeloupe pour les mammifères marins :**  
<https://sanctuaire-agoa.fr/editorial/la-reglementation-au-sein-du-sanctuaire-agoa>
- **Arrêté n° R-02-2017-03-15-003 réglementant l’approche des cétacés dans les eaux sous juridiction française aux Antilles**
- **Études d’impact d’opérations de dragage et d’immersion en milieu marin** (extrait du guide méthodologique du groupe GEODE - Groupe d’Études et d’Observations sur les Dragages et l’Environnement, août 2014) :  
[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Guide\\_GEODE\\_Etude%20Impact.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Guide_GEODE_Etude%20Impact.pdf)
- **Guide pour la mise en œuvre de l’évitement – concilier environnement et aménagement des territoires** (Ministère de la transition écologique, mai 2021) : [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.notre-environnement.gouv.fr/IMG/pdf/guide\\_evitement\\_\\_vf.pdf](https://www.notre-environnement.gouv.fr/IMG/pdf/guide_evitement__vf.pdf)
- **Suivis environnementaux des opérations de dragage et d’immersion – guide méthodologique** (GEODE - Groupe d’Études et d’Observations sur les Dragages et l’Environnement) :  
[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Guide\\_methodologique\\_Suivi\\_Dragage\\_Immersion\\_cle51f711.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Guide_methodologique_Suivi_Dragage_Immersion_cle51f711.pdf)

## Annexe 13. Compte-rendu de la réunion préalable à l'ouverture de l'enquête publique avec le maître d'ouvrage

**Date de la réunion :** mardi 30 mai 2023 à 9h00

**Présents :** M. David DELVER (représentant du Conseil Départemental), M. Stéphane RENAUD (représentant du bureau d'études CREOCEAN) et Mme Ruddyse GIRARD (commissaire-enquêteur).

Le port départemental de Port-Louis est ensablé, donc le résultat est que la navigation est difficile. Fort de ce constat il faut retirer tous les sédiments qui se sont posés au cours du temps au fond du bassin. Donc la profondeur recherchée est de -3,5 mètres partout dans l'enceinte portuaire. Pour ce faire ils sont partis d'un bateau de projet et ont pu mesurer son tirant d'eau auquel a été ajoutée une marge de sécurité pour naviguer en toute sécurité, ainsi qu'une marge supplémentaire liée à un ensablement progressif au cours du temps. C'est le cumul de ces différentes hauteurs qui a permis de déterminer la profondeur totale à draguer. Cette profondeur a évolué par rapport aux dragages précédents puisque les bateaux ont évolué au cours du temps, et intègre la réflexion du Conseil Départemental de permettre à terme au bateau-bus de la Région de transporter des passagers au départ de Port-Louis vers Pointe-à-Pitre (Macte) en passant par la Rivière salée. Ce sont des cotes qui sont cohérentes.

Le port de Port-Louis est épargné par le phénomène des sargasses, qui viennent de manière très exceptionnelle.

L'entrée dans le port sera aussi draguée et déroctée car de grosses roches sont présentes dans la passe, et empêchent les bateaux d'entrer de manière normalisée dans le port et les obligent à manœuvrer difficilement dans le chenal. C'est donc à la fois le bassin portuaire, la passe d'entrée et le chenal qui font l'objet de travaux. Le maître d'ouvrage a opté pour le clapage en mer, c'est-à-dire l'immersion des sédiments dragués dans une zone choisie et validée par l'autorité environnementale. Cette zone a été identifiée par l'expédition scientifique Karubenthos Guadeloupe qui a réalisé 2 campagnes océaniques pour réaliser l'inventaire des algues et des invertébrés de Guadeloupe. Il en est ressorti que cette zone n'enregistrait aucune trace de vie sous-marine et n'était constituée que de vase. De surcroît, la courantologie de la zone a été estimée comme faible ce qui empêchera la diffusion du panache de turbide vers les côtes.

Dans la phase travaux, le maître d'ouvrage a l'habitude de faire des réunions préalables avec les pêcheurs, les plaisanciers et autres usagers du port, avant le démarrage, pour leur donner le planning des travaux et organiser ainsi le déplacement des bateaux dans le sens des travaux car ils ne vont pas draguer partout en même temps. Donc les bateaux seront déplacés à un moment donné pour permettre le dragage puis ils seront remis au mouillage au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et ainsi de suite. Le dossier met en évidence le pré-phasage opérationnel qui décrit cette étape.

Des échanges ont déjà eu lieu avec les pêcheurs, mais à l'époque, l'organisation des travaux n'étaient pas encore à l'ordre du jour. Toutefois, le conseil départemental a déjà une grande expérience dans la réalisation de ce type de travaux puisqu'ils ont déjà eu à draguer les ports de la Désirade, de Grand-Bourg de Marie-Galante, de Sainte-Rose, Trois-Rivières.

Lors de ces réunions préalables au démarrage des travaux, le conseil départemental entame des discussions avec les pêcheurs, en étant très attentifs à leurs *desirata* et leurs suggestions pour réaliser les travaux.

La durée prévisionnelle des travaux est de 3 à 6 mois. En cas de prolongation des travaux, cela signifiera qu'ils rencontreront une difficultés particulière. En tout état de cause, les pêcheurs sont déplacés temporairement sur des pontons provisoires, donc ils auront toujours accès à leurs bateaux, mais pas forcément à l'endroit habituel de mouillage, et donc ne seront pas gênés pour partir en mer.

De toute façon, seule une dizaine de m<sup>2</sup> sont dragués/jour.

Des nuisances sonores seront engendrées par les travaux dans la mesure où des marteaux-piqueurs seront utilisés. Néanmoins, des mesures d'évitement sont détaillées dans le dossier.

- Barrière EMS anti-suspension pour éviter que les suspensions au-delà de la zone de dragage
- Un rideau de bulles sera dressé dans le chenal, pour servir de rideau acoustique aux émissions sonores
- Les travaux ne se dérouleront que la journée car, les travaux de nuit sont interdits.
- Les poissons impactés par le bruit se déplaceront automatiquement de la zone puisqu'ils sont mobiles.
- Les espèces les plus sensibles sont les cétacées mais les travaux seront réalisés hors de leur période de passage dans nos eaux (décembre à juin). En cas de prolongation des travaux durant la période de passage des cétacées, comme ce fut le cas lors des travaux du port de Trois-Rivières, l'entreprise mandatée aura des OS d'arrêt (ordres de service). Dans ce cas, une bathymétrie est réalisée au démarrage des travaux, à l'arrêt momentané des travaux, puis au redémarrage des travaux pour vérifier le volume supplémentaire à draguer. Au pire, ils réduiront l'emprise de la zone de travaux pour rester dans le budget.
- En amont, le maître d'ouvrage a travaillé avec l'OMAG, organisme chargé de la surveillance des cétacées et ces derniers n'ont pas signalé la présence de dauphins dans la zone.
- Mais en cas de présence de cétacées ou de dauphins, il est prévu d'appliquer un protocole soft-start (démarrage progressif des travaux sur 20 mn) pour générer des comportements de fuite de ces mammifères marins.

Démarrage des travaux dès que l'autorisation préfectorale leur aura été donnée, avec l'entreprise titulaire du marché qui emploie 4 personnes. Cependant, le projet pourra générer quelques emplois indirects, puisqu'ils seront obligés de faire appel à des entreprises locales pour le déplacement des bateaux sur des pontons provisoires. Mesures en amont du démarrage des travaux, même s'ils ont fait l'analyse de caractérisation des sédiments en phase d'étude. Le déplacement des coraux identifiés d'intérêt en amont sera fait par des plongeurs suivis par une équipe de scientifiques qui les accompagnera pour la transplantation corallienne dans une zone plus favorable où ils resteront définitivement. Le pétitionnaire insiste sur le fait que cette transplantation corallienne a été validée par la DEAL, qui a bien suivi le dossier durant la phase d'instruction réglementaire, qui a nécessité plusieurs aller-retours avec le pétitionnaire pour ajuster les études. L'opération impliquera des mesures de suivi pendant 5 ans.

Concernant les nuisances sonores pour les riverains, le pétitionnaire précise que les travaux de dragage seront réalisés par une pelle mécanique, donc le bruit sera comparable au passage d'un camion qui traverse la ville, ou de chargement de benne. Quant aux travaux de déroctage, ils seront sous-marins, donc le bruit sera atténué par l'eau. J'attire leur attention sur le fait que ces nuisances sonores peuvent s'avérer pénibles sur 6 mois, d'autant que j'ai pu voir que la plupart des riverains sont des personnes âgées.

Le conseil départemental organisera une réunion technique avec les pêcheurs et les plaisanciers au démarrage des travaux, et véhiculera la communication lors des conseils portuaires, mais laisse le soin à la mairie de Port-Louis d'organiser la communication de proximité pour informer la

population. Bien évidemment, comme pour tout chantier, des panneaux d'affichage seront posés à l'entrée du chantier pour indiquer la nature, le coût, les entreprises partenaires et les délais de réalisation des travaux, et un balisage réglementaire sera mis en place.

Le maître d'ouvrage ne semble pas inquiet par la saison cyclonique, car en cas d'alerte, l'entreprise chargée des travaux mettra en sécurité son bateau et son matériel comme tout autre usager du port. Et si les consignes de sécurité sont bien suivies, ils espèrent éviter des pertes car il n'y a pas d'installation de chantier ; il faudra juste mettre à l'abri les moyens nautiques.

Le maître d'ouvrage n'a pas estimé l'impact de la houle dans l'enceinte portuaire. Selon lui, cette houle frapperait à l'extérieur du port.

Le maître d'ouvrage assure pouvoir tenir les délais, même en cas de panne moteur du bateau chargé du dragage. En effet, comme ce fut le cas à Grand-Bourg de Marie-Galante, le prestataire avait rapidement pu réparer le moteur en 3 jours, sans impact sur les délais de travaux. Donc le conseil départemental travaille en confiance avec ce prestataire, car l'entreprise réunit plusieurs compétences en interne : pilote du bateau, conducteur d'engins, mécaniciens.

Sur le rideau de bulle ils utilisent des groupes électrogènes loués à des entreprises locales pour palier à d'éventuelles pannes d'électricité.

À terme, les travaux auront assurément un impact très positif pour la fréquentation du bassin portuaire par tous les usagers du port.

J'ai fini la réunion par le constat d'affichage en 2 points du périmètre du projet.



## Annexe 14. Compte-rendu des échanges avec M. DAVILA

J'ai reçu Monsieur DAVILA lors de ma première permanence. Il m'a assuré avoir vu passer la communication concernant l'ouverture de l'enquête publique dans le Progrès Social et dans Nouvelles Semaines.

Il a tenu à me signaler que le port de pêche de Port-Louis était censé être un port multifonctionnel, ais qu'il n'avait jamais vraiment rempli ce rôle (pêche, plaisance, passagers), et présentait de nombreux dysfonctionnements :

- Lors de la construction du port, des blocs de roches sont restés dans la passe et ont été identifiés par l'association des plongeurs.
- Historiquement, le port de pêche de Port-Louis représentait une baie. Or les travaux de dragage effectués pour construire le port, ont modifié la courantologie de la zone, qu'on a essayé d'atténuer par la construction de buses.
- Le dragage initial effectué par l'entreprise GADARKHAN n'a pas les même cotes partout dans l'enceinte portuaire : au milieu de l'axe Nord-Sud, on trouve des roches calcaires.
- Il importe de faire des calculs de débitmétrie pour rajouter des buses supplémentaires afin de faciliter l'évacuation des eaux de pluie et des eaux usées.
- Le poste de refoulement des eaux usées va vers l'ancienne station à l'extrémité du parking ; or il existe une nouvelle station d'épuration qui a fait l'objet d'un procès en défaveur de l'entreprise utilisatrice.
- Le volume de matières en suspension est nettement supérieur au volume refoulé.
- Dans la zone de halage, il n'y a pas d'emplacement pour installer un câble permettant de tirer par flottaison ou immersion un simple bateau.
- Quand les bateaux viennent culer aux pontons, fort est de constater qu'il y a plusieurs niveaux de pontons.
- Le mât de charge est mal implanté.
- La largeur du port est insuffisante pour héberger le nombre d'embarcations qui fréquentent le port.
- Des problèmes d'approvisionnement en essence se posent du fait de l'implantation trop excentrée autour du poste d'avitaillement et la paiement en espèces uniquement.
- Le PLU (Plan Local d'urbanisme) prévoit une zone d'habitation du port qui ne fait pas l'unanimité auprès des riverains.
- Les installations portuaires ne sont pas conformes à la réglementation, y compris certains pêcheurs. En effet, le port ne possède pas les équipements nécessaires pour récupérer les eaux grises qui polluent le bassin portuaire.

Fort de tous ces constats, les attentes de M. DAVILA sont les suivantes :

- Remettre en conformité le port avec des objectifs clairement définis, en respectant la réglementation en vigueur, et au service de l'intérêt général.
- Assurer une liaison maritime avec Antigua, à l'instar de la Martinique avec Sainte-Lucie afin d'ouvrir Port-Louis sur le Nord Caraïbe.

## Annexe 15. Compte-rendu des échanges avec M. THOMET

Je me suis entretenue avec M. Olivier THOMET, lors d'une de mes permanences. Il est l' élu municipal délégué à l'économie bleue, chargé du suivi du projet Océan, du futur chantier naval, du chantier de port à sec et du suivi de l'enquête publique. Par ailleurs, il est moniteur de plongée depuis 1994.

Selon lui, les travaux auraient dû démarrer en avril car la commune avait prévu d'accueillir les bateaux de Class40 qui participaient à la course « le Défi Atlantique » au départ de Port-Louis vers La Rochelle. Mais le port de pêche de Port-Louis n'avait pas la logistique pour relever ce défi à cause de ses profondeurs. Après un échange avec M. Camille PELAGE, conseiller régional, ce dernier lui a assuré qu'une fois les travaux de dragage et de déroctage du port seront effectués, la Région Guadeloupe pourra alors envisager de faire partir la course depuis le port de Port-Louis. A ce titre, Port-Louis pourrait récupérer les pontons flottants du Mémorial Acte de Pointe-à-Pitre pour assurer la logistique provisoire pour le départ de cette course à partir du port de pêche de Port-Louis. Afin de pérenniser cette course, il sera nécessaire d'implanter un ponton définitif face à la digue (qui mesure 180m), afin d'accueillir 25 mouillages ;

En outre, le port de Port-Louis est largement fréquenté par les plaisanciers et se prête aux activités nautiques : une vingtaine de scooters des mers partent quotidiennement du port pour des activités de Loisirs. Par ailleurs, le passage de baleine au large représente une attraction touristique, sachant qu'elles bénéficient de mesures de protections internationales.

La popularité de Port-Louis a donc amené la collectivité communale à réorganiser les activités du port : la pêche au Nord, et les activités de loisirs au Sud, et à réfléchir à l'ouverture d'une liaison maritime vers Antigua lorsque la bathymétrie le permettra.

Bien évidemment, cela nécessitera des infrastructures portuaires pour un accueil touristique opérationnel, et une logistique adaptée (implantation d'un bureau de douane, une marina par exemple).

Ses activités de moniteur de plongée l'ont amené à faire les constats suivants :

- L'entrée du port enregistre une profondeur de 1,40m à 1,80m qui justifie les travaux de déroctage et de dragage car la navigation nécessite une bathymétrie de 3,50 mètres partout dans le port.
- Au-delà de l'entrée du port, les profondeurs au large tombent à 6 mètres, et on commence à voir une dalle de coraux à partir de 7-8 mètres de profondeur. C'est pourquoi il pense que les travaux de dragage n'abîmeront pas les fonds marins puisqu'ils s'arrêteront à -3,50m. D'autant que la zone est balayée par un courant venant du nord qui ne favorise pas le développement corallien à cet endroit. Les coraux remarquables se situent plutôt du côté du cimetière de Port-Louis.

À terme, les travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis permettront de développer des activités et des filières connexes qui auront indéniablement un fort impact sur la création d'emplois nouveaux pour le territoire, liés à la mer. Plusieurs métiers liés à la mer ont notamment déjà été identifiés par Guadeloupe Formation : électricien marin, mécanicien marine, charpentier marine, et tous les métiers de services liés à la mer (avitaillements, services aux plaisanciers en escale, ...). Le territoire a aussi un grand besoin de Maîtres-nageurs sauveteurs pour surveiller le littoral.

Un centre de la mer devrait voir le jour, facilitant ainsi la formation d'une cinquantaine de marins-pêcheurs qui bénéficient actuellement d'une dérogation dans l'attente d'obtenir leur brevet de capitaine 200. Ce brevet permet à son titulaire d'être employé à bord d'un navire de jauge brute

E23000008/97

inférieure à 200 et de puissance propulsive inférieure à 250 kW en tant que capitaine ou chef mécanicien.

## Annexe 16. Feuille de présence de la réunion publique du 16 juin 2023


**Réunion publique du vendredi 16 juin 2023**  
 Tenue en salle de délibération de la mairie de Port-Louis  
 Présidée par GIRARD Ruddyse, la commissaire-enquêteur désignée

Heure de début de la réunion : 17h00

Heure de fin de la réunion :

Enquête publique du 1<sup>er</sup> juin 2023 au 30 juin 2023 inclus  
 Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux

Travaux de dragage et de déroctage du port départementale de Port-Louis

Nom Prénom	Qualité / Fonction	Téléphone	Adresse électronique	Signature
LEVALLOIS-MAZER Cyphil	USAGER	0690 602632	SEANIL-LEVALLOIS @gmail.com	
DEVERE David	conseil d'ignavaat	0690 52 16 89	david.alou.DEGRIFF	
REISSON N.	présidente de l'Union Ecole ma Galois	0690 71 54 81	nelly.bombaloue@ gmail.com	
BAMFLEUR RONY	MARIN PROF	0690 58 0818	rony.bambaloue@ gmail.com	
VINCIGOUT SYLVIE	maire Port-Louis	0690 92 99 95	guadeloupe@ gmail.com	
Président de l'Union	MARIN Pêcheur	0690 35 23 70	BRVORR33477@ gmail.com	

Page N°3





**Réunion publique du vendredi 16 juin 2023**  
 Tenue en salle de délibération de la mairie de Port-Louis  
 Présidée par GIRAUD Ruddyse, la commissaire-enquêteur désignée

Heure de début de la réunion : 17h00

Heure de fin de la réunion :

**Enquête publique du 1<sup>er</sup> juin 2023 au 30 juin 2023 inclus**  
**Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux**

**Travaux de dragage et de déroctage du port départementale de Port-Louis**

Nom Prénom	Qualité / Fonction	Téléphone	Adresse électronique	Signature
GOME Sully	Acteur économique	0690 588325	sullygome@histmail.com	
KRAOUZI Eddy	Marin - Pêcheur	06 90 52 1153	goldenbay19@bluewin.ch	
THORST OLIVIER	Elu(e) délégué(e) économique	0690 50959	olivierthorst@bluewin.ch	
HAUTOINE JULIEN	INSP-CTEUR Académic de G.P.A. MSSICHAU GDD	0690 506197	Julien.hautoine@ccm.gp	

Page 2/3

Heure de début de la réunion : 17H00

Heure de fin de la réunion :

**Réunion publique du vendredi 16 juin 2023**


Tenue en salle de délibération de la mairie de Port-Louis

Présidée par GIRARD Rudyse, la commissaire-enquêtrice désignée

Enquête publique du 1<sup>er</sup> juin 2023 au 30 juin 2023 inclus

Sur la demande d'autorisation environnementale relative aux

Travaux de dragage et de déroctage du port départementale de Port-Louis

Nom Prénom	Qualité / Fonction	Téléphone	Adresse électronique	Signature
BEUVERET Laurent	Prd Association 0707 AG	0690 747 806	Laurent.beuveret@gmail.com	

## Annexe 17. Compte-rendu de la réunion publique du 16 juin 2023

**Organisatrice et Animation de la réunion :** Mme GIRARD Ruddyse, Commissaire-Enquêteur (CE)

**Présents :**

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

**I. Introduction par le Commissaire-Enquêteur (CE)**

Lien vers le diaporama : <https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:EU:3552dd9e-e9ee-4e08-9a9f-e9c0993cd232>

**II. Présentation du projet par M. David DELVER, référent du projet et responsable des routes, Conseil Départemental (CD)**

**Nature du projet :** Dragage et désensablage du port départemental de Port-Louis

**Coût estimatif du projet :** 2 282 378€

**Durée des travaux :** 4 mois

**Contexte départemental :** 22 ports repérés, tous en difficulté, en Guadeloupe et 2025 avec l'arrêt des clapages, va emmener des complications supplémentaires dans leur fonctionnement.

**Contexte portuaire :**

L'accumulation des sédiments au fil des années a rendu difficile la navigation à l'entrée du port de Port-Louis et dans l'enceinte portuaire. De surcroît, la profondeur actuelle du bassin portuaire varie entre 1,50m et 3m. C'est pourquoi le choix a été fait de rechercher une hauteur de bathymétrie de - 3.50 dans l'enceinte du port. 40 000m<sup>3</sup> de sédiments seront dragués dans le bassin portuaire et 12 000m<sup>3</sup> à l'entrée du port. Une fois dragués, ces sédiments deviennent des déchets.

Aussi, le Conseil Départemental a retenu le choix du clapage en mer car pour le moment, les conditions de stockage à terre de ces déchets ne sont pas réunies et les entreprises locales n'ont pas le savoir-faire requis. Il convient de préciser que ce procédé de clapage a jusque-là déjà été utilisé pour les travaux opérés dans plusieurs ports de Guadeloupe.

Le clapage en mer s'effectuera sur 2 niveaux : dans un premier temps, le courant entrainera les sédiments les plus légers au large, dans un second temps, les sédiments les plus lourds tomberont au fond de l'eau

La question de l'arrêt programmé des clapage en mer à partir de 2025, ordonné par l'État, obligera à réfléchir à la problématique du stockage et du traitement à terre des matériaux dragués.

Ce clapage en mer s'effectuera sur un site autorisé par la DEAL, qui ne présente pas d'intérêt écologique majeur, situé à 3.5 miles nautiques du port, où les fonds, constitués essentiellement de vase, sont à -2.5m.

Le Conseil Départemental a l'habitude de réaliser ces travaux avec la même entreprise sélectionnée par marché public, depuis maintenant 4 ans.

Il importe de souligner que des arrêts éventuels des travaux pourront être conditionnés par la présence de mammifères marins et la période cyclonique. Toutefois, la période de passage des cétacé a lieu habituellement entre décembre et juin.

Les nuisances engendrées par la réalisation des travaux ont bien été estimées et prises en compte par le Conseil Départemental :

- Une gêne maîtrisée pour les pêcheurs et les plaisanciers car les bateaux seront obligés de se déplacer.
  - ☞ *D'où la nécessité de tenir des réunions préalables pour programmer avec les marins un planning concerté pour déplacer les bateaux sur un ponton flottant provisoire, au fur et à mesure de l'avancée des travaux.*
- Même si les travaux auront peu d'impact biologique sur le port, le dragage en lui-même générera du bruit comme celui d'une pelle qui lâche des cailloux dans une benne. Les travaux de déroctage seront, quant à eux, réalisés dans l'eau, avec un brise-roche pour casser la roche.
  - ☞ *D'où l'utilisation de rideaux de bulles dans l'eau atténuer le bruit, doublé d'un mur en suspension pour empêcher les matières en suspension*
- Sur 500m le bruit est nocif pour les dauphins. Or, pour le moment, le Conseil Départemental n'a pas eu de remontées d'information sur un fort passage de dauphins dans la zone.
  - ☞ *Toutefois, un système de surveillance des mammifères marins avec les pêcheurs et l'OMAG sera mis en place.*
- Aucune espèce protégée de coraux n'a été relevée dans le chenal (coraux)
  - ☞ *Donc mes travaux n'auront pas d'incidences écologiques majeures même s'ils s'effectuent à proximité de la zone du Parc Naturel. (Information confirmée par M. THOMET, moniteur de plongée qui explique que dans la zone de déroctage bathymétrie estimative pour rencontrer un début de barrière corallien se situe environ à -7 m.)*

### **III. Ouverture du débat avec le public, animé par le CE**

#### **Marin-pêcheur :**

- 1- Les pêcheurs ont besoin d'un préau pour travailler.
- 2- D'autres infrastructures portuaires sont aussi nécessaires : chantier naval, port à sec.

**Réponse du CD :** *Le Conseil Départemental a classé les ports de Sainte-Rose et de Port-Louis comme des ports majeurs car le foncier permet le développement d'activités portuaires. Par exemple, des travaux conséquents ont été programmés sur Sainte-Rose, et un permis a été déposé pour l'implantation d'une capitainerie.*

#### **Sully GENE, acteur économique :**

- 1- CRÉOCEAN a-t-il étudié les flux de courants et de sable ? Car à une certaine période de l'année, la houle amène du sable dans le port.
- 2- Y a-t-il une solution à cet ensablement périodique ?



**Réponse CD :** CRÉOCEAN s'est basé sur des études déjà réalisées sur la courantologie. Effectivement, cet ensablement récurrent est la première cause de l'accumulation de sédiments dans le bassin favorisé par les flux et reflux de sable apportés dans le port par les courants. Donc le dragage du port devrait être réalisé régulièrement, tous les 4 ans par exemple, ou bien lorsque la bathymétrie ne répondra plus aux besoins des usagers du port.

Il y a 20 ports en Guadeloupe qui représentent donc un coût important d'entretien pour le Conseil Départemental, et des difficultés en termes d'autorisation de travaux.

À Port-Louis par exemple, les sédiments sont peu pollués, ce qui permet le clapage en mer, contrairement à Pointe-à-Pitre (port de Lauricisque) où les sédiments ne peuvent être évacués.

Concernant l'atténuation des courants, la solution apportée à Port-Louis est celle de l'implantation d'une buse d'avivement qui devrait permettre de recréer des courants dans l'enceinte portuaire.

**Sylvie VINCENT, marin-pêcheur :**

- 1- On constate que la buse existante est mal placée il faudrait la supprimer et la placer ailleurs.
- 2- Elle précise que la houle du nord frappe le port de décembre à pâques

**Réponse CD :** Le Conseil Départemental a déjà identifié le problème posé par la buse existante et en tiendra compte.

**Eddy KAOUANI, marin-pêcheur :**

- 1- L'ensablement du port est aussi provoqué par la houle. Peut-on prolonger la digue pour empêcher ce problème car l'entrée du port n'est pas protégée ?

**Réponse CD :** Il ne peut apporter une réponse immédiate

- 2- Le bassin et le chenal d'entrée seront dragués. Or les pneus de mouillage, les corps morts ne seront plus là ? est-ce que les mouillages seront refaits ?

**Réponse CD :** ce problème sera abordé lors de la réunion de démarrage des travaux. Le problème de mouillage existe dans les 20 ports de la Guadeloupe.

**Marin-pêcheur :**

Cependant, il se trouve qu'une grande partie des mouillages existants sont cassés

**Réponse CD :** les travaux qui font l'objet de cette enquête-publique ne sont pas faits pour résoudre le problème de mouillage.

**Marin-pêcheur :**

Il s'agit d'un très beau projet mais qui sera réalisé dans des eaux polluées.

**Réponse CD :** Des protocoles seront mis en place pour alerter des pollutions du port. Toutefois, pour le moment, il n'y a pas eu de retours sur une pollution du bassin si ce n'est qu'une pollution engendrée par les hydrocarbures qui avait été identifiée et traitée.

**Olivier THOMET, élu municipal :**

Des réunions ont été organisées avec les usagers du port, l'office de l'eau, le Conseil départemental au sujet du protocole d'alerte pollutions du port de Port-Louis. Ce protocole aurait dû être engagé, mais jusque-là, aucune suite n'a été donnée.

**Marins-pêcheurs :**

- 1- Il est surprenant qu'aucune trace de pollution particulière ne soit jusque-là notifiée dans les rapports relatifs au fonctionnement des stations d'épuration ou du bassin de décantation.
- 2- Il faut dire que les prélèvements réalisés n'ont pas été faits durant les pics de pollution et les méthodes d'analyse sont obsolètes. Il y aurait lieu de privilégier une méthode d'analyse adn.
- 3- Il importe d'ajouter que les pics de pollution du port constatés peuvent apparaître soudainement et durer 1 mois.

**Réponse CD :** *Pour le Conseil Départemental, toutes les pollutions signalées ont été jusque-là qu'accidentelles*

**Marin-pêcheur :**

C'est la théorie de l'ancien émissaire qui polluerait les eaux. C'est normal que les résultats ne montrent pas la pollution du bassin car ce n'est pas ce qui est recherché.

**Réponse CD :** Le Conseil Départemental va reprendre les réunions. Dans la partie nord du bassin, il existe une pollution au cuivre donc cette partie ne sera pas draguée (voir rapport CREOCEAN)

**Laurent BOUVERET, président OMMAG (Observatoire des Mammifères Marins de la Guadeloupe<sup>1</sup>) :**

La présence des dauphins est occasionnelle mais ils peuvent se manifester toute l'année. Nécessité d'une mise en place d'un protocole avant démarrage quotidien des travaux par l'équipe de la dragage. En revanche, la présence des baleines à bosse en Guadeloupe est confirmée à partir de décembre, véritablement les 15 premiers jours de janvier. C'est pourquoi mieux vaut ne pas réaliser les travaux de déroctage durant cette période, par principe de précaution, car ce sont les travaux les plus impactants sur les mammifères marins.

**Réponse CD :** *Le Conseil Départemental suivra les remarques des pêcheurs et de l'OMMAG. Il est aussi conscient du risque de collision avec les cétacés lors des déplacements de la barge. Or selon l'OMMAG, la barge avance très lentement et n'utilise pas d'explosifs. Donc durant les travaux, les marins-pêcheurs et les plaisanciers seront également sollicités pour la surveillance, en leur communiquant le numéro téléphone à appeler pour avertir si d'aventure ils croisaient des mammifères marins habitués, en circulation dans la zone.*

**Nelly Pellisson, mon école ma baleine :**

- 1- Après les travaux, il risque d'y avoir beaucoup de monde à terme. Est-ce que sanitaires seront gérés et ne resteront dans l'enclave du port ?

**Réponse CD :** *L'aménagement portuaire est prévu dans le Schéma Départemental des ports de Guadeloupe.*

- 2- S'il n'y aura plus de clapage en 2025, qu'est-ce qui sera préconisé après ?

**Réponse CD :** *Des partenariats locaux seront nécessaires pour une gestion et valorisation à terre des déchets car ce sont des matériaux hétérogènes non naturels et il y aura nécessité de préserver l'environnement.*

---

<sup>1</sup> L'OMMAG, association loi 1901, est un réseau constitué de diverses personnes susceptibles d'observer des cétacés autour de l'archipel guadeloupéen.

3- Sera-t-il nécessaire de traiter les eaux salées de ces sédiments s'ils sont stockés ?

**Réponse CD :** *La revalorisation de ces sédiments pourra être envisagée dans des corps de chaussées or les structures de chaussées en granulats sont encadrées donc effectivement, il faudra anticiper.*

**OMMAG :**

Il faut sensibiliser les usagers du port pour qu'ils arrêtent de balancer n'importe quoi dans les ports. Vue la quantité de cuivre présente dans les sédiments, il serait souhaitable d'envisager un chantier naval, à l'instar de Carénage.

**Réponse CD :** En réalité, il faudrait créer des zones de carénage spécialisées (telles qu'à Petit-Bourg). Pour aller dans le sens du Schéma Départemental des ports qui vise une gestion poly-portuaire pour labeliser les ports de la Guadeloupe.

**THOMET :** La question de la construction d'un chantier naval et d'un port à sec est à l'étude avec la CANGT et la commune de Port-Louis. Il importe de prévoir des récupérateurs de particules.

**Syndicat économique :** une fois les travaux réalisés, et qu'on facilitera le développement de bateaux à passagers, que faire lorsque l'arrêt du clapage en mer sera programmé alors-même que nous ne disposons pas de lieux de stockage ?

**Réponse CD :** *Actuellement, les services de l'État étudient les possibilités de valorisation de ces matériaux, en qualifiant le matériel pour une réutilisation en économie circulaire par un entrepreneur.*

**Marins-Pêcheurs :**

- 1- Le port a été creusé à -4,5m de profondeur. Pourquoi ne pas aller chercher un dragage dans la profondeur naturelle de 7m existante ? les bateaux pourraient alors utiliser le ponton. Il convient aussi de revoir la profondeur du dragage car les saintoises touchent le fond quand elles sont chargées. C'est pourquoi il serait plus judicieux d'envisager un dragage à 7m de profondeur.
- 2- Bien que la période intensive de la houle du nord connaisse une forte agitation de septembre – octobre jusqu'à Pâques, Il faut noter que les surfeurs profitent de la houle tous les jours.

**Acteur économique :**

- 1- Si juste derrière la digue la zone sera draguée, compte-tenu de la profondeur actuelle, alors la vase risque de remonter selon le principe vase communiquant.
- 2- Par ailleurs, la digue existante est mal positionnée.
- 3- Il a participé au projet de restructuration du littoral. Le constat a été fait qu'il était rare de trouver une profondeur à - 2,5m à Port-Louis. Il serait souhaitable que le bureau d'étude s'imprègne des connaissances du terrain des anciens.

**Réponse CD :** *Le Conseil Départemental les invite donc à participer aux conseils portuaires pour une meilleure transmission des connaissances du milieu marin de Port-Louis.*

**Rony BARFLEUR, marin - pêcheur et guide touristique :**

- 1- En réalité, il faudrait considérer le développement du port en 2 étapes : dans un premier temps, réaliser les travaux de dragage, puis dans un second temps, labeliser le port. Or la profondeur actuelle maximum dans le bassin portuaire est de 2,3m.
- 2- Si on drague à 7m, lorsque la houle du nord frappera le port, une partie de la vague se cassera sur la digue et le reste continuera à s'engouffrer dans l'enceinte portuaire. C'est pourquoi il

serait plus judicieux d'agrandir le port au sud, allonger la digue et chercher la profondeur naturelle pour satisfaire tout le monde. Il a filmé les bateaux frappés par la houle comme preuve à l'appui.

- 3- Il faudrait aussi rajouter des buses au nord, et faire un chenal balisé
- 4- Il faudrait améliorer les infrastructures existante pour trouver un Juste équilibre entre les besoins des pêcheurs et ceux des plaisanciers qui veulent se doucher.

**Réponse CD :** *modifier l'orientation de la buse, agrandir la digue.*

**Olivier THOMET :** il faut redire que rien n'a jamais été fait depuis la création il y a 23 ans de ce port. Les travaux de dragage et de déroctage sont nécessaires même en présence des problèmes avec les buses et la digue.

**Rony BARFLEUR :** Il faut aussi signaler que des odeurs nauséabondes émanent des boxes mis à la disposition des pêcheurs pour nettoyer le poisson.

**Réponse CD :** *Le Conseil Départemental est conscient des problèmes techniques existants. Il s'agira d'intégrer les bateaux à plus grand tirant dans les besoins en équipements du port.*

**Marin-Pêcheur :** Il insiste que le fait que la meilleure solution serait de chercher la profondeur naturelle du port pour le dragage.

**Rony BARFLEUR :** il déplore que le Conseil Départemental n'avertisse pas tous les conseillers portuaires sur les opérations liées au port de pêche, et considère cette attitude comme étant une forme de mépris. Il serait souhaitable d'organiser plus de réunions de concertation pour faire avancer les choses.

**Réponse CD :** *Depuis 2022, le Conseil Départemental a relancé les conseils portuaires.*

**Rony BARFLEUR :** Jusque-là il n'y a eu qu'une seule réunion du conseil portuaire, or il devient urgent de régler le problème de mise à disposition de machines à glace pour les pêcheurs.

**Olivier THOMET :** Ces besoins ont bien été remontés au niveau du Conseil Départemental.

**Réponse CD :** *Les conseils portuaires se remettent en place petit à petit, mais ils se réunissent en fonction du dynamisme et des demandes des conseillers portuaires. Pour preuve, il y a déjà eu 4 réunions du conseil portuaire de Lauricisque.*

**Marin-Pêcheur :** Lors des opérations de nettoyage du port, il serait souhaitable d'avertir en amont les pêcheurs pour qu'ils puissent enlever les voitures.

**Réponse CD :** *Ce point est noté et sera à l'ordre du jour du prochain conseil portuaire de Port-Louis.*

**Rony BARFLEUR :** Il y a aussi un problème récurrent de sécurité des bateaux cambriolés par des jeunes armés. Pourquoi ne pas installer de caméras aux abords et dans l'enceinte du port ?

**Olivier THOMET :** Le sujet sécuritaire deviendra majeur avec l'augmentation trafic à la suite des travaux de dragage du port. Il apparaît important d'avoir une marina sécurisée.

**Réponse CD :** On pourrait envisager d'installer des portillons d'accès au port.

**Sylvie VINCENT, présidente marins-pêcheurs de Port-Louis :** Le besoin de machine à glace est d'autant plus criant qu'il n'y a pas de glace le samedi et qu'une journée de marin-pêcheur commence à 04h30 du matin pour finir à 17h00.

**Réponse CD :** *Le Conseil Départemental prévoit d'installer des machines à glace automatisées avec jetons.*

**Marin-Pêcheur :** Cette machine à glace a été cassée

**Réponse CD :** *Les prochaines machines à glace seront équipées en septembre et seront mises à la disposition des structures qui le demanderont. À ce titre, le Conseil Départemental lance un appel à candidature pour la gestion de ces nouvelles machines à glace par une association par exemple, sous convention de gestion pour légaliser ces mises à disposition de machines à glace. En effet, elles constituent équipement public cher dont la gestion par les tiers a jusque-là été plutôt nébuleuse.*

**Julien ANTOINE, Inspecteur Éducation Nationale :**

- 1- Faces aux multiples problématiques, il conviendrait de mettre en place des actions locales d'éducation au développement durable pour le développement d'une éco-citoyenneté.
- 2- Il importe aussi d'impliquer les jeunes du territoire Nord Grande-Terre durant la phase de travaux pour les inciter à s'orienter vers des métiers nouveaux en lien avec le développement du port.
- 3- Les compétences nouvelles à mettre en œuvre nécessitent une refonte des cartes de formation. Par exemple, l'académie Guadeloupe a beaucoup de mal à trouver des enseignants en maintenance marine.
- 4- Il faut aussi anticiper les besoins d'équipements et la gestion des eaux usées.
- 5- Il faut donc réfléchir à une approche systémique du développement du Nord Grande-Terre en s'appuyant sur cette première phase de travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis.

**Patrick NERAULIUS, habitant du Nord Grande-Terre :** En effet, il s'agit de raisonner à l'échelle du territoire Nord Grande-Terre.

**Olivier THOMET :**

- 1- La restructuration navale devrait offrir des débouchés aux jeunes. C'est pourquoi, le comité de pilotage de la mairie envisage de créer un pôle éducatif autour de la mer.
- 2- On ne peut que déplorer que le Lycée Nord Grande-Terre situé à Port-Louis n'est pour le moment pas intégré dans son environnement marin et agricole.

**Julien ANTOINE, Inspecteur Éducation Nationale :** Le rayonnement reste donc à faire. En effet, actuellement, une trentaine de jeunes guadeloupéens formés et diplômés en maintenance nautique travaillent actuellement dans d'autres secteurs d'activités.

**Marin-Pêcheur :** Il faut aussi ajouter qu'il est malheureux que la plupart des marins- pêcheurs guadeloupéens qui ne sont pas en règle par manque d'offres de formation locales soient obligés d'aller se former en Martinique. Or tous n'ont pas les moyens de financer cette formation et les coûts liés à une migration hors de la Guadeloupe.

## Annexe 18. Compte-rendu de la réunion avec M. HUBERT, maire de la commune de Port-Louis

Au cours d l'enquête publique, j'ai pu m'entretenir avec M. Jean-Marie HUBERT, le maire de la commune de Port-Louis, et Mme Catherine COSAQUE, la Directrice Générale des Services.

Le port de Port-Louis était censé être multifonctionnel : port de pêche, port de plaisance, port nautique, port à passagers et port de commerce. Il présente un problème majeur : sa profondeur, estimée à 1,30m en marée basse et 1,50m en marée haute.

Le passage de baleines qui viennent dans nos eaux pour leur reproduction entre décembre et juin, représente certes une attraction touristique, mais est régie par une réglementation.

La commune considère que le port de pêche est un outil indispensable pour son ouverture sur l'extérieure (sur la Caraïbe avec l'île d'Antigua, et sur l'Europe avec un départ programmé du « Défi Atlantique à partir du port de Port-Louis).

Dès que les travaux de dragage et de déroctage du port auront été réalisés, le Conseil Départemental et la Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre ont d'ores et déjà entamé un partenariat avec la commune pour

- L'augmentation du nombre de mouillages dans l'enceinte portuaire pour attirer de nouveaux navires,
- La création d'un port à sec pour abriter les bateaux à terre
- La création d'un chantier naval pour l'entretien mécanique et la réparation des bateaux
- La création d'une ligne pour l'extension du bateau bus afin de relier Port-Louis à Jarry

La révision du PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Port-Louis devraient tenir compte de ces futurs projets qui devraient être approuvés le 4 juillet 2023 par le comité technique du littoral du port.

Actuellement, Port-Louis compte 30 marins-pêcheurs, 10 plaisanciers sédentaires et 30 plaisanciers au large.

Les pêcheurs posent le problème de la digue qui n'est pas suffisamment dimensionnée pour casser la houle du nord qui s'engouffre en partie dans le bassin portuaire lorsque la mer est agitée.

Certes, les travaux de déroctage permettront d'atténuer en partie les effets de la houle et le dragage permettre de répartir la profondeur à -3,50m dans tout le bassin portuaire qui représente environ 5 000m<sup>2</sup>.


L'approfondissement au-deçà de 3,50m du bassin ne fait pas l'objet de la présente enquête publique, et au titre de la Loi sur l'eau, nécessitera d'autres études et des travaux plus lourds qui seront soumis à autorisation environnementale.

Le déroctage de la passe d'entrée du port concernera essentiellement la destruction de roches calcaires. Le dragage concernera des sédiments comportant du cuivre et de l'arsenic. Ils feront l'objet d'un clapage en mer autorisé par les autorités environnementales qui a approuvé les seuils limites présentés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Dans un premier temps, avec l'accord des affaires maritimes, le balisage de la plage jusqu'au port sera assuré par la mairie jusqu'à 300m des côtes. Les travaux de déroctage seront réalisés uniquement de jour, dans la partie sud du port, d'où partent la plupart des activités nautiques.


La commune de Port-Louis espère que les travaux de dragage et de déroctage du port de Port-Louis contribueront à lui donner toute sa dimension économique, sociale et culturelle.

## Annexe 19. Appel à candidature du comité des usagers du littoral de Port-Louis



**LE LITTORAL DE DEMAIN SE CONSTRUIT AUJOURD'HUI.**

**AGISSEZ À NOS CÔTÉS !**




- ✓ Dialoguez pour mieux comprendre les enjeux du littoral ;
- ✓ Participez à l'élaboration d'un plan d'actions stratégiques concerté ;
- ✓ Faites des recommandations au Comité de Pilotage et à la Commune ;
- ✓ Prononcez-vous à propos de projets structurants concernant notre littoral.

**APPEL À CANDIDATURE DU 15 JUIN AU 05 JUILLET 2023**


**COMITÉ DES USAGERS DU LITTORAL DE PORT-LOUIS**

Le Comité des usagers est le lieu d'échanges privilégié des acteurs du littoral. Il a comme mission d'être une tribune où il est possible d'aborder collectivement les enjeux de cet espace sensible, de vie, de travail, de loisirs, de découvertes, ...



**APPEL À CANDIDATURE**


La commune de Port-Louis constitue son **Comité des usagers du littoral** et recherche des personnes motivées et engagées pour agir à ses côtés.



**1<sup>ère</sup> étape :** se porter candidat entre le 15 juin et le 5 juillet 2023 dans l'une des catégories suivantes :

- Usager du port ;
- Habitant du littoral ;
- Restaurateur ;
- Prestataire activités de loisirs nautiques ;
- Occupant disposant d'une AOT ;
- Autres (dont personnes extérieures).

**2<sup>ème</sup> étape :** tirage au sort le mardi 11 juillet 2023 pendant la fête patronale.  
2 personnes par catégorie siégeront au sein d'un Comité comptant 12 membres.



Pour candidater : envoyez un mail avec votre nom, votre adresse, votre numéro de téléphone, la catégorie dans laquelle vous concurrez, à l'adresse suivante : [mairie@commune-portlouis.fr](mailto:mairie@commune-portlouis.fr).  
Vous pouvez aussi laisser ces informations à l'accueil de l'hôtel de ville aux horaires d'ouverture des bureaux.

## Annexe 20. Le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche et l'Aquaculture

### FEAMP 2014-2020

Le Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche promeut une économie de la pêche et de l'aquaculture plus compétitive, fondée sur la connaissance et l'innovation, et créatrice d'emploi, et soutient le développement économique durable de la pêche et de l'aquaculture. Cet instrument financier a vocation à :

- Aider les pêcheurs et aquaculteurs à adopter des pratiques durables ;
- Aider les populations côtières à diversifier leurs activités économiques ;
- Financer des projets destinés à créer des emplois et à améliorer la qualité de vie le long du littoral européen.

### FEAMPA 2021-2027

Le Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (FEAMPA) est l'outil de financement européen qui accompagne la mise en œuvre de la politique commune de la pêche (PCP). Le FEAMPA soutient la petite pêche côtière, les jeunes pêcheurs et promeut l'aquaculture durable. Il a également pour vocation de contribuer à l'atténuation du changement climatique ainsi qu'à l'adaptation face à celui-ci.

Le FEAMPA contribue à la durabilité de la pêche et à la conservation des ressources biologiques de la mer. Ces actions se traduisent par des :

- Des mers et des océans sains, sûrs et gérés de manière durable ;
- La sécurité alimentaire grâce à l'approvisionnement en produits de la mer ;
- La croissance d'une économie bleue durable.

Il soutient des projets novateurs qui contribuent à l'exploitation et à la gestion durables des ressources aquatiques et maritimes. Il favorise notamment :

- Le soutien des pêcheurs dans la transition vers une pêche durable ;
- L'aide aux populations côtières à diversifier leurs activités économiques ;
- Le financement des projets destinés à créer des emplois et à améliorer la qualité de vie le long du littoral européen ;
- Le soutien du développement durable et l'aquaculture ;
- Le soutien de la mise en œuvre de la politique maritime.

Pour mettre en œuvre ces grands objectifs, un programme national français a été adopté le 28 juin 2022 par la Commission européenne. Il définit les priorités de la France,

- La pêche durable et la conservation des ressources marines ;
- Le soutien des activités aquacoles, de transformation et de commercialisation durables ;
- Le développement de l'économie bleue durable dans les zones côtières, insulaires et intérieures ;
- Le renforcement la gouvernance internationale des océans afin de faire en sorte que les mers et les océans soient sûrs, sécurisés, propres et gérés de manière durable.

En France, le programme national FEAMPA est piloté par la Direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DG AMPA). Sa déclinaison opérationnelle est sous la responsabilité



partagée entre l'État (DG AMPA) et les régions littorales / ultrapériphériques. (Source : <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/le-programme-national-feampa-2021-2027-0>)

Travaux donneront au port toute sa dimension économique, sociale (lieu de vie) et culturelle (loisirs, tourisme)

- ✓ Prévoir un expert pour réétudier la conception l'entrée de la digue (mauvaise conception à la base)
- ✓ Problème récurrent d'accès à l'eau potable sur le port, urgence à traiter.
- ✓ L'évacuation des eaux usées de l'espace de nettoyage des poissons nuise à la vie des utilisateurs
- ✓ 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