

Avis du Conseil Scientifique n° 2018 / 08

« **Projet de circuit polyvalent (super motard et karting) dans la mangrove¹ au nord du pont de la Gabarre** »

Territoire : Aire Maritime Adjacente (mangrove attenante à la Rivière Salée)

Demandeur : Saisine du Conseil Scientifique

Instructeur : Conseil Scientifique

Mode de consultation du CS : Réunions et échanges par messagerie électronique, sollicitation d'experts extérieurs², que nous remercions pour leur contribution

Contexte :

La Région Guadeloupe porte le projet de circuit polyvalent, situé majoritairement en mangrove, sur la commune de Baie-Mahault, en limite de la N1 et de la Rivière Salée.

En mars 2016, les agents du Parc national constatent des travaux de remblaiement dans cette zone. Un relevé d'information est alors transmis aux agents de police de l'environnement. L'analyse chronologique des photos aériennes montre, qu'au moins entre le 26 janvier et le 3 février 2017, les travaux de remblaiement progressent.

En septembre 2017, le porteur dépose un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau à la DEAL, pour la partie du projet concernant les remblais de zones humides. L'avis du Parc national est requis, le terrain se trouvant sur son Aire maritime adjacente. En octobre 2017, le Parc National rend un avis défavorable, et préconise le montage d'un dossier de demande d'autorisation et la réalisation d'une étude d'impact.

En février 2018, une demande d'autorisation au cas par cas est déposée auprès des services de la DEAL. Le Parc réitère sa recommandation pour qu'une étude d'impact soit réalisée, compte tenu de la surface concernée, et des forts enjeux environnementaux dans cette zone.

Le 15 mars 2018, le Conseil Scientifique du Parc débat de ce projet lors de sa séance plénière, sans émettre d'avis formel.

Le 23 mars 2018, un Arrêté préfectoral dispense d'étude d'impact le projet d'aménagement malgré les argumentations répétées contre le choix du lieu de son implantation.

En juillet 2018, le porteur dépose à la Préfecture une demande de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime, qui à ce jour lui a été accordée.

Le 22 octobre 2018, une nouvelle demande d'examen au cas par cas est déposée à la DEAL.

L'objet de ce présent avis est de porter à connaissance les enjeux environnementaux et les menaces liées à ce projet d'aménagement.

¹ Par commodité, nous nommons mangrove l'ensemble des deux entités qui constituent les écosystèmes côtiers inondables concernés : la mangrove et la forêt marécageuse.

² François BOULLAND pour l'urbanisme, Béatrice IBÉNÉ pour les chauves-souris, Anthony LEVESQUE pour les oiseaux.

Nature du projet :

Aménagement d'un circuit motard de 1 176 mètres de longueur et d'un circuit karting de 926 mètres, auxquels s'ajouteront nécessairement les voies d'accès, les parkings et bâtiments de service, d'accueil et de restauration. Tous ces aménagements connexes ne sont pas évoqués dans la demande d'examen.

L'emprise serait de 2,7 hectares à remblayer, sans compter les aménagements connexes évoqués ci-dessus. Le mode de fondation de la piste n'est pas précisé dans l'étude et pourrait nécessiter une pose sur un sol de substitution en raison de la mauvaise qualité géotechnique des terrains.

Le projet est situé en mangrove, en majeure partie sur le Domaine Public Maritime, qui relève du régime forestier. Des remblaiements illégaux ont débuté en mars 2016 sur cette zone, ce qui donne un aspect très dégradé au site. En 1988, des défrichements avaient été réalisés en vue de la construction d'un nouveau pont, mais le projet avait été abandonné. **Entre 1988 et 2016, le site s'était régénéré, et avait retrouvé une bonne naturalité.**

Considérant :

Le dossier de déclaration Loi sur l'Eau du 30 août 2017.

Les demandes au cas par cas des 20 février et 22 octobre 2018.

Le projet initial de 2012.

Les menaces engendrées par le projet et les enjeux environnementaux de la zone concernée :

Contexte et enjeux écologiques

- Les milieux humides dans le secteur de Pointe-à-Pitre et Jarry subissent une régression constante depuis les années 1950. Ce sont des écosystèmes côtiers inondables, qui associent mangrove et forêt marécageuse (celle-ci fait suite à la mangrove en eau douce ou faiblement salée). De ces deux écosystèmes, la forêt marécageuse est la plus vulnérable (espèces endémiques, forêt prise en étau entre la remontée de la mer et les activités humaines en amont). Ces deux écosystèmes (3 000 hectares en Guadeloupe) sont de très loin les plus importants en superficie pour les Petites Antilles. La Guadeloupe porte les dernières plus vastes étendues de forêt marécageuse à *Pterocarpus* de toute la Caraïbe.
- Les sites boisés, même discontinus et situés près d'une voie rapide fréquentée, participent à la fonction de corridor écologique entre la Grande-Terre et la Basse-Terre.
- Le site prévu pour le circuit s'intègre dans une *zone d'un intérêt écologique exceptionnel et reconnu* : une mangrove au milieu d'une des zones humides les plus étendues et emblématiques de Guadeloupe, situé sur un **espace remarquable selon la Loi Littoral**, au sein de l'Aire maritime adjacente du **Parc National** et en zone tampon de la **Réserve de Biosphère**.
- La mangrove présente sur le pourtour du Grand Cul-de-Sac Marin est un réservoir de biodiversité dont la qualité et l'étendue sont uniques dans la Caraïbe. Si les vastes mangroves de Guyane sont par nature dynamiques et présentent des phases d'accrétion et d'érosion de 30 ans suivant les flux de sédiments engendrés par l'Amazonie, celles de Guadeloupe, Martinique et Mayotte sont soumises à des pressions anthropiques importantes et nécessitent des mesures de gestion et de protection adaptées pour être préservées³.
- **Les rôles et bénéfices écologiques** liés à la mangrove sont connus depuis longtemps (nursérie pour les poissons, rôles tampon par rapport aux houles cycloniques et à

³ Agence des aires marines protégées (2010). "Analyse Stratégique Régionale Martinique - Synthèse des connaissances".

l'élévation du niveau de la mer...), mais une étude menée en 2016⁴ sur les mangroves de l'outre-mer français met en lumière les **bénéfices économiques induits par la protection des mangroves**. Cette étude a permis d'estimer les retombées économiques de la protection des mangroves sur 25 ans. *"Les bénéfices calculés de cette protection sont compris entre 33 000 €/ha et 51 000 €/ha pour les mangroves soumises à des pressions anthropiques importantes. Le maintien des services de régulation correspond à 90 % de cette valeur, surtout pour la capacité des mangroves à épurer les eaux continentales, à protéger et stabiliser la côte et à participer à la régulation du climat global en séquestrant du carbone. Ces résultats objectivent la place des mangroves dans l'économie locale du littoral outre-mer et offrent un plaidoyer pour la protection des espaces les plus vulnérables. Ces évaluations permettent de capter les valeurs d'usage des écosystèmes mais ne prennent pas en compte la totalité des valeurs de biodiversité, telles que les valeurs de non-usage ou les aspects liés aux espèces remarquables des mangroves. Toutefois, les résultats de ce travail permettent de donner des estimations réalistes à considérer comme des bornes inférieures de la valeur totale des écosystèmes et de leur protection"*.

Risques naturels

La lecture du *Dossier Départemental des Risques Majeurs* (DPRM, 2014) de Guadeloupe révèle les points suivants concernant le site envisagé pour le circuit :

- **Il est situé en zone soumise aux inondations.** L'élévation de l'infrastructure est annoncée à 0,5 à 2,5 m au-dessus du niveau de la mer, alors que les modèles climatiques du GIEC estiment la montée du niveau de la mer de 0,55 à 0,82 m d'ici la fin du siècle. Une partie de l'infrastructure se retrouverait sous les eaux d'ici quelques décennies.
- Il est situé sur une faille, et les terrains du sous-sol sont susceptibles de présenter un **risque important de liquéfaction en cas de séisme**.

Autres risques

- Le site est situé sur une ancienne décharge, et les risques sanitaires n'ont pas été évalués.
- Il existe un risque de modification des écoulements de la Rivière Salée et donc des modifications induites des rives, de la sédimentation, de l'érosion et de la dynamique des peuplements végétaux.

Impacts négatifs du projet

- L'implantation du circuit, de la route d'accès, et des bâtiments de service, provoquerait une **discontinuité écologique** au sein de la mangrove. Cette zone a été reconnue comme corridor écologique majeur entre la Basse-Terre et la Grande-Terre. Elle permet donc aux espèces présentes de disposer de part et d'autre d'un territoire suffisant à leur maintien ou à leurs déplacements. Les notions de continuités écologiques, de corridors écologiques, de réservoirs biologiques, sont maintenant reconnues comme d'importance majeure, et **doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme, et donc dans les projets portés par les communes et les régions**. Le projet de circuit remet en cause ces notions, car il menace de provoquer des ruptures de continuités écologiques.

Sur le site, la fonction de corridor est déjà compromise mais il n'est pas nécessaire de l'altérer davantage.

⁴ Les bénéfices de la protection des mangroves de l'outre-mer français par le Conservatoire du littoral : évaluation économique à l'horizon 2040. Binet *et al.*, 2016, thomasbinet@vertigolab.eu

Faune et flore

- Seulement 3 lignes dans le dossier de déclaration évoquent la faune du site. Seules 15 espèces **d'oiseaux** sont citées, alors que plus de 80 espèces fréquentent ce type d'habitats. Il s'agit aussi bien d'oiseaux nicheurs sédentaires ayant une forte valeur patrimoniale – car endémiques régionaux – que d'oiseaux migrateurs de passage, ou hivernants. L'espèce la plus symbolique est le **Pic de la Guadeloupe**, le dernier endémique strict à la Guadeloupe, qui est classé “proche de menacé” par l'UICN. Il a un besoin absolu de cette mangrove pour passer de Grande-Terre vers la Basse-Terre (ou inversement) et ainsi assurer les flux génétiques entre les populations de ces 2 îles, ce qui est essentiel pour la conservation de l'espèce. C'est également le cas de la **Paruline caféïette**, de la **Grive à pieds jaunes** (classée “vulnérable” par l'UICN) ou encore du **Trembleur brun**, qui utilisent cette voie de communication essentielle. Parmi les migrateurs, on peut citer la Paruline des ruisseaux, assez commune en mangrove de septembre à mars, et qui est très fidèle à son site d'hivernage d'une année sur l'autre. Ces oiseaux parcourent tous les ans des milliers de kilomètres entre leur zone de reproduction et leur zone d'hivernage, et la préservation de toutes les reliques de mangrove est primordiale pour la sauvegarde de ces oiseaux discrets, mais qui font partie intégrante du patrimoine naturel. **Nombre de ces espèces sont protégées par l'arrêté ministériel du 17 février 1989** et sont également reconnues comme déterminantes dans le cadre de la désignation des ZNIEFF.
- D'autre part, le projet engendrerait une fragmentation de l'habitat ainsi qu'une perturbation des espèces de Mammifères protégés, les **Chiroptères**. Or, 10 des 14 espèces de chauves-souris connues en Guadeloupe – **toutes légalement protégées** – ont été contactées dans un rayon de 3 kilomètres du site. La plupart sont des espèces forestières. Parmi elles, 6 sont endémiques des Antilles, et 5 des Petites Antilles. La **Sérotine de la Guadeloupe**, seul mammifère strictement endémique de la Guadeloupe, a été découverte en 1974 à moins d'un kilomètre du site (à la Jaille Bon goût). Cette espèce est maintenant considérée en danger d'extinction. Il en est de même pour le **Chiroderme de la Guadeloupe** endémique de la Guadeloupe et Montserrat et classé menacé par l'UICN.
- Des espèces végétales protégées sont aussi présentes sur le site, telles que les Ananas sauvages *Achmea flemingii*. Enfin, deux espèces de reptiles endémiques et protégées, *Sphaerodactylus fantasticus* et *Anolis marmoratus*, ont été observées sur le site.
- Une atteinte supplémentaire à l'environnement n'a pas été évoquée dans le dossier : celle liée à la mise en service d'une voie d'accès pour les véhicules des usagers du circuit, qui contribuerait à fragmenter encore plus les espaces naturels et à favoriser l'expansion des espèces exotiques envahissantes, notamment celle des Mangoustes.

Le projet implique donc la **destruction d'habitats d'espèces protégées**, menacées et endémiques. Il **remet en cause la continuité écologique pour au moins six espèces d'intérêt patrimonial** : le Pic de la Guadeloupe, la Paruline caféïette, la Grive à pieds jaunes, le Monophylle des Petites Antilles, l'Ardops des Petites Antilles.

Nuisances sonores

- Les nuisances sonores entraînées par le circuit seraient bien réelles, le porteur indiquant des vitesses des véhicules allant jusqu'à 200 km/h. On peut estimer les niveaux compris entre 95 et 102 décibels, ce qui causerait de profonds dérangements pour l'avifaune. Ces niveaux sonores viendraient s'ajouter à ceux déjà existants (et moins intenses que ceux émis par les véhicules qui rouleraient sur le circuit), liés à la proximité de la N1.



Parc national de la Guadeloupe
Montéran • 97120 Saint-Claude
Tél. +590 590 41 55 55 • Fax +590 590 41 55 56

- Une publication récente⁵ indique qu'une augmentation de 10 décibels au-dessus des niveaux sonores naturels peut se traduire par une diminution de 90% de la zone d'écoute des oiseaux. Ceci entraîne pour les populations d'oiseaux un monde perceptuel considérablement réduit. Plus le bruit est présent, plus les oiseaux doivent hausser le volume. Ainsi, ils chantent moins souvent, moins longtemps et les nuances sont moins présentes dans leurs mélodies. Le bruit est une source de stress chronique chez ces animaux, avec des impacts importants sur la reproduction par le fait que les oiseaux ne peuvent plus attirer les autres individus comme auparavant.
- Il est indiqué que le projet comporte une piste en terre. Son utilisation par des véhicules générerait inmanquablement des **rejets importants de poussières**, qui retomberaient sur le voisinage, et en conséquence un risque de pollution et de dépérissement et de la végétation avoisinante, ainsi qu'un impact problématique sur la faune sauvage.
- la mise en place éventuelle d'un sol de substitution pour poser les remblais nécessiterait des terrassements en déblais importants, pouvant présenter un risque pour le **patrimoine archéologique** enfoui et en particulier les éventuels vestiges en matière organique (par exemple des pirogues amérindiennes) que l'on peut s'attendre à trouver en milieu humide et à proximité de la Rivière Salée qui est une voie de navigation utilisée depuis des millénaires.

L'aire maritime adjacente, ainsi qu'une zone de cœur du Parc située à moins de 2 kilomètres du projet, sont concernées par ces impacts négatifs.

Aspects juridiques

Domaine Public Maritime (DPM)

- L'implantation du projet est située dans une partie non aliénée de la zone dite « des cinquante pas géométriques » dans un département d'outre-mer, il fait donc à ce titre partie du **DPM naturel** (loi Littoral du 3 janvier 1986).
- Tout projet de construction ou d'installation, destiné à être implanté sur le DPM, nécessite au préalable l'obtention d'un titre d'autorisation. **L'occupation du DPM ne peut être que temporaire, précaire et révocable.**
- Le DPM naturel n'a **pas vocation à recevoir des implantations permanentes** (Art. L2122-1 et L2122-2 du code général de la propriété des personnes publiques). De ce fait, à l'expiration des autorisations d'occupation, **le principe de remise en état des sites occupés doit être mis en œuvre, et le démantèlement des ouvrages et installations doit être effectué.**
- Des concessions d'utilisation du DPM peuvent être délivrées à des collectivités, pour une **durée maximum de 30 ans**. Ces titres sont destinés aux installations ou travaux affectés **à l'usage du public**, à un service public **ou une opération d'intérêt général** (au sens d'intérêt collectif). Ils donnent lieu à enquête publique dans tous les cas (Art. L2124-3 du code général de la propriété des personnes publiques, décret 2004-308 du 29 mars 2004 relatif aux concessions d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports).

⁵ Chronic anthropogenic noise disrupts glucocorticoid signaling and has multiple effects on fitness in an avian community. Kleist *et al.*, 2018. PNAS January 23, 2018 115 (4) E648-E657; published ahead of print January 8, 2018 <https://doi.org/10.1073/pnas.1709200115>

En ne tenant compte que de ces aspects DPMP, les pré-requis pour que le projet soit autorisé seraient de considérer i) qu'il est d'intérêt général au sens d'intérêt collectif, ii) que l'infrastructure sera démantelée au terme de 30 ans maximum, et iii) que le site sera ensuite remis en état.

Espaces remarquables au sens de la Loi Littoral

- L'implantation du projet se situe dans un espace remarquable au sens de la **Loi Littoral**. Ces espaces sont définis par l'article R-121-23 du Code de l'urbanisme, comme espaces nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique, notamment les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer, et les zones humides. Une partie de la zone du projet est déjà dégradée par les remblais qui y ont été pratiqués de façon illégale, mais une autre partie est toujours de nature boisée et de zone humide, et présente un intérêt écologique certain.
- Seuls des aménagements légers peuvent être autorisés dans ces espaces, selon des modalités décrites dans l'article R-121-24 du Code de l'urbanisme.

Si on s'en tient à cet article, la loi ne permet pas l'aménagement d'un circuit polyvalent, qui ne saurait en aucun cas être considéré comme un aménagement léger.

- En sus, le **Schéma d'Aménagement Régional (SAR)** de la Guadeloupe identifie ses espaces naturels de protection forte. La zone du projet en fait partie puisque le SAR précise que sont concernés i) les espaces remarquables au sens de la Loi Littoral, et ii) **les espaces boisés sur le Domaine Public Maritime et Lacustre (DPM-DPL)**, principalement les mangroves et formations marécageuses et les zones humides d'importance régionale.
- En outre, le SAR indique que **l'urbanisation est interdite sur ses espaces de forêts humides littorales et de zones humides**. Peuvent toutefois être admises : - la réfection des constructions existantes et leur extension limitée, à condition que cette extension réponde à un but d'intérêt général ou à une nécessité économique, ne dénature pas le caractère du site et préserve sa qualité écologique, - les installations nécessaires à la sécurité civile lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

Cet argument sur la sécurité civile a été repris par le porteur de projet, mais on ne peut en aucun cas dire qu'il y a une nécessité technique impérative de construire le circuit dans cet espace remarquable.

- En aval, les communes doivent identifier dans leurs **Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)** ces espaces remarquables, soit au titre de la Loi Littoral, soit au titre du SAR. **Le PLU de Baie-Mahault**, dans le chapitre Projets d'Aménagement et de Développement Durable (**PADD**), met en avant la volonté :
 - de "Protéger certains espaces naturels et espaces boisés afin de permettre des continuum écologiques transverses entre Grande-Terre et Basse-Terre (ex : **permettre le déplacement de l'espèce emblématique et endémique du Pic de la Guadeloupe**)"
 - de "Protéger les zones humides, préserver les continuums, définir les corridors écologiques"
- Dans ce même PLU, on ne trouve pas mention du projet de circuit, ni dans le **zonage** ni dans les **orientations d'aménagement et de programmation**.

Le projet de circuit n'est pas en cohérence avec les objectifs affichés de la commune de préserver les zones humides et les corridors écologiques.



Parc national de la Guadeloupe

Montéran • 97120 Saint-Claude

Tél. +590 590 41 55 55 • Fax +590 590 41 55 56

Cas de l'arrêté préfectoral de mars 2018

- On peut à bon droit considérer que cet arrêté, dispensant d'étude d'impact le projet d'aménagement considéré, est entaché d'illégalité - au même titre que le serait son exécution si elle était poursuivie - dès lors qu'il résulte d'une "*erreur manifeste d'appréciation*" flagrante (de nature à entraîner son annulation par le juge administratif pour motif d'excès de pouvoir), alors que l'étude d'impact présentait en l'espèce, eu égard à la fois à la nature et à la localisation des travaux et aménagements projetés, un caractère **obligatoire**, au titre des dispositions respectives et conjuguées :
 - de la loi n°76-629, du 10.07.1976, de protection de la nature,
 - du décret n°2016-1110, du 11.08.2016, modifiant les règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes
 - de l'article R. 122-2-I du code de l'environnement, qui rend une telle étude obligatoire pour les travaux et aménagement affectant les « Milieux aquatiques, littoraux et marins » entrant dans le champ à la fois des § 12 (Récupération de territoires sur la mer) et 14 (Travaux, ouvrages et aménagements dans les espaces remarquables du littoral, en application des dispositions des articles L. 121-23 , et 2 et 4 de l'article R. 121-5, du code de l'urbanisme) du tableau annexé audit article.

En conclusion à cette analyse des contextes et enjeux écologique et réglementaire, **le Conseil Scientifique du Parc national de la Guadeloupe émet un avis très défavorable à ce projet**. Ce dernier constituerait de plus un grave précédent, et ouvrirait dangereusement la porte à d'autres aménagements irréguliers dans cette zone de mangrove.

Petit-Bourg, le 19 novembre 2018
Pour le Conseil scientifique



La présidente
Claudie PAVIS



Parc national de la Guadeloupe
Montéran • 97120 Saint-Claude
Tél. +590 590 41 55 55 • Fax +590 590 41 55 56

Annexes - Photos aériennes du site



1984



1988



2014 (23/08)



2017 (29/01)

1984 - La mangrove attenante au chemin qui mène au rivage est globalement dégradée.

1988 - La mangrove a été défrichée pour un projet de nouveau pont. La mangrove attenante s'est partiellement régénérée depuis 1984.

2014 - Il reste encore des zones herbacées correspondant au défrichement de la route, et aux défrichements plus anciens. Cependant, un cordon de mangrove continu existe entre les deux.

2017 - L'ensemble de la zone herbacée est remblayé, ainsi qu'une partie du cordon de mangrove centrale. L'analyse chronologique des photos montre qu'au moins entre le 26/01 et le 3/02/2017, les travaux de remblaiement progressaient.