FILAO
Ingénieurs Conseils

REHABILITATION SUR LE PERIMETRE DES QUARTIERS NPNRU

ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Version Finalisée VF2

10/08/2026

Présenté à :
Tony BERNARD
Direction générale du pôle renouvellement urbain & habitat
Direction des programmes urbains
CAP EXCELLENCE

info@filaoconseil.fr
Forum Grand-Camp, Bât.B
97139 Les Abymes
Tel : 0590 84 23 06

REFERENCES

Titre du rapport :	REHABILITATION SUR LE PERIMETRE DES QUARTIERS NPNRU – 97 139 LES ABYMES / 97 110 POINTE-A-PITRE
Client :	Tony BERNARD Chef du service stratégie et opérations CAP EXCELLENCE
Responsable du projet :	Mathieu COULON Responsable des études environnementales
Référence du rapport :	EIE2501_CAP-EX_RUCAP
Auteures :	Mélissa ROBLOT-COULANGES Ingénieure projet Environnement mroblotcoulanges@filaoconseil.fr Tél : 06 90 92 61 73 Louise LIEBAUT Chargée d'études Environnementales lliebaut@filaoconseil.fr Tél : 06 90 91 02 65
Contrôle qualité :	Mathieu COULON Responsable des études environnementales mcoulon@filaoconseil.fr Tél : 06 90 97 24 84
Version :	VF2
Date :	10/08/2026

Ce dossier a été réalisé par Louise LIEBAUT, Chargée d'Etudes environnement, Erwan CRESPEL, Chargé d'Etudes, Mélissa ROBLOT-COULANGES, Chargée de Projet environnement, Paco THOUVENIN, Chargé de Projet environnement, Talina RAMBINAISING, Technicienne Assainissement et Mathieu COULON, Responsable des Etudes environnementales, pour le compte de CAP EXCELLENCE représentée par Tony BERNARD.

CE RAPPORT SE BASE SUR LES DONNÉES ET INFORMATIONS TRANSMISES PAR LE CLIENT PAR VOIE PHYSIQUE, ELECTRONIQUE OU ORALE, AINSI QUE LES CONDITIONS OBSERVÉES SUR LE TERRAIN LORS DES VISITES.

CE RAPPORT NE PEUT ETRE CONSIDÉRÉ COMME UN DOCUMENT DE MAITRISE D'ŒUVRE ET SON CONTENU NE POURRA ETRE UTILISÉ PAR UN TIERS COMME DOCUMENT CONTRACTUEL.

SOMMAIRE

1 CONTEXTE 12

1.1 Objet de l'étude 12

1.2 Cadre règlementaire et contenu de l'étude 12

1.3 Localisation géographique 16

1.4 Présentation du projet 18

2 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 25

2.1 Milieu Physique 25

2.2 Milieu Naturel 50

2.3 Paysage et patrimoine 67

2.4 Milieu Humain 98

2.5 Synthèse de l'état initial et définition des niveaux d'enjeu 140

3 SCENARIOS D'EVOLUTION 145

3.1 Scénario de référence 145

3.2 Scénario au fil de l'eau 145

4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES 147

4.1 Documents d'urbanisme et servitudes 147

5 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET JUSTIFICATION DES CHOIX 155

5.1 Esquisse des principales solutions de substitution 155

5.2 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu 156

6 INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT 162

6.1 Incidences sur le milieu physique 162

6.2 Incidences sur le milieu naturel 169

6.3 Incidences sur le paysage et le patrimoine 174

6.4 Incidences sur le Milieu humain 176

6.5 Analyse des effets sur la santé 186

6.6 Incidences liées à la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs 187

6.7 Effets cumulés avec d'autres projets connus 188

7 MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION 192

7.1 Mesures d'évitement 192

7.2 Mesures de réduction 196

7.3 Mesures de compensation 205

7.4 Mesures d'accompagnement 205
7.5 Synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement mises en œuvre 206
8 SYNTHESE DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DES MESURES ERC MISES EN ŒUVRE 209
9 ANALYSE DES METHODES EMPLOYEES 217
9.1 Les sources utilisées pour l'analyse de l'état initial 217
9.2 Méthode d'analyse des impacts et des mesures.....218
9.3 Difficultés rencontrées et limitations de l'étude 219
10 ANNEXES.....220

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Localisation des sites d'étude (Source : CAP EXCELLENCE) 17
Figure 2 : Superficie du projet (Source : CAP EXCELLENCE) 17
Figure 3 : Périmètre de Vieux-Bourg (Source : CAP EXCELLENCE) 18
Figure 4 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE) 19
Figure 5 : Périmètre de Bergevin (Source : CAP EXCELLENCE) 20
Figure 6 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE) 20
Figure 7 : Périmètre de Chanzy (Source : CAP EXCELLENCE) 21
Figure 8 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE) 21
Figure 9 : Périmètre du quartier de la Gabarre (Source : CAP EXCELLENCE) 22
Figure 10 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE) 22
Figure 11 : Périmètre du quartier du morne (Source : CAP EXCELLENCE) 23
Figure 12 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE) 23
Figure 13 : Périmètre du quartier de l'hôtel de ville (Source : CAP EXCELLENCE) 24
Figure 14 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE) 24
Figure 15 : Représentation cartographique de la topographie de la zone d'intervention du projet RUCAP (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 25
Figure 16 : Profils altimétriques du Quartier du Morne (Source : Géoportail) 26
Figure 17 : Profils altimétriques du quartier de Chanzy (Source : Géoportail) 27
Figure 18 : Profils altimétriques du quartier de Bergevin (Source : Géoportail) 28
Figure 19 : Profils altimétriques du quartier Hôtel de ville (Source : Géoportail) 29
Figure 20 : Profils altimétriques du quartier de Vieux-Bourg (Source : Géoportail) 31
Figure 21 : Profils altimétriques du quartier de la Gabarre (Source Géoportail) 32
Figure 22 : Géologie des zones de réhabilitation (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 33
Figure 23 : Pédologie des zones de réhabilitation (Source : ORSTOM) 34
Figure 24 : Cours d'eau traversant Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 35
Figure 25 : Hydrologie à proximité des zones de réhabilitation (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 35
Figure 26 : Localisation et statut règlementaire des captages destinés à l'alimentation en eau potable (Source : Observatoire de l'eau Guadeloupe) 36
Figure 27 : Cartographie du réseau d'eau brute du Conseil Départemental (Observatoire de l'eau Guadeloupe) 37
Figure 28 : Concentration de dioxyde d'azote dans l'air (Source : Gwad'Air) 38
Figure 29 : Concentration d'ozone dans l'air (Source : Gwad'Air) 38
Figure 30 : Concentration en dioxyde de soufre dans l'air (Source : Gwad'Air) 39

Figure 31 : Infrastructures de transport à proximité des zones de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 39

Figure 32 : Variation moyenne des températures enregistrées à la station du Raizet, sur la période 1991-2020 (Source : météo-france) 40

Figure 33 : Pluviométrie moyenne enregistrée à la station du Raizet sur la période 1991-2020 (Source : météofrance.fr) 41

Figure 34 : Rose des vents à la Désirade en 2021 (Source : météofrance.gp) 41

Figure 35 : Pressions atmosphériques et rafales de vent moyennes enregistrées à la station du Raizet sur la période 1991-2020 (Source : météo-france) 42

Figure 36 : Ensoleillement et DJU à la station du Raizet sur la période 1991-2020 (Source : météo-france) . 42

Figure 37 : Zonage réglementaire – zones de sismicité (Source : www.sisfrance.net) 44

Figure 38 : Aléa volcanique (Source : BRGM-IPGP 2003) 45

Figure 39 : Aléa inondation et liquéfaction sur le quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) .. 46

Figure 40 : Aléa inondation et liquéfaction sur le quartier de Chanzy (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) . 46

Figure 41 : Représentation cartographique des aléas inondation et liquéfaction sur la zone de Bergevin (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 47

Figure 42 : Représentation cartographique des aléas inondation et liquéfaction sur la zone Hôtel de ville (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 47

Figure 43 : Cartographie des aléas présents sur le quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 48

Figure 44 : Représentation cartographique des aléas inondation et liquéfaction sur la zone Gabarre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 48

Figure 45 : Carte représentative de l'aléa submersion marine sur la zone de la Gabarre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 49

Figure 46 : ZNIEFF les plus proches de sites de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 50

Figure 47 : Localisation des sites Ramsar les plus proches de zones de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 51

Figure 48 : Parc national à proximité des zones de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 51

Figure 49 : Composition des trames verte et bleues 53

Figure 50 : Représentation cartographique de la Trame Verte et Bleue (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 54

Figure 51 : Schéma cartographique de la trame verte et bleue du quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 55

Figure 52 : Pollution lumineuse à l'échelle de la Guadeloupe (Source : www.lightpollutionmap.info, 2023) 57

Figure 53 : Pollution lumineuse à l'échelle de la zone du projet RUCAP (Source : wwwlightpollutionmap.info, 2023) 58

Figure 54 : Représentation cartographique de la Trame Noire (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 59

Figure 55 : Zones humides à proximité des zones de projet (Source : cartokarugeo.fr) 61

Figure 56 : Carte des grands ensembles paysagers et unités paysagères de Guadeloupe (Source : Atlas des paysages) 67

Figure 57 : Représentation cartographique du grand ensemble paysager des Plaines de la Grande-Terre (Source : Atlas des paysages) 68

Figure 58 : Schéma représentant l'unité paysagère de l'agglomération de Pointe-à-Pitre/Abymes (Source : Atlas des paysages) 68

Figure 59 : Boulevard de la concorde, vue depuis l'est du quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 69

Figure 60 : Rue des capitaines prise du sud en regardant vers le nord. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 70

Figure 61 : Vue depuis le Nord de la parcelle vers le Nord-Est. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 70

Figure 62 : Vue depuis le Nord-Ouest de la zone de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 71

Figure 63 : Vue depuis le Sud de la zone de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 71

Figure 64 : Vue sur les tours Faidherbe depuis le sud-est du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 72

Figure 65 : Vue sur les commerces informels au sud-est du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) . 72

Figure 66 : Parking de quai Lefevre au sud-ouest du site. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 73

Figure 67 : Résidences et parking à l'ouest du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 73

Figure 68 : Commerces de tailles modestes dans la rue Amedee Fengarol (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 74

Figure 69 : Cimetière de Pointe-à-Pitre au Nord du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils74

Figure 70 : Terrains de sport au Nord du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 75

Figure 71 : Immeubles résidentiels au nord-est du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 75

Figure 72 : Immeuble résidentiel et zone de stationnement à l'intérieur du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 76

Figure 73 : Vision depuis le site vers l'extérieur du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 76

Figure 74 : Bâtiments résidentiels bordant le quartier à l'ouest et au sud (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 77

Figure 75 : Vue sur l'avenue Nelson Mandela à l'est du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 77

Figure 76 : Vue sur l'église catholique du sacré-cœur-de-Jésus au nord-ouest (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 78

Figure 77 : Vue sur le cours d'eau à l'est du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils). 79

Figure 78 : Vue sur la départementale centrale du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 79

Figure 79 : Vue sur les habitations du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 80

Figure 80 : Immeubles aux alentours de la Gabarre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 81

Figure 81 : Marché de Lauricisque (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 81

Figure 82 : Perception de la baie et du remblai (FILAO Ingénieurs Conseils) 82

Figure 83 : Route longeant le quartier à l'ouest (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 82
Figure 84 : Vue du site depuis l'est. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 83
Figure 85 : Végétation en cours de recolonisation à l'est du site. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 83
Figure 86 : Logements présents au nord du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 84
Figure 87 : Végétation arborée à l'ouest du site. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 84
Figure 88 : Végétation qui longe le sud du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 84
Figure 89 : Parking informel au sud du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 85
Figure 90 : Immeubles résidentiels à l'est de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 85
Figure 91 : Terrain en friche au sud du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 86
Figure 92 : Square dans la zone ouest du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils..... 86
Figure 93 : Immeuble résidentiels à l'entrée du quartier (FILAO Ingénieurs Conseils)..... 87
Figure 94 : Zone de stationnement au milieu des immeubles résidentiels (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 87
Figure 95 : Immeubles résidentiels et zones de stationnement vus de la route (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 88
Figure 96 : Immeubles résidentiels représentatifs du quartier Hôtel de ville (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 89
Figure 97 : École maternelle Fernande Bonchamps au nord-ouest du quartier (FILAO Ingénieurs Conseils) 89
Figure 98 : Espace public à l'est du quartier (FILAO Ingénieurs Conseils)..... 90
Figure 99 : Vue sur le rond-point à l'extrémité du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 91
Figure 100 : Vue sur les habitations individuelles du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 92
Figure 101 : Vue sur les immeubles et sur la départementale du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 93
Figure 102 : Terrain vague de la Gabarre (FILAO Ingénieurs Conseils)..... 94
Figure 103 : Terrain vague vu du nord quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 94
Figure 104 : Bordure de quartier au sud (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)..... 95
Figure 105 : Monuments historiques présents sur la zone d'intervention du projet RUCAP (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 96
Figure 106 : Zonage archéologique du quartier de Vieux-Bourg (Source : DAC Guadeloupe) 97
Figure 107 : Zone de présomption de prescription archéologique (Source : DAC Guadeloupe) 98
Figure 108 : Occupation des sols (2012) (Source : FILAO Conseils Ingénieurs).....108
Figure 109 : Plan des abords du projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 109
Figure 110 : Zones agricoles et cultures (2012) (Source : FILAO Ingénieurs Conseils).....110
Figure 111 : Commerces à proximité des zones de projets. (Source : Cap Excellence) 111

Figure 112 : Equipements présents d'après Corine Land Cover aux alentours de la zone d'intervention (Source : FILAO Conseils Ingénieurs)....112
Figure 113 : Equipements présents aux alentours de la zone d'intervention (Source : Cap Excellence) 113
Figure 114 : Motorisation des ménages (Source : INSEE, 2018) 114
Figure 115 : Promenade verte et bleue (Source : CAP EXCELLENCE)....114
Figure 116 : Le réseau Karu'Lis (Source : CAP EXCELLENCE) 115
Figure 117 : Projet de bus des mers (Source : CAP EXCELLENCE) 115
Figure 118 : Projet de tuk tuk électriques (Source : CAP EXCELLENCE)....116
Figure 119 : Mobilité depuis et vers Pointe-à-Pitre (Source : CAP EXCELLENCE) 116
Figure 120 : Synthèse des flux domicile-travail (Source : CAP EXCELLENCE)....117
Figure 121 : Trame viaire du territoire (Source : CAP EXCELLENCE)....118
Figure 122 : Congestion sur les routes (Source : CAP EXCELLENCE) 119
Figure 123 : Infrastructures de transport à proximité des zones à réhabiliter (Source : Cap Excellence)....120
Figure 124 : Réseau de bus existant (Source : Cap Excellence)....121
Figure 125 : Zonage eaux pluviales (Source : CAP EXCELLENCE) 122
Figure 126 : Conformité 2019 des stations d'épuration des principales agglomérations d'assainissement de Guadeloupe (Source : DEAL, 2021) 123
Figure 127 : Cartographie des réseaux électriques de Guadeloupe (Source : EDF)....125
Figure 128 : Carte représentative des infrastructures sportives présentent sur la commune de Pointe-à-Pitre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 126
Figure 129 : Répartition de la consommation d'électricité brute par source d'énergie en 2022 (Source : EDF) 127
Figure 130 : Classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur la commune de Pointe-à-Pitre en 2021 (Source : DEAL)....129
Figure 131 : Carte isophone selon l'indice européen Lden (Source : DEAL)....130
Figure 132 : Sites et sols pollués à proximité des zones de réhabilitation (Source : BASOL) 131
Figure 133 : Teneurs en chlordécone des sols (DAAF 971, 2024) 132
Figure 134 : Parking informel au sud du quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 133
Figure 135 : Déchets déposés en dehors des zones dédiées à cet effet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 133
Figure 136 : Déchets entreposés au rez-de-chaussée des immeubles du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils 134
Figure 137 : Amas de déchets laissés à l'abandon (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 134
Figure 138 : Ordures ménagères bordant les trottoirs (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)....135
Figure 139 : Déchets encombrants entreposés au pied des poubelles (Source : FILAO Ingénieurs Conseils) 135

Figure 140 : Bus incendié laissé en l'état au centre d'un square (Source : FILAO Ingénieurs Conseils).....135

Figure 141 : Déchets entreposés au pied d'immeubles (Source : FILAO Ingénieurs Conseils).....136

Figure 142 : Amas de déchets entreposés dans la zone de végétation entre les tours (Source : FILAO Ingénieurs Conseils).....136

Figure 143 : Infrastructures en place pour la collecte des déchets sur le quartier de l'Hôtel de ville (Source : FILAO Ingénieurs Conseils).....137

Figure 144 : Déchets déposés à proximité des poubelles (Source : FILAO Ingénieurs conseils).....137

Figure 145 : Déchets au sein du cours d'eau (Source : FILAO Ingénieurs Conseils).....138

Figure 146 : Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Pointe de Jarry, Guadeloupe (Source : PPRT Guadeloupe).....139

Figure 147 : Zonage de Pointe-à-Pitre (Source : PLU de Pointe-à-Pitre).....147

Figure 148 : Extrait du plan de zonage du PLU avant et après la mise en compatibilité sur le secteur du Morne 149

Figure 149 : Extrait du plan de zonage du PLU avant et après la mise en compatibilité sur le secteur de Vieux-Bourg 150

Figure 150 : Extrait du SAR de la Guadeloupe (Source : SAR Guadeloupe) 151

Figure 151 : Projection de tracé du projet de TCSP de Pointe à Pitre (source : EGIS) 190

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Liste floristique du périmètre du projet (en rouge : les Espèces Exotiques Envahissantes) 62

Tableau 2 : Liste des oiseaux observés sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist) 65

Tableau 3 : Mammifère observé sur la commune de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist) 65

Tableau 4 : Liste des amphibiens/reptiles observés sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist) 66

Tableau 5 : Liste des insectes observés sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist) 66

Tableau 6 : Population historique à Pointe-à-Pitre depuis 1968 (Source : INSEE, 2024).....100

Tableau 7 : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : INSEE, 2024).....100

Tableau 8 : Evolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968 (Source : INSEE, 2024) 101

Tableau 9 : Résidences principales selon l'état de suroccupation (hors studio occupés par une personne (source : INSEE, 2024).....101

Tableau 10 : Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socio professionnelle (Source : INSEE, 2024) 102

Tableau 11 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité (Source : INSEE, 2024) 103

Tableau 12 : Population historique aux Abymes depuis 1968 (Source : INSEE, 2024).....103

Tableau 13 : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : INSEE, 2024) 104

Tableau 14 : Evolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968 (Source : INSEE, 2024).....105

Tableau 15 : Résidences principales selon l'état de suroccupation (hors studios occupés par une personne) (Source : INSEE, 2024) 105

Tableau 16 : Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle (Source : INSEE, 2024)106

Tableau 17 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité (Source : INSEE, 2024) 107

Tableau 18 : Valeurs limites d'exposition des bâtiments au bruit (Source : PPBE Guadeloupe).....128

Tableau 19 : Projets connus depuis 2020 (Source : DEAL Guadeloupe) 188

Tableau 20 : Synthèse des mesures ERCA, des modalités de suivi et des couts associés 207

Tableau 21 : Synthèse des impacts du projet sur les enjeux environnementaux et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre 210

Tableau 22: Principales sources d'information utilisées pour l'analyse de l'état initial (liste non exhaustive ..217

1 CONTEXTE

1.1 Objet de l'étude

Sur le périmètre de Cap Excellence, depuis plusieurs années, les intentions de renouvellement urbain dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) s'orientent vers les secteurs présentant le plus grand nombre d'indicateurs défavorables et en complémentarité avec les projets limitrophes réalisés notamment dans les QPV des Abymes et de Pointe-à-Pitre (PRU, RHI, ORT, ACV, …). Ainsi, le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain du territoire, le projet de renouvellement urbain de Cap Excellence, dit projet RUCAP, s'inscrit dans la continuité des deux projets de rénovation urbaine (PRU) sur les communes des Abymes et de Pointe-à-Pitre, menés dans le cadre du premier programme national de rénovation urbaine (PNRU). Ils se sont administrativement achevés au 30 juin 2021.

Les ambitions de CAP EXCELLENCE portent sur le traitement d'une diversité de problématiques qui caractérise les dysfonctionnements des quartiers relevant de la politique de la ville. La lutte contre les fractures économiques, sociales, numériques et énergétiques représente un enjeu majeur. Cette aspiration suppose des actions fortes, notamment dans les domaines du cadre de vie, du développement économique, de la création d'activité, de l'action socio-éducative, de la formation de l'accès aux droits.

Parmi les quartiers du périmètre RUCAP, sont considéré dans cette étude uniquement les quartiers suivants :

- Vieux-Bourg ;
- Le Morne ;
- Chanzy ;
- Bergevin ;
- Gabarre ;
- Hôtel de ville.

Parmi ces six quartiers, les secteurs de Vieux-Bourg et de l'Hôtel de Ville sont concernés par des procédures de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

La présente étude porte sur l'ensemble du projet RUCAP et analyse les six secteurs précités. Chaque secteur fait l'objet d'une analyse adaptée à ses caractéristiques, à ses enjeux environnementaux et au niveau de définition des opérations projetées.

Les secteurs de Vieux-Bourg et de l'Hôtel de Ville, concernés par les procédures de DUP, font l'objet d'un niveau de détail renforcé, notamment concernant la justification de l'intérêt général des opérations, la maîtrise foncière, les incidences environnementales et les mesures prévues.

1.2 Cadre règlementaire et contenu de l'étude

1.2.1 Article R122-5 du Code l'Environnement

Le contenu de l'étude d'impact allégée est réglementé par l'article R122-5 et/ou L122-1 du code de l'environnement (décret n°2011-2019 du 29 Décembre 2011, art. 1er) : « Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».

L'étude d'impact sera « allégée et ou proportionnée » compte tenu de son phasage dans le temps et dans la mesure où elle devra être actualisée à l'occasion des autorisations et décisions ultérieures, ce qui permettra la prise en compte d'incidences incomplètement identifiées dans le dossier, ainsi que les remarques de l'Autorité environnementale, à défaut d'avoir pu les traiter dans le seul cadre d'un mémoire en réponse.

1.2.2 Contenu de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est régi par l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, qui est présenté ci-dessous.

Article R.122-5 du Code de l'Environnement

« I. – Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

II. – En application du 2° du II de l'article L.122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

*1° Un **résumé non technique** des informations prévues ci-dessous. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant ;*

*2° Une **description du projet**, y compris en particulier :*

- Une description de la **localisation** du projet ;
- Une description des **caractéristiques physiques** de l'ensemble du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition nécessaires, et des exigences en matière d'utilisation des terres lors des phases de construction et de fonctionnement ;
- Une description des **principales caractéristiques de la phase opérationnelle du projet**, relatives au procédé de fabrication, à la demande et l'utilisation d'énergie, la nature et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisés ;
- Une estimation des types et des quantités de **résidus et d'émissions attendus**, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement.

Pour les installations relevant du titre Ier du livre V du présent code [Installations ICPE] et les installations nucléaires de base mentionnées à l'article L.593-1, cette description pourra être complétée dans le dossier de demande d'autorisation en application des articles R.181-13 et suivants et de l'article 8 du décret n° 2007-1557 du 2 novembre 2007 modifié relatif aux installations nucléaires de base et au contrôle, en matière de sûreté nucléaire, du transport de substances radioactives ;

*3° Une description des aspects pertinents de **l'état actuel de l'environnement**, dénommée "**scénario de référence"**, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ;*

*4° Une **description des facteurs** mentionnés au III de l'article L.122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau,*

l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques, et le paysage ;

*5° Une description des **incidences notables** que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :*

a) De la construction et de l'existence du projet, y compris, le cas échéant, des travaux de démolition ;

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

c) De l'émission de polluants, du bruit, de la vibration, de la lumière, la chaleur et la radiation, de la création de nuisances et de l'élimination et la valorisation des déchets ;

d) Des risques pour la santé humaine, pour le patrimoine culturel ou pour l'environnement ;

e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

- Ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une enquête publique ;
- Ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.
- Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage ;

f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ;

g) Des technologies et des substances utilisées.

La description des éventuelles incidences notables sur les facteurs mentionnés au III de l'article L.122-1 porte sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, transfrontaliers, à court, moyen et long termes, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet ;

*6° Une description des **incidences négatives notables** attendues du projet sur l'environnement qui résultent de la **vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs** en rapport avec le projet concerné. Cette description comprend le cas échéant les mesures envisagées pour éviter ou réduire les incidences négatives notables de ces événements sur l'environnement et le détail de la préparation et de la réponse envisagée à ces situations d'urgence ;*

*7° Une description des **solutions de substitution raisonnables** qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ;*

*8° Les **mesures** prévues par le maître de l'ouvrage pour :*

- Éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- Compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.

La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments mentionnés au 5° ;

*9° Le cas échéant, les **modalités de suivi** des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ;*

*10° Une description des **méthodes** de prévision ou des éléments probants utilisés pour identifier et évaluer les incidences notables sur l'environnement ;*

*11° Les **noms, qualités et qualifications du ou des experts** qui ont préparé l'étude d'impact et les études ayant contribué à sa réalisation ;*

12° Lorsque certains des éléments requis ci-dessus figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.

[…]

VI. – Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IX du livre V du code de l'environnement susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément au II de l'article D. 181-15-2 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné. »

COMPLÉMENTS

Les compléments à l'étude d'impact dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale, exigés par le II de l'article D.181-15-2 du Code de l'Environnement sont rappelés ci-dessous :

« II. – Pour les installations mentionnées à la section 8 du chapitre V du titre Ier du livre V [Note de la rédaction : **installations visées par la Directive IED**], le contenu de l'étude d'impact comporte en outre les compléments prévus au I de l'article R.515-59. »

Dispositions de l'article R.515-59 du Code de l'Environnement

« La demande d'autorisation comporte également :

I. Des compléments à l'étude d'impact portant sur les meilleures techniques disponibles présentant :

*1° La description des mesures prévues pour l'application des **meilleures techniques disponibles** prévue à l'article L.515-28. Cette description complète la description des mesures réductrices et compensatoires mentionnées à l'article R.122-5. Cette description comprend une comparaison du fonctionnement de l'installation avec :*

- Les meilleures techniques disponibles décrites dans les conclusions sur les meilleures techniques disponibles mentionnées à l'article L.515-28 et au I de l'article R.515-62 ;
- Les meilleures techniques disponibles figurant au sein des documents de référence sur les meilleures techniques disponibles adoptés par la Commission européenne avant le 7 janvier 2013 mentionnés à l'article R.515-64 en l'absence de conclusions sur les meilleures techniques disponibles mentionnées au I de l'article R.515-62.

Cette comparaison positionne les niveaux des rejets par rapport aux niveaux d'émission associés aux meilleures techniques disponibles figurant dans les documents ci-dessus.

Si l'exploitant souhaite que les prescriptions de l'autorisation soient fixées sur la base d'une meilleure technique disponible qui n'est décrite dans aucune des conclusions sur les meilleures techniques disponibles applicables, cette description est complétée par une proposition de meilleure technique disponible et par une justification de cette proposition en accordant une attention particulière aux critères fixés par l'arrêté du ministre chargé des installations classées prévu aux articles R.515-62 et

R.515-63.
Lorsque l'activité ou le type de procédé de production utilisé n'est couvert par aucune des conclusions sur les meilleures techniques disponibles ou si ces conclusions ne prennent pas en considération toutes les incidences possibles de l'activité ou du procédé utilisé sur l'environnement, cette description propose une meilleure technique disponible et une justification de cette proposition en accordant une attention particulière aux critères fixés par l'arrêté du ministre chargé des installations classées prévu aux articles R.515-62 et R.515-63 ;

2° L'évaluation prévue à l'article R.515-68 lorsque l'exploitant demande à bénéficier de cet article [ndlr : demande de dérogations aux valeurs limites d'émission] ;

*3° **Le rapport de base** mentionné à l'article L.515-30 lorsque l'activité implique **l'utilisation, la production ou le rejet de substances ou de mélanges dangereux pertinents** mentionnés à l'article 3 du règlement (CE) n° 1272/2008 du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, et un risque de contamination du sol et des eaux souterraines sur le site de l'exploitation.*

Ce rapport contient les informations nécessaires pour comparer l'état de pollution du sol et des eaux souterraines avec l'état du site d'exploitation lors de la mise à l'arrêt définitif de l'installation. Il comprend au minimum :

a) Des informations relatives à l'utilisation actuelle et, si elles existent, aux utilisations précédentes du site ;

b) Les informations disponibles sur les mesures de pollution du sol et des eaux souterraines à l'époque de l'établissement du rapport ou, à défaut, de nouvelles mesures de cette pollution eu égard à l'éventualité d'une telle pollution par les substances ou mélanges mentionnés au premier alinéa du présent 3°.

*II. **Une proposition motivée de rubrique principale choisie parmi les rubriques 3000 à 3999** qui concernent les installations ou équipements visés à l'article R.515-58 et de conclusions sur les meilleures techniques disponibles relatives à la rubrique principale.*

1.3 Localisation géographique

Situé au cœur de l'arc antillais, dans les Caraïbes au sein de l'hémisphère Nord, entre le Tropique du Cancer et l'équateur, l'île de la Guadeloupe se trouve au sein du continent nord-américain. Elle est localisée à 190 km au nord de la Martinique et à 950 km au sud de la République Dominicaine. D'une superficie de 1628 km², elle compte 380 000 habitants.

C'est un archipel composé de sept îles, formant une région et un département d'outre-mer français. La partie principale en forme de papillon est composée de deux îles : la Grande-Terre à l'est et la Basse-Terre à l'ouest, séparées par un bras de mer, appelé « la Rivière Salée ». Le chef-lieu est Basse-Terre et la capitale économique est Pointe-à-Pitre.

Les six quartiers qui seront réhabilités sont les suivants :

- Quartier du Morne ;
- Quartier de Chanzy ;
- Quartier de Bergevin ;
- Quartier de l'hôtel de ville ;
- Quartier de Vieux-Bourg ;
- Quartier de la Gabarre.

Les six secteurs d'étude représentent une pièce majeure de projet à l'échelle de Cap Excellence.

Situé au cœur de l'agglomération à la jonction des villes des Abymes et de Pointe à Pitre Ces secteurs d'emprises variables (ci-contre), constituent un ensemble de renouvellement et d'opportunité exceptionnel.



Figure 1 : Localisation des sites d'étude (Source : CAP EXCELLENCE)

La superficie totale du projet est de 34 hectares.

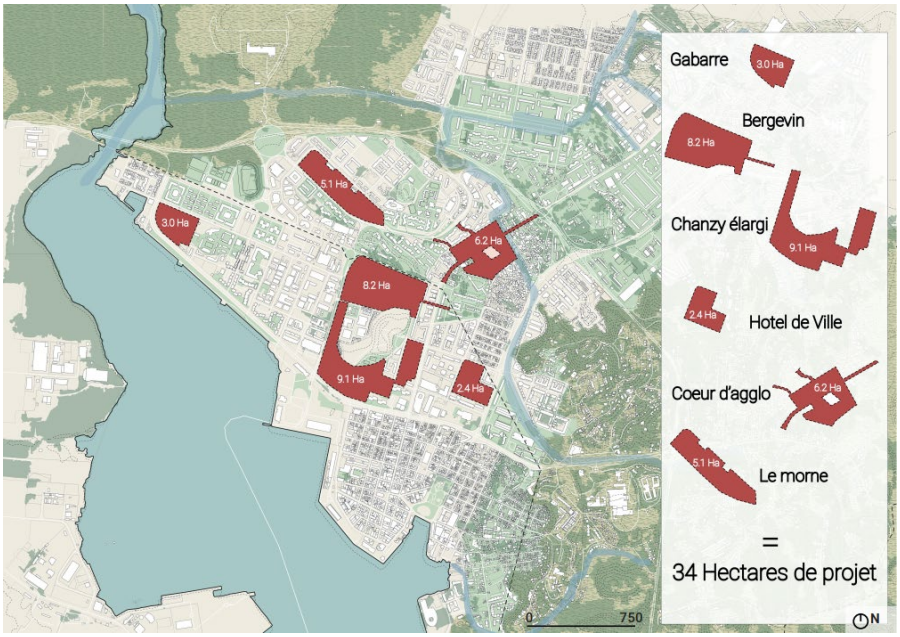


Figure 2 : Superficie du projet (Source : CAP EXCELLENCE)

1.4 Présentation du projet

1.4.1 Périmètre de l'étude et description des opérations

1.4.1.1 Vieux-Bourg

Les études conduites dans le cadre de cette mission devront considérer un périmètre élargi tel que défini ci-après. Superficie : 11.7 ha



Figure 3 : Périmètre de Vieux-Bourg (Source : CAP EXCELLENCE)

. Programmation prévisionnelle :

- résorption de l'habitat insalubre et recyclage foncier, avec la démolition d'environ 183 bâtis, dont 94 logements, ainsi que du groupe scolaire Jean Zébus ;
- construction de 192 logements, comprenant 61 logements sociaux, 79 logements intermédiaires et 52 logements libres ;
- création d'environ 13 440 m² de surface de plancher de logements ;
- création d'environ 1 420 m² de surface de plancher commerciale et de 600 m² de locaux d'activités ;
- recyclage immobilier de plusieurs bâtiments situés en zone inondable autour du canal, en vue de leur affectation à des activités économiques et commerciales compatibles.

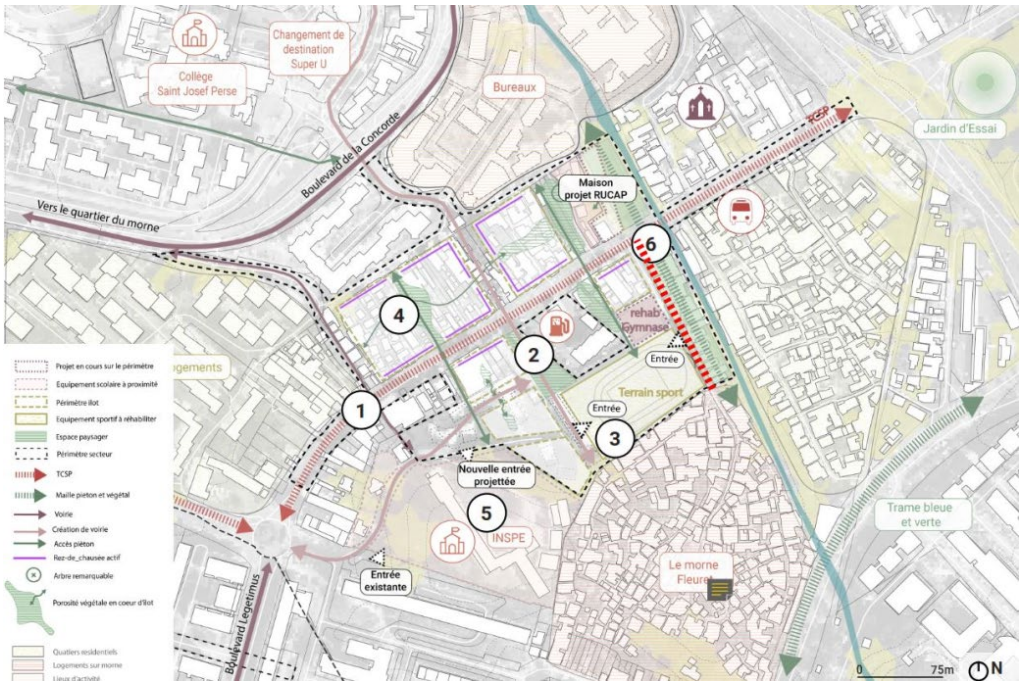


Figure 4 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE)

1.4.1.2 Bergevin

Les études conduites dans le cadre de cette mission devront considérer le périmètre de la convention RUCAP tel que défini ci-après.

Superficie : 6 ha

Surface de plancher créée : 20 000 m²

Programme :

- démolition et aménagement portés par le bailleur (333 logements à démolir/ 287 logements à reconstruire) ;
- opération portée par le Bailleur SIG.



Figure 5 : Périmètre de Bergevin (Source : CAP EXCELLENCE)

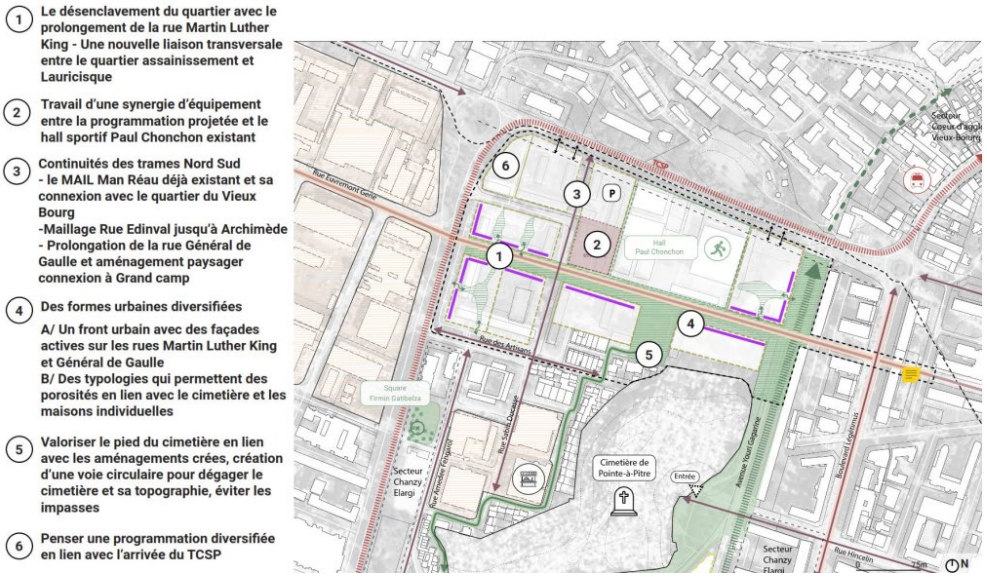


Figure 6 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE)

1.4.1.3 Chanzy

Les études conduites dans le cadre de cette mission devront considérer le périmètre de la convention RUCAP tel que défini ci-après. Superficie : 5 ha

Surface de plancher créée : 20 000 m²

Programme :

- aménagement à la suite des démolitions intervenues sur le PRU 1 ;
- construction de 280 logements ;
- opération d'aménagement conduite par Cap Excellence via une concession d'aménagement (à lancer ultérieurement).



Figure 7 : Périmètre de Chanzy (Source : CAP EXCELLENCE)

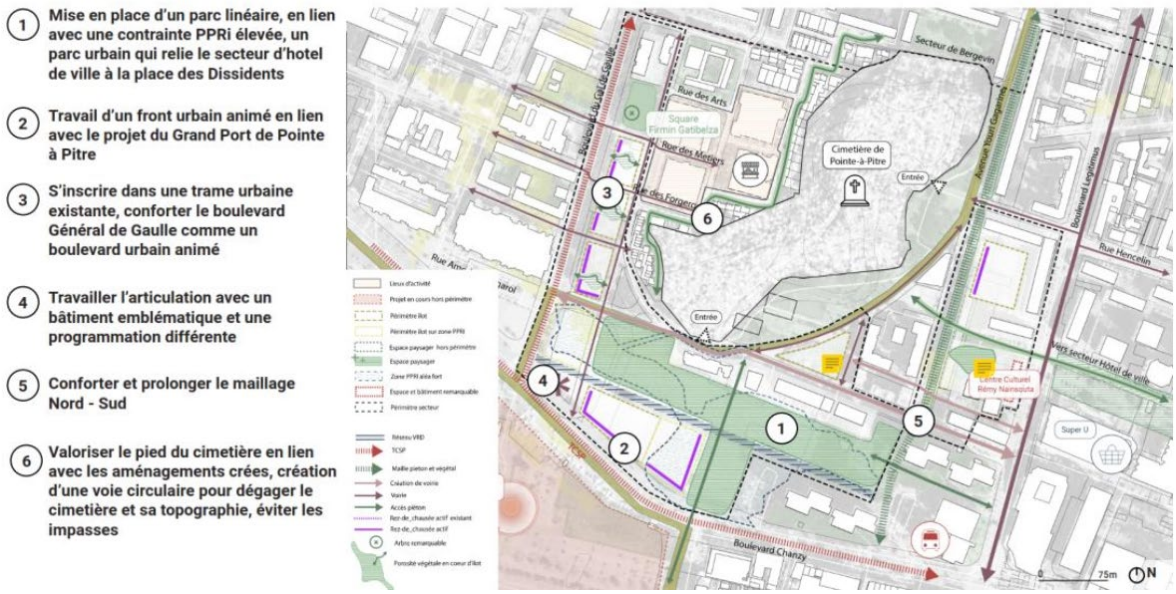


Figure 8 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE)

1.4.1.4 Gabarre

Les études conduites dans le cadre de cette mission devront considérer le périmètre de la convention RUCAP tel que défini ci-après.

Superficie : 2,7 ha

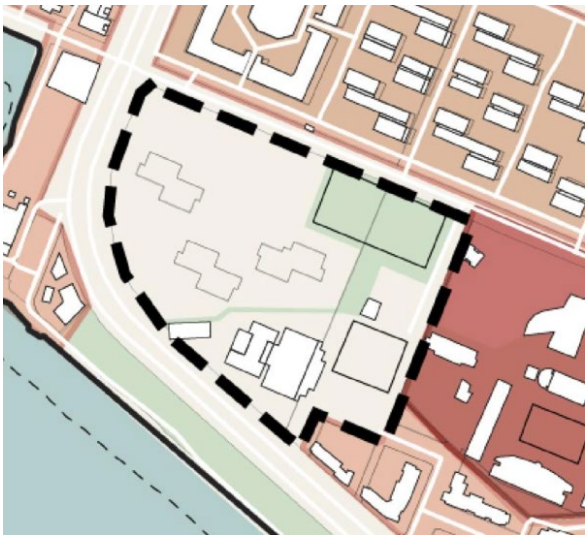


Figure 9 : Périmètre du quartier de la Gabarre (Source : CAP EXCELLENCE)

Surface de plancher créée : 30 553 m²

Programme : • aménagement à la suite des démolitions intervenues sur le PRU 1 ;

• construction de 280 logements ;

opération d'aménagement conduite par Cap Excellence via une concession d'aménagement (lancer ultérieurement).

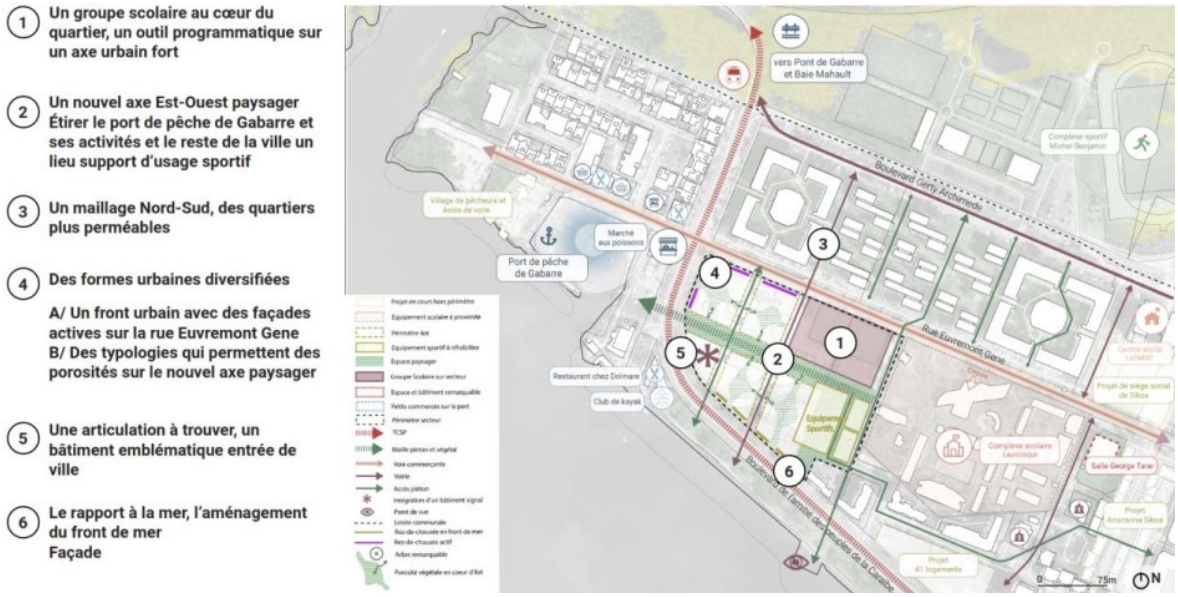


Figure 10 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE)

1.4.1.5 Quartier du morne

Les études conduites dans le cadre de cette mission devront considérer le périmètre de la convention RUCAP tel que défini ci-après.

Superficie : 4,7 ha



Figure 11 : Périmètre du quartier du morne (Source : CAP EXCELLENCE)

Programmation prévisionnelle :

- construction de 329 logements ;
- création d'environ 23 000 m² de surface de plancher de logements ;
- création d'environ 880 m² de surface de plancher de commerces.
- aménagement d'un morne (bâti existant déjà démoli dans le cadre du PRU1) ;
- intégré à la concession de Grand Camp dont le concédant est la commune des Abymes et le concessionnaire le groupement SIG/SEMAG

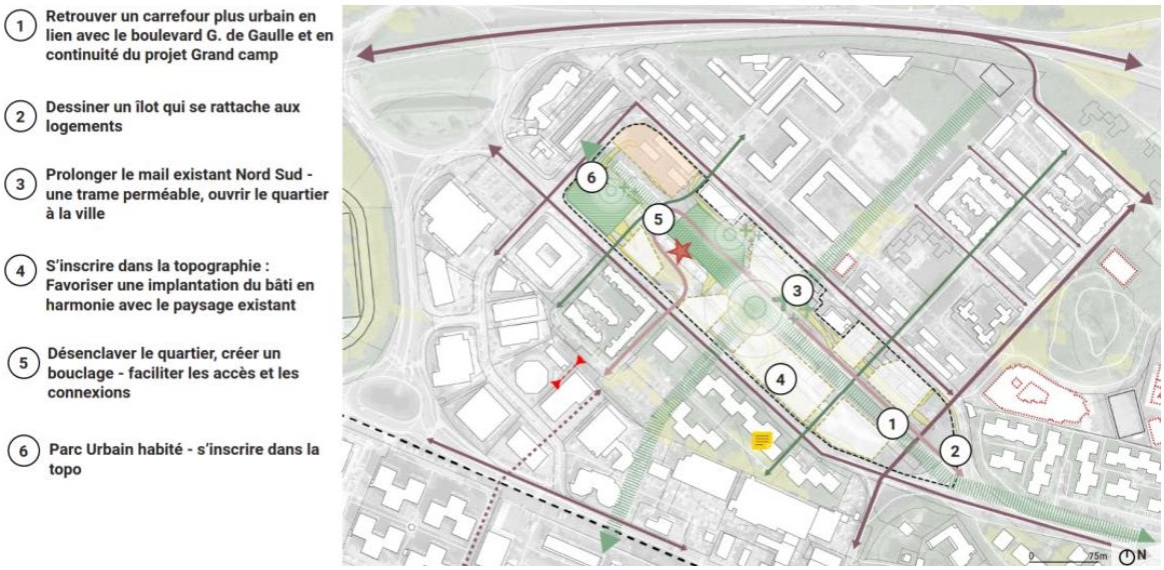


Figure 12 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE)

1.4.1.6 Quartier de l'hôtel de ville

Les études conduites dans le cadre de cette mission devront considérer le périmètre de la convention RUCAP tel que défini ci-après. Superficie : 2 hectares

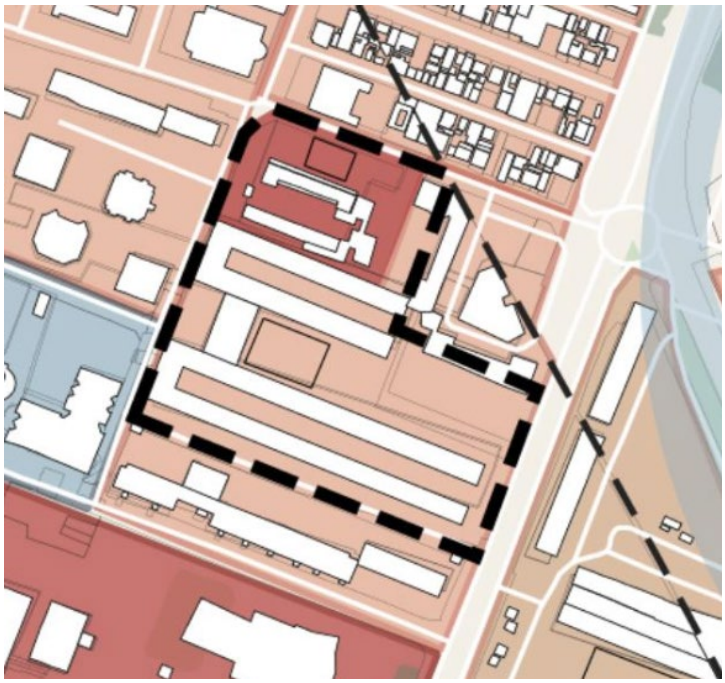


Figure 13 : Périmètre du quartier de l'hôtel de ville (Source : CAP EXCELLENCE)

Surface de plancher créée : 23 000 m²

Programme :

- démolitions portées par le bailleur puis aménagement dans le cadre du NPNRU par Cap Excellence ;
- démolition portée par SIKOA le bailleur ;
- construction de 291 logements opération d'aménagement conduite par Cap Excellence via une concession d'aménagement (à lancer ultérieurement).

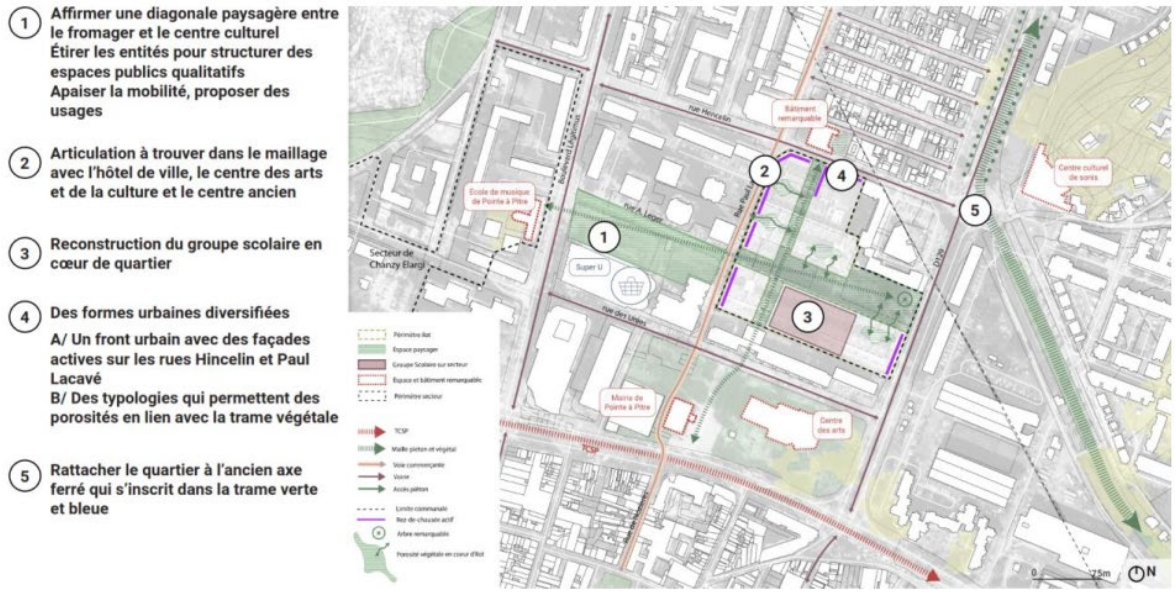


Figure 14 : Schématisation des opérations (Source : CAP EXCELLENCE)

2 ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

2.1 Milieu Physique

2.1.1 Topographie

La topographie générale est présentée sur la Figure 15. L'ensemble des zones d'interventions est situé sur un terrain relativement plat, avec une altitude allant de 0 à 5 mètres, à l'exception du quartier du morne où l'altitude maximale atteint environ 15 mètres.

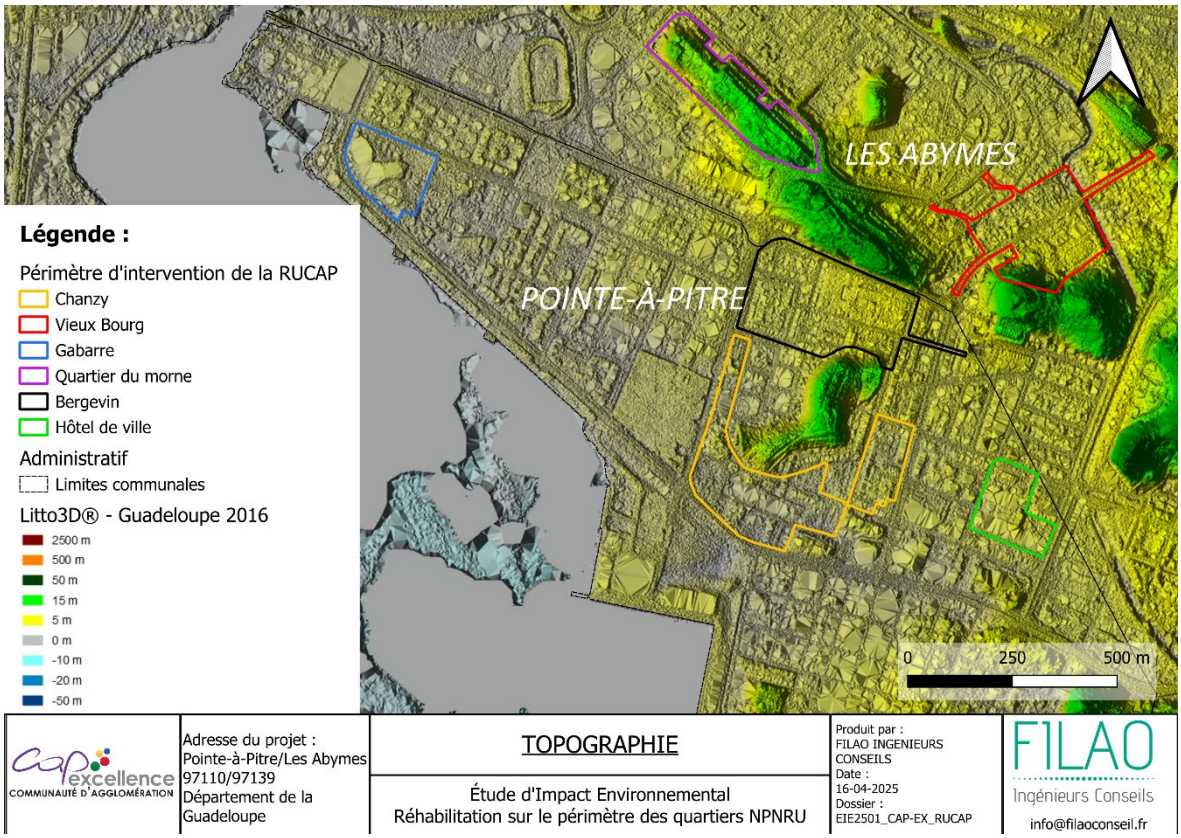


Figure 15 : Représentation cartographique de la topographie de la zone d'intervention du projet RUCAP (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

La topographie détaillée du projet de réhabilitation des quartiers NPNRU à Pointe-à-Pitre et aux Abymes est présentée ci-dessous à travers des profils altimétriques, avec une description site par site.

2.1.1.1 Quartier du Morne

La topographie du quartier du Morne présente un relief légèrement vallonné avec de légères irrégularités. D'après les profils altimétriques réalisés sur les différents secteurs (profils 1 à 5) :

- L'altitude varie entre 3 et 15 mètres d'altitude.
- Le relief est peu marqué, avec des pentes faibles dans l'ensemble (majorité des profils avec des pentes < 10 %).
- On observe quelques buttes ou légères élévations localisées, notamment sur les profils 3 et 4, où l'altitude atteint ponctuellement environ 15 m.

- Les profils 1 et 2 indiquent une zone plus élevée à l'est de la parcelle.

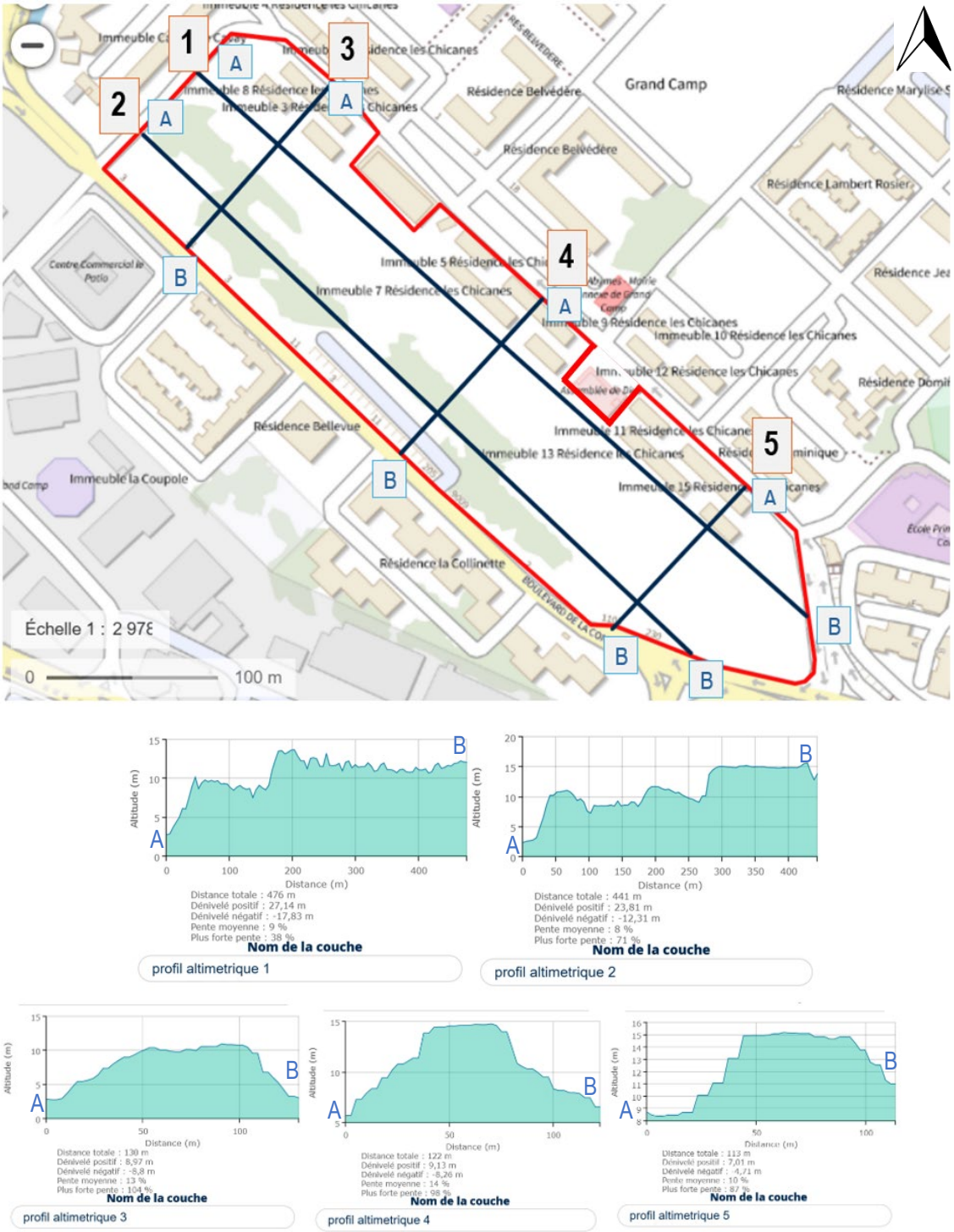


Figure 16 : Profils altimétriques du Quartier du Morne (Source : Géoportail)

2.1.1.2 Quartier de Chanzy

L'ensemble du quartier de Chanzy est très plat, en effet la topographie du site varie entre 1 et 3 mètres d'altitude.

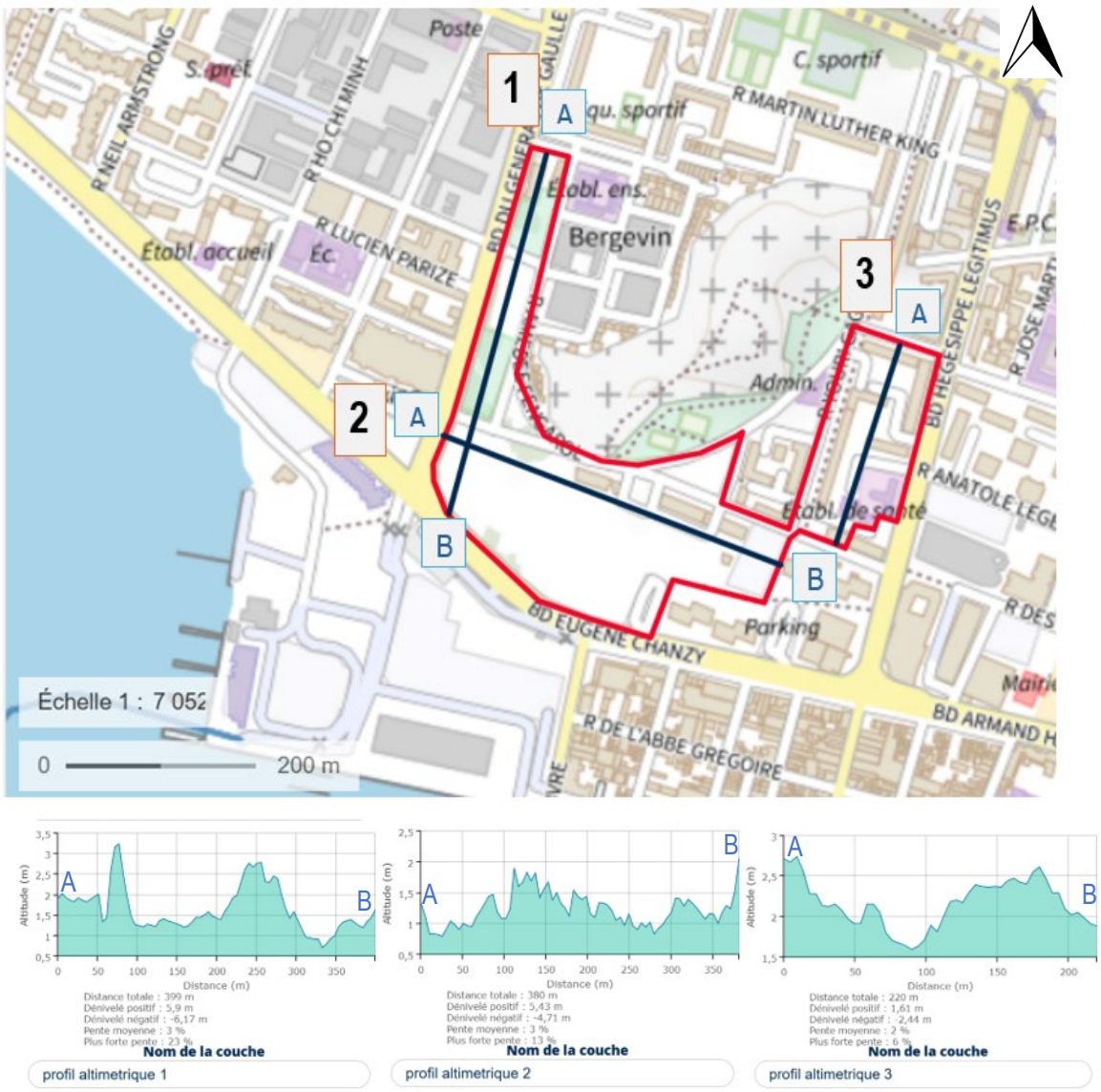


Figure 17 : Profils altimétriques du quartier de Chanzy (Source : Géoportail)

2.1.1.3 Quartier de Bergevin

La topographie sur la zone de projet Bergevin est visible sur les profils altimétriques ci-dessous (Figure 18). Sur tous les profils on observe un dénivelé compris entre 2 et 5 mètres environ.

Les quatre premiers profils montrent une légère pente descendante du nord vers le sud avec des alternances de crevasses et de plateaux. Les deux derniers profils révèlent aussi une légère pente ascendante de l'ouest vers l'est. L'écoulement des eaux de pluie se rejoindra donc logiquement vers la partie sud-ouest du quartier.

Ces dénivelés restent néanmoins assez légers avec une pente moyenne à 2%, ils ne représentent pas de réels enjeux sur la zone du quartier de Bergevin.

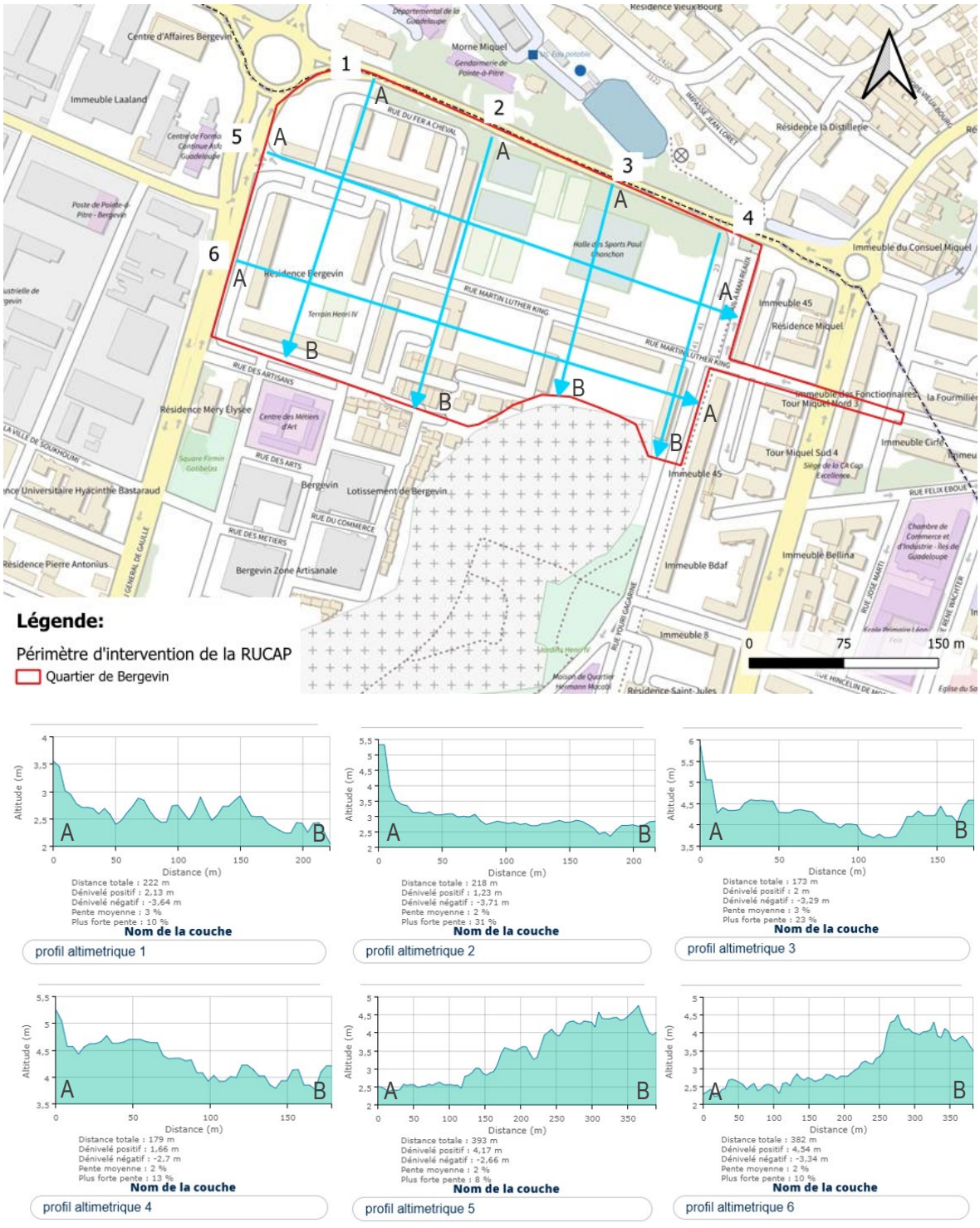


Figure 18 : Profils altimétriques du quartier de Bergevin (Source : Géoportail)

2.1.1.4 Quartier de l'Hôtel de ville

La topographie sur la zone de projet Hôtel de ville est visible sur les profils altimétriques ci-dessous (*Figure 19*). L'analyse des profils révèle une altitude variante entre 2 et 3 mètres environ sur l'ensemble des profils. Le terrain est relativement plat avec quelques crevasses et buttes.

Ces dénivelés restent néanmoins assez légers avec une pente moyenne de 1 à 4%, ils ne représentent pas de réels enjeux sur la zone du quartier de l'Hôtel de ville.

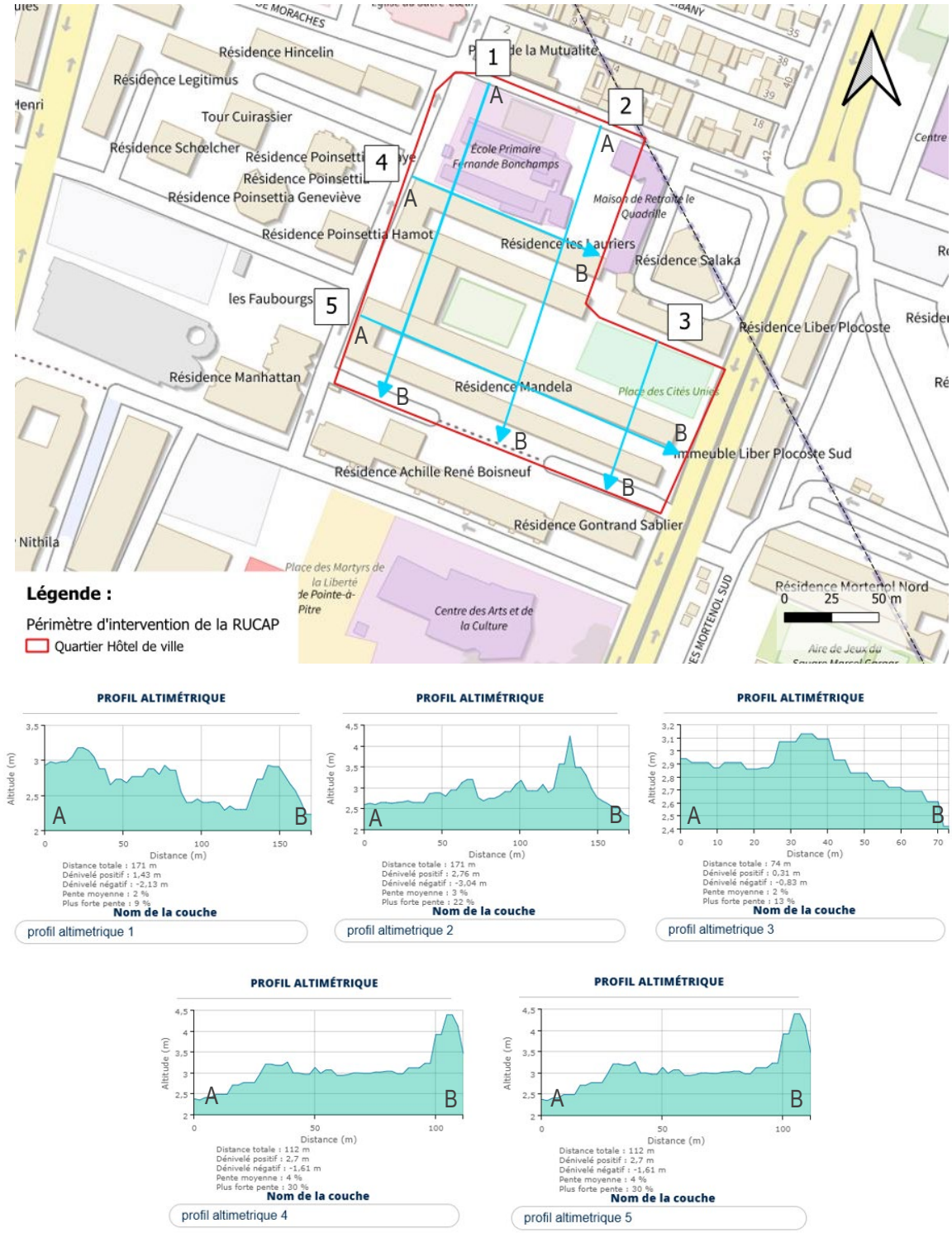


Figure 19 : Profils altimétriques du quartier Hôtel de ville (Source : Géoportail)

2.1.1.5 Quartier de Vieux-bourg

L'analyse des courbes altimétriques met en évidence une topographie relativement contrastée au sein du quartier. Les profils 1, 2 et 3 décrivent une progression altimétrique modérée, traduisant une élévation progressive du terrain depuis des zones plus basses vers des plateaux locaux. Ces variations sont représentatives de pentes régulières, généralement inférieures à 10 %, compatibles avec un aménagement urbain classique. Le profil 3 présente toutefois un dénivelé plus accentué en fin de parcours, ce qui pourrait localement accentuer le ruissellement pluvial.

Les profils 4 et 5, quant à eux, décrivent une pente descendante marquée, révélant des zones de dénivelé significatif sur de courtes distances. Le profil 5 illustre notamment une chute altimétrique rapide entre 16 et 5 mètres d'altitude, ce qui laisse supposer une forte dynamique de ruissellement gravitaire en période de pluie intense. Ces zones basses constituent de potentielles zones d'accumulation d'eau, en particulier en cas de saturation ponctuelle des réseaux pluviaux existants.

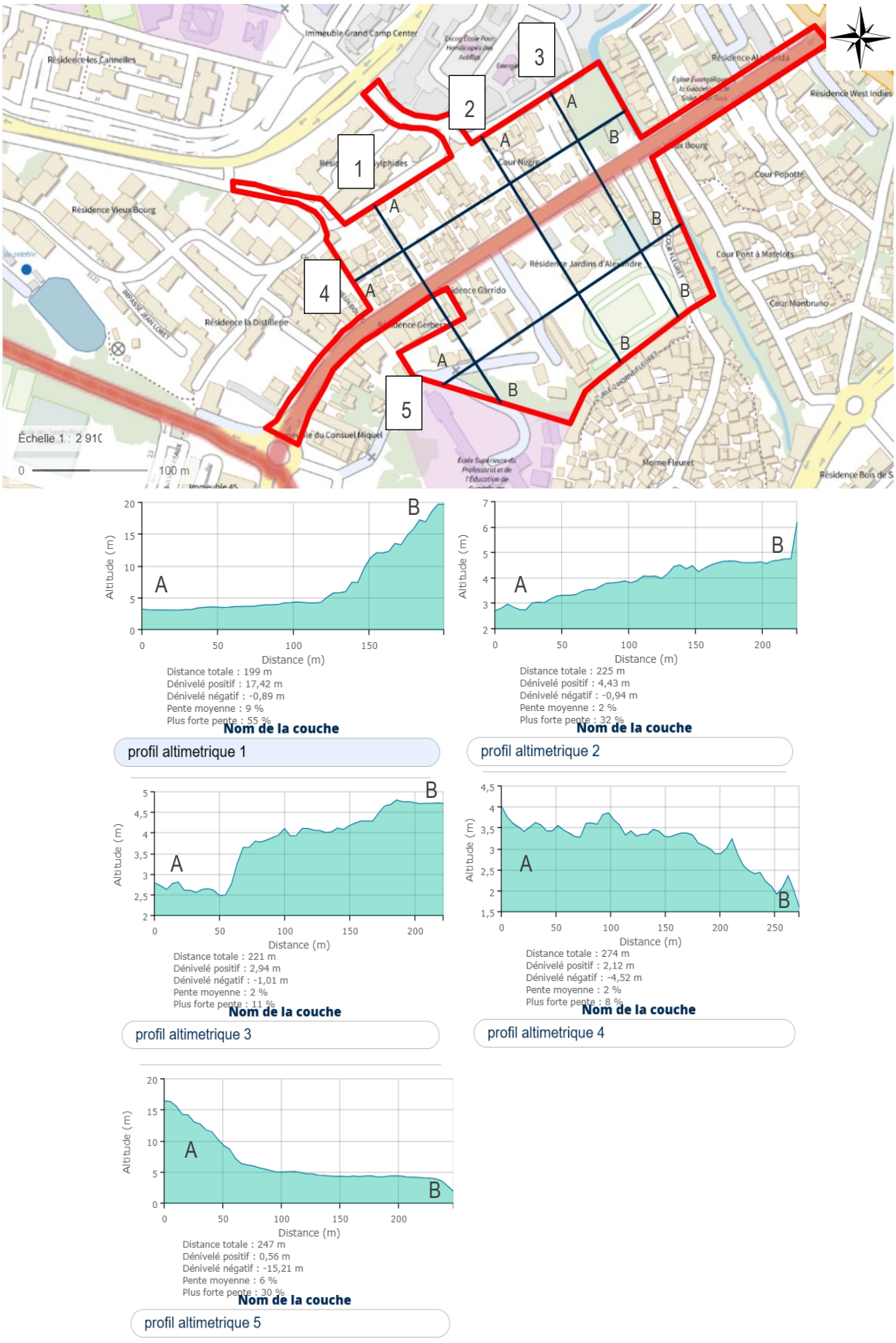


Figure 20 : Profils altimétriques du quartier de Vieux-Bourg (Source : Géoportail)

2.1.1.6 Quartier de la Gabarre

Les profils altimétriques qui quadrillent le quartier de la Gabarre (Figure 21), présente une topographie assez plate. En effet, les altitudes varient entre 1 et 2,5 mètres avec une moyenne qui ne dépasse pas 1,5 mètre et la pente moyenne est d'environ 2%.

Les profils sont tous assez différents avec des oscillations de creux et de pentes plutôt raides mais toujours réduite car elles ne dépassent mes 2,5 mètres.

Sur cette zone, la topographie ne présente pas un enjeu majeur pour l'intervention du projet RUCAP.

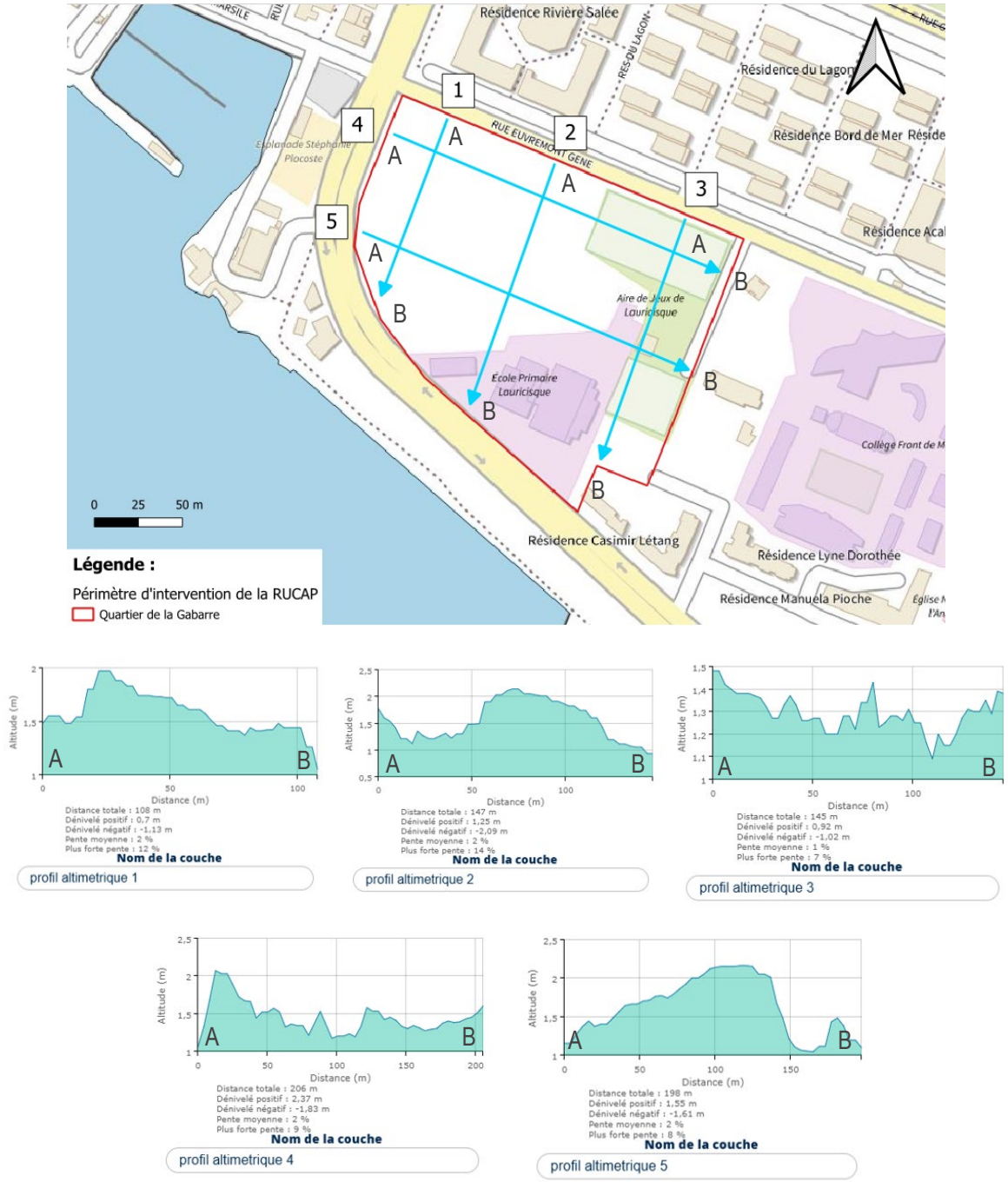


Figure 21 : Profils altimétriques du quartier de la Gabarre (Source Géoportail)

La topographie des zones concernées par le projet RUCAP est globalement plate, avec des altitudes variant principalement entre 0 et 5 mètres. Le relief est peu marqué et les pentes sont faibles, ce qui facilite les aménagements urbains. Seul le quartier du Morne présente un terrain un peu plus vallonné, avec des altitudes pouvant atteindre 15 mètres. Dans l'ensemble, la topographie ne constitue pas un obstacle majeur pour le projet, bien qu'il faille rester vigilant dans certaines zones sensibles au ruissellement pluvial.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.1.2 Contexte géologique

L'analyse géologique du périmètre de réhabilitation des quartiers NPNRU à Pointe-à-Pitre et Les Abymes met en évidence deux types principaux de formations :

- Des formations calcaires à polypiers du Pléistocène inférieur (zone à Globorotalia viola), présentes en périphérie du périmètre d'étude. Ces formations carbonatées sont généralement solides et offrent une bonne portance, bien qu'elles puissent être localement affectées par des phénomènes de dissolution (karstification), pouvant générer des cavités souterraines ;
- Des terrains remaniés d'origine anthropique, avec ou sans remblais, datant du Quaternaire récent et actuel, qui constituent la majeure partie des zones étudiées. Ces sols, résultant de l'accumulation de matériaux artificiels (gravats, sédiments de dragage, déchets industriels) et de dépôts naturels récents (sable, vases, alluvions), présentent une forte hétérogénéité et une compacité variable. Ils peuvent être sujets à des tassements, rendant nécessaire une étude géotechnique approfondie avant toute intervention.

Globalement, les zones de réhabilitation reposent en grande partie sur des sols modifiés par l'activité humaine, avec des secteurs ponctuels de substrat calcaire plus stable. Ces caractéristiques géologiques influenceront directement les choix techniques de réhabilitation et les mesures de prévention des risques liés à l'instabilité des sols.

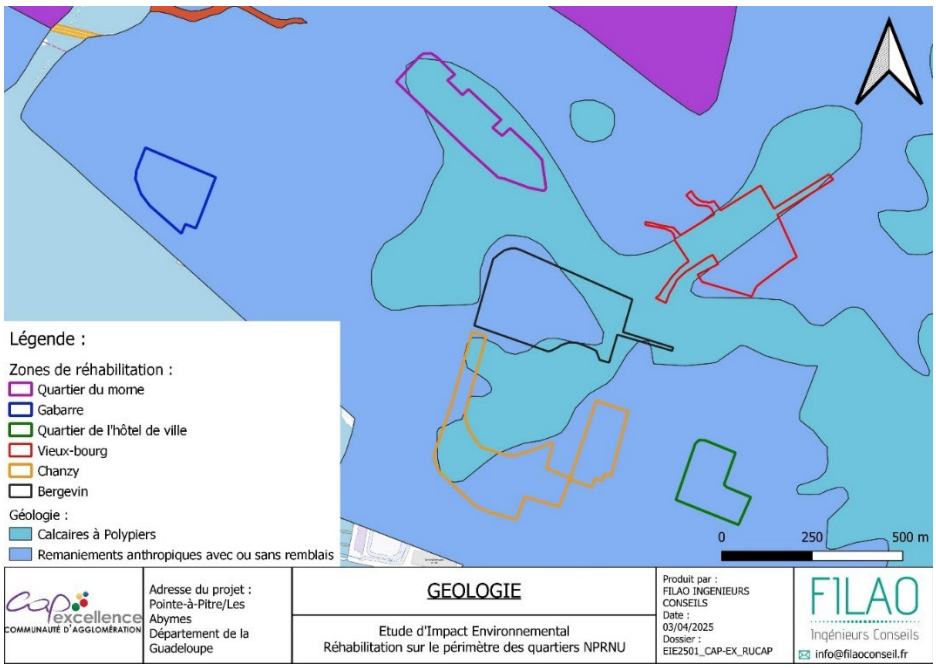


Figure 22 : Géologie des zones de réhabilitation (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

La réhabilitation des quartiers NPNRU repose sur des sols majoritairement instables d'origine anthropique, avec quelques zones de substrat calcaire plus stable.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.1.3 Contexte pédologique

La pédologie des zones de projet semble être identique partout puisque toute l'agglomération pointoise ainsi que l'ouest des Abymes sont des zones urbanisées.

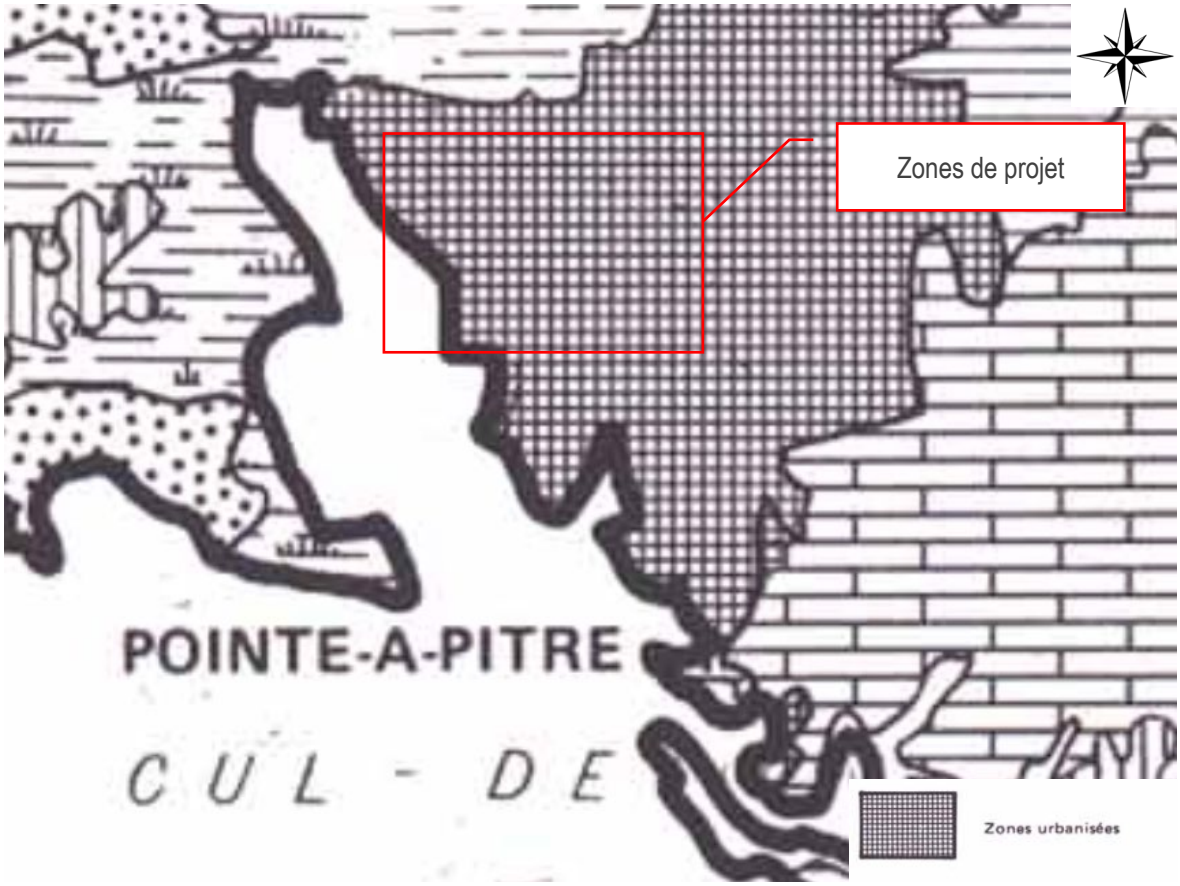


Figure 23 : Pédologie des zones de réhabilitation (Source : ORSTOM)

Les quartiers se situent en zones urbanisées.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.1.4 Contexte hydrologique

Le quartier de la Gabarre est situé à proximité d'une retenue et d'un réservoir-bassin au nord. La retenue d'eau se trouve à faible altitude, dans une zone sensible à la montée des eaux et aux débordements en cas de saturation du réseau pluvial.

Le Quartier de l'Hôtel de ville est positionné en secteur urbain dense, il est traversé par des écoulements canalisés secondaires. Les réseaux sont en grande partie souterrains ou enterrés, avec absence de cours d'eau naturel à proximité immédiate.

Le secteur de Vieux-Bourg est la seule zone ayant un cours d'eau qui la traverse. Le secteur est particulièrement exposé aux phénomènes de crue ou de débordement.



Figure 24 : Cours d'eau traversant Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Un écoulement canalisé ainsi qu'un réservoir-bassin de situent au nord du quartier du morne.

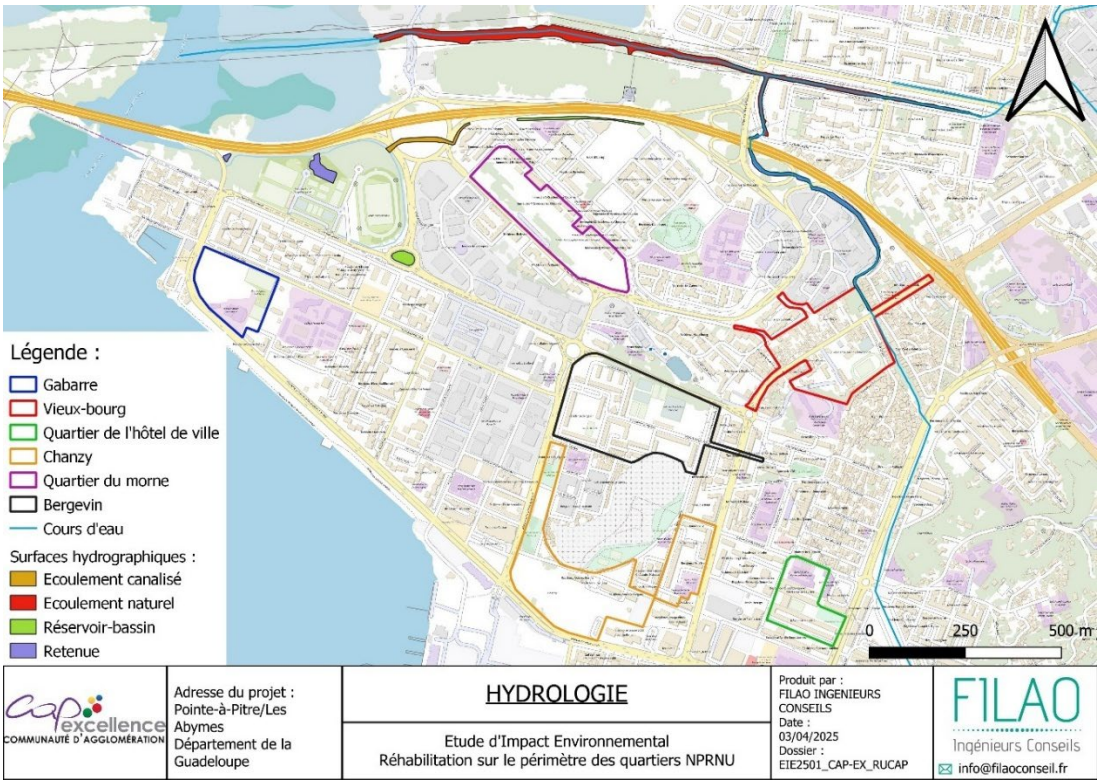


Figure 25 : Hydrologie à proximité des zones de réhabilitation (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Le quartier de la Gabarre est exposé aux risques d'inondation liés à la proximité d'une retenue d'eau. Le secteur de Vieux-Bourg est particulièrement vulnérable aux crues en raison de la présence d'un cours d'eau, et le quartier du Morne est situé près d'un écoulement canalisé et d'un réservoir-bassin.

L'enjeu est considéré comme **moyen.**

2.1.5 Utilisation de la ressource en eau

Il n'y a aucun captage d'eau potable dans le périmètre d'intervention du projet RUCAP. Le captage le plus proche est situé sur la commune du Gosier, il correspond à l'usine de Deshauteurs (Figure 26).

La commune de Pointe-à-Pitre est alimentée en eau potable principalement par les sources situées à Basse-Terre et acheminées ensuite via des canalisations souterraines. L'approvisionnement est complété par d'autres installations situées aux alentours comme le forage de Perrin aux Abymes (Figure 27 : Cartographie du réseau d'eau brute du Conseil Départemental (Observatoire de l'eau Guadeloupe)). L'ensemble de la ville est donc traversé par des canalisations alimentant chaque logement.

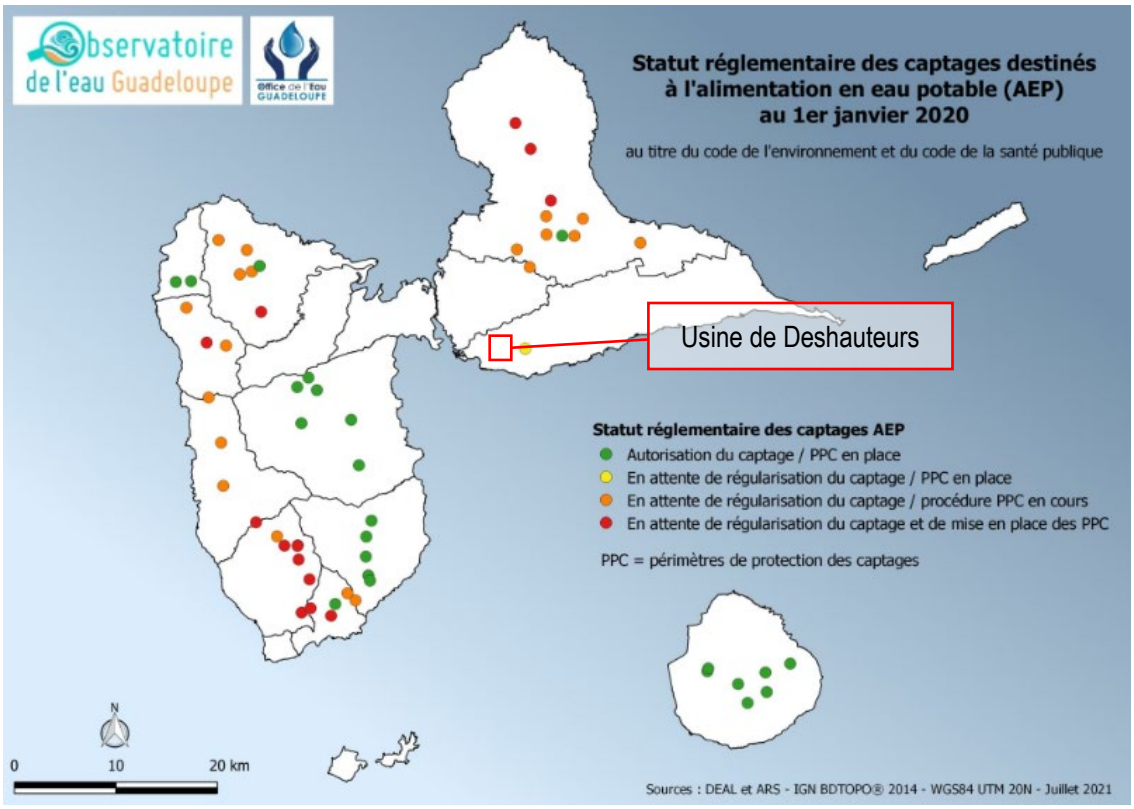


Figure 26 : Localisation et statut règlementaire des captages destinés à l'alimentation en eau potable (Source : Observatoire de l'eau Guadeloupe)

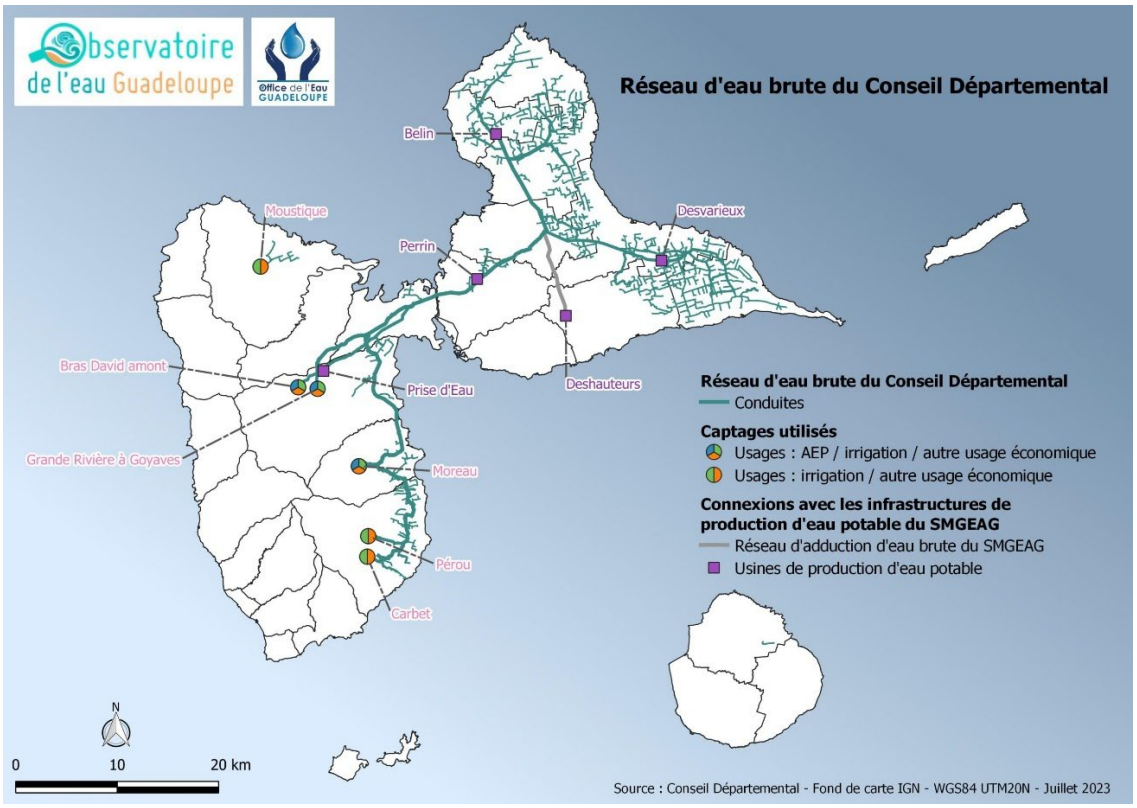


Figure 27 : Cartographie du réseau d'eau brute du Conseil Départemental (Observatoire de l'eau Guadeloupe)

Aucun captage dans le site du projet. La zone est une zone urbaine dense déjà alimentée en eau potable.

L'enjeu est considéré comme **faible**.

2.1.6 Qualité de l'air

2.1.6.1 Qualité de l'air en Guadeloupe

En tant qu'observatoire agréé par le ministère de l'Environnement, GWAD'AIR est responsable de la surveillance de la qualité de l'air en Guadeloupe. Dans ce cadre, GWAD'AIR dispose de 4 stations fixes de mesure fonctionnant 24H/24 :

- Une station urbaine, située en centre-ville de Pointe-à-Pitre dans une zone densement peuplée ;
- Une station urbaine, située en centre-ville de Basse-Terre ;
- Une station périurbaine, située en périphérie des centres-villes à Baie-Mahault ;
- Une station soumise au trafic, située aux Abymes.

La qualité de l'air en Guadeloupe est notamment affectée par les épisodes de brumes de sable, sources importantes de particules en suspension.

L'indice ATMO, calculé quotidiennement par les observatoires membres de la fédération ATMO France, évalue la qualité de l'air à partir de cinq polluants réglementés : PM10, PM2.5, NO2, O3 et SO2. Les particules en suspension proviennent de sources naturelles et anthropiques, tandis que le dioxyde d'azote est

majoritairement lié au trafic routier et à la combustion d'énergies fossiles. Le dioxyde de soufre résulte principalement de la combustion de matières fossiles, et l'ozone est un polluant secondaire formé par transformation photochimique. Entre 2017 et 2020, les niveaux de NO2 ont fluctué, influencés par le trafic et les conditions météorologiques.



Figure 28 : Concentration de dioxyde d'azote dans l'air (Source : Gwad'Air)

Les niveaux de fond moyens annuels en ozone restent stables entre 2017 et 2018 (autour de 27 µg.m-3). Il s'en suit une diminution des concentrations de 4 % puis de 15 % entre 2018 et 2020. En 2021, une augmentation de 15 % est observée.

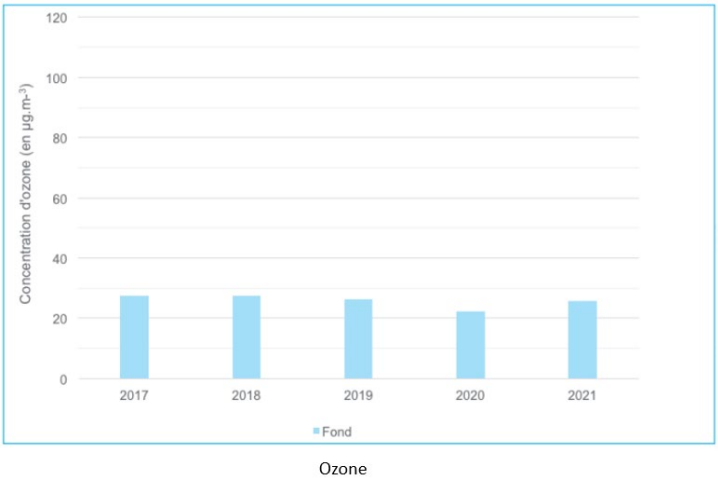


Figure 29 : Concentration d'ozone dans l'air (Source : Gwad'Air)

Entre 2017 et 2021, le niveau moyen en dioxyde de soufre est inférieur à la limite de détection qui est de 5µg.m-3. En 2017 et 2018, la concentration étant si faible qu'elle n'est pas visible sur le graphe. Une légère augmentation a lieu en 2019 et 2020, puis en 2021, celle-ci diminue, cependant cette évolution n'est pas significative (~1% de l'objectif de qualité).

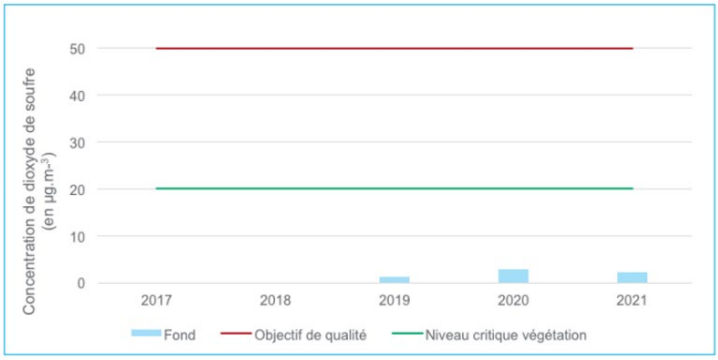


Figure 30 : Concentration en dioxyde de soufre dans l'air (Source : Gwad'Air)

2.1.6.2 Principales sources de pollution atmosphérique à proximité du projet

Les principales sources de pollution atmosphérique à proximité du projet sont les suivantes :

- Routes et axes de circulation
- Zone industrielle de Jarry
- L'activité portuaire et maritime du petit cul de sac marin

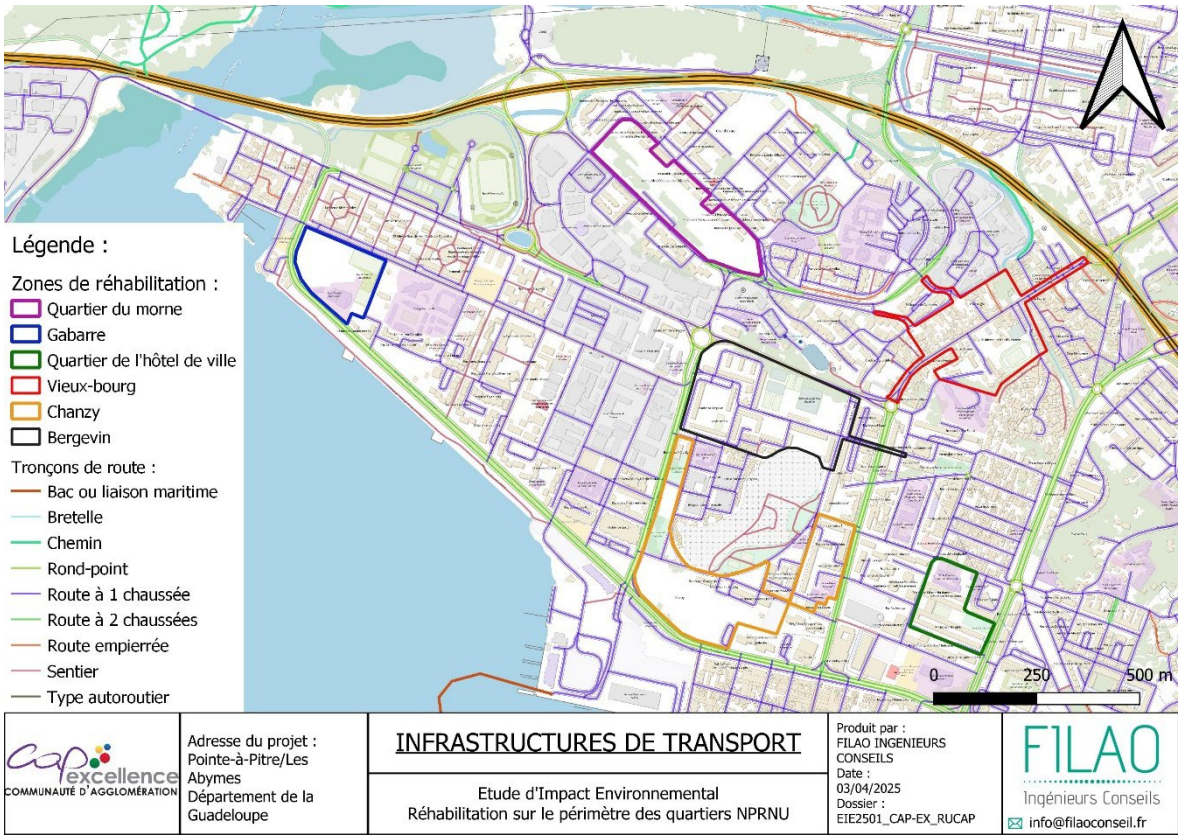


Figure 31 : Infrastructures de transport à proximité des zones de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Les principales sources de pollution atmosphérique à proximité du projet sont le trafic routier, l'activité portuaire et maritime et les voies de dessertes locales et bretelles.

L'enjeu est fable.

2.1.7 Climat

La Guadeloupe bénéficie d'un climat tropical tempéré par les influences maritimes et les alizés. On distingue deux saisons :

- Une saison sèche appelée « carême » qui va de janvier à juin, qui se caractérise par un régime anticyclonique, des alizés réguliers, des températures maximales autour de 28 à 30°C et des averses qui se font rares ;
- Une saison humide dite « hivernage » qui s'étale de juillet à décembre, et se caractérise comme une période plus chaude et humide, avec des températures maximales autour de 31 - 32°C et des nombreuses averses.

Des phénomènes à grande échelle (cyclones, lignes de grains par exemple), ou à l'échelle locale (convection diurne favorisant le développement de nuages vecteurs d'averses souvent violentes et orageuses), provoquent parfois de terribles intempéries, sources d'inondations catastrophiques ou de coups de vent tout aussi dévastateurs. Enfin, la saison cyclonique type s'étend de début juin à fin octobre, mais peut s'étendre jusqu'à fin novembre.

2.1.7.1 Températures

La température maximale moyenne annuelle est de 28,1°C à la station du Raizet. On remarque sur le graphique ci-dessous que les températures moyennes sont maximales de mai à octobre avec des maximales durant les mois d'août et de septembre. L'amplitude de variation annuelle reste cependant faible (+ ou – 5 °C en moyenne) du fait du climat tropical de la région.

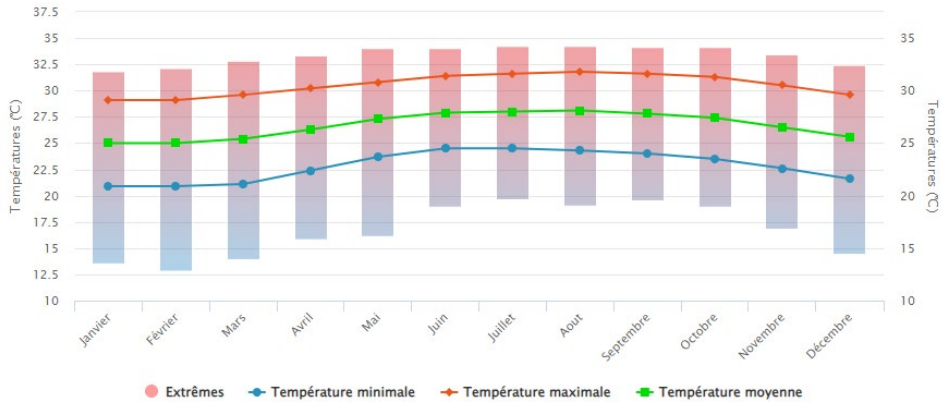


Figure 32 : Variation moyenne des températures enregistrées à la station du Raizet, sur la période 1991-2020 (Source : météo-france)

2.1.7.2 Pluviométrie

La pluviométrie moyenne enregistrée en Guadeloupe montre une saison estivale (de mai à août) marquée par des pluies intenses voire extrêmes de courtes durées atteignant des maximales sur 24h élevées. Cependant, le cumul mensuel des pluies est en moyenne plus important durant les mois de septembre à novembre indiquant des pluies moins fortes mais plus longues. Le cumul annuel moyen est d'environ 1600 mm/an, les villes de Pointe-à-Pitre/Les Abymes ayant une pluviométrie relativement basse à la moyenne de la région (1200 mm/an).

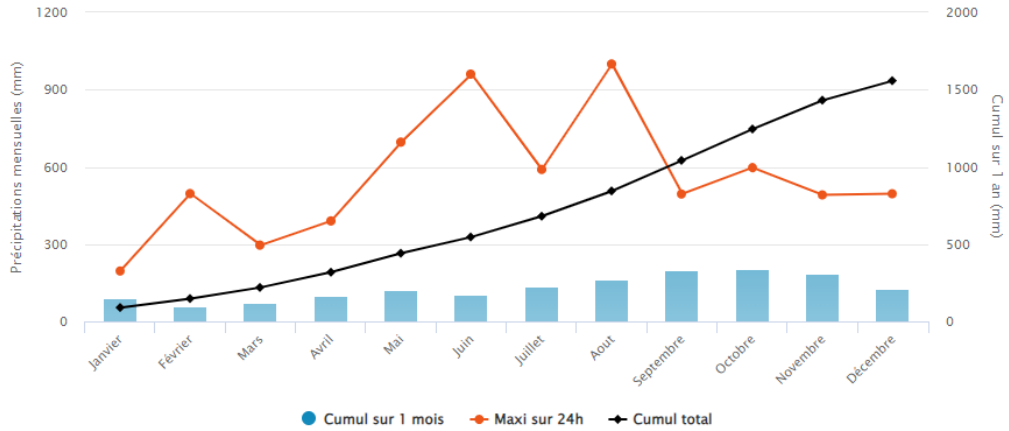


Figure 33 : Pluviométrie moyenne enregistrée à la station du Raizet sur la période 1991-2020 (Source : météofrance.fr)

2.1.7.3 Vent

La rose des vents est la représentation graphique des fréquences moyennes annuelles des directions du vent en pourcentage et par groupe de vitesse. D'après cette dernière (ci-après), la direction moyenne de provenance des alizés est Est-Nord-Est.

La direction et la force des vents dominants devront être prises en compte dans l'orientation et l'implantation des bâtiments et dans la mise en place de protections.

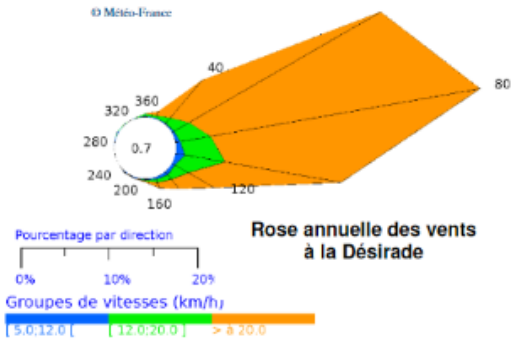


Figure 34 : Rose des vents à la Désirade en 2021 (Source : météofrance.gp)

Les pressions atmosphériques moyennes enregistrées sur la période 1981-2020 montrent deux périodes distinctes :

- de mars à novembre marquée de faibles variations barométriques (+ ou – 10 hPa en moyenne) ;

- de décembre à février où les variations de pressions sont plus importantes (descendant jusqu'à 970 hPa environ).

La période allant de fin août à début octobre correspond quant à elle au pic de la saison cyclonique durant laquelle les rafales de vents maximales sont enregistrées sur le territoire guadeloupéen.

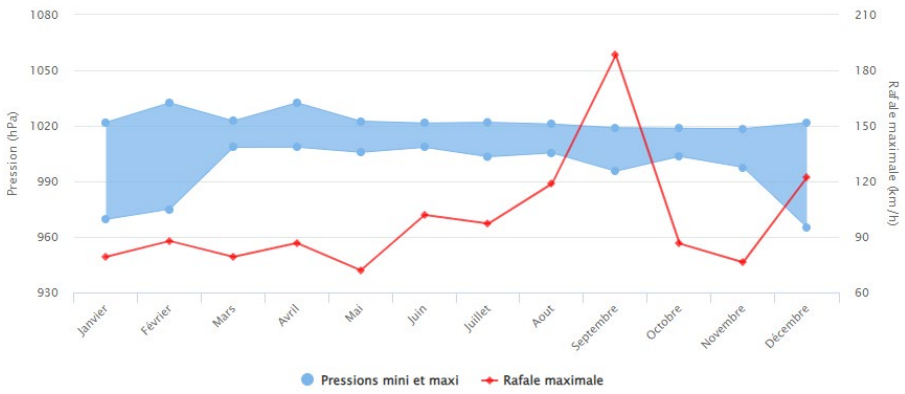


Figure 35 : Pressions atmosphériques et rafales de vent moyennes enregistrées à la station du Raizet sur la période 1991-2020 (Source : météo-france)

2.1.7.4 Ensoleillement

La Guadeloupe bénéficie d'un ensoleillement important et relativement constant sur toute l'année. L'ensoleillement quotidien moyen annuel est de 7 heures. Hormis aux mois de février, novembre et décembre (en deçà de la moyenne sensuelle relevées entre 1981 et 2010), la majorité des mois de l'année connaissent une durée d'ensoleillement conséquente. On relève une moyenne totale annuelle d'environ 2550 heures d'ensoleillement.

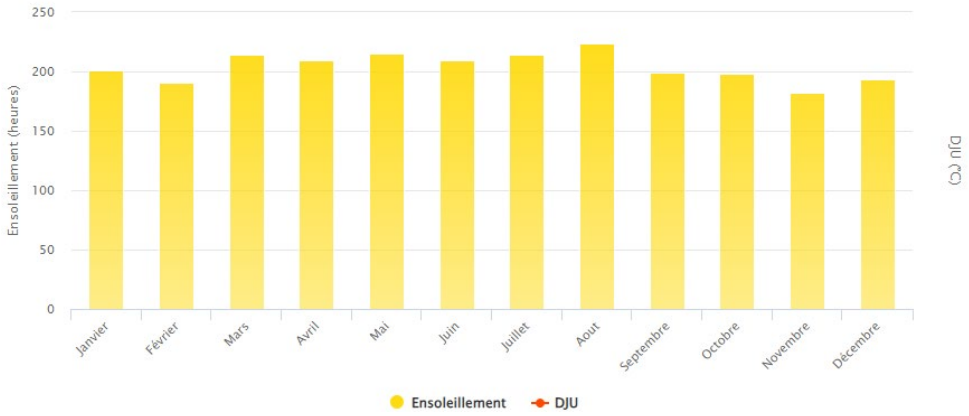


Figure 36 : Ensoleillement et DJU à la station du Raizet sur la période 1991-2020 (Source : météo-france)

La température moyenne est d'environ 28 °C toute l'année avec une durée d'ensoleillement d'environ 7h. Le cumul annuel moyen est d'environ 1600 mm/an, les villes de Pointe-à-Pitre/Les Abymes ayant une pluviométrie relativement basse à la moyenne de la région (1200 mm/an).

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.1.8 Risques naturels

2.1.8.1 Risques sur toute la Guadeloupe

Comme l'ensemble de la Guadeloupe, les territoires des communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes sont concernées entièrement par les risques d'aléas cyclonique, sismique et volcanique.

Aléa cyclonique

Un cyclone est un système de vent en rotation de grande échelle dû à une chute importante de la pression atmosphérique. D'une durée de vie de quelques heures à une trentaine de jours, ils naissent au-dessus d'eaux chaudes tropicales.

Le caractère destructeur des phénomènes cycloniques est dû :

- Aux précipitations ;
- À une surélévation du niveau de la mer, anormale et temporaire ("marées cycloniques") ;
- Aux houles cycloniques dont les vagues générées par le vent, hautes de plusieurs mètres, peuvent être observées jusqu'à 1 000 km à l'avant du système cyclonique et représentent un danger pour les zones côtières ;
- Aux vents, dont les rafales peuvent atteindre des vitesses de l'ordre de 350 km/h.

Le risque cyclonique est présent sur **tout le territoire de la Guadeloupe**, pendant la période cyclonique. Les normes en vigueur sont indiquées dans les règles NV 65 modifiées, en particulier la vitesse des vents et pression dynamique de base à retenir pour le dimensionnement de toute construction.

Le projet, comme l'ensemble du territoire Guadeloupéen, est **soumis à l'aléa cyclonique**.

Aléa sismique

La France dispose depuis le 22 octobre 2010 d'une nouvelle réglementation parasismique, entérinée par la parution au Journal Officiel de deux décrets sur le nouveau zonage sismique national et d'un arrêté fixant les règles de construction parasismique à utiliser pour les bâtiments de la classe dite « à risque normal » sur le territoire national (décret n°2010-1254 du 22 octobre 2010 relatif à la prévention du risque sismique, décret n°2010-1255 du 22 octobre 2010 portant sur la délimitation des zones de sismicité du territoire français et arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal »).

Ces textes ont permis l'application de nouvelles règles de construction parasismique telles que les règles Eurocode 8 depuis le 1er mai 2011.

Contrairement au précédent zonage qui était fondé sur des limites cantonales, ces limites sont désormais communales. Le territoire nation est ainsi divisé en 5 zones de sismicité, allant de 1 (zone d'aléa faible) à 5 (zone d'aléa fort).

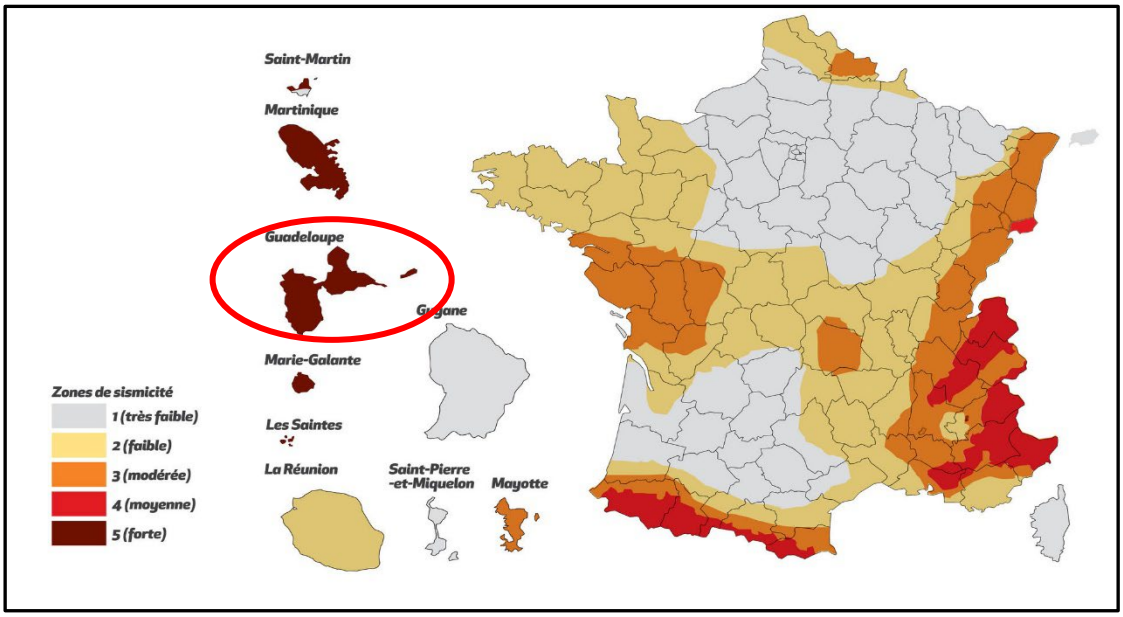


Figure 37 : Zonage réglementaire – zones de sismicité (Source : www.sisfrance.net)

La Guadeloupe est ainsi classée dans sa totalité en zone 5 correspondant à un aléa fort.

Le projet, comme l'ensemble du territoire Guadeloupéen, est **soumis à l'aléa sismique**.

Risque éruption volcanique

Selon le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) et l'IPGP (Institut de Physique du Globe de Paris), les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes sont des zones susceptibles d'être soumises à des retombées de cendres volcaniques en fonction des conditions météorologiques.

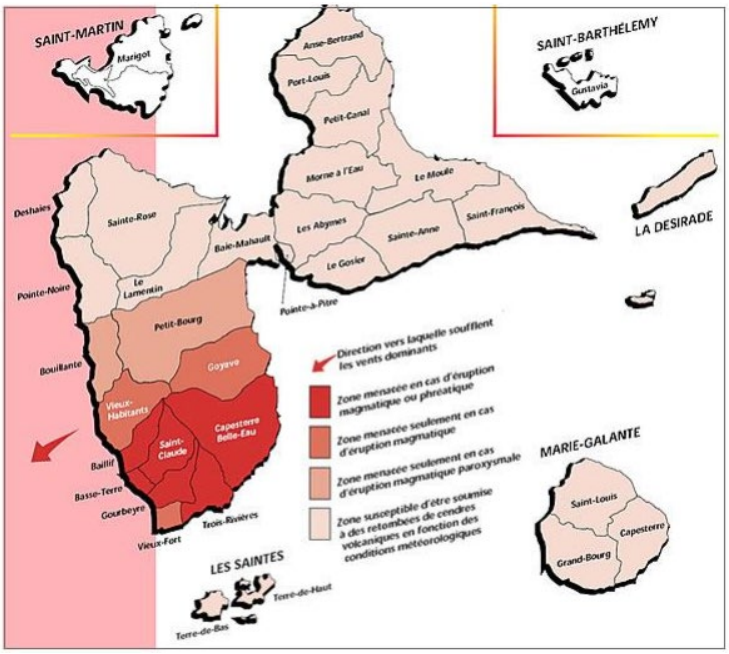


Figure 38 : Aléa volcanique (Source : BRGM-IPGP 2003)

Le projet, comme l'ensemble du territoire guadeloupéen, est donc **soumis à l'aléa éruption volcanique**.

2.1.8.2 Les risques naturels spécifiques aux sites

Quartier du Morne

Les risques présents sur le quartier du Morne sont quasi inexistants, en effet le PPRN des Abymes relate seulement un aléa faible inondation et un aléa moyen liquéfaction, en bordure nord-ouest de la parcelle.

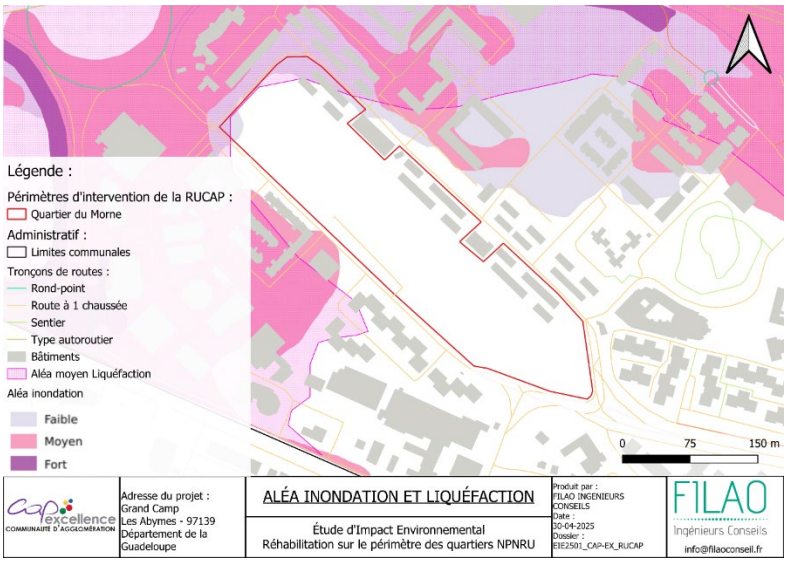


Figure 39 : Aléa inondation et liquéfaction sur le quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Chanzy

Les risques présents dans le quartier de Chanzy sont particulièrement importants. En effet, l'ensemble de la zone est exposé à un aléa de liquéfaction de niveau moyen. Enfin, en ce qui concerne le risque d'inondation, celui-ci est classé moyen sur la moitié de la parcelle et fort sur l'autre moitié.

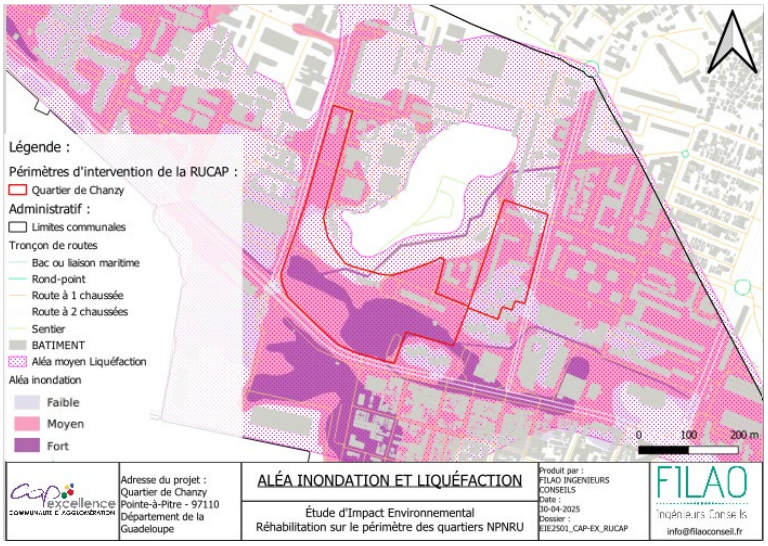


Figure 40 : Aléa inondation et liquéfaction sur le quartier de Chanzy (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Bergevin

Les risques présents sur la zone de Bergevin sont considérés comme moyen dans la globalité. L'ensemble de la zone est exposé à un risque de liquéfaction des sols de niveau moyen. La partie sud de la zone est également classée moyen pour le risque inondation. Cela pourrait donc avoir un impact sur le projet de renouvellement urbain.

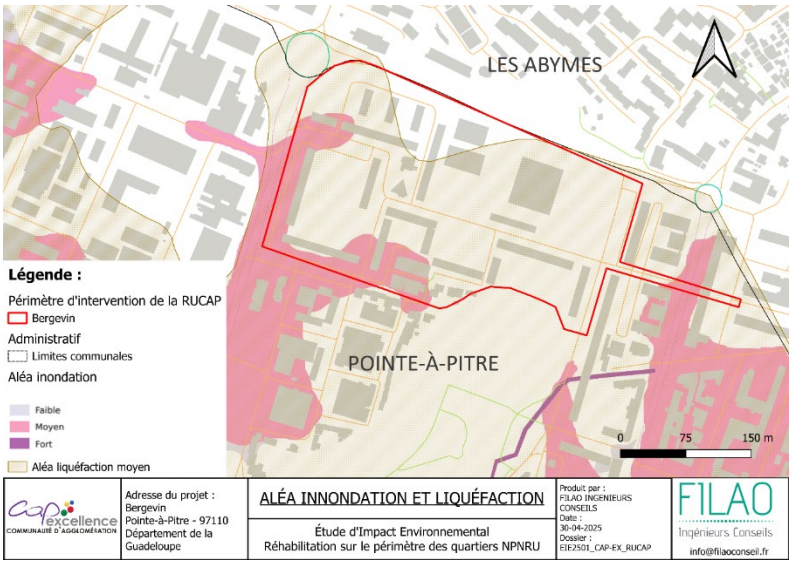


Figure 41 : Représentation cartographique des aléas inondation et liquéfaction sur la zone de Bergevin (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier Hôtel de ville

La zone Hôtel de ville est beaucoup plus soumise à des risques d'aléas que la zone de Bergevin.

Le quartier est entièrement exposé à un risque de liquéfaction de niveau moyen et également quasiment entièrement exposé à un aléa inondation de niveau moyen. Ce dernier risque est d'autant plus important car elle se situe proche d'une zone à risque de niveau fort. Cela pourrait donc avoir un impact assez important sur le projet de renouvellement urbain.

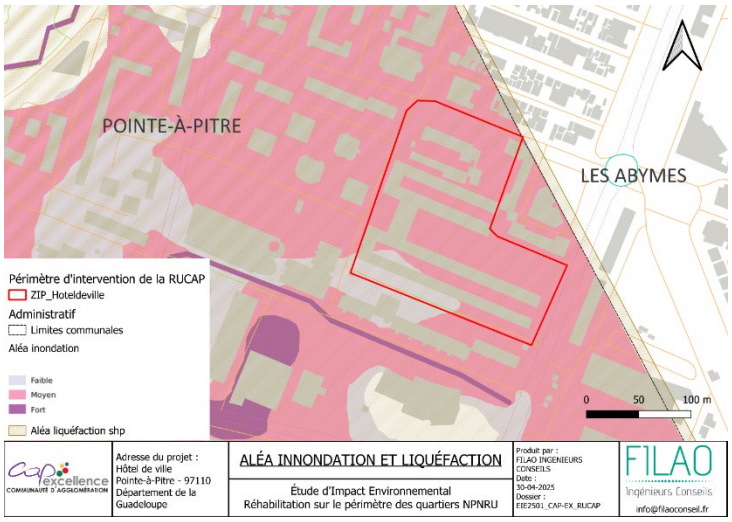


Figure 42 : Représentation cartographique des aléas inondation et liquéfaction sur la zone Hôtel de ville (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Vieux-bourg

Aux vues de la cartographie, le sud du quartier est concerné par l'aléa mouvement de terrain jugé faible. Par ailleurs, le nord et l'est du site sont concernés par l'aléa inondation jugé moyen à fort aux alentours du cours d'eau.

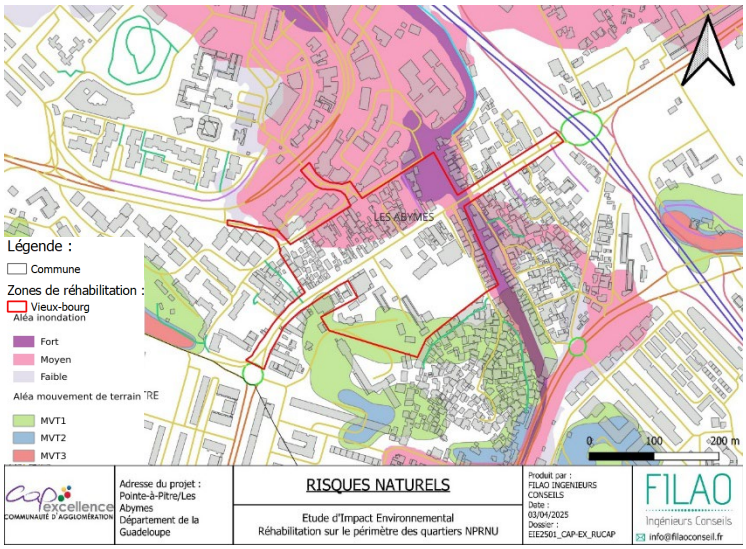


Figure 43 : Cartographie des aléas présents sur le quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de la Gabarre

Les risques présents sur le site de la Gabarre sont assez importants. En effet, la totalité de la zone est exposée à un niveau d'aléa de liquéfaction de niveau moyen. De plus le sud du quartier est aussi situé en zone à risque d'inondation de niveau moyen.

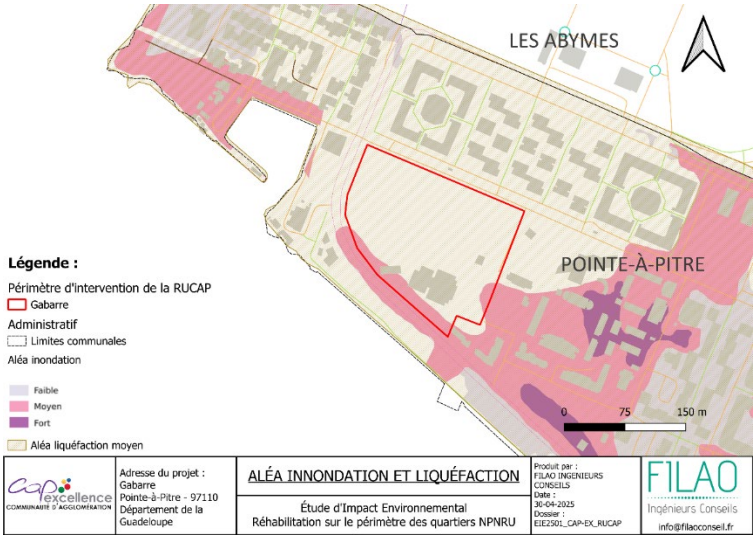


Figure 44 : Représentation cartographique des aléas inondation et liquéfaction sur la zone Gabarre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

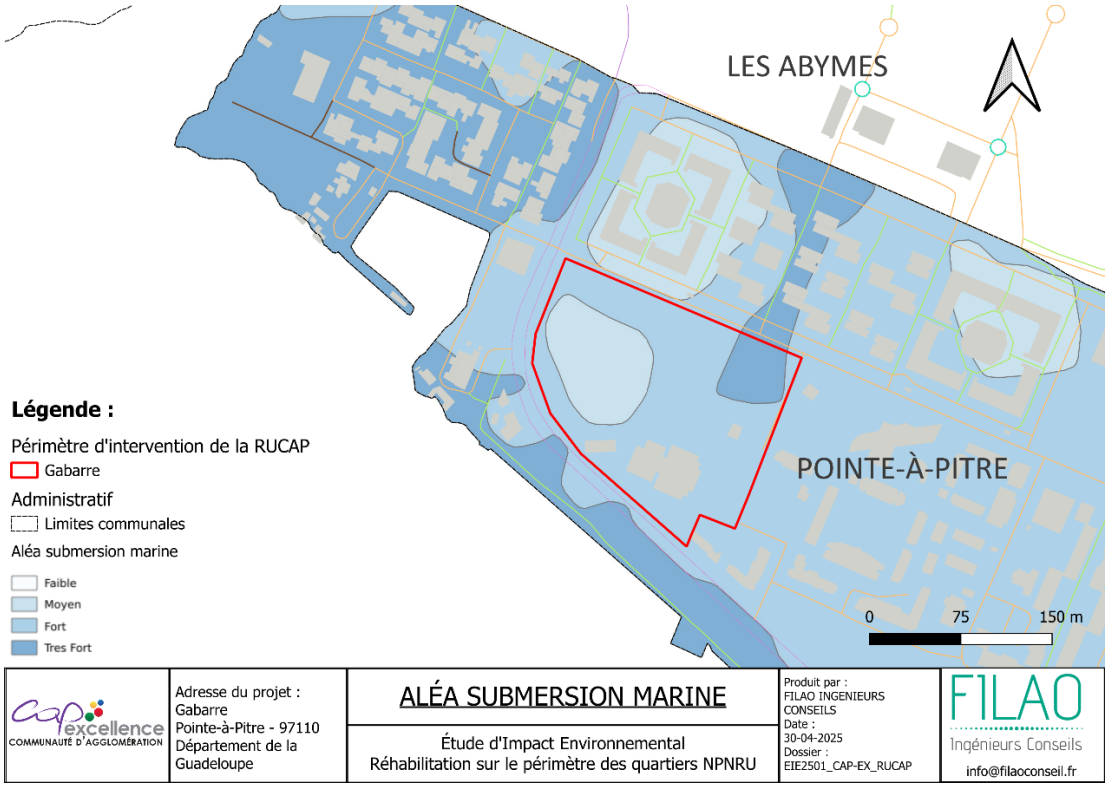


Figure 45 : Carte représentative de l'aléa submersion marine sur la zone de la Gabarre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Comme toute la Guadeloupe, les zones de projet sont soumises aux aléas cycloniques, sismique et volcanique.

Le quartier du Morne est soumis à l'aléa faible inondation dans sa partie Nord ainsi que l'aléa moyen liquéfaction sur cette même zone

Le quartier de Chanzy est entièrement soumis à l'aléa liquéfaction moyen, la moitié de la zone est soumis par l'aléa inondation moyen et l'autre par l'aléa inondation fort.

Le quartier de Bergevin est quasiment totalement soumis à l'aléa liquéfaction de niveau moyen mais aussi à l'aléa inondation de niveau moyen au sud du site.

Le quartier de l'Hôtel de ville est entièrement soumis aux aléas inondation et liquéfaction de niveau moyen.

Le quartier de Vieux-Bourg est soumis aux aléas inondation moyen à fort (près du cours d'eau) et mouvement de terrain faible au sud du site.

Le quartier de la Gabarre est soumis à l'aléa liquéfaction de niveau moyen sur toute la zone et à l'aléa inondation de niveau moyen au sud du site

L'enjeu est considéré comme **moyen.**

2.2 Milieu Naturel

2.2.1 Zones naturelles remarquables

Il existe deux catégories de ZNIEFF, les ZNIEFF de type 1 et les ZNIEFF de type 2.

Les ZNIEFF de type 1 désignent des secteurs généralement restreints en superficie, qui se distinguent par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux qui sont rares, remarquables ou représentatifs du patrimoine naturel national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles aux installations ou aux modifications, même mineures, susceptibles de les altérer.

Les ZNIEFF de type 2 regroupent de vastes ensembles naturels tels que massifs forestiers, vallées ou plateaux, qui présentent une richesse biologique remarquable et qui ont été peu altérés par l'activité humaine. Ces zones offrent des opportunités significatives pour la biodiversité. Il est primordial de préserver les grands équilibres écologiques de ces régions, en prenant particulièrement en considération les habitats essentiels pour la faune résidente ou migratrice.

Selon la cartographie des ZNIEFF de type I et II, les ZNIEFF les plus proches se situent à environ 12 et 4,5 km des zones de projet.

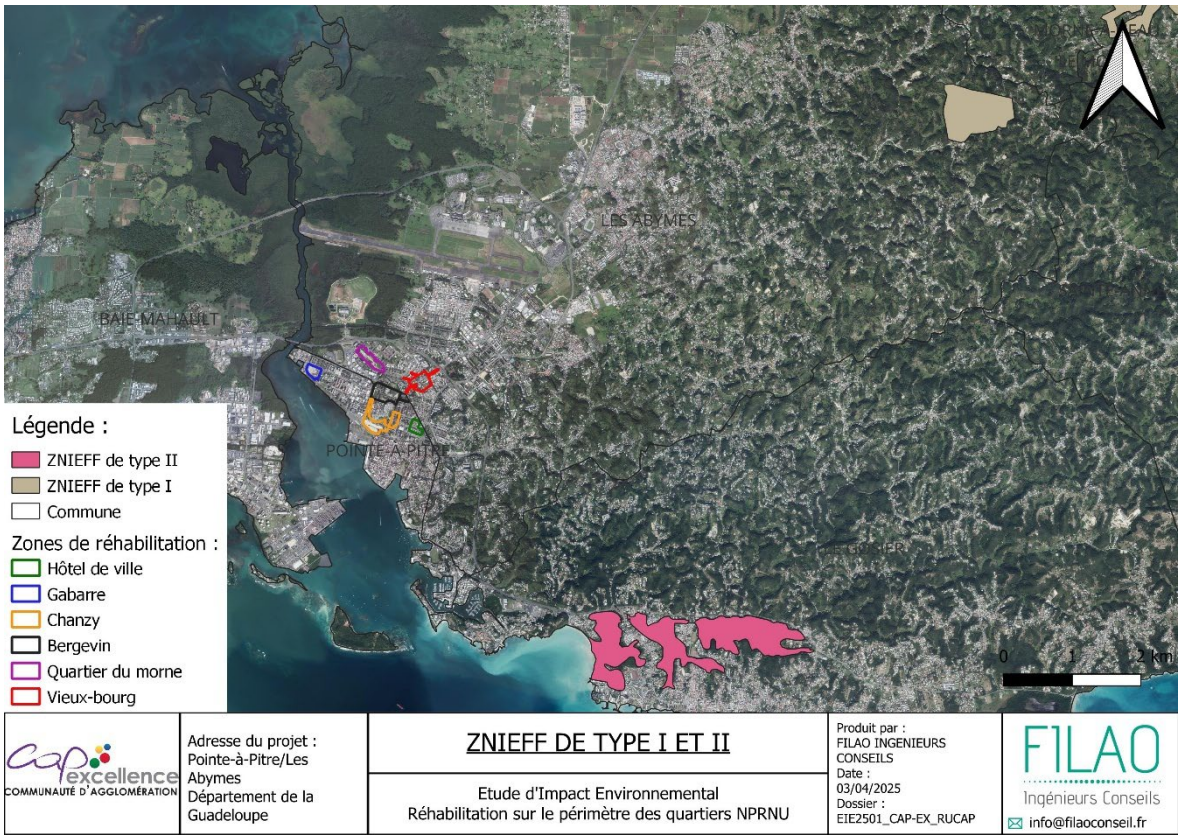


Figure 46 : ZNIEFF les plus proches de sites de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Les zones humides d'importance internationale, aussi appelées sites Ramsar, sont des espaces naturels reconnus au niveau mondial pour leur importance écologique, biologique, hydrologique ou économique, notamment en tant qu'habitats pour des espèces aquatiques, migratrices ou menacées.

Le site Ramsar le plus proche est le Grand-Cul-de-Sac-Marin, situé à environ 2,5 km des sites de projet.

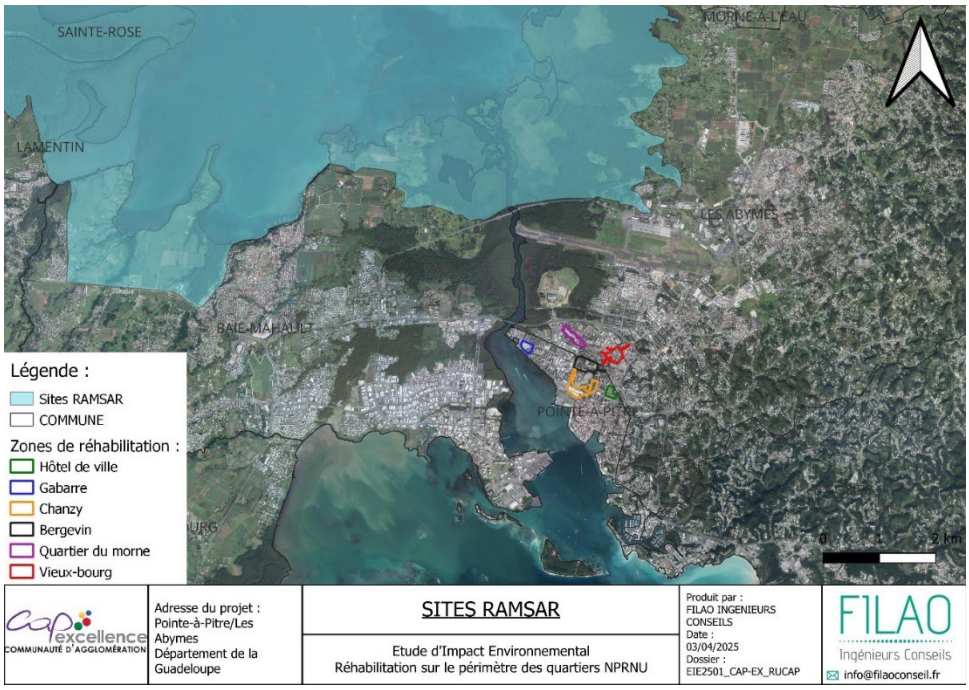


Figure 47 : Localisation des sites Ramsar les plus proches de zones de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Aucune zone de projet ne se situe au sein du parc national de la Guadeloupe. Cependant, l'aire d'adhésion du parc national de la Guadeloupe ne se situe qu'à 350 mètres des quartiers de Vieux-Bourg et de la Gabarre.

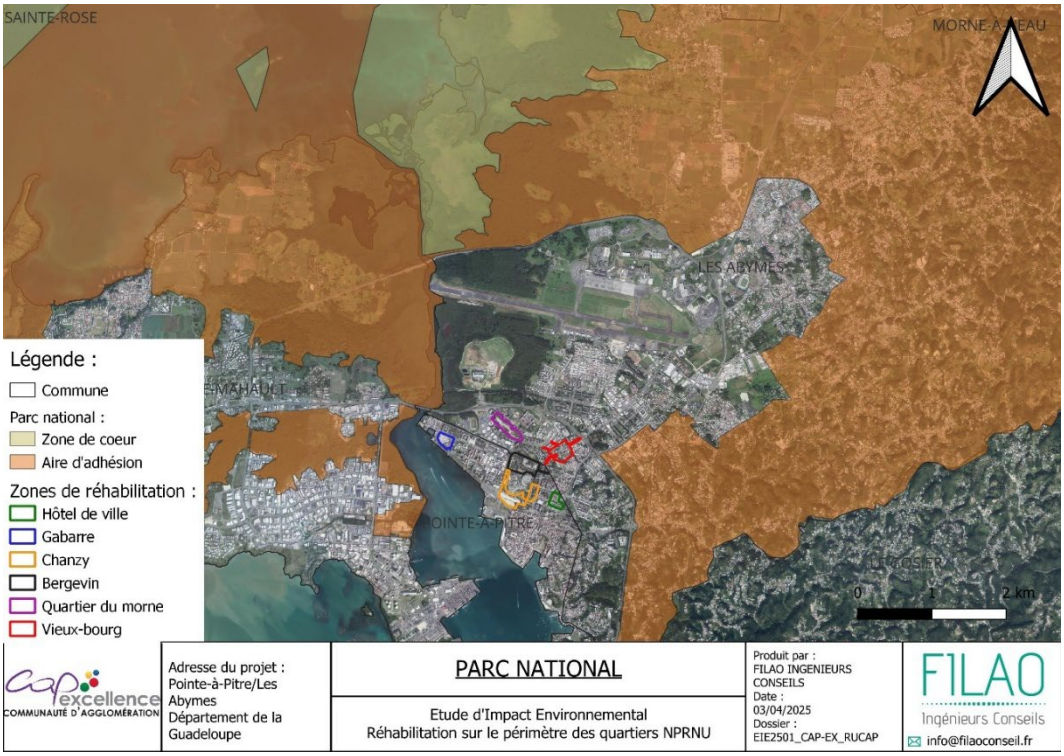


Figure 48 : Parc national à proximité des zones de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Aucune zone naturelle remarquable ne se situe au sein des zones d'étude.

Cependant, l'aire d'adhésion du parc national de la Guadeloupe se trouve à moins de 500 mètres.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.2.2 Trame Verte et Bleue (TVB)

Le principe des trames vertes et bleues est défini par l'article L371-1 du code de l'Environnement.

L'analyse de la structure fonctionnelle du paysage permet de mettre en évidence le fonctionnement des différentes populations et les connexions entre elles. Une approche des continuités écologiques et des équilibres biologiques (trames vertes et bleues) sera réalisée conformément au Grenelle II et traduite sous forme cartographique. La trame verte comprend :

«1° Tout ou partie des espaces protégés au titre du présent livre et du titre Ier du livre IV ainsi que les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité ;

2° Les corridors écologiques constitués des espaces naturels ou semi-naturels ainsi que des formations végétales linéaires ou ponctuelles, permettant de relier les espaces mentionnés au 1° ;

3° Les surfaces mentionnées au I de l'article L. 211-14. »

La trame bleue comprend :

« 1° Les cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur les listes établies en application de l'article L. 214-17 ;

2° Tout ou partie des zones humides dont la préservation ou la remise en bon état contribue à la réalisation des objectifs visés au IV de l'article L. 212-1, et notamment les zones humides mentionnées à l'article L. 211-3 ;

3° Les cours d'eau, parties de cours d'eau, canaux et zones humides importants pour la préservation de la biodiversité et non visés aux 1° ou 2° du présent III. »

Au niveau régional, les trames vertes et bleues sont définies par le Schéma Régional Écologique (SRCE). Dans les Départements d'Outre-mer, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) vaut SRCE. Le SAR prévoit que les trames vertes et bleues, en cours de définition en Guadeloupe, sont à préciser par des études complémentaires à l'échelle communale.

L'article L. 371-4 du code de l'environnement issu de la loi Grenelle II dispose que « dans les DOM, le schéma d'aménagement régional, mentionné aux articles L. 4433-7 à L. 4433-11 du code général des collectivités territoriales, prend en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques mentionnées à l'article L. 371-2 du code de l'environnement et vaut schéma régional de cohérence écologique » et que « si un schéma d'aménagement régional est approuvé avant l'approbation des orientations nationales, il est, si nécessaire, modifié dans un délai de cinq ans ».

Les continuités écologiques permettent de maintenir les peuplements faunistiques dans un bon état de conservation. De même que les habitats, l'échelle réelle est tributaire du groupe faunistique concerné et de son écologie. Généralement les présentations des trames sont réduites à l'identification des corridors et ne prennent pas en compte les réservoirs de biodiversité (noyaux primaires) ni les noyaux secondaires qui permettent le maintien de populations viables.

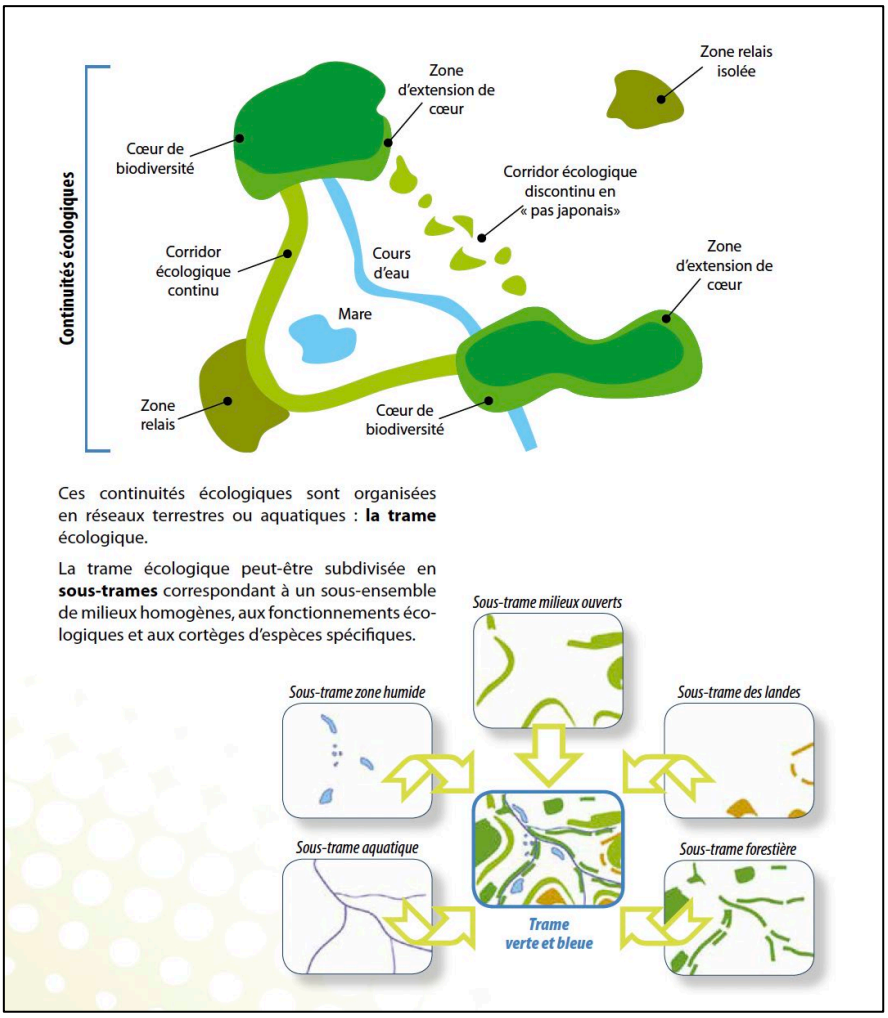


Figure 49 : Composition des trames verte et bleues

2.2.2.1 Trame Verte et Bleue à l'échelle communale

La commune de Pointe-à-Pitre est composée en grande partie de tissu urbain discontinu ce qui explique l'absence ou le peu de présence de végétation. En effet, sur la figure ci-dessous (Figure 51), la Trame Verte indique les différentes zones de végétation présente. La carte montre que la plupart des zones de végétation sont des zones herbacées avec la présence de quelques arbustes. Les zones de végétation plus denses sont rares et sont dispersées surtout sur la partie nord de la commune. Au sud-est, le jardin d'essai et le début des grands fonds des Abymes sont les deux pôles de végétation dense les plus importants. Ils sont reliés aux mangroves au nord par un corridor écologique discontinu, traversant notamment les quartiers de Vieux-Bourg, Bergevin et du Morne.

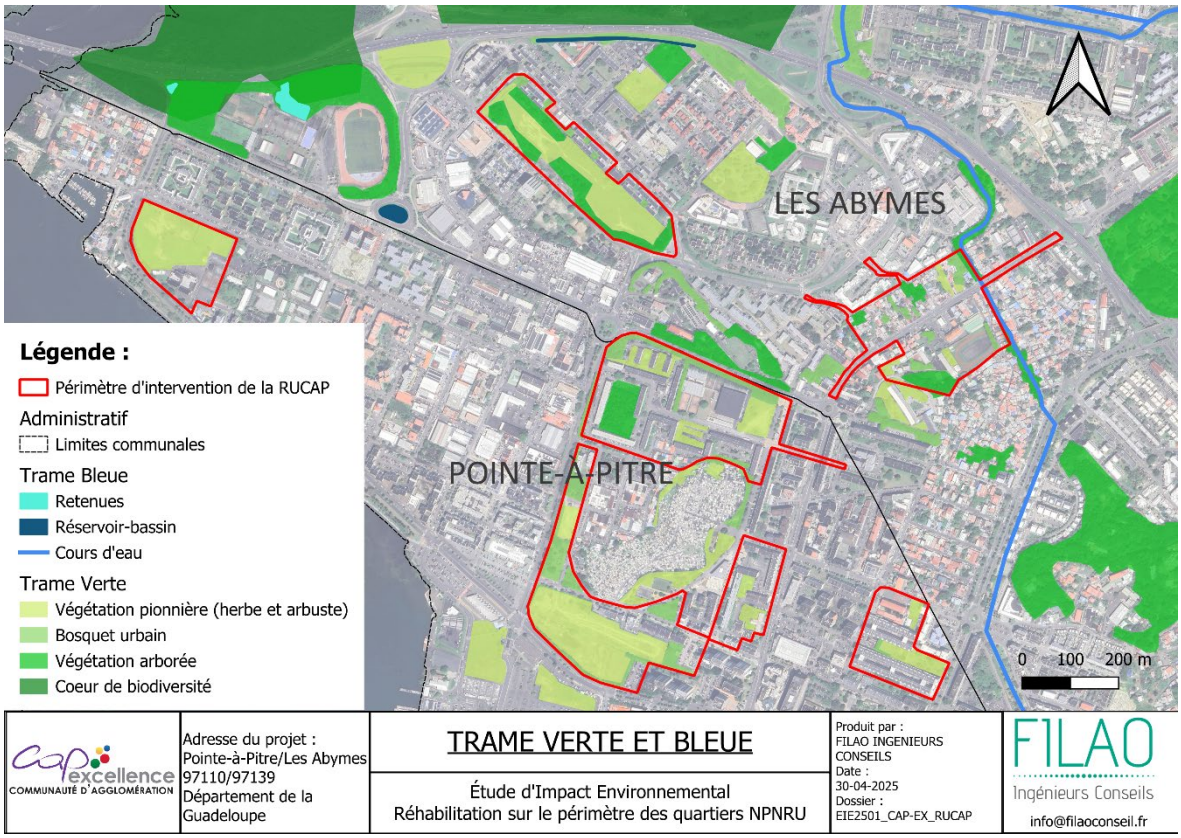


Figure 50 : Représentation cartographique de la Trame Verte et Bleue (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

2.2.2.2 Trame Verte et Bleue à l'échelle locale

A l'échelle de chaque quartier entrant dans le périmètre d'intervention du projet RUCAP, la Trame Verte et Bleue est, à l'image de son état global, assez pauvre. En effet, les quartiers de l'Hôtel de ville et de Vieux-Bourg sont les plus densément urbanisés donc la Trame Verte y est quasiment absente. Le quartier de Bergevin est composé de quelques zones de végétation notamment un espace arboré situé au milieu des immeubles résidentiels ce qui vient

Quartier du Morne

La zone d'étude est localisée à la limite communale entre Les Abymes et Pointe-à-Pitre, au sein d'un tissu urbain dense et fortement anthropisé. La Trame bleue est absente sur le périmètre du projet, aucun cours d'eau, plan d'eau ou réseau hydraulique naturel n'étant identifié. En revanche, la Trame verte y est relativement développée au regard du contexte urbain environnant. Elle est principalement constituée de formations végétales en phase de recolonisation naturelle. En effet, la parcelle était auparavant occupée par un ensemble immobilier, démoli au début des années 2000, ce qui a permis à la végétation de se réinstaller progressivement. Actuellement, le site présente un couvert végétal diversifié, comprenant notamment des formations herbacées pionnières et une strate arborée éparse.

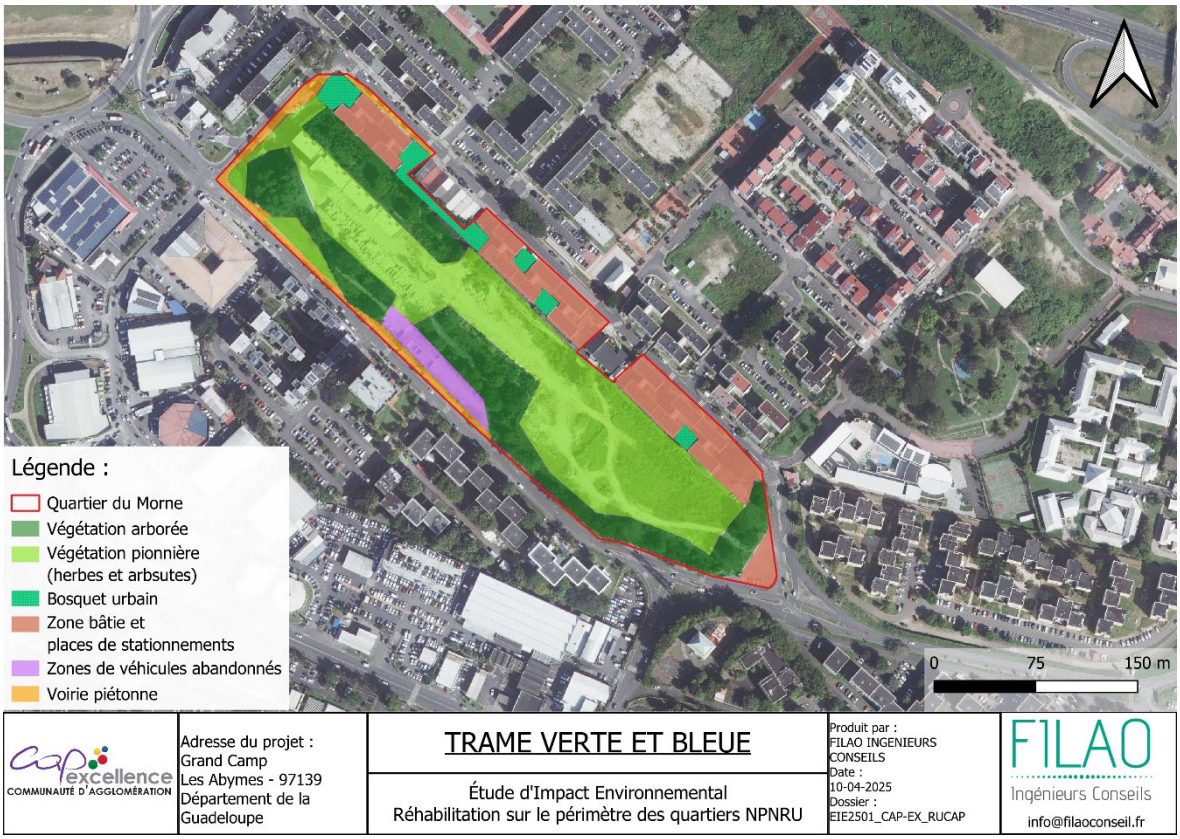


Figure 51 : Schéma cartographique de la trame verte et bleue du quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Chanzy

Le quartier de Chanzy est situé en plein cœur de la commune de Pointe-à-Pitre. Il se caractérise par une forte densité urbaine, avec une occupation du sol répartie entre immeubles, parkings et espaces végétalisés. Ces derniers prennent la forme de bosquets urbains et d'une ancienne zone résidentielle, auparavant constituée d'immeubles, aujourd'hui reconvertie en prairie herbacée spontanée. La Trame verte est ainsi relativement développée au sein du quartier, structurée autour de deux entités principales : d'une part, des alignements arborés et des bosquets ; d'autre part, une zone à dominante herbacée issue de la dynamique de recolonisation naturelle. La Trame bleue est absente du secteur, aucun élément hydrologique naturel ou artificiel n'étant recensé.

Quartier de Bergevin

Le quartier de Bergevin est étant bordé par celui de Chazy, la Trame Verte et Bleue est plus ou moins similaire. En effet, le quartier se trouve aussi en plein cœur d'un tissu urbain dense, très urbanisé avec de grands immeubles résidentiels et des espaces verts plutôt rares. La végétation se caractérise en majorité par des zones herbacées mais aussi quelques bosquets urbains délimitant la zone au nord. Néanmoins, une zone de végétation arborée est présente au centre du quartier, au milieu des bâtiments, faisant l'objet d'un abri pour les espèces d'oiseaux présents sur la commune. La Trame bleue est absente du secteur, aucun élément hydrologique naturel ou artificiel n'étant recensé.

Quartier de l'hôtel de ville

Situé à la limite de la vieille ville, le quartier de l'Hôtel de ville donc à la limite entre un tissu urbain discontinu et continu. La paysage étant quasiment totalement urbanisé, la Trame Verte et Bleue est donc quasiment absente. La très rare végétation est composée d'herbe et d'arbustes, notamment sur la partie est du quartier avec quelques bosquet urbain situé entre les immeubles.

Quartier de Vieux Bourg

Le quartier de Vieux-Bourg est lui aussi situé en plein cœur urbain et la Trame Verte et Bleue est plutôt pauvre. Elle se compose de quelques bosquets urbains parsemés au sein d'un tissu d'habitation très dense. Le quartier est également traversé par un cours d'eau assez fin et assez pollué.

Quartier de la Gabarre

Le quartier de la Gabarre étant situé à l'extrémité nord-ouest de la commune de Pointe-à-Pitre, il se trouve également au sein du tissu urbain discontinu. La présence de végétation est donc assez faible même si elle représente la surface la plus importante de la zone. En effet, le quartier se compose essentiellement d'un terrain vague composé d'une strate herbacée et de quelques arbres et arbustes. La Trame Verte et Bleue est donc plutôt pauvre et ne présente pas vraiment d'enjeu sur cette zone.

À l'échelle de Pointe-à-Pitre et des Abymes, plusieurs petits îlots de verdure parviennent à subsister malgré une urbanisation très dense. Toutefois, pour les espèces terrestres, ces espaces sont trop éloignés les uns des autres pour permettre des déplacements entre eux, ce qui rend difficile l'utilisation du terme corridor écologique.

Le quartier du Morne est végétalisé sur la majeure partie de sa surface, la végétation est en pleine recolonisation, ce qui peut offrir une zone de refuge pour certaines espèces terrestres et ornithologiques.

Le quartier de Chanzy est densément urbanisé avec quelques espaces de bosquets urbains et une zone assez large d'herbe rase.

L'enjeu est considéré comme **moyen.**

2.2.3 Trame noire

La pollution lumineuse s'est largement développée depuis quelques décennies, en même temps que la prise de conscience de ses effets négatifs sur la biodiversité : elle a des effets perturbateurs sur la faune sauvage qui se traduisent par des dérèglements écosystémiques dus à l'attraction ou la répulsion de la faune et, pour certaines espèces, la réduction de leurs territoires. La pollution lumineuse serait la deuxième cause d'extinction des insectes après les insecticides. Les éclairages ainsi que la circulation des véhicules la nuit (les phares) créent des barrières lumineuses infranchissables pour les espèces lucifuges. Cela modifie les relations trophiques proies-prédateurs, par exemple, les lampadaires attirent des insectes qui seront considérés comme des proies et réduisent le territoire des espèces lucifuges. Finalement, ces impacts engendrent une fragmentation supplémentaire à celles plus structurelles.

A l'échelle de la Guadeloupe, la vue satellitaire nocturne datant de 2023, montre un état actuel édifiant sur le centre de l'île, le seul environnement nocturne conséquent se situant au cœur du parc national sur la Basse-

Terre. Cet état incite à une plus grande responsabilité dans les aménagements pour réduire au minimum nécessaire l'éclairage public et son impact sur l'environnement.

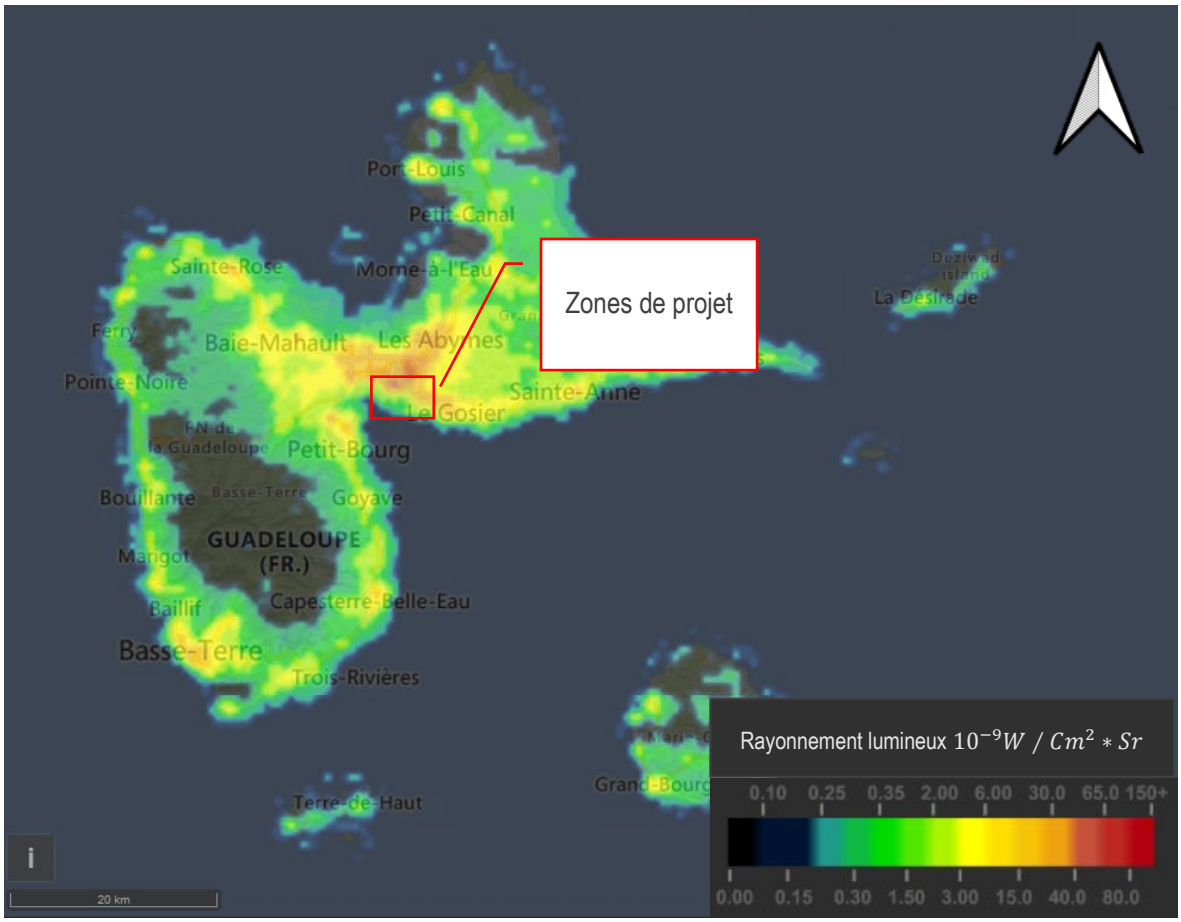


Figure 52 : Pollution lumineuse à l'échelle de la Guadeloupe (Source : www.lightpollutionmap.info, 2023)

Les zones de projet se situent en plein centre de Pointe-à-Pitre, elles sont donc fortement impactées par la pollution lumineuse.

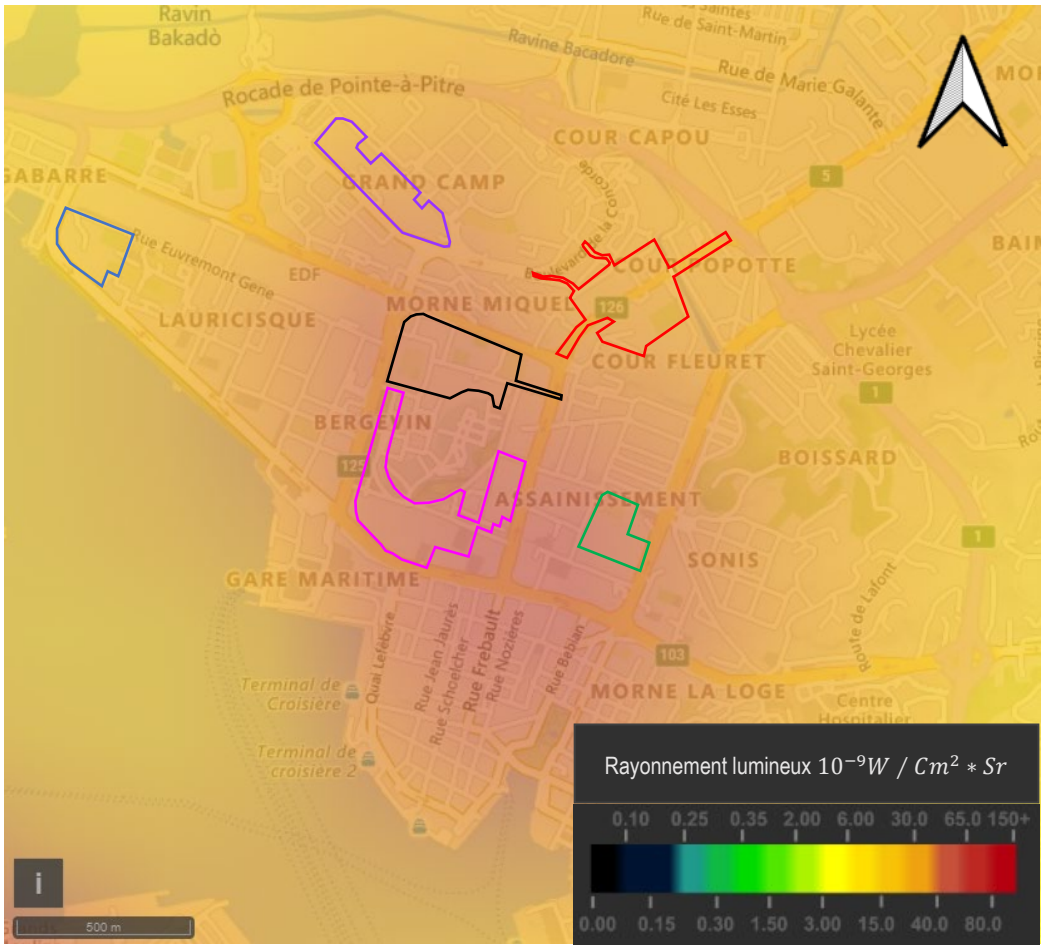


Figure 53 : Pollution lumineuse à l'échelle de la zone du projet RUCAP (Source : wwwlightpollutionmap.info, 2023)

A l'image de la Trame Verte et Bleue, le tissu urbain discontinu au milieu duquel se trouvent les zones d'interventions du projet RUCAP implique une Trame Noire assez similaire. En effet, les différents quartiers sont fortement impactés par la pollution lumineuse et les trames noires y sont très rares. De manière globale, les espaces d'ombre remarquables sont rares sur le quartier de Pointe-à-Pitre. On retrouve du sud-est au nord-ouest le début des grands fonds des Abymes, le cimetière, quelques espaces urbains végétalisés sur le quartier de Bergevin, de la Gabarre et du morne pour rejoindre finalement les mangroves.

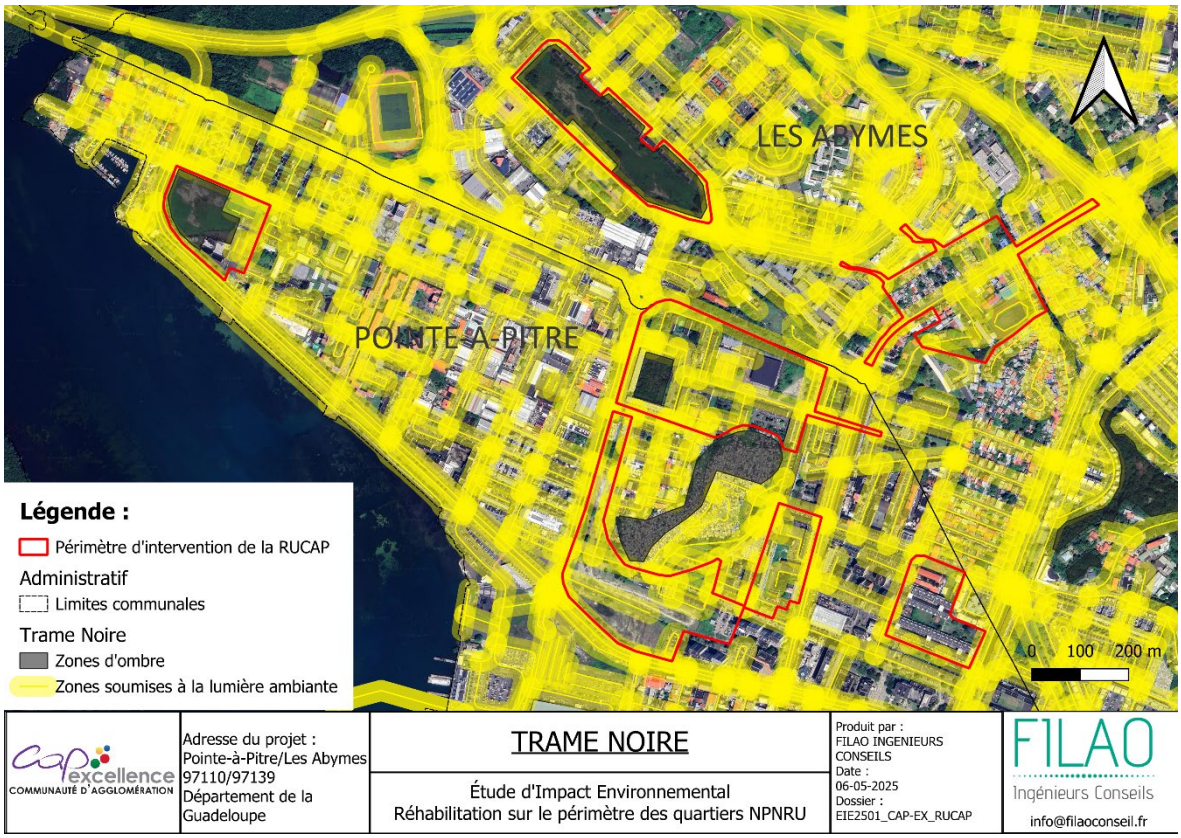


Figure 54 : Représentation cartographique de la Trame Noire (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

2.2.3.1 Quartier du Morne

Le quartier du Morne est situé en milieu urbain. Toutefois, en raison de la présence d'une végétation en cours de recolonisation, la partie centrale de la zone de projet pourrait potentiellement participer à la Trame noire. Cette contribution reste cependant limitée, dans la mesure où le site est localisé sur un morne, soit, une zone en élévation par rapport au tissu urbain environnant. De ce fait, il est soumis à un apport lumineux indirect provenant des secteurs urbanisés situés en contrebas, réduisant ainsi l'efficacité des continuités écologiques nocturnes.

2.2.3.2 Quartier de Chanzy

Le quartier de Chanzy est localisé en plein centre urbain. L'ensemble des voiries et rues est équipé d'éclairages publics. De ce fait, la zone du projet ne bénéficie d'aucune Trame noire. Les espaces interstitiels entre les immeubles sont directement exposés à la lumière artificielle émise par l'éclairage public et par les habitations elles-mêmes. De plus, il est probable que les parkings attenants aux immeubles soient également éclairés, renforçant ainsi la pollution lumineuse ambiante. Par ailleurs, la zone en cours de re végétalisation est majoritairement couverte d'une strate herbacée rase, n'offrant pas de reliefs ou de couverts végétaux suffisants pour créer des zones d'ombre ou atténuer la lumière artificielle dans le quartier.

2.2.3.3 Quartier de Bergevin

Le quartier est situé en plein cœur d'un tissu urbain dense et toutes les rues, voiries et parkings sont équipées d'éclairages publics. De ce fait, la zone du projet ne bénéficie presque d'aucune Trame noire à l'exception d'un

espace de végétation arborée en plein cœur du quartier. Les espaces interstitiels entre les immeubles sont directement exposés à la lumière artificielle émise par l'éclairage public et par les habitations elles-mêmes.

2.2.3.4 Quartier de l'hôtel de ville

Le quartier est situé en plein cœur d'un tissu urbain dense et toutes les rues, voiries et parkings sont équipées d'éclairages publics. De ce fait, la zone du projet ne bénéficie d'aucune Trame noire. Les espaces interstitiels entre les immeubles sont directement exposés à la lumière artificielle émise par l'éclairage public et par les habitations elles-mêmes.

2.2.3.5 Quartier de Vieux Bourg

Le quartier est situé en plein cœur d'un tissu urbain dense et toutes les rues, voiries et parkings sont équipées d'éclairages publics. De ce fait, la zone du projet ne bénéficie d'aucune Trame noire. Les espaces interstitiels entre les immeubles sont directement exposés à la lumière artificielle émise par l'éclairage public et par les habitations elles-mêmes.

2.2.3.6 Quartier de la Gabarre

Le quartier est situé en plein cœur d'un tissu urbain dense et toutes les rues, voiries et parkings sont équipées d'éclairages publics. De ce fait, la Trame Noire de la zone est faible même si l'espace occupé par le terrain vague n'est éclairé que sur les bordures, il est composé en grande partie d'herbe ce qui ne fait pas assez de végétation pour créer une zone d'ombre. Les espaces interstitiels entre les immeubles sont directement exposés à la lumière artificielle émise par l'éclairage public et par les habitations elles-mêmes.

La Trame Noire est très fragmentée dans les zones concernées par le projet RUCAP, en raison d'une forte pollution lumineuse. Seuls quelques espaces sombres subsistent, comme les grands fonds des Abymes, le cimetière, certaines zones végétalisées de Bergevin, de la Gabarre, du Morne et les mangroves.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.2.4 Zones humides

Au vu de la cartographie ci-dessous, aucune zone humide ne se situe au sein des quartiers NPNRU. Cependant, le lit de cours d'eau ainsi que la mangrove ne se situent qu'à environ 350 mètres à l'ouest du quartier de la Gabarre.

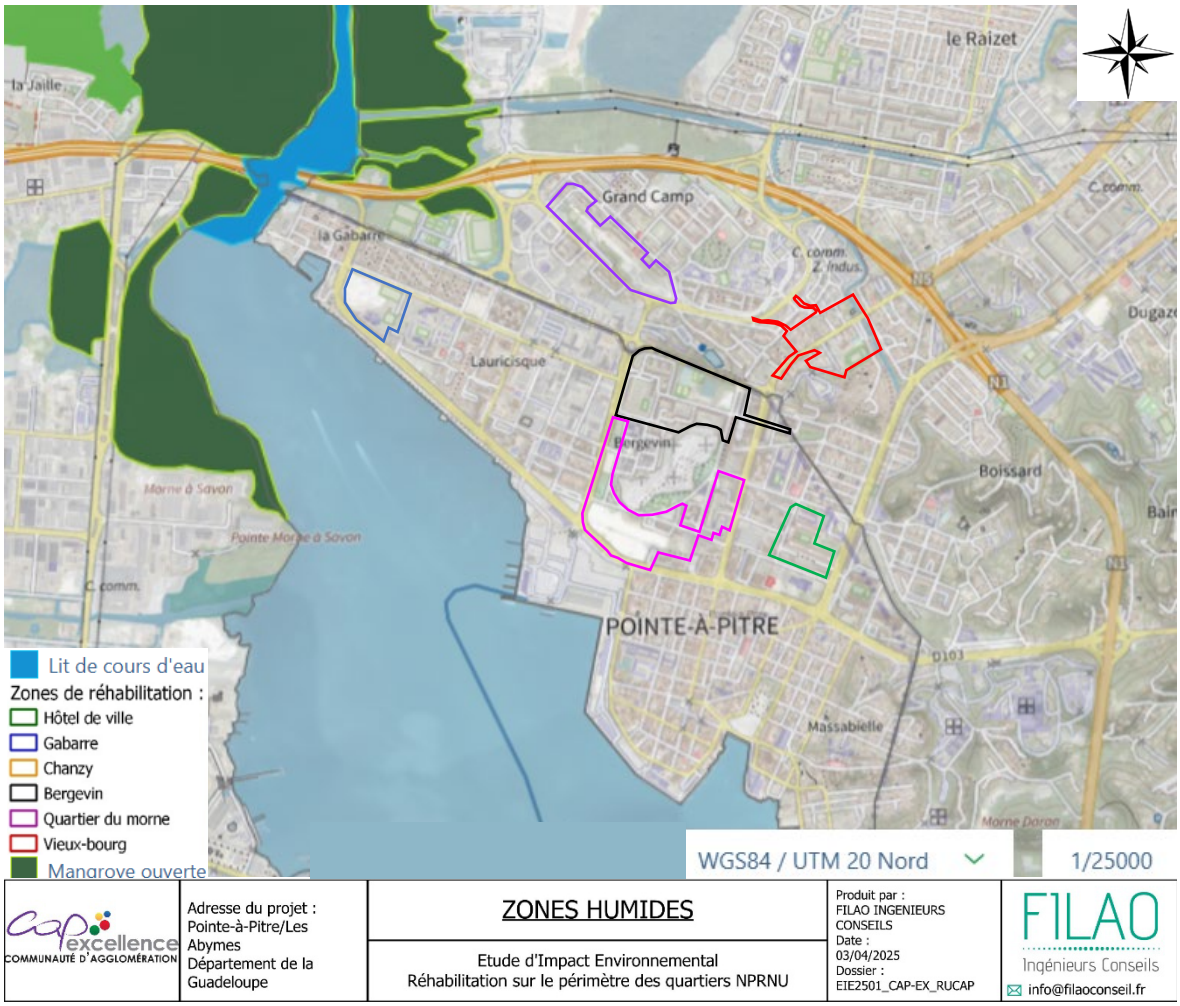


Figure 55 : Zones humides à proximité des zones de projet (Source : cartokarugeo.fr)

Aucune zone humide ne se situe au sein des zones à réhabiliter.

L'enjeu est considéré comme **nul.**

2.2.5 Flore et habitats

2.2.5.1 Habitats

L'ensemble de la zone du projet correspond à un milieu urbain dense, fortement artificialisé par les activités anthropiques (habitations, commerces, voieries, etc…). Les surfaces végétalisées sont très peu présentes dans les différents sites du projet, et les quelques habitats existants sont dans la grande majorité fortement impactés par la présence humaine, que ce soit par des aménagements, des passages réguliers ou bien le dépôt de déchets sauvages.

Dans ce maillage urbain peu favorable à la biodiversité, on retrouve malgré tout quelques zones d'habitats potentiels pour la végétation du secteur de Pointe à Pitre. Elles sont avant tout constituées d'espèces ubiquistes très tolérantes à la présence humaine et les dégradations.

Les haies et lignes arborées :

Présentes en général le long des avenues et des allées piétonnes, ces espaces éparses et faiblement dense conserve une forme d'habitabilité pour la faune urbaine, notamment l'avifaune qui peut y trouver refuge et alimentation. Ces linéaires peuvent également représenter des possibilités de vie pour une partie des reptiles existants dans ce contexte urbain. Les espèces botaniques qui les composent sont majoritairement des espèces domestiques plantées pour leur qualité d'ombrage, leur représentativité locale et leur capacité à former des brises-vues délimitant les grands espaces de l'agglomération.

Les parcs et zones en friches :

Principalement représentées par deux zones : la ZIP nommée « Quartier du Morne » et le parc public au cœur du quartier de Bergevin, ces habitats forment une mosaïque complexe permettant l'existence de plusieurs strates herbacées, arbustives et arborées (canopée basse). Ces deux sites présentent un intérêt en termes d'espace-refuge au cœur de l'agglomération, malgré tout, la majorité des espèces qui y sont représentées ne présentent qu'un très faible intérêt écologique du fait de leur caractère généraliste (présence avérée et abondante sur l'ensemble du territoire) et anthropisé (nombreux cheminements piétons et passages réguliers de personnes et d'engins motorisés, déchets et dégradations multiples, etc…).

Les habitats présents dans la zone du projet sont globalement peu représentés, marqués par une anthropisation forte et des intérêts spécifiques de conservation très faible. L'enjeu est donc considéré comme **faible.**

2.2.5.2 Flore

La flore a fait l'objet d'une recherche bibliographique et a conduit à la réalisation d'une liste de présence supposée sur l'ensemble du territoire de Pointe à Pitre. Il s'agit d'espèces généralistes et / ou domestiques la plupart du temps, plantées à dessein par les services de la mairie ou les particuliers (but décoratif, d'ombrage, de brises vues, etc..) ou bien colonisatrices naturelles dans ces espaces souvent remaniés et impactés par les activités humaines.

Le seul enjeu majeur que nous avons pu relever est la présence d'espèces exotiques envahissantes dans le périmètre de l'étude, espèces qui pourront faire l'objet d'une attention particulière du fait de leur capacité à profiter des sols à nus ou des surfaces terrassées pour se répandre et poursuivre leur progression invasive sur le territoire guadeloupéen.

Tableau 1 : Liste floristique du périmètre du projet (en rouge : les Espèces Exotiques Envahissantes)

REF INPN	Taxon	Nom vernaculaire	Famille
447348	*Albizia lebbeck* (L.) Benth., 1844	Langue vielles femmes	Fabaceae
86216	*Bougainvillea spectabilis* Willd., 1799	Bougainviller	Nyctaginaceae
632098	*Calophyllum antillanum* Britton, 1924	Galba	Calophyllaceae

REF INPN	Taxon	Nom vernaculaire	Famille
446902	*Cananga odorata (Lam.)* Hook.f. & Thomson, 1768	Ylang ylang	Annonaceae
447069	*Carica papaya L., 1753*	Papayer	Caricaceae
445379	*Casuarina equisitefolia L., 1759*	Filao	Casuarinaceae
446899	*Ceiba pentandra (L.) Gaertn, 1791*	Fromager	Bombacaceae
629343	*Cissus verticillata* (L.) Nicolson & C.E.Jarvis, 1984	Liane molle	Vitaceae
447669	*Citharexylum spinosum* L., 1753	Bois carre	Verbenaceae
629544	*Cocos nucifera L., 1753*	Cocotier	Arecaceae
447011	*Cordia dichotoma* G.Forst., 1786	Arbre à colle	Cordiaceae
447041	*Delonix regia* (Bojer) Raf., 1837	Flamboyant	Fabaceae
629550	*Dichrostachys cinerea* (L.) Wight & Arn., 1834	Acacia de Saint-Domingue	Fabaceae
629734	*Ficus citrifolia* Mill., 1768	Figuier maudit	Moraceae
445806	*Ficus elastica* Roxb. ex Hornem., 1819	Caoutchou	Moraceae
447699	*Dracaena hyacinthoide (L) Mabb, 2017*	Langue de Belle-mère	Dracaenaceae
447042	*Haematoxylum campechianum* L., 1753	Campechier	Fabaceae
447823	*Heliconia rostrata* Ruiz & Pav., 1802	Heliconia	Heliconiaceae
1013864	*Heptapleurum actinophyllum* (Endl.) Lowry & G.M.Plunkett, 2020	Arbre ombrelle	Araliaceae
447503	*Ixora finlaysoniana* Wall. ex G.Don, 1834	Ixora	Rubiaceae
445739	*Lagerstroemia speciosa* (L.) Pers., 1807	Lila des Indes	Lythraceae
446894	*Mangifera indica L., 1753*	Manguier	Anacardiaceae
447595	*Melicoccus bijugatus* Jacq., 1760	Quenettier	Sapindaceae
611694	*Peltophorum pterocarpum (DC) Backer ex. K. Heyne, 1927*	Peltophorum	Caesalpinaceae
447403	Pimenta racemosa (Mill.) J.W.Moore, 1933	Bois d'Inde	Myrtaceae
630461	*Polyalthia longifolia* (Sonn.) Thwaites, 1864	Arbre à mâture	Annonaceae
	Roystonea spp.	Palmier royal	Arecaceae
446334	*Saccharum officinarum* L., 1753	Herbe de Guibnée	Poaceae
448228	*Spathodea campanulata* P.Beauv., 1805	Tulipier du Gabon	Bignoniaceae
447001	*Tabebuia heterophylla* (DC.) Britton, 1915	Poirier	Bignoniaceae

REF INPN	Taxon	Nom vernaculaire	Famille
447089	*Terminalia catappa* L., 1767	Amandier	Combretaceae
913710	*Tillandsia utriculata L. , 1753*	ananas bois	Bromeliaceae
630838	*Triphasia trifolia* (Burm.f.) P.Wilson, 1909	Orangine	Rutaceae
447328	*wietenia macrophylla* King, 1886	Mahogany grandes feuilles	Meliaceae
446100	*Yucca aloifolia* L., 1753	Yucca	Asparagaceae
445915	*Ziziphus mauritiana* Lam., 1789	Suretier	Rhamnaceae

Les espèces floristiques du site sont des espèces généralistes ne présentant pas ou peu d'intérêt patrimonial en ce qui concerne la préservation des espèces patrimoniales de la Guadeloupe. L'enjeu est donc considéré comme **faible.**

2.2.6 Faune

L'ensemble des espèces observées sur la commune de Pointe-à-Pitre sont à l'état de conservation « Least Concern » (LC) à l'échelle mondiale. Ces espèces sont présentes sur l'ensemble de la commune est sont donc probablement présentes sur les zones du périmètre du projet RUCAP. Néanmoins, étant donné la forte urbanisation de ces zones et l'absence quasiment systématique de zone de biodiversité, cette partie de devrait pas présenter un enjeu très important.

Tableau 2 : Liste des oiseaux observés sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist)

Classes	Espèces
OISEAUX	Tourterelle à queue carrée, *Zenaida aurita*
	Pigeon Biset Domestique, *Columbia livia domestica*
	Tourterelle Turque, *Streptopelia decaocto*
	Quiscale Merle, *Quiscalus lugubris*
	Tyran Gris, *Tyrannus dominicensis*
	Vacher Luisant, *Molothrus bonarienis*
	Cici verdinière, *Melanospiza bicolor*
	Pèrenoir Rougegorge, *Loxigilla noctis*
	Satator Gros-Bec, *Saltator albicollis*
	Capucin Damier, *Lonchura punctulata*
	Sucrier à ventre jaune, *Coereba flaveola*
	Hirondelle à ventre blanc, *Progne dominicensis*
	Colibri huppé, *Orthorhyncus cristatus*
	Paruline Jaune, *Setophaga petechia*
	Héron Garde-Bœufs, *Ardea ibis*

Tableau 3 : Mammifère observé sur la commune de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist)

Classes	Espèces
MAMMIFÈRES	Rat Noir, Rattus rattus

Tableau 4 : Liste des amphibiens/reptiles observés sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist)

Classes	Espèces
AMPHIBIENS/ REPTILES	Éleuthérodactyles, *Eleutherodactylus*
	Anolis Marbré, *Anolis marmoratus*
	Crapaud Buffle, *Rhinella marina*

Tableau 5 : Liste des insectes observés sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes (Source : INaturalist)

Classes	Espèces
INSECTES	Lépidodactyle Demi-Deuil, *Lepidodactylus lugubris*
	Blatte Américaine, *Periplaneta amercinana*
	Acromyrmex octospinosus
	Scolopendre du Vietnam
	Odontomachus bauri
	Orthemis macrostigma
	Zosis geniculata
	Xylocope, *Xylocopa*
	Psamatodes abydata
	Marpesia petreus
	Familole Gryllotalpidae
	Genre Palpada

Les espèces observées sur la commune de Pointe-à-Pitre sont toutes classées "Least Concern" (LC) au niveau mondial. Bien qu'elles soient présentes sur l'ensemble de la commune, y compris dans les zones du projet RUCAP, l'urbanisation importante et l'absence de zones de biodiversité ne devraient pas constituer un enjeu majeur pour ce projet.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.3 Paysage et patrimoine

2.3.1 Paysage

2.3.1.1 Contexte paysager général

Le paysage guadeloupéen a fait l'objet d'une analyse poussée lors de l'élaboration de l'Atlas des Paysages de l'Archipel de Guadeloupe. Cet ouvrage localise le site du projet dans le grand ensemble paysager des « Plaines de Grande-Terre », divisé en trois parties pour une superficie totale de 93,3 km² :

- L'agglomération de Pointe-à-Pitre/Abymes
- La plaine des Abymes
- La plaine de Grippon

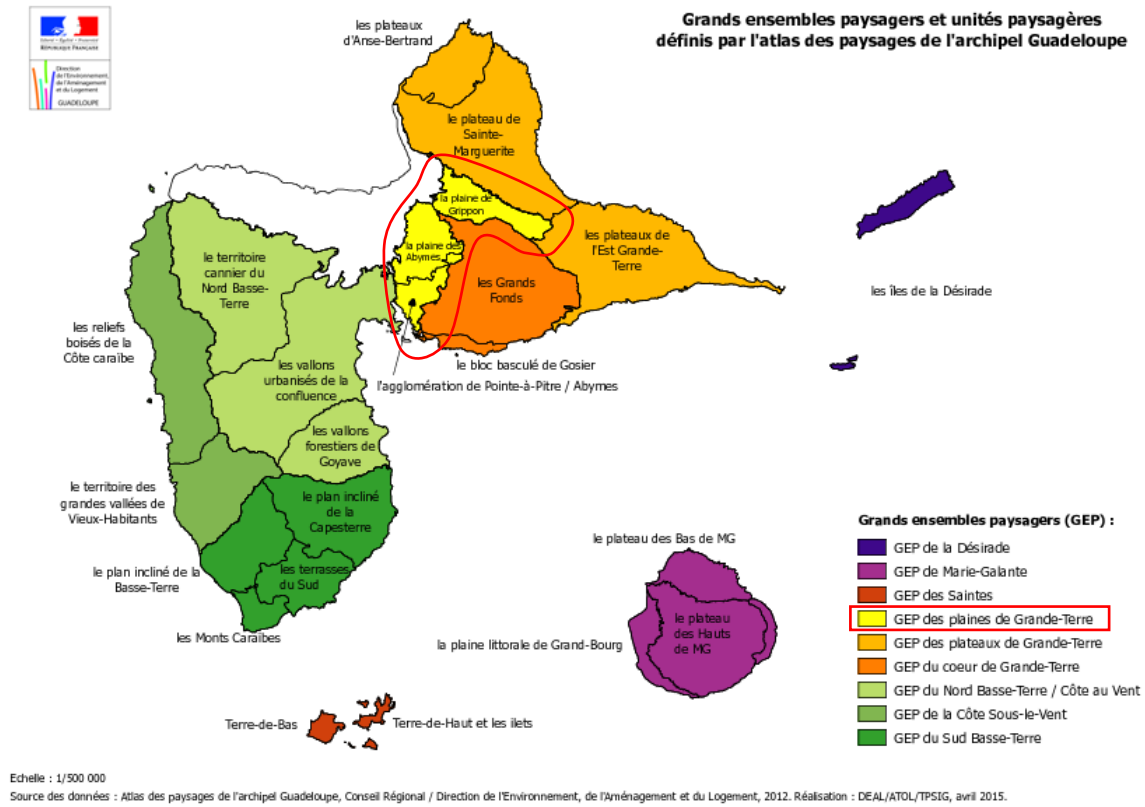


Figure 56 : Carte des grands ensembles paysagers et unités paysagères de Guadeloupe (Source : Atlas des paysages)

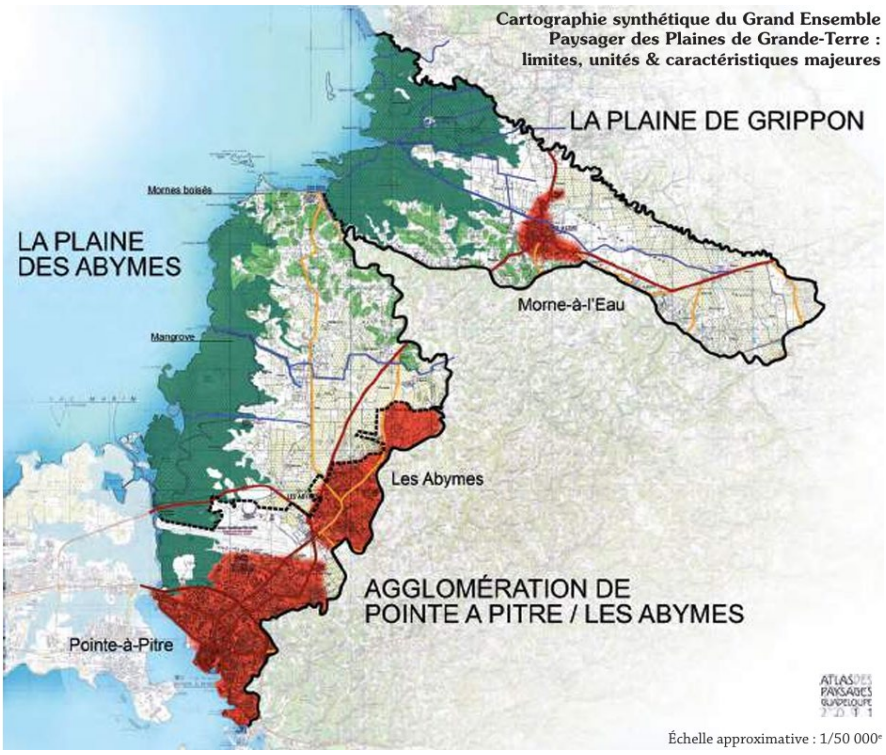


Figure 57 : Représentation cartographique du grand ensemble paysager des Plaines de la Grande-Terre (Source : Atlas des paysages)

Ces trois unités paysagères englobent une partie ou la totalité des communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Morne à l'eau, Petit-Canal et Le Moule.

Le projet de réhabilitation des quartiers NPNRU se situe à Pointe-à-Pitre ainsi que sur la partie sud-ouest des Abymes. Il appartient donc à l'unité paysagère de l'agglomération de Pointe-à-Pitre/Abymes. Cette zone est située entre la plaine des Abymes et le littoral de la baie de Pointe-à-Pitre.



Figure 58 : Schéma représentant l'unité paysagère de l'agglomération de Pointe-à-Pitre/Abymes (Source : Atlas des paysages)

Elle a la particularité d'être la seule unité à être exclusivement urbaine. En effet, elle regroupe le plus important pôle urbain de la Guadeloupe regroupant quartiers résidentiels, équipements, infrastructures (aéroports, ports, grands axes routiers) et zones commerciales. Le paysage y est très anthropisé, marqué par une urbanisation assez étalée et donc une pression foncière assez importante. A sa construction, le relief de la ville de Pointe-à-Pitre est une juxtaposition de mornes isolés entre des fonds humides et marécageux (mangrove, forêt, marais). Aujourd'hui, la topographie est plutôt plane car en partie artificielle.
La vieille ville de Pointe-à-Pitre se structure en damiers, suivant un schéma très caractéristique des villes coloniales. Les rues y sont souvent étroites et très fréquentées, autant par les piétons que par les automobilistes. Le centre comporte de nombreuses constructions classées d'intérêt patrimonial et architectural faisant l'objet de rénovation, contrairement à de nombreux bâtiments privés vieillissants et parfois délabrés. A la fin des années 70, de nouveaux logements collectifs viennent s'ajouter tout autour des faubourgs et de nouveaux quartiers voient le jour (Bergevin, Chanzy, Grand-Camp…).
Le bourg des Abymes est plus proche de la deuxième unité, les plaines des Abymes, le relief est plus préservé et on retrouve encore des mornes qui font la rupture avec l'urbanisation récente. Il est constitué d'un ensemble de construction dense et linéaire.
L'agglomération urbaine de Pointe-à-Pitre / Abymes présente donc un vaste étendu d'immeubles collectifs, aussi bien en tours qu'en barres, d'époques et de styles différents.

2.3.1.2 Perceptions depuis le site vers l'extérieur

Quartier du Morne

Le quartier du Morne se trouve dans un milieu urbain, il est entouré de quartiers résidentiels, ce qui rend le paysage relativement homogène autour de la zone de projet. En effet, les immeubles juxtaposant le site ont une fonction similaire, seule l'apparence des immeubles varie.

Depuis le site en regardant vers l'est, est visible le boulevard de la concorde : une large route bordée de végétation. De part et d'autre de ce boulevard, se trouve également des résidences.



Figure 59 : Boulevard de la concorde, vue depuis l'est du quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au nord, la zone de projet est longée par la rue des capitaines, une rue à double sens. De l'autre côté de cette rue se trouve un quartier résidentiel.



Figure 60 : Rue des capitaines prise du sud en regardant vers le nord. Source : FILAO Ingénieurs Conseils



Figure 61 : Vue depuis le Nord de la parcelle vers le Nord-Est. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Au nord-ouest, se dressent des immeubles résidentiels.



Figure 62 : Vue depuis le Nord-Ouest de la zone de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au sud du quartier du Morne débute le boulevard de la concorde à la sortie de la N1 (dans le sens Baie-Mahault – Pointe-à-Pitre) permettant d'accéder au quartier de Grand-Camp. Les bâtiments sont visibles des quartiers résidentiels, ainsi qu'une vue dégagée sur une partie des Abymes et la Basse-Terre.



Figure 63 : Vue depuis le Sud de la zone de projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Chanzy

Le quartier de Chanzy se situe en plein centre urbain ; les paysages environnants sont donc urbains mais relativement variés, en raison de la diversité des fonctions présentes.

Au sud-est du quartier, un parking appartenant au quartier de Chanzy offre une vue sur les tours Faidherbe, des immeubles résidentiels.



Figure 64 : Vue sur les tours Faidherbe depuis le sud-est du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Au sud du quartier, en regardant vers le sud-est se trouvent des immeubles résidentiels incluant des commerces informels le long du boulevard Eugène Chanzy.



Figure 65 : Vue sur les commerces informels au sud-est du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au sud-ouest du site se trouve la gare maritime de Pointe-à-Pitre avec le parking de quai Lefevre.



Figure 66 : Parking de quai Lefevre au sud-ouest du site. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

A l'ouest du quartier se trouve des résidences, avec la présence de quelques commerces alimentaires, ainsi que des parkings.



Figure 67 : Résidences et parking à l'ouest du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au nord-ouest se trouve des services variés : commerces, primeurs, restaurants...



Figure 68 : Commerces de tailles modestes dans la rue Amedee Fengarol (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au nord, se trouve le cimetière de Pointe-à-Pitre.



Figure 69 : Cimetière de Pointe-à-Pitre au Nord du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Après le cimetière, en direction de l'est se trouvent des terrains de sports (foot et baskets), ainsi qu'un parc.



Figure 70 : Terrains de sport au Nord du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Au nord-est du quartier de Chanzy, les paysages sont constitués d'immeubles résidentiels.



Figure 71 : Immeubles résidentiels au nord-est du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Quartier de Bergevin

Le quartier se caractérise majoritairement par des immeubles résidentiels et quelques espaces végétalisés. La zone est située en plein cœur urbain et donc entourée d'autres bâtiments résidentiels ou commerciaux ainsi que l'établissement scolaire de l'ASFO Guadeloupe situé en bordure ouest du quartier.



Figure 72 : Immeuble résidentiel et zone de stationnement à l'intérieur du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)



Figure 73 : Vision depuis le site vers l'extérieur du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de l’hôtel de ville

Situé à la limite entre le tissu urbain continu caractéristique de la vielle ville de Pointe-à-Pitre, ce quartier est donc en plein cœur d’une zone urbaine assez dense. Le paysage est donc assez homogène avec peu de végétation et entouré par des immeubles résidentiels.

Les deux photos ci-dessous (Figure 75) illustrent bien la densité du quartier, les immeubles sont très proches et les espaces végétaux plutôt pauvres.



Figure 74 : Bâtiments résidentiels bordant le quartier à l'ouest et au sud (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Le quartier Hôtel de ville est aussi bordé par l’avenue Nelson Mandela (D129), ce qui lui offre un accès direct au reste de la ville mais qui présente aussi un flux de passage de voiture assez important (Figure 76).



Figure 75 : Vue sur l'avenue Nelson Mandela à l'est du quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au nord-ouest, l'église-sacré-cœur-de-Jésus borde le quartier (Figure 77), formant un complexe à enjeux avec l'école maternelle présente à l'intérieur de la zone de l'Hôtel de ville.



Figure 76 : Vue sur l'église catholique du sacré-cœur-de-Jésus au nord-ouest (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Vieux Bourg

Cette vue met en évidence un linéaire de canal aux berges bétonnées, bordé de constructions modestes et parfois précaires. L'environnement immédiat présente une végétation spontanée et foisonnante sur la rive droite, contrastant avec les clôtures métalliques ou en tôle sur la rive opposée. Ce linéaire, bien que dégradé (eaux stagnantes, déchets visibles), conserve un potentiel de corridor écologique en milieu urbain. Le paysage ici est fortement marqué par une sensation d'enclavement, accentuée par la proximité des habitations sur les berges.



Figure 77 : Vue sur le cours d'eau à l'est du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Cette seconde photographie illustre un environnement urbain routier typique, avec un linéaire de voirie large, peu végétalisé, bordé de commerces, bâtiments d'activités et habitations en retrait. La présence de mobilier urbain (poteaux, éclairage public, conteneurs) et de nombreux véhicules en stationnement renforce la lecture d'un paysage fonctionnel, utilitaire, peu qualitatif sur le plan esthétique. L'aspect visuel est dominé par les revêtements minéraux et l'absence de traitement paysager structurant.



Figure 78 : Vue sur la départementale centrale du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Enfin, cette vue montre une petite voie résidentielle secondaire, typique de quartiers en densification spontanée. Le paysage est ici contraint par des constructions très proches de la voirie, souvent auto-construits ou en matériaux mixtes (tôle, béton, bardage métallique). On note l'absence d'espaces végétalisés publics ou privés visibles, renforçant l'effet de promiscuité. L'ambiance est dominée par les usages domestiques (voitures en stationnement, linge étendu, poubelles), révélant un tissu urbain populaire à forte densité humaine.



Figure 79 : Vue sur les habitations du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Le paysage du secteur se caractérise par :

- une faible qualité paysagère globale, marquée par la densité bâtie, l'absence de trame verte et la forte artificialisation du sol ;
- des éléments de végétation spontanée sur les marges (canal) offrant un intérêt écologique et paysager ponctuel ;
- un paysage urbain en mutation, mêlant constructions précaires et infrastructures routières, avec une perception visuelle morcelée et souvent dégradée.

Quartier de la Gabarre

La zone s'inscrit toujours dans la continuité du tissu urbain même si elle borde l'extrémité nord-ouest de la commune de Pointe-à-Pitre. Le quartier est donc entouré par d'autres quartiers résidentiels au nord-est et au sud et donne directement sur le remblai et la marina au nord-ouest et à l'ouest.



Figure 80 : Immeubles aux alentours de la Gabarre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au nord-ouest, de l'autre côté de la route, se situe le marché des produits de la mer de Lauricisque.



Figure 81 : Marché de Lauricisque (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Le quartier intègre directement le remblai qui longe une partie de la côte ouest de la ville (Figure 83).



Figure 82 : Perception de la baie et du remblai (FILAO Ingénieurs Conseils)

Etant donné que la zone n'est pas totalement entourée par des immeubles, le paysage semble un peu plus aéré. La route qui longe le quartier (Figure 84) illustre bien cela.



Figure 83 : Route longeant le quartier à l'ouest (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

2.3.1.3 Perceptions du site depuis l'extérieur

Quartier du Morne

Des barrières entourent le quartier du Morne, l'accès au site par l'est permet d'atteindre une zone de végétation en recolonisation.



Figure 84 : Vue du site depuis l'est. Source : FILAO Ingénieurs Conseils



Figure 85 : Végétation en cours de recolonisation à l'est du site. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Au nord, le quartier est bordé par des immeubles résidentiels plus ou moins occupés, ainsi que par quelques commerces.



Figure 86 : Logements présents au nord du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

A l'ouest, se trouve une friche avec de la végétation arborée ponctuelle.



Figure 87 : Végétation arborée à l'ouest du site. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Le sud du quartier du Morne est majoritairement bordé de végétation. On y trouve également un parking informel accueillant des voitures en état de marche, ainsi que d'autres abandonnés en raison de leur non-fonctionnalité.



Figure 88 : Végétation qui longe le sud du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils



Figure 89 : Parking informel au sud du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Quartier de Chanzy

L'est du quartier de Chanzy est constitué d'immeubles résidentiels, avec au premier étage de ces immeubles des petits commerces et services.



Figure 90 : Immeubles résidentiels à l'est de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Au sud du quartier de Chanzy se trouve un terrain vague en friche, anciennement constitué de nombreux immeubles, il reste à présent seulement quelques immeubles illustrés sur la photographie ci-dessous.



Figure 91 : Terrain en friche au sud du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

A l'ouest du quartier de Chanzy, se trouvent des squares, avec de la végétation arborée.



Figure 92 : Square dans la zone ouest du quartier de Chanzy. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Quartier de Bergevin

Les photos ci-dessous montre les bâtiments qui constitue le quartier de Bergevin. Datant des années 1970, ces immeubles résidentiels composent en grande majorité le paysage de ce quartier. Un paysage urbain fort avec quelques zones de végétation plutôt rares. Bien que l'état de ces constructions se détériore avec les années et qu'elles ne soient plus dans le même état qu'auparavant, tous ces immeubles sont habités par la population pointoise. Les photos montrent aussi que les bandes herbacées, qui constituent une partie de la végétation présente sur le quartier, servent essentiellement de parking improvisé.



Figure 93 : Immeuble résidentiels à l'entrée du quartier (FILAO Ingénieurs Conseils)



Figure 94 : Zone de stationnement au milieu des immeubles résidentiels (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)





Figure 95 : Immeubles résidentiels et zones de stationnement vus de la route (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de l'Hôtel de ville

A l'image de l'ensemble de l'agglomération de Pointe-à-Pitre, les bâtiments résidentiels du quartier Hôtel de ville datent des années 1970 et forment donc un paysage urbain vieillissant et parfois peu entretenu.



Figure 96 : Immeubles résidentiels représentatifs du quartier Hôtel de ville (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au milieu de ces immeubles, l'école maternelle contraste le paysage avec un espace moins élevé et des espaces verts dans l'enceinte de l'établissement.



Figure 97 : École maternelle Fernande Bonchamps au nord-ouest du quartier (FILAO Ingénieurs Conseils)

Au milieu du quartier se situe un espace public composé d'un terrain de basket et d'un kiosque, entouré de végétation.



Figure 98 : Espace public à l'est du quartier (FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Vieux Bourg

Cette première photographie met en évidence une portion du centre urbain structuré autour d'un giratoire, avec en arrière-plan un immeuble collectif à plusieurs étages. Ce bâtiment, bien que fonctionnel, présente une architecture datée typique des années 1970-1980, marquée par l'uniformité des façades et une certaine monotonie visuelle. L'espace public est fortement minéralisé, avec une faible présence de végétation, renforçant une ambiance urbaine assez dure, malgré un ciel dégagé et une bonne luminosité. La lisibilité des espaces reste correcte, avec des éléments de signalétique urbaine visibles, mais une impression de saturation routière peut émerger.



Figure 99 : Vue sur le rond-point à l'extrémité du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Cette seconde photographie illustre une venelle intérieure au tissu urbain ancien, caractérisée par des constructions précaires, en tôles ou en matériaux hétérogènes, avec un état de dégradation avancé. Ce type de paysage urbain reflète une problématique sociale et économique marquée, ainsi qu'un manque d'entretien manifeste. La présence de fils électriques en surplomb accentue l'impression de désordre. Cette séquence paysagère souligne les contrastes existants entre le parc bâti formel et informel dans ce secteur de Vieux-Bourg, ainsi que le besoin criant de réhabilitation.



Figure 100 : Vue sur les habitations individuelles du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Cette troisième photographie dévoile un axe structurant du quartier, bordé à la fois de logements sociaux verticaux et de petites constructions individuelles. La diversité architecturale y est plus marquée, mais sans cohérence stylistique particulière. La présence commerciale en rez-de-chaussée, ainsi que la circulation automobile importante, renforcent l'image d'un territoire vivant mais peu valorisé sur le plan paysager. La trame viaire, bien que fonctionnelle, laisse peu de place aux cheminements doux ou à l'embellissement végétal.



Figure 101 : Vue sur les immeubles et sur la départementale du quartier de Vieux-Bourg (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Dans leur ensemble, ces vues soulignent un paysage urbain dense, à dominante minérale, marqué par une juxtaposition de typologies bâties contrastées. Elles révèlent une nécessité d'amélioration de la qualité des espaces publics, de requalification architecturale et de revalorisation de l'image du quartier.

Quartier de la Gabarre

Bien que situé au sein d'un tissu urbain, le site de la Gabarre se différencie par la présence d'une grande étendue d'herbe qui forme un terrain vague et qui compose presque 70% de la surface totale. Cet espace est le résultat de la démolition de trois immeubles en 2021. Le paysage apparaît alors comme aéré et contraste avec le reste du paysage de Pointe-à-Pitre.



Figure 102 : Terrain vague de la Gabarre (FILAO Ingénieurs Conseils)



Figure 103 : Terrain vague vu du nord quartier (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

La photo ci-dessous (Figure 105) est prise à la jointure entre l'espace herbacé et les bâtiments résidentiels au sud-est du quartier.



Figure 104 : Bordure de quartier au sud (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Les quartiers étudiés à Pointe-à-Pitre présentent un paysage urbain dense, majoritairement résidentiel, avec peu de végétation et une forte artificialisation. Seul le quartier du Morne se distingue par un espace arboré naturel pouvant accueillir de nombreuses espèces d'oiseau ou autres. La Gabarre possède aussi un vaste terrain herbacé issu de démolitions récentes, offrant un paysage plus aéré.

L'enjeu est considéré comme **moyen.**

2.3.2 Patrimoine archéologique, historique et culturel

2.3.2.1 Monuments historiques

La quasi-totalité des monuments classés ou inscrits au titre de monuments historiques se trouvent au sein de la vieille ville de Pointe-à-Pitre. Néanmoins, une servitude s'applique à chaque site classé ou inscrit, elle se traduit sous forme de périmètre de protection (un rayon de 500 mètres à partir du nu extérieur de la superstructure protégée au titre des monuments historiques). Ainsi, tous les édifices et terrains inclus dans l'aire de ce cercle sont protégés et doivent faire l'objet d'une procédure spéciale en cas d'aménagement, transformation ou démolition.

Dans le cas présent, le périmètre de plusieurs monument classés et inscrits empiètent sur des zones d'interventions du projet de la RUCAP. En effet, le quartier Hôtel de ville se situent entièrement ou en partie dans le périmètre des monuments suivants :

- L'hôtel de ville ;
- L'ancienne bibliothèque Mortenol ;
- L'externat St Joseph de Cluny ;
- L'ancien presbytère St Pierre St Paul ;
- L'église Saint-Pierre et Saint-Paul.

Le quartier de Chanzy se trouve également dans le périmètre de certains monuments :

- L'hôtel de ville ;
- L'Ancien entrepôt quai Lefevre ;
- L'ancien lycée Carnot ;
- Le pavillon l'Herminier ;
- L'externat St Joseph de Cluny ;
- L'ancienne bibliothèque Mortenol ;
- L'église St Pierre et St Paul.

Concernant la ville des Abymes seulement trois bâtiments sont classés comme historiques, ils se situent à environ 3,5 ; 2 et 1,3 kilomètres de la première zone de projet, par conséquent aucune des zones n'est impactée par aucun des trois périmètres de protection des sites des Abymes.

La carte ci-dessous (Figure 106) permet d'identifier où se trouve les monuments historiques ainsi que l'ampleur de leur périmètre de protection touchant certaines des zones d'interventions du projet de la RUCAP.

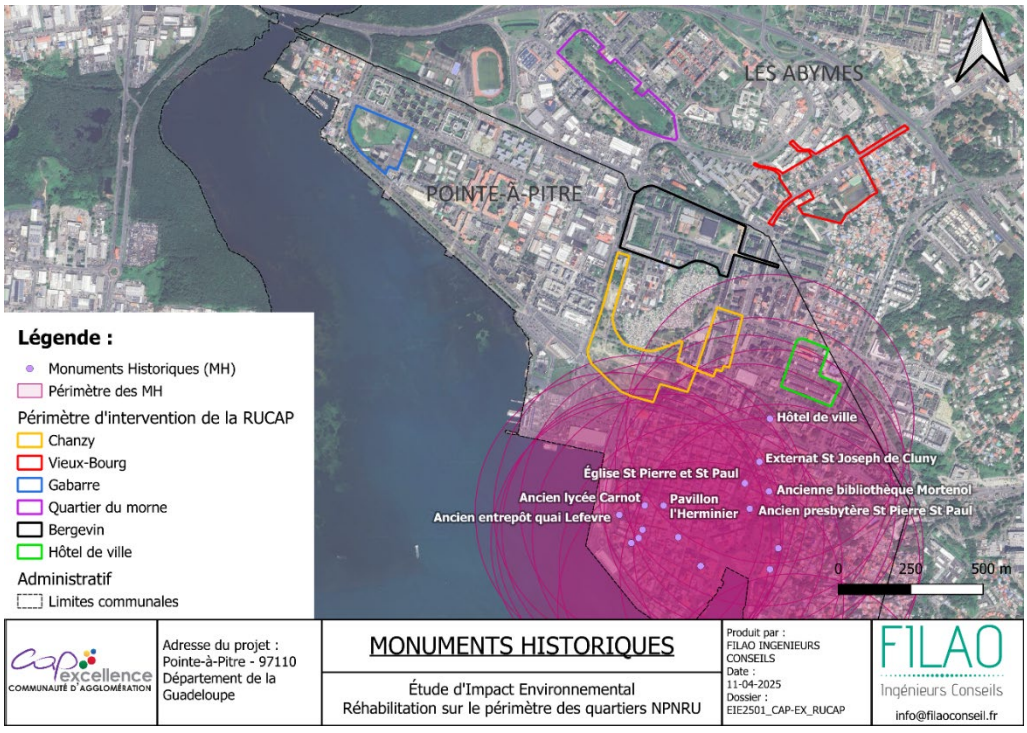


Figure 105 : Monuments historiques présents sur la zone d'intervention du projet RUCAP (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

2.3.2.2 Patrimoine archéologique

Le quartier de Vieux-Bourg est située dans une zone A. Les zones A sont des zones à forte sensibilité archéologique. Dans ces zones, tout projet affectant le sous-sol peut faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à sa réalisation. Ces prescriptions sont édictées par le préfet de région après examen des dossiers qui lui seront transmis selon les règles qui suivent.

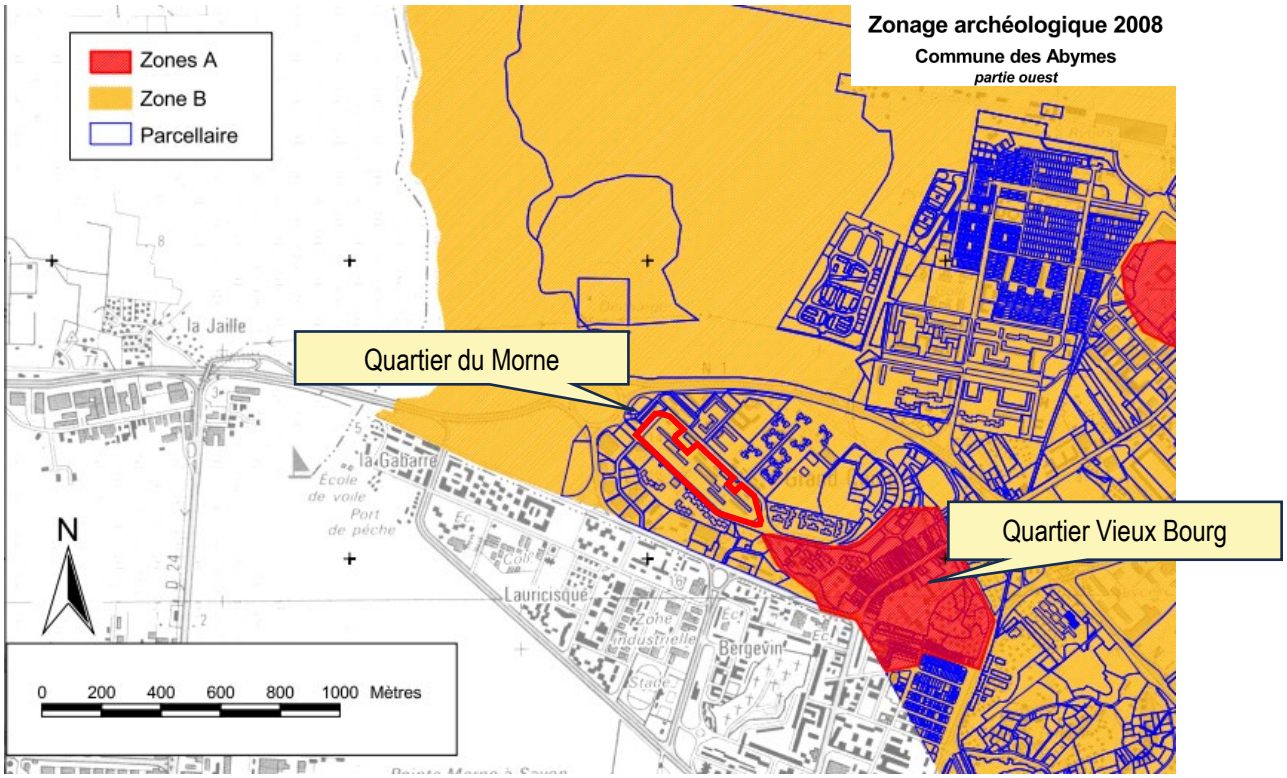


Figure 106 : Zonage archéologique du quartier de Vieux-Bourg (Source : DAC Guadeloupe)

L'ensemble des quartiers de la commune de Point-à-Pitre (Figure 108) ainsi que le quartier du morne (Figure 107) sont situés en zone jaune. Cela signifie que dès lors que leurs assiettes foncières sont supérieures ou égales à 1 ha, les demandes de permis de construire pour des constructions dont la surface de plancher est supérieure ou égale à 200 m², les demandes de permis d'aménager et de démolir et les décisions de réalisation de Zone d'Aménagement Concerté doivent être transmises au préfet de la région.

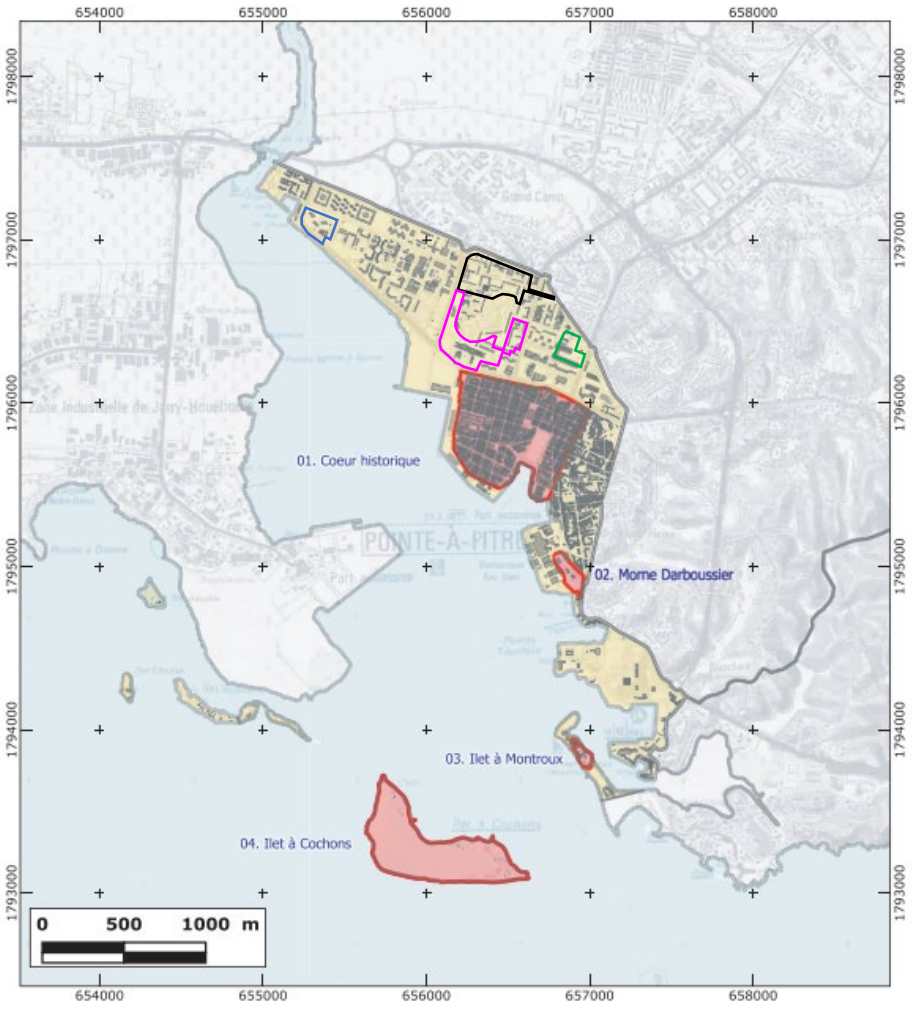


Figure 107 : Zone de présomption de prescription archéologique (Source : DAC Guadeloupe)

Le quartier de Vieux-Bourg se trouve en zone A, une zone à forte sensibilité archéologique, où tout projet impactant le sous-sol peut nécessiter des prescriptions archéologiques décidées par le préfet de région. En revanche, les autres quartiers de Pointe-à-Pitre, situés en zone jaune, sont soumis à ces prescriptions uniquement pour des projets de grande envergure (plus d'1 ha ou 200 m² de surface construite).

L'enjeu est considéré comme **moyen.**

2.4 Milieu Humain

2.4.1 Démographie, contexte socio-économique et emploi

2.4.1.1 Contexte global

La communauté d'agglomération de Cap Excellence est composée de trois communes :

- Les Abymes ;
- Baie-Mahault ;
- Pointe-à-Pitre.

Avec 101163 habitants, l'intercommunalité de Cap Excellence constitue l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) le plus peuplé de Guadeloupe. Bien qu'elle soit d'une plus petite superficie que Les Abymes ou Baie-Mahault, et la moins peuplée de l'agglomération, la commune de Pointe-à-Pitre est la plus dense de Cap Excellence.

Si Cap Excellence reste un territoire fort d'une importante population et un centre économique, l'agglomération connait néanmoins une déprise démographique continue (-3,81% entre 2011 et 2016) et des enjeux socioéconomiques importants. En effet, le taux ce chômage reste très élevé et continue d'augmenter. Par ailleurs, Cap Excellence enregistre des niveaux de revenus faibles, des niveaux de couverture par les prestations sociales importants et un ensemble de difficultés. En 2014, le revenu annuel moyen des foyers fiscaux à l'échelle intercommunale est nettement plus faible que celui observé à l'échelle nationale, respectivement 16 640€ contre 26 163€, et il y est également inférieur à la moyenne guadeloupéenne (17 003€).

2.4.1.2 Environ 800 relogements à réaliser

En tenant compte de la vacance à fin février 2021, les relogements devraient concerner environ 800 ménages (sans compter les décohabitations) dont :

- 112 ménages issus d'un habitat individuel privé ;
- 686 ménages issus du parc locatif social.

Les données disponibles concernant l'occupation sociale du parc de logements à démolir permettent de caractériser à grands traits les profils des ménages à reloger et mettent en avant :

- La faiblesse des ressources avec :
  - Plus de 80% des ménages à reloger sont sous les plafonds LLTS (dont 30% environ <30% du LLTS) ;
  - Entre 10 et 15 % sous les plafonds LLS ;
  - Entre 5 et 10% au-dessus des plafonds LLS dont environ 2 % au-dessus de 130% du LLS (plafond PLS ou PSLA).
- La grande précarité (et dans le même temps la faible fiabilité et lisibilité) des ressources pour une partie des ménages vivant de jobs en complément (en particulier à Vieux-Bourg) ;
- La très forte proportion de ménages âgés (>65 ans) notamment à Bergevin (45% des chefs de ménage) qui occupent seuls, pour la majorité d'entre eux, leur logement ;
- La petite taille des ménages avec plus des 2/3 des ménages qui occupent seuls leur logement dans tous les secteurs (plus de 70% à Bergevin) et une proportion importante de situations de sous-occupation (Bergevin) ;
- La présence, sur Vieux-Bourg notamment, de quelques situations de ménages étrangers en situation irrégulière.

2.4.1.3 Commune de Pointe-à-Pitre

Démographie

Le tableau ci-dessous présente l'historique de la population et de la densité moyenne d'habitants par kilomètre carré depuis 1968. On observe une baisse significative de la population entre 1968 et 2021. En effet, la population est passée de 29 522 habitants en 1968 à 14 486 habitants en 2021, soit une réduction de près de 50,9 % en un peu plus de 50 ans. Cette décroissance s'accompagne d'une diminution de la densité de population, qui est passée de 11 098,5 hab/km² en 1968 à 5 445,9 hab/km² en 2021.

Entre 1968-1990, on observe une diminution progressive de la population, passant de 29 522 à 26 029 habitants, accompagnée d'une baisse modérée de la densité de population.

Entre 1990-1999, on observe une forte chute de la population, avec une perte d'environ 5 000 habitants en moins de 10 ans (-19,5 %). Cette période marque un tournant dans la dynamique démographique du territoire.

Enfin, entre 1999-2021 la décroissance s'accélère avec une baisse continue de la population, atteignant 14 486 habitants en 2021. La densité suit cette tendance, divisée presque par deux entre 1999 et 2021.

Tableau 6 : Population historique à Pointe-à-Pitre depuis 1968 (Source : INSEE, 2024)

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015	2021
Population	29 522	23 889	25 310	26 029	20 948	16 427	16 343	14 486
Densité moyenne (hab/km²)	11 098,5	8 980,8	9 515,0	9 785,3	7 875,2	6 175,6	6 144,0	5 445,9

Le tableau ci-dessous présente la répartition des habitants selon leur lieu de résidence un an auparavant pour les années 2015 et 2021. La majorité de la population est restée dans le même logement, représentant 90,4 % en 2015 et 91,7 % en 2021.

Le nombre de personnes ayant changé de logement au sein de la même commune a fortement diminué entre 2015 et 2021, passant de 716 à 387 personnes (-46 %).

Le nombre de personnes ayant déménagé dans une autre commune est resté assez constant, passant de 828 en 2015 (5,1 %) à 795 en 2021 (5,5 %).

Tableau 7 : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : INSEE, 2024)

Lieu de résidence	2015	%	2021	%
Personnes d'1 an ou plus habitant auparavant :	**16 161**	**100,0**	**14 325**	**100,0**
Dans le même logement	*14 617*	*90,4*	*13 142*	*91,7*
Dans un autre logement de la même commune	*716*	*4,4*	*387*	*2,7*
Dans une autre commune	*828*	*5,1*	*795*	*5,5*

Le nombre total de logements est passé de 8 827 en 1968 à 10 262 en 2021, soit une augmentation de 16,2 % sur plus de 50 ans. On observe des phases de croissance plus ou moins marquées selon les périodes, avec une stabilisation récente du nombre total de logements entre 2010 et 2021. Les résidences principales représentent la majorité du parc immobilier, mais leur nombre a diminué depuis 1999, passant de 8 570 à 7 568 en 2021.

La catégorie des résidences secondaires et logements occasionnels connaît une forte augmentation, passant de 435 unités en 1968 à 1 334 en 2021. Cette progression, particulièrement marquée depuis 1999, traduit une évolution de la fonction résidentielle du territoire, qui semble de plus en plus tourné vers le tourisme ou les résidences de villégiature.

Le nombre de logements vacants suit une évolution fluctuante, avec un pic en 2010 (1 540 unités) avant de redescendre à 1 361 en 2021. Cette présence importante de logements inoccupés peut être le signe de problématiques locales telles que :

- Un déclin de l'attractivité résidentielle de certains quartiers.

- Une inadaptation du bâti aux besoins actuels en termes de confort et de modernité.
- Des difficultés socio-économiques freinant l'accès au logement.

Tableau 8 : Evolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968 (Source : INSEE, 2024)

Catégorie de logement	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015	2021
Ensemble	**8 827**	**8 383**	**9 892**	**10 292**	**10 505**	**10 355**	**10 576**	**10 262**
Résidences principales	7 759	6 715	7 674	8 722	8 570	7 997	8 399	7 568
Résidences secondaires et logements occasionnels	435	312	897	738	1 111	818	880	1 334
Logements vacants	633	1 356	1 321	832	824	1 540	1 296	1 361

L'indicateur de suroccupation des logements est un élément clé dans l'évaluation des conditions de vie et du confort des habitants. Il permet d'analyser la pression sur le parc immobilier et d'anticiper les besoins en infrastructures et en logements adaptés.

Le taux de logements sur-occupés est en diminution depuis 2010, passant de 12,7 % à 9,9 % en 2021.

Parallèlement, la proportion de logements non sur-occupés est passée de 87,3 % en 2010 à 90,1 % en 2021, confirmant cette tendance à l'amélioration.

Tableau 9 : Résidences principales selon l'état de suroccupation (hors studio occupés par une personne (source : INSEE, 2024)

État de suroccupation	2010	2015	2021
Suroccupé	12,7	10,6	9,9
Non suroccupé	87,3	89,4	90,1

Contexte socio-économique

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la population âgée de 15 ans et plus, segmentée par catégorie socioprofessionnelle sur les années 2010, 2015 et 2021.

On observe une diminution progressive du nombre total d'habitants âgés de 15 ans et plus, passant de 12 935 individus en 2010 à 11 476 en 2021, soit une baisse de 11,3 % en onze ans. L'analyse des différentes catégories professionnelles met en évidence plusieurs évolutions significatives :

- La catégorie des agriculteurs exploitants enregistre une forte diminution, passant de 33 personnes en 2010 à seulement 16 en 2021. Ceci traduit un recul de l'activité agricole ;
- Une légère augmentation est constatée chez les artisans, commerçants et chefs d'entreprise avec 522 personnes en 2010 et 642 en 2021 ;
- Relativement stable sur la période, la catégorie des cadres et professions intellectuelles supérieures représente environ 3,9 % de la population en 2021 ;
- Les professions intermédiaires ont une part en hausse, passant de 9,9 % en 2010 à 10,1 % en 2021, traduisant une montée en qualification des actifs ;

- La catégorie des employés et ouvriers, bien qu'en diminution, restent prépondérantes. Les employés passent de 20,1 % en 2010 à 17,9 % en 2021, et les ouvriers de 10,3 % à 9,4 %.

Deux tendances majeures se dégagent :

La hausse du nombre de retraités, qui passe de 24,2 % en 2010 à 20,8 % en 2021, avec un pic à 22,7 % en 2015. L'augmentation des personnes sans activité professionnelle, qui représentent 32,1 % de la population en 2021, contre 27,3 % en 2010.

Tableau 10 : Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socio professionnelle (Source : INSEE, 2024)

Catégorie socioprofessionnelle	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	**12 935**	**100,0**	**13 079**	**100,0**	**11 476**	**100,0**
Agriculteurs exploitants	33	0,3	36	0,3	16	0,1
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	522	4,0	653	5,0	642	5,6
Cadres et professions intellectuelles supérieures	498	3,8	457	3,5	452	3,9
Professions intermédiaires	1 285	9,9	1 362	10,4	1 157	10,1
Employés	2 601	20,1	2 784	21,3	2 059	17,9
Ouvriers	1 327	10,3	1 465	11,2	1 079	9,4
Retraités	3 134	24,2	2 963	22,7	2 385	20,8
Autres personnes sans activité professionnelle	3 536	27,3	3 360	25,7	3 687	32,1

Emploi

Le tableau présente l'évolution de la population active et inactive des 15-64 ans entre 2010, 2015 et 2021. Cette tranche d'âge est un indicateur clé du dynamisme économique et social d'un territoire.

En 2010, 66,1 % de la population de 15-64 ans était active, avec une légère hausse en 2015 (70 %) avant de redescendre au niveau de 2010 en 2021 (66,1 %).

Les actifs ayant un emploi restent relativement stables, autour de 41,8 % à 43,9 %, indiquant une certaine stabilité du marché du travail.

Le taux de chômage est élevé, oscillant entre 22,2 % en 2010 et 24,3 % en 2021, avec un pic en 2015 (26 %). Cela traduit des difficultés d'insertion professionnelle sur le territoire.

La part des élèves, étudiants et stagiaires augmente entre 2015 (13,7 %) et 2021 (15,4 %), ce qui pourrait indiquer une prolongation des études.

La part des retraités ou préretraités diminue fortement, passant de 5,4 % en 2010 à seulement 2,2 % en 2021. Cela suggère un vieillissement de la population où une partie des individus de cette tranche d'âge sortent du périmètre d'étude (passage dans la catégorie des 65 ans et plus).

La catégorie des "autres inactifs" augmente notablement, passant de 12 % en 2015 à 16,2 % en 2021, ce qui pourrait inclure des personnes en situation de précarité, de découragement ou sans activité déclarée.

Ce tableau met en évidence une évolution démographique marquée par un vieillissement, une baisse des actifs et une persistance d'un taux de chômage élevé.

Tableau 11 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité (Source : INSEE, 2024)

Type d'activité	2010	2015	2021
Ensemble	**10 077**	**10 242**	**9 162**
Actifs en %	**66,1**	**70,0**	**66,1**
Actifs ayant un emploi en %	43,9	43,9	41,8
Chômeurs en %	22,2	26,0	24,3
Inactifs en %	**33,9**	**30,0**	**33,9**
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	14,7	13,7	15,4
Retraités ou préretraités en %	5,4	4,3	2,2
Autres inactifs en %	13,9	12,0	16,2

2.4.1.4 Commune des Abymes

Démographie

Le tableau suivant présente l'évolution de la population et de la densité moyenne (en habitants/km²) sur la commune des Abymes sur la période allant de 1968 à 2021.

De 1968 à 1999, on observe une croissance continue de la population, avec un pic à 63 054 habitants en 1999. À partir de 1999, une baisse progressive s'amorce, atteignant 52 118 habitants en 2021. Cela représente une diminution de plus de 10 000 habitants en deux décennies. La densité suit une trajectoire parallèle à celle de la population : elle augmente jusqu'en 1999, pour culminer à 776 hab/km², puis diminue de façon continue. En 2021, elle est de 641,5 hab/km², soit un retour proche des niveaux des années 1970.

Cette évolution peut refléter :

- Une périurbanisation (déplacement des habitants vers la périphérie) ;
- Un vieillissement démographique ou un déclin d'attractivité du centre-ville ;
- D'éventuels facteurs socio-économiques (logement, emploi, qualité de vie).

Tableau 12 : Population historique aux Abymes depuis 1968 (Source : INSEE, 2024)

	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015	2021
Population	39 911	53 605	56 165	62 605	63 054	58 534	55 306	52 118
Densité moyenne (hab/km²)	491,2	659,8	691,3	770,5	776,0	720,4	680,7	641,5

Le tableau ci-dessus présente des données issues des recensements de l'INSEE pour les années 2015 et 2021, concernant le lieu de résidence antérieur des habitants âgés d'un an ou plus sur le territoire des Abymes. Il s'agit d'un indicateur clé permettant d'évaluer la stabilité résidentielle et les dynamiques de mobilité à l'échelle locale.

En 2021, 94,4 % des habitants vivaient dans le même logement que l'année précédente, contre 93,1 % en 2015. Cela révèle une légère hausse de la stabilité résidentielle sur la période.

Les personnes ayant déménagé au sein de la même commune représentent 2,3 % en 2021, contre 3,1 % en 2015, ce qui marque un repli des mobilités internes.

Les mouvements en provenance d'autres communes représentent 3,3 % en 2021, en légère baisse par rapport à 2015 (3,8 %), témoignant d'une faible attractivité ou d'un ralentissement des mobilités intercommunales.

Cette stabilité résidentielle peut être interprétée de plusieurs manières :

- Une faible dynamique de renouvellement de population, pouvant traduire un vieillissement démographique, une offre résidentielle peu renouvelée, ou encore une accessibilité financière réduite au logement pour les nouveaux arrivants ;
- Cette donnée est à croiser avec les phénomènes de vacance de logements ou de dégradation du bâti, souvent observés dans des secteurs urbains anciens comme ceux visés par les projets NPNRU ;
- Une mobilité faible peut aussi signifier une forte attache au territoire (liée à l'histoire, la famille, la culture locale), mais elle limite également le potentiel de mixité sociale.

Tableau 13 : Lieu de résidence 1 an auparavant (Source : INSEE, 2024)

Lieu de résidence	2015	%	2021	%
Personnes d'1 an ou plus habitant auparavant :	**54 676**	**100,0**	**51 587**	**100,0**
Dans le même logement	*50 888*	*93,1*	*48 700*	*94,4*
Dans un autre logement de la même commune	*1 698*	*3,1*	*1 207*	*2,3*
Dans une autre commune	*2 090*	*3,8*	*1 680*	*3,3*

Ce tableau présente l'évolution historique du nombre total de logements sur le territoire étudié, répartis en trois grandes catégories :

- Résidences principales
- Résidences secondaires et logements occasionnels
- Logements vacants

Les données s'échelonnent sur plus de 50 ans (de 1968 à 2021), permettant d'observer les tendances structurelles du parc immobilier local.

Le nombre total de logements a été multiplié par trois entre 1968 (10 141) et 2021 (31 391). Cela reflète une intensification de l'urbanisation, ainsi que l'augmentation des besoins liés à la croissance démographique des années 70–90.

Les résidences principales constituent la majorité constante du parc (près de 79 % en 2021), avec une croissance continue jusqu'en 2010. Depuis 2010, leur progression ralentit (+695 logements entre 2010 et 2021), ce qui peut traduire une saturation du tissu urbain existant ou une difficulté à mobiliser du foncier disponible.

La part de logements vacants est en nette augmentation : de 608 unités en 1968 à 5 906 en 2021, soit près de 19 % du parc total en 2021. Cette évolution interroge sur la dégradation de certains secteurs bâtis, la désaffection résidentielle, ou encore des difficultés de mise en location ou en vente.

Enfin, après un pic dans les années 1980–1990, le nombre de résidences secondaires se stabilise autour de 760 logements, représentant environ 2,4 % du parc actuel.

Tableau 14 : Evolution du nombre de logements par catégorie en historique depuis 1968 (Source : INSEE, 2024)

Catégorie de logement	1968(*)	1975(*)	1982	1990	1999	2010	2015	2021
Ensemble	**10 141**	**16 227**	**18 985**	**22 296**	**26 847**	**29 671**	**31 001**	**31 391**
Résidences principales	9 133	13 726	15 441	18 693	22 266	24 026	24 300	24 721
Résidences secondaires et logements occasionnels	400	603	1 499	1 459	1 000	781	762	764
Logements vacants	608	1 898	2 045	2 144	3 581	4 864	5 939	5 906

Ce tableau expose l'évolution de la suroccupation des logements principaux, c'est-à-dire des situations où le nombre d'occupants est élevé par rapport à la surface disponible, générant un inconfort résidentiel significatif. Les studios occupés par une seule personne sont exclus de ce calcul, afin de mieux refléter les tensions sur le logement familial.

Le taux de suroccupation a enregistré une baisse continue en dix ans : de 14 % en 2010 à 9,6 % en 2021, soit une diminution de plus de 4 points. Même en baisse, près de 1 logement principal sur 10 reste en situation de suroccupation en 2021, ce qui traduit une pression toujours présente sur le parc résidentiel, notamment dans les quartiers les plus denses ou en difficulté.

La suroccupation constitue un facteur aggravant pour la qualité de vie (stress, promiscuité, hygiène) et peut accentuer les impacts environnementaux à l'échelle micro-locale (déchets, consommation d'eau/énergie, nuisances). Les zones ciblées par les opérations NPNRU doivent intégrer ce critère comme un marqueur de vulnérabilité sociale.

La production de logements mieux adaptés (en taille, en nombre de pièces, en qualité thermique) et le relogement des ménages dans des conditions dignes apparaissent comme des leviers clés pour améliorer la performance environnementale et sociale du tissu urbain.

Tableau 15 : Résidences principales selon l'état de suroccupation (hors studios occupés par une personne) (Source : INSEE, 2024)

État de suroccupation	2010	2015	2021
Suroccupé	14,0	10,1	9,6
Non suroccupé	86,0	89,9	90,4

Catégorie socio-professionnelle

Le tableau ci-dessus présente l'évolution de la population âgée de 15 ans ou plus, répartie par catégorie socioprofessionnelle, sur la période 2010-2021.

La population totale connaît une légère diminution, passant de 45 210 habitants en 2010 à 42 588 habitants en 2021, soit une baisse de près de 5,8 %. Cette évolution démographique est accompagnée de changements significatifs dans la structure socioprofessionnelle locale.

On observe que la part des agriculteurs exploitants est faible et en diminution constante, passant de 0,3 % en 2010 à 0,2 % en 2021, témoignant d'une poursuite du recul de l'activité agricole traditionnelle.

Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise maintiennent une proportion relativement stable autour de 4,5 % en 2021, traduisant une certaine résilience du tissu économique local dans les activités indépendantes.

Les cadres et professions intellectuelles supérieures représentent 3,3 % en 2021, en légère augmentation par rapport à 2010 (3,3 % contre 3,1 %), ce qui pourrait indiquer une diversification progressive des profils professionnels.

La catégorie des professions intermédiaires représente 11,1 % de la population en 2021, en légère baisse par rapport à 2010 (10,3 %), mais traduisant une certaine stabilité.

Les employés constituent une part importante du tissu social, avec une progression notable de 20,4 % en 2010 à 20,2 % en 2021. Cette catégorie reste globalement stable en termes relatifs.

Les ouvriers, en revanche, voient leur proportion reculer de manière plus marquée, passant de 11,2 % en 2010 à 10,6 % en 2021, ce qui pourrait refléter une désindustrialisation progressive du territoire ou une tertiarisation de l'économie.

Les retraités représentent une part de plus en plus significative, atteignant 21,1 % en 2021 contre 18,9 % en 2010, traduisant un vieillissement démographique accentué, phénomène classique dans de nombreuses zones rurales ou périurbaines françaises.

Enfin, la catégorie des autres personnes sans activité professionnelle (étudiants, personnes au foyer, personnes en situation de handicap non actives, etc.) reste importante, constituant 28,9 % de la population en 2021, en légère augmentation par rapport à 2010 (31,2 % initialement).

Tableau 16 : Population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle (Source : INSEE, 2024)

Catégorie socioprofessionnelle	2010	%	2015	%	2021	%
Ensemble	**45 210**	**100,0**	**43 918**	**100,0**	**42 588**	**100,0**
Agriculteurs exploitants	118	0,3	117	0,3	70	0,2
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	1 973	4,4	1 871	4,3	1 918	4,5
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 497	3,3	1 181	2,7	1 426	3,3
Professions intermédiaires	4 652	10,3	5 093	11,6	4 735	11,1
Employés	9 226	20,4	8 832	20,1	8 619	20,2
Ouvriers	5 085	11,2	5 113	11,6	4 509	10,6
Retraités	8 565	18,9	9 388	21,4	9 006	21,1
Autres personnes sans activité professionnelle	14 094	31,2	12 323	28,1	12 305	28,9

Emploi

Ce tableau présente l'évolution de la population âgée de 15 à 64 ans par type d'activité sur la commune des Abymes, entre 2010 et 2021, selon les données de l'INSEE.

La population de cette tranche d'âge diminue sur la période, passant de 37 799 individus en 2010 à 32 697 en 2021, soit une baisse d'environ 13,5 %. Ce recul démographique s'accompagne de modifications notables dans la répartition entre population active et inactive.

La part des actifs augmente globalement, passant de 64,0 % en 2010 à 67,4 % en 2021, malgré une légère baisse par rapport au pic de 67,9 % observé en 2015.

Parmi ces actifs, la proportion de personnes ayant un emploi progresse significativement, de 44,7 % en 2010 à 48,5 % en 2021, traduisant une amélioration du taux d'emploi sur la commune.

Le taux de chômage connaît quant à lui une évolution en dents de scie : après une hausse entre 2010 (19,3 %) et 2015 (22,2 %), il redescend à 18,9 % en 2021, témoignant d'une amélioration récente du marché du travail.

Concernant les inactifs, leur part totale diminue de 36,0 % en 2010 à 32,6 % en 2021.

Parmi eux :

- Les élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés représentent une part importante mais en légère baisse, passant de 14,3 % en 2010 à 13,0 % en 2021 ;
- La catégorie des retraités ou préretraités reste marginale, représentant seulement 3,2 % en 2021, en diminution par rapport à 2010 (4,8 %) ;
- Les autres inactifs (personnes au foyer, handicapées, etc.) sont relativement stables autour de 16,4 % en 2021.

Tableau 17 : Population de 15 à 64 ans par type d'activité (Source : INSEE, 2024)

Type d'activité	2010	2015	2021
Ensemble	**37 799**	**35 203**	**32 697**
Actifs en %	**64,0**	**67,9**	**67,4**
Actifs ayant un emploi en %	44,7	45,7	48,5
Chômeurs en %	19,3	22,2	18,9
Inactifs en %	**36,0**	**32,1**	**32,6**
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	14,3	13,4	13,0
Retraités ou préretraités en %	4,8	4,0	3,2
Autres inactifs en %	16,9	14,7	16,4

Cap Excellence regroupe les communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes et Baie-Mahault, formant l'intercommunalité la plus peuplée de Guadeloupe malgré une déprise démographique et de fortes difficultés socioéconomiques. Pointe-à-Pitre, bien que la plus petite, est la plus dense, et le projet prévoit environ 800 relogements, majoritairement issus du parc social. Les ménages concernés sont souvent âgés, précaires, isolés, et vivent pour beaucoup avec des ressources très faibles, notamment à Vieux-Bourg et Bergevin.

L'enjeu est considéré comme **fort.**

2.4.2 Occupation des sols

2.4.2.1 Occupation actuelle de l'emprise du projet

D'après la base de données Corine Land Cover, les secteurs concernés par le projet de réhabilitation sont localisés en *tissu urbain discontinu*. Cette classe d'occupation des sols fait référence à des zones où les constructions (bâtiments résidentiels ou non) sont réparties de manière non homogène au sein de surfaces végétalisées, telles que des jardins, des espaces verts ou des friches urbaines. Ce type de tissu représente des quartiers résidentiels de densité moyenne, dans lesquels les surfaces bâties alternent avec des espaces non construits. Dans le contexte de Pointe-à-Pitre et des Abymes, cela traduit une urbanisation diffuse, souvent marquée par une certaine vétusté ou des formes d'auto-construction, avec une cohabitation entre bâti et espaces en friche ou non aménagés.

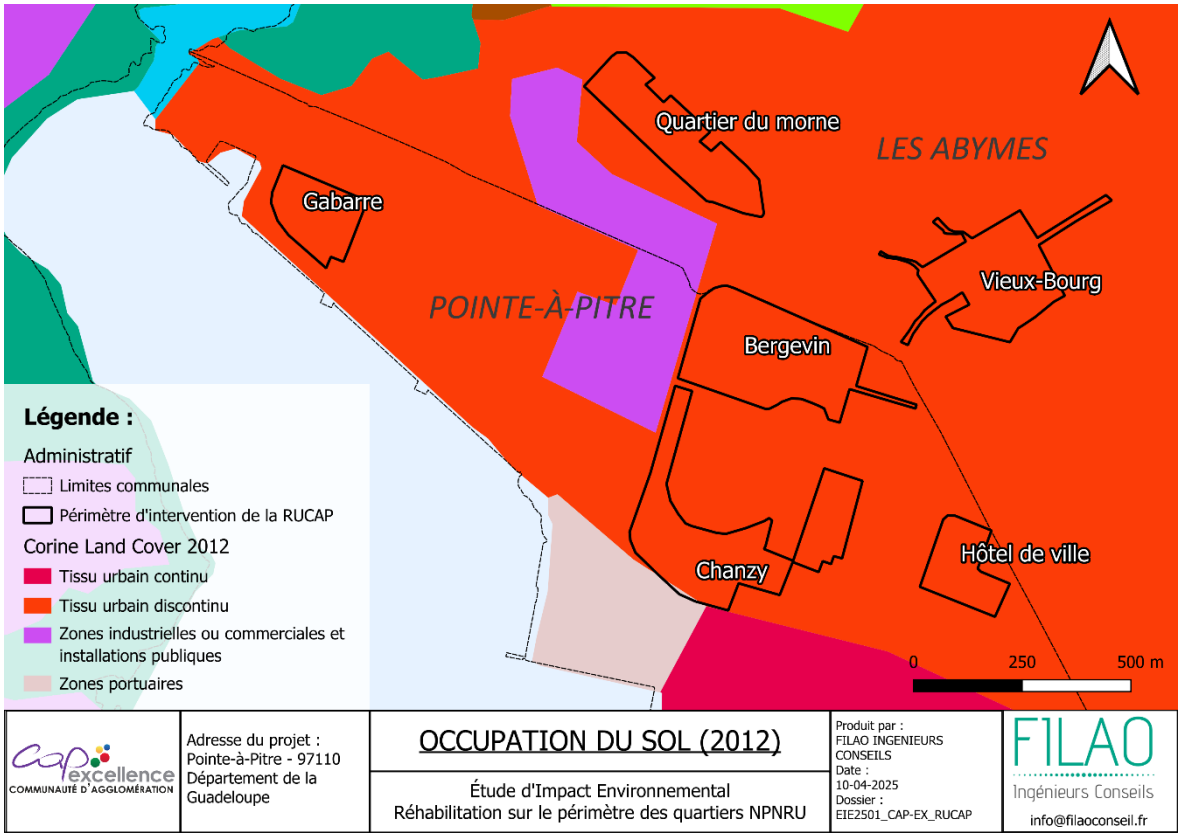


Figure 108 : Occupation des sols (2012) (Source : FILAO Conseils Ingénieurs)

2.4.2.2 Voisinage, zones d'habitats et établissements sensibles

Étant donné que les zones incluses dans le périmètre d'intervention de la RUCAP se situent dans un espace entièrement urbanisé, le plan des abords met en évidence une prédominance de bâtiments à vocation résidentielle et commerciale. On y observe également la présence ponctuelle de bâtiments à usage agricole, d'équipements sportifs ainsi que de quelques édifices religieux en périphérie.

Parmi l'ensemble des secteurs étudiés, les quartiers du Morne, de Chanzy et de la Gabarre se distinguent par une urbanisation moins dense, où les espaces en friche occupent une place plus importante. Ces zones présentent ainsi un potentiel significatif en matière de requalification urbaine et d'aménagement d'espaces publics.

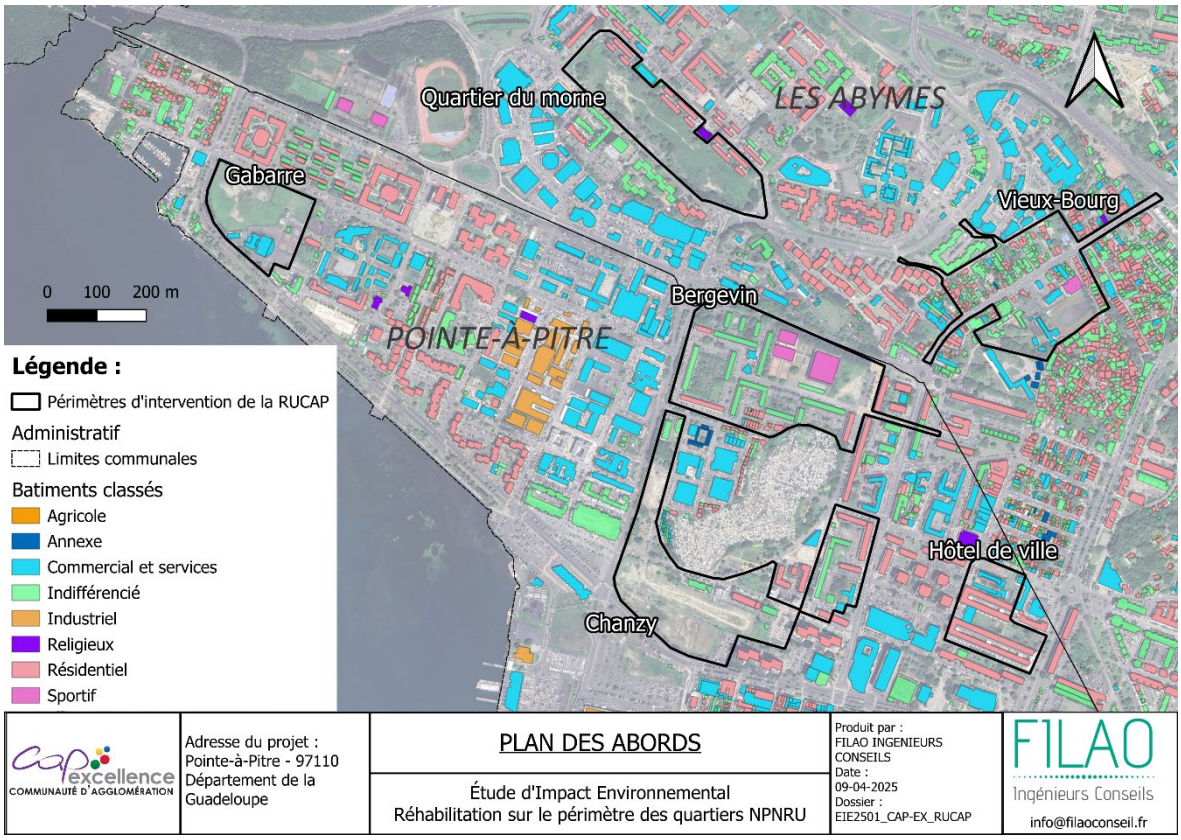


Figure 109 : Plan des abords du projet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

2.4.2.3 Zones agricoles et cultures

Comme mentionné plus tôt, la zone d'étude du projet de la RUCAP est située en zone de tissu urbain discontinu, ainsi il n'existe aucune parcelle agricole au sein même du périmètre d'intervention.

Les zones agricoles les plus proches sont des parcelles de cannes à sucre et des prairies ou autres systèmes culturaux. Ces dernières sont situées au nord de la commune de Baie-Mahault et au commencement de la grande plaine des Abymes.

Il n'y aura donc aucune contrainte liée aux zones agricoles.

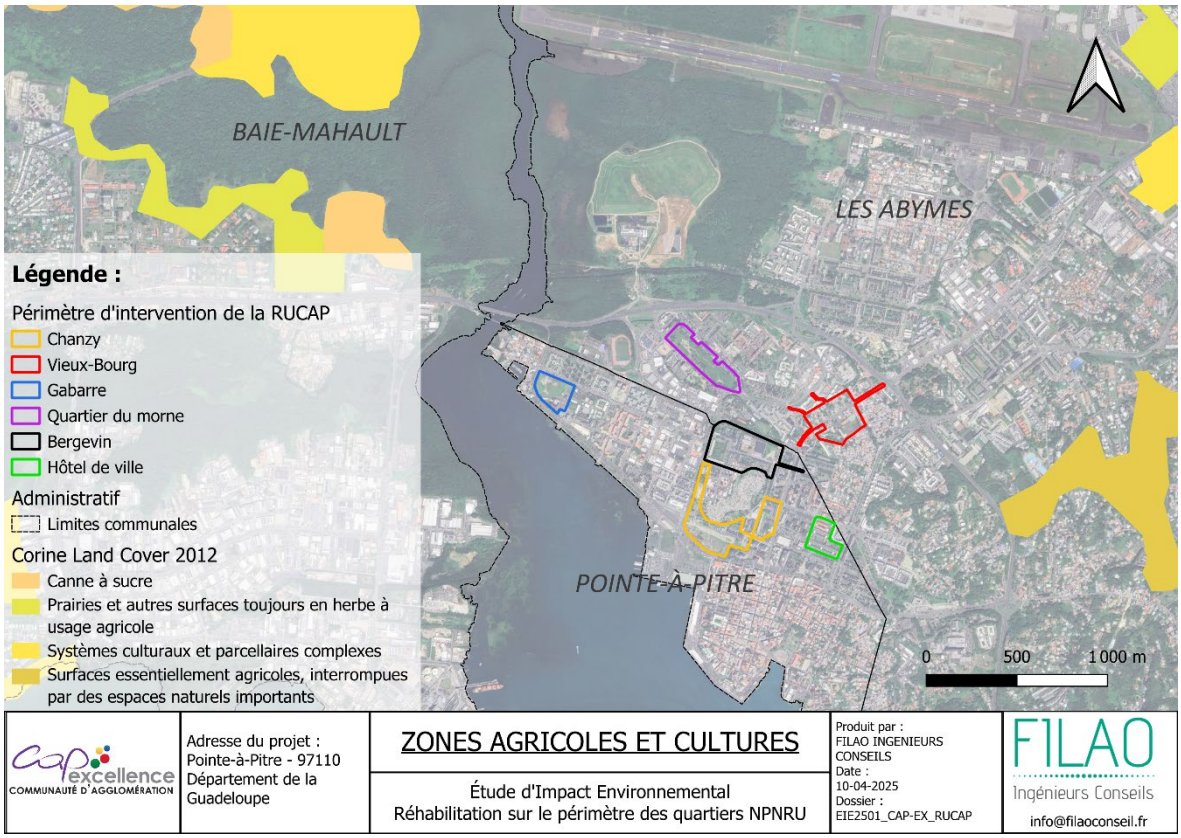


Figure 110 : Zones agricoles et cultures (2012) (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

2.4.2.4 Environnement économique et industriel

Tous les quartiers du projet RUCAP sont situés dans des zones d'habitations mais de nombreux commerces sont présents aux alentours ou au sein même des quartiers (Figure 112). Certaines zones accueillent même des halles et des marchés comme à Bergevin ou Chanzy. Les quartiers du morne et Hôtel de ville accueillent aussi des locaux destinés aux associations.

Dans le cadre du projet de renouvellement urbain, la présence de ces commerces et autres structures d'intérêts peut faire l'objet d'un enjeu assez important et à prendre en compte.



Figure 111 : Commerces à proximité des zones de projets. (Source : Cap Excellence)

2.4.2.5 Équipements

D'après Corine Land Cover, aucun équipement structurant n'est présent directement sur le site, cependant l'aéroport Maryse Condé se trouve environ entre 1,5 et 2,5 kilomètres au nord des zones d'intervention. Néanmoins, il n'y aura pas d'enjeux liés à cette zone car elle se situe bien au-delà du périmètre d'intervention.

Le port de Pointe-à-Pitre, lui, est situé à la limite sud du quartier de Chanzy. La phase de travaux va donc légèrement impacter les activités du port. De même lors de la phase d'exploitation où l'aspect propre de ces quartiers aura aussi un impact indirect sur la zone portuaire.

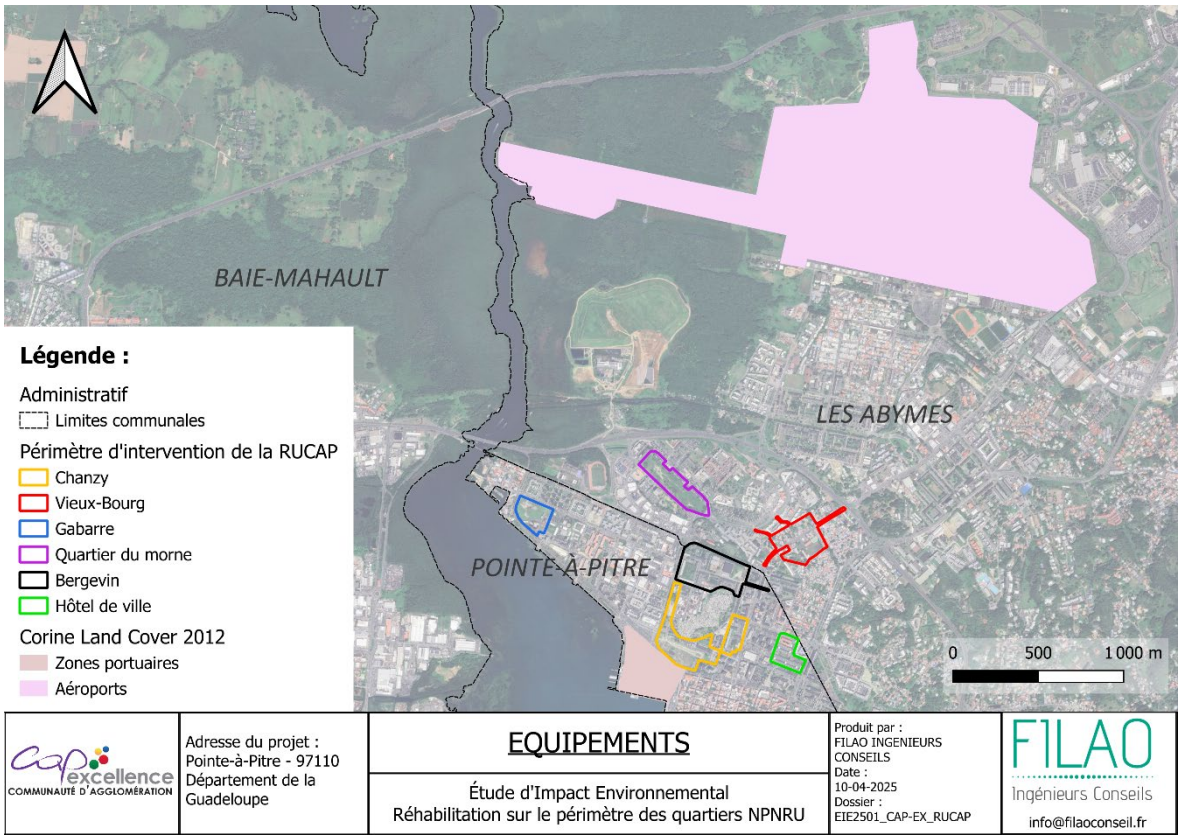


Figure 112 : Equipements présents d'après Corine Land Cover aux alentours de la zone d'intervention (Source : FILAO Conseils Ingénieurs)

Concernant les équipements de services, tels que les complexes sportifs, les groupes scolaires, les équipements culturels et autres … ceux-ci sont largement présents à proximité des zones de projets et même au sein de ces dernières.

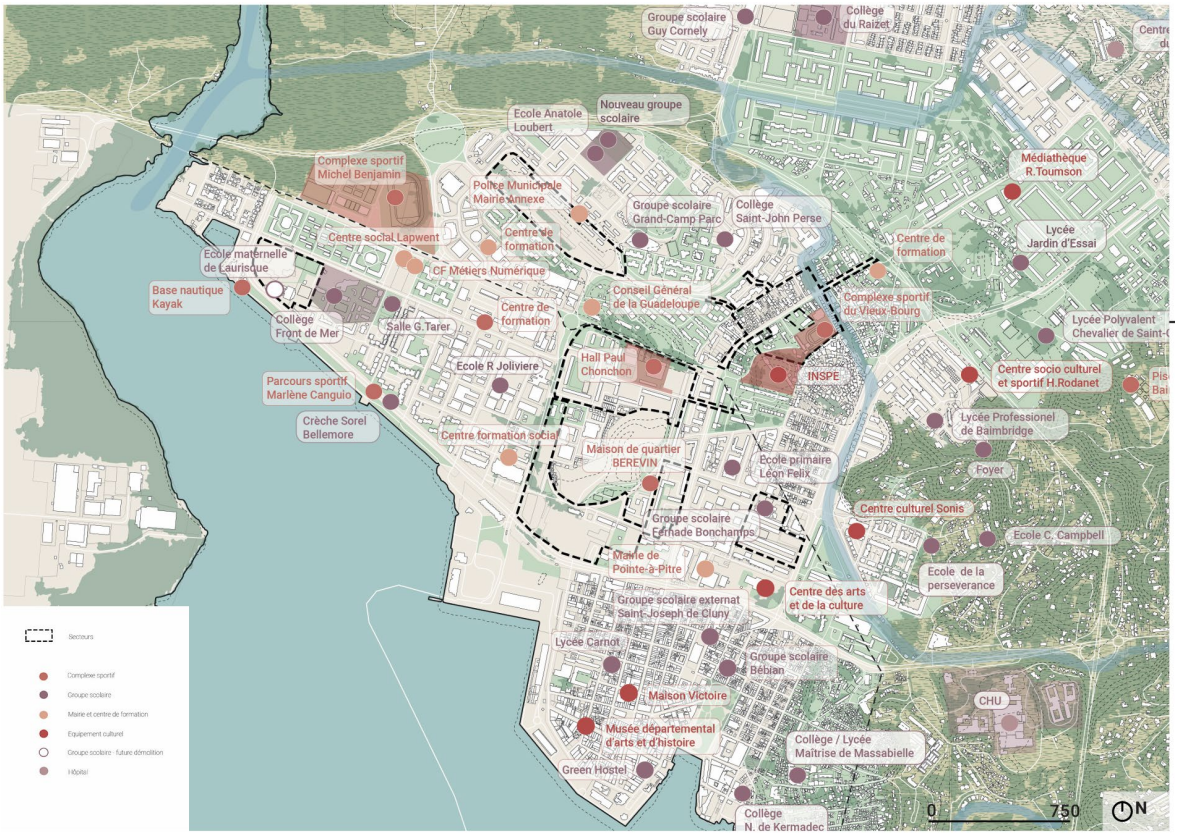


Figure 113 : Equipements présents aux alentours de la zone d'intervention (Source : Cap Excellence)

Le projet RUCAP se situe dans un tissu urbain discontinu mêlant habitations, friches et commerces, sans contrainte agricole. Les quartiers comme Morne, Chanzy et Gabarre offrent un fort potentiel de requalification. La présence d'équipements et de structures d'intérêt local renforce les enjeux du renouvellement urbain.

L'enjeu est considéré comme **fort.**

2.4.3 Infrastructures de transport et circulations

2.4.3.1 Mobilités depuis et vers Pointe-à-Pitre

L'étude de mobilité sur Pointe-à-Pitre et les Abymes met en évidence que Pointe-à-Pitre joue un rôle stratégique de carrefour entre Grande-Terre et Basse-Terre, grâce à une position géographique privilégiée. Toutefois, la ville a subi une forte perte d'attractivité au fil des années, notamment en raison de l'insécurité ressentie et d'une importante précarisation de la population. Entre 2008 et 2018, la commune a perdu 10 % de sa population, et aujourd'hui, 70 % de son parc de logements est constitué d'habitat social, avec un taux de vacance élevé.

Les mobilités sont un enjeu majeur pour le projet de réhabilitation. Pointe-à-Pitre est un point de passage très sollicité pour les déplacements domicile-travail, mais paradoxalement, une grande partie de ses habitants possède peu de véhicules particuliers. Néanmoins, la dépendance à la voiture reste ancrée dans les habitudes des guadeloupéens, ce qui génère des congestions régulières, en particulier aux entrées de ville et sur les grands axes comme la RN1 et le boulevard Chanzy.

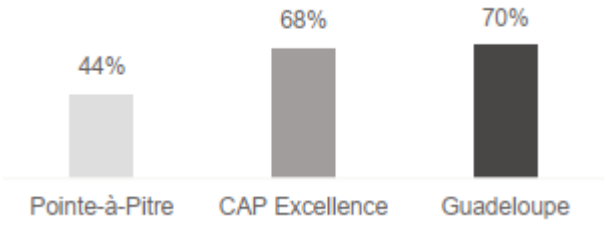


Figure 114 : Motorisation des ménages (Source : INSEE, 2018)

La marche et le vélo représentent une part importante des déplacements internes, ce qui constitue un levier très intéressant pour développer les mobilités douces. Cependant, l'absence d'infrastructures adaptées, l'état dégradé des voiries et le sentiment d'insécurité limitent encore fortement leur usage. Un projet structurant, la "Promenade Verte et Bleue", vise justement à renforcer ces mobilités en créant une grande continuité cyclable et piétonne entre les quartiers.



Figure 115 : Promenade verte et bleue (Source : CAP EXCELLENCE)

Concernant les transports en commun, le réseau Karu'Lis dessert relativement bien Pointe-à-Pitre/Les Abymes, mais il souffre de problèmes de fiabilité, d'un manque d'information pour les usagers et d'une tarification peu adaptée.

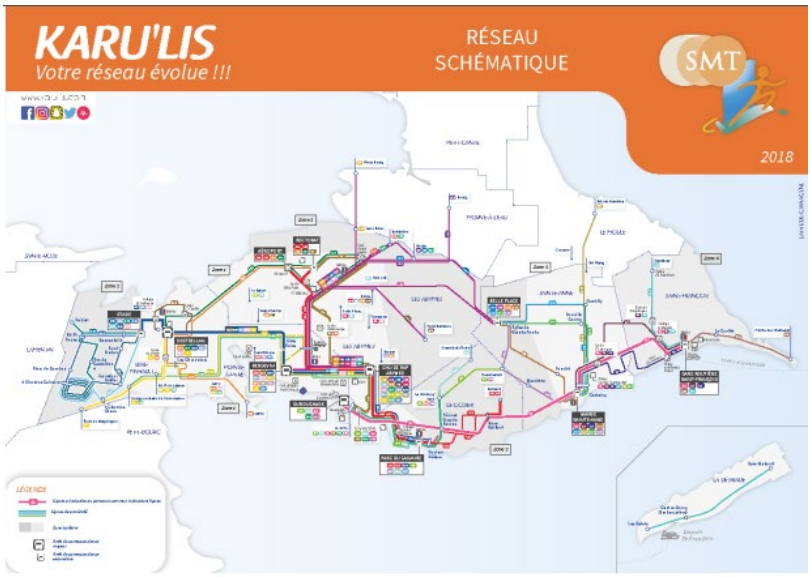
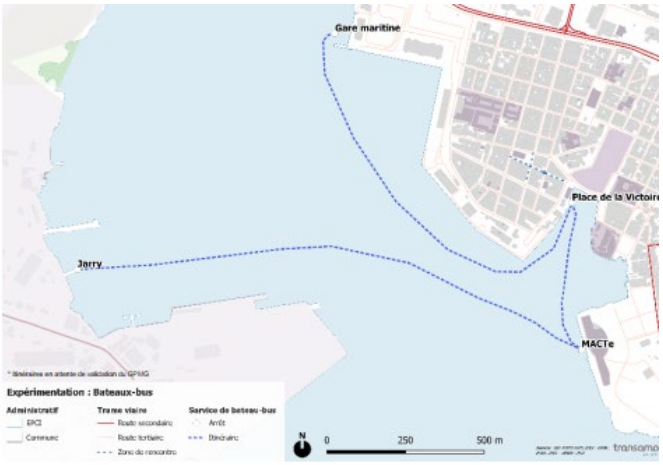


Figure 116 : Le réseau Karu'Lis (Source : CAP EXCELLENCE)

Le transport maritime représente également un axe à développer. Une expérimentation de "bus des mers" a démontré l'intérêt de ce mode alternatif, mais l'accessibilité aux embarcadères reste perfectible. Le projet Karukera Bay entend mieux intégrer le port à la ville et favoriser l'usage de la mer pour des trajets quotidiens.



BUS DES MERS : EXPÉRIMENTATION	
ARRÊTS	▪ MACTe, Place de la Victoire, gare maritime de Bergevin, zone économique de Jarry
MATÉRIEL	▪ 2 bateaux-bus ▪ Capacité unitaire : 30 à 40 passagers
NIVEAU DE SERVICE	▪ Fréquence : 30 min en heure de pointe

Figure 117 : Projet de bus des mers (Source : CAP EXCELLENCE)

Parallèlement, plusieurs initiatives privées proposent des alternatives innovantes à la voiture particulière, telles que les tuk-tuks électriques pour des trajets courts, la location de vélos électriques ou encore un projet de petit train touristique et urbain. Toutefois, ces initiatives manquent encore de reconnaissance politique et de soutien logistique.



Figure 118 : Projet de tuk tuk électriques (Source : CAP EXCELLENCE)

D'un point de vue environnemental, les projets de réhabilitation devraient avoir un effet positif important s'ils permettent de réduire la place de la voiture, de développer les transports collectifs et les mobilités actives, et de renforcer la qualité des espaces publics. Toutefois, pour réussir pleinement cette transition, il sera essentiel d'assurer une bonne continuité des itinéraires doux, de rendre le réseau de transports en commun plus attractif et de coordonner efficacement tous les acteurs autour d'une stratégie commune.

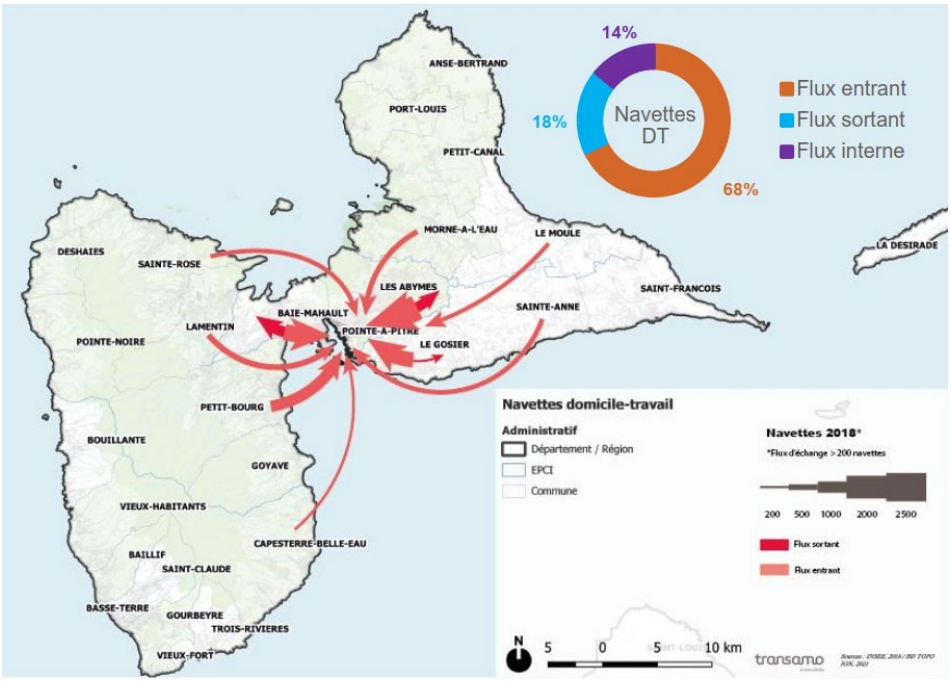


Figure 119 : Mobilité depuis et vers Pointe-à-Pitre (Source : CAP EXCELLENCE)

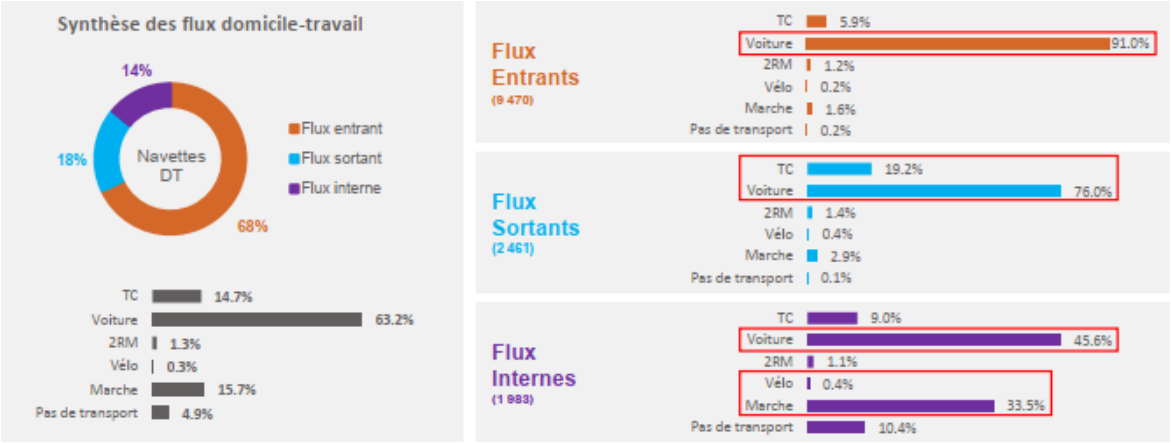


Figure 120 : Synthèse des flux domicile-travail (Source : CAP EXCELLENCE)

2.4.3.2 Une trame viaire hétérogène

Accessible depuis l'ensemble de la Région Guadeloupe via 3 routes nationales en 2*2 voies (N1, N4, N5), Pointe-à-Pitre endosse le rôle majeur de carrefour d'échange et de transit entre les territoires de Grande-Terre et de Basse-Terre. Quatre routes départementales en 2*2 voies (D103, D125, D126, D129) et deux grands boulevards (Chanzy, Légitimus) assurent le rôle de radiales-relais en desservant la commune depuis les routes nationales.

Cependant, la morphologie de la trame viaire de desserte locale ne suit pas un profil uniforme sur l'ensemble de la commune, mais se spécifie par quartier. Ce profil viaire très hétérogène est pour partie lié à l'évolution historique du développement de la commune de Pointe-à-Pitre. De ce fait, les différents quartiers du territoire restent aujourd'hui relativement renfermés sur eux-mêmes et le réseau départemental assure une grande partie des connexions entre ces derniers.

Le manque d'éclairage urbain contribue au cloisonnement des quartiers et entretient le sentiment d'insécurité ressenti par les habitants lors de leurs déplacements nocturnes à Pointe-à-Pitre.

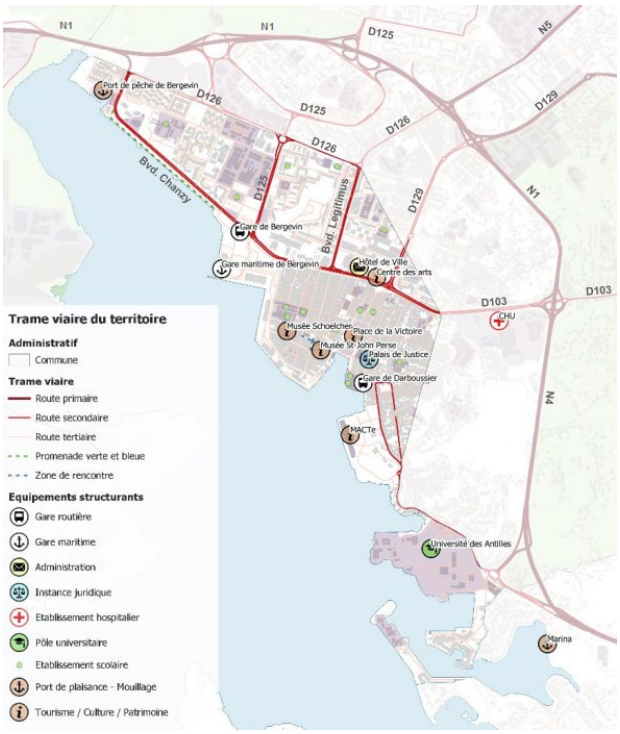


Figure 121 : Trame viaire du territoire (Source : CAP EXCELLENCE)

2.4.3.3 Conditions de circulation

Un réseau fonctionnel sur périmètre propre de Pointe-à- Pitre, à l'exception :

- De carrefours à feux non fonctionnels sur le boulevard Chanzy ;
- De difficultés d'écoulement sur la rue Frébault.

Des flux denses et majoritairement retenus en amont (accès RN1).

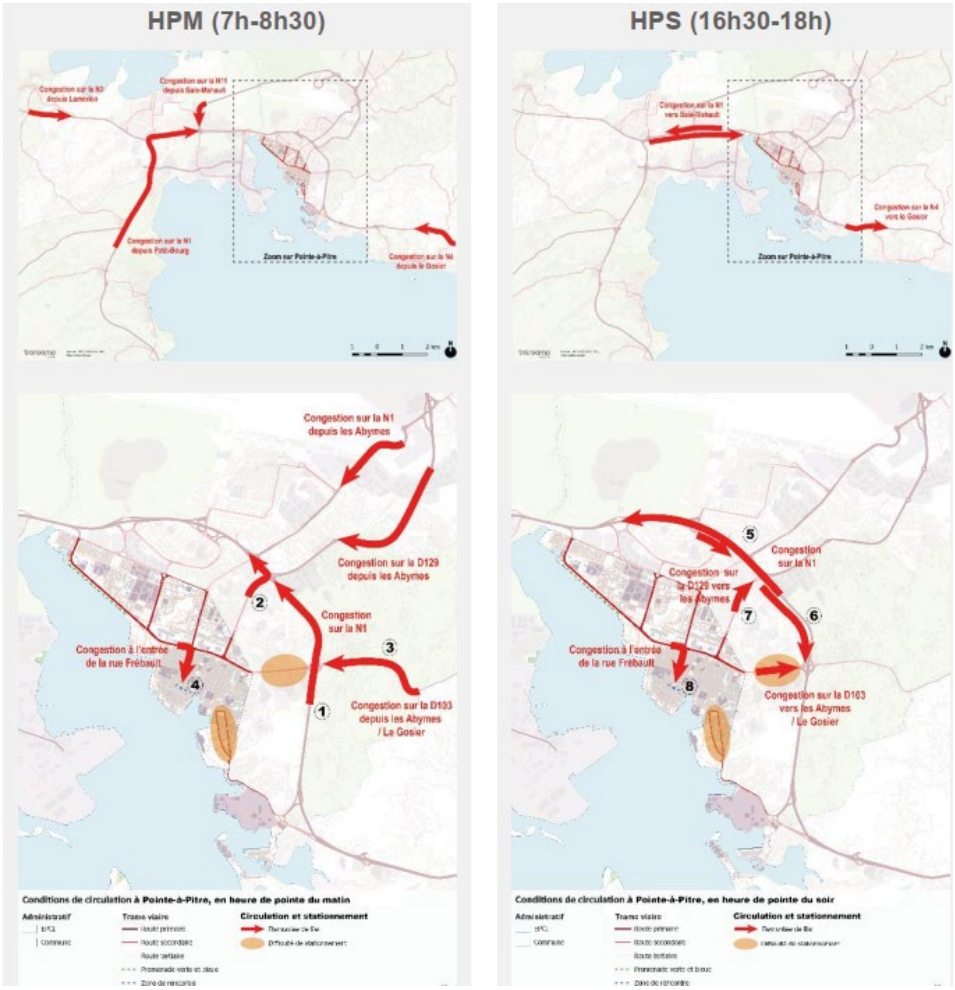


Figure 122 : Congestion sur les routes (Source : CAP EXCELLENCE)

L'analyse des infrastructures de transport dans le cadre de la réhabilitation des quartiers NPNRU à Pointe-à-Pitre et Les Abymes permet d'identifier les principaux modes d'accès et les connexions routières existantes pour chaque secteur concerné.

Les sections Bergevin et Chanzy bénéficient d'une proximité directe avec des routes à 2 chaussées (la D125 Boulevard du Général de Gaulle à l'ouest et le Boulevard Hegesippe Legitimus à l'est, facilitant une circulation fluide et un accès rapide.

Le Quartier de l'Hôtel de Ville, situé légèrement en retrait, est principalement desservi par des routes à 1 chaussée et des chemins secondaires, impliquant une accessibilité plus contrainte.

Vieux-Bourg est traversé par l'Avenue Patrick Saint-Eloi (la D126) qui permet d'aller de part et d'autre de la zone et permet de rejoindre les nationales 5 ou 1.

Le secteur de la Gabarre est accessible via le Boulevard de l'amitié des peuples de la Caraïbe (la D24) puis la rue Euvremont Gene.

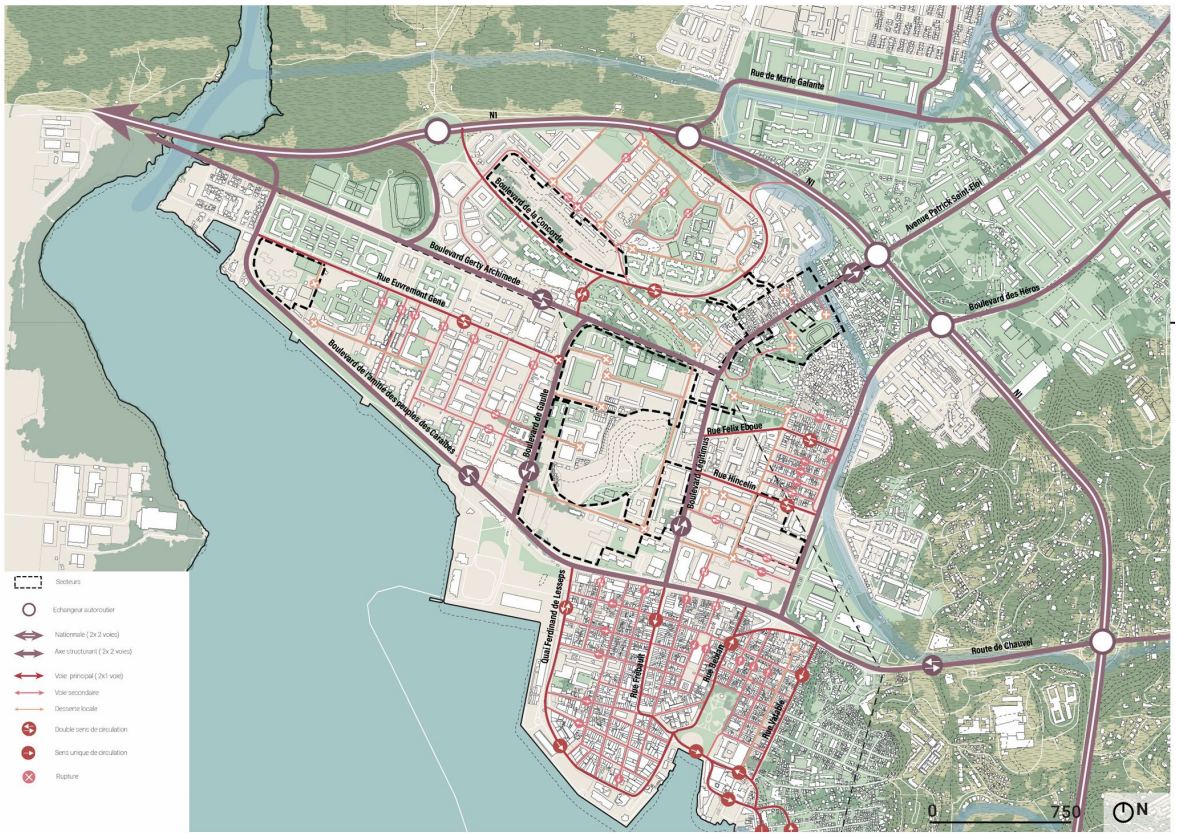


Figure 123 : Infrastructures de transport à proximité des zones à réhabiliter (Source : Cap Excellence)

Les sites sont aujourd'hui assez bien desservis par les transports en communs. Les secteurs de Bergevin et Chanzy ont une offre de transports en commun (TC) bien développé, les deux quartiers sont traversés par une vingtaine de lignes de bus. En effet cela s'explique car ces secteurs sont tournés vers le cœur historique de Pointe à Pitre. Les quartiers du Vieux-Bourg et Hôtel de ville sont aussi très bien desservis avec 17 lignes qui passent régulièrement. Quant aux secteurs du Morne et de la Gabarre, ces derniers sont aujourd'hui plus enclavés avec des lignes de bus et des cadences moins régulières. En effet, seulement trois lignes de bus desservent le quartier de la Gabarre et celui du Morne est desservi uniquement par la ligne Z02.

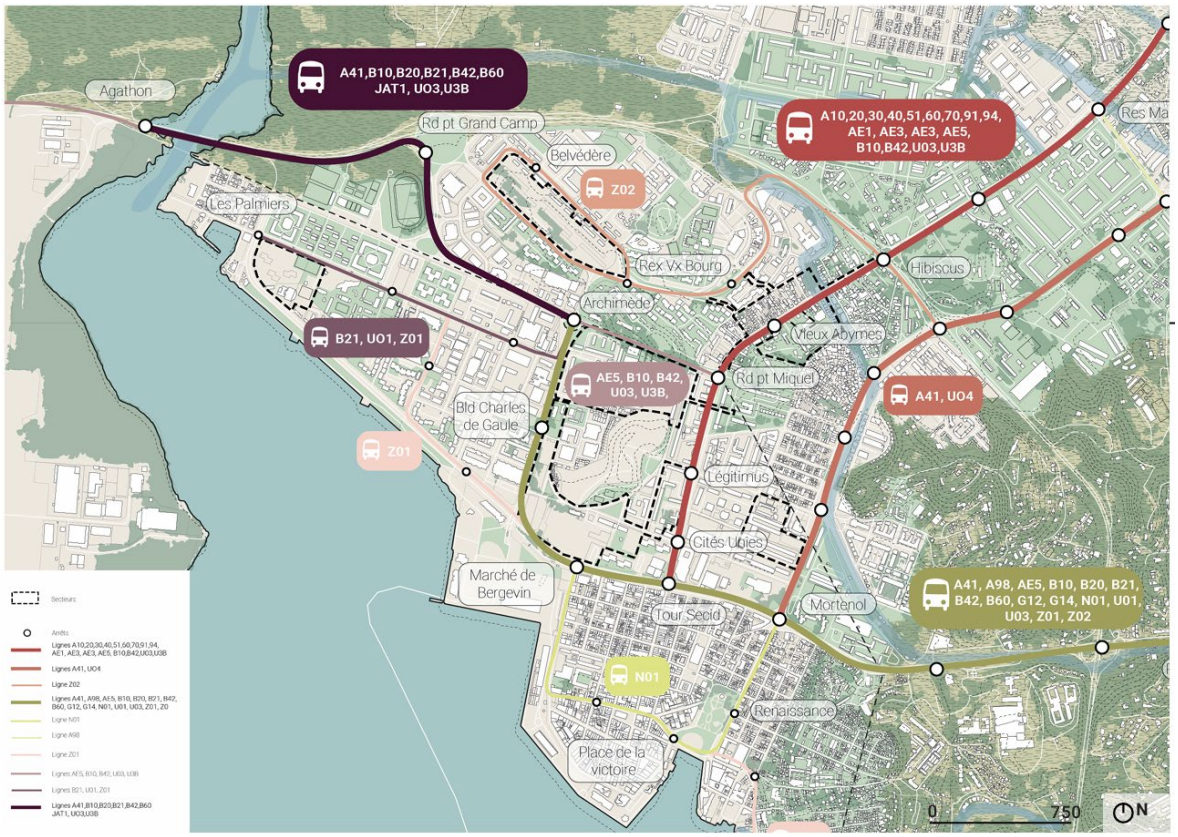


Figure 124 : Réseau de bus existant (Source : Cap Excellence)

Pointe-à-Pitre occupe une position stratégique entre Grande-Terre et Basse-Terre, mais souffre d'un manque d'attractivité, de précarité sociale et d'un réseau viaire hétérogène. La ville est fortement dépendante de la voiture malgré un usage significatif de la marche et du vélo, freiné par l'insécurité et le manque d'infrastructures. Le projet de réhabilitation vise à améliorer les mobilités douces, les transports collectifs et la cohésion entre quartiers.

L'enjeu est considéré comme **fort.**

2.4.4 Réseaux

2.4.4.1 Réseau d'eaux pluviales

Selon le règlement du zonage des eaux pluviales de CAP EXCELLENCE, le diagnostic hydraulique réalisé dans ce cadre a mis en évidence plusieurs zones de défaillance du réseau. Ces dysfonctionnements se traduisent notamment par un sous-dimensionnement des ouvrages par rapport aux bassins versants collectés, ou encore par des contraintes en aval qui perturbent et limitent l'écoulement des eaux (proximité du niveau de la mer, par exemple). Le diagnostic a également révélé un état avancé de vétusté de certains tronçons du réseau, empêchant une évacuation efficace des eaux de ruissellement.

Par ailleurs, certains dysfonctionnements constatés résultent d'une collecte superficielle insuffisante des eaux pluviales, aggravée par un entretien défaillant des grilles, avaloirs et fossés.

D'après la cartographie ci-dessous, les quartiers de la Gabarre, Chanzy, Bergevin et de l'hôtel de ville sont situés en zone 1. Tandis que les quartiers de Gros morne et de Vieux-Bourg se situent (en partie pour Vieux-Bourg) en zone AU. Le secteur sud de Vieux-bourg est lui en zone 5.

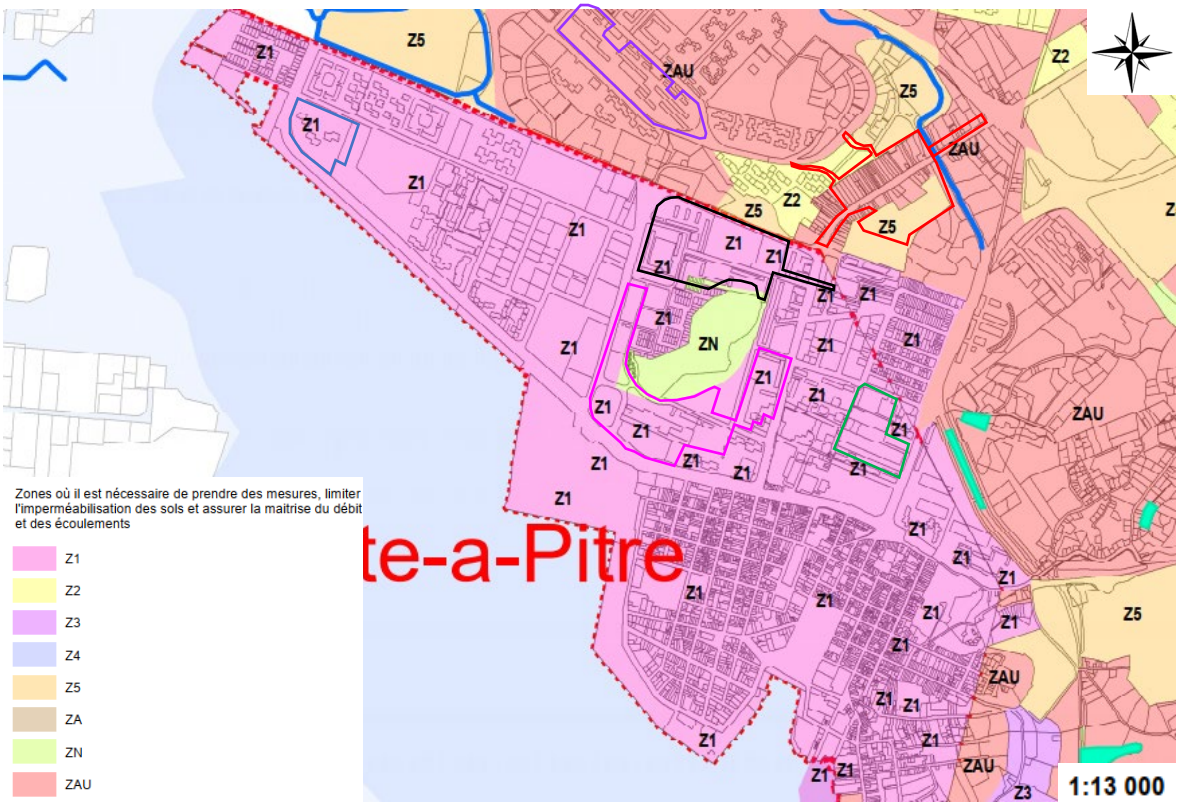


Figure 125 : Zonage eaux pluviales (Source : CAP EXCELLENCE)

Les zones Z1 sont des zones urbaines denses, au risque d'inondation, par ruissellement pluvial important ou participant aux débordements et dysfonctionnement aval. Tout projet de développement et d'urbanisation, ayant une surface totale de plus de 600 m² ou toute opération de réhabilitation ou de renouvellement urbain sur cette zone, devra assurer une gestion à la parcelle des pluies, pour une pluie décennale.

Pour ce faire :

Infiltration et/ou toute autre technique alternative

En dernier recours si stockage à la parcelle, alors :

Vrétention = 77 l/m² imperméabilisé avec Qfuite= 40 l/s/ha de projet

NB : les projets, dont la surface totale est inférieure à 600 m², pourront se raccorder au réseau existant, sous réserve de l'acceptation du service gestionnaire et de l'application du présent règlement notamment, sur les règles de raccordement au réseau existant.

Les zones 5 sont des zones urbaines de densité moyenne à forte, à vocation spécifique qui regroupent les équipements collectifs et les services publics ou privés, au risque d'inondation par ruissellement pluvial modéré ou important ou participant aux débordements et dysfonctionnements aval.

Sur cette zone, les possibilités d'infiltration à la parcelle, devront obligatoirement et systématiquement être vérifiées, via une étude de perméabilité, à l'endroit même de l'infiltration projetée et si les résultats sont

supérieurs à 20 mm/h (ou 5.5x10-6 m/s), l'absorption sur l'unité foncière, sera obligatoire, au maximum de sa capacité. Dans le cas où l'infiltration n'est pas suffisante et si les disponibilités foncières et les contraintes techniques le permettent, des bassins de rétention adaptée ou toutes autres techniques alternatives, devront être programmés et intégrés de façon optimale au projet.

Infiltration obligatoire et/ou toutes autres techniques alternatives.

En dernier recours si stockage à la parcelle, alors :

Vrétention= 77l/m² imperméabilisé avec Qfuite=40 l/s/ha de projet.

D'une manière générale, s'il s'avère que l'infiltration à la parcelle n'est pas possible et qu'aucune technique alternative ne peut être techniquement mise en place, alors le pétitionnaire devra demander une dérogation, qui fera l'objet d'une délibération du service gestionnaire.

2.4.4.2 Eau potable

La distribution en eau potable est assurée par la SMGEAG sur les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes.

2.4.4.3 Réseau d'assainissement des eaux usées

Les deux stations d'épuration les plus proches des zones de projet sont :

- Abymes lotissement Beltegeuse-Besson ;
- Gosier Montauban

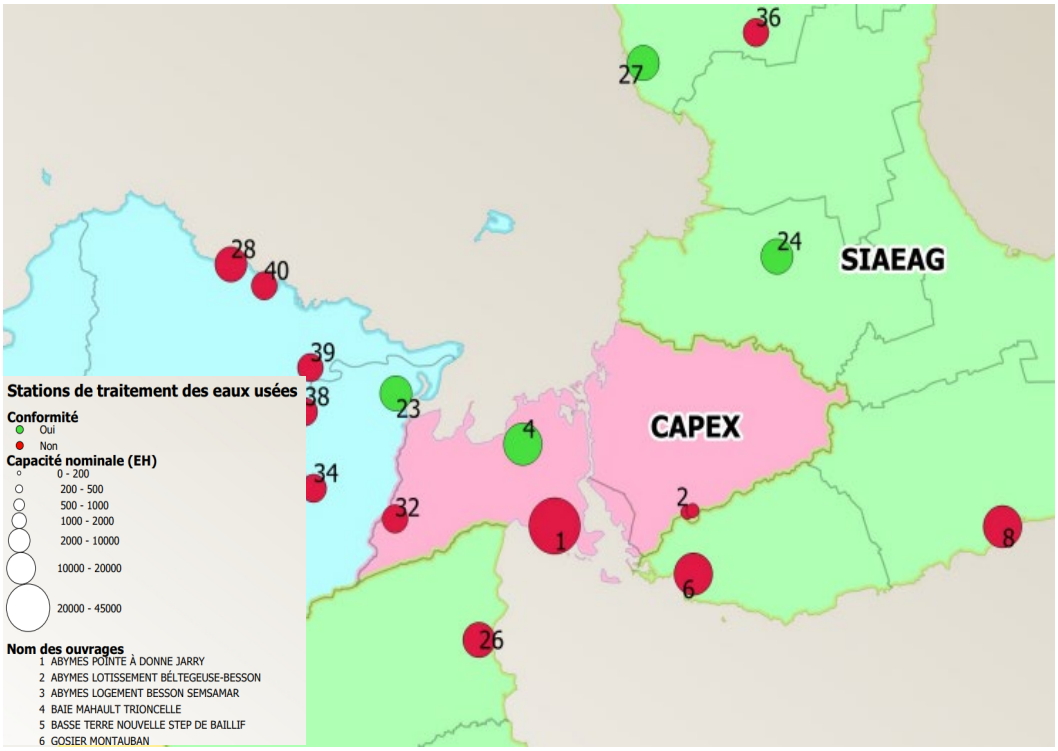


Figure 126 : Conformité 2019 des stations d'épuration des principales agglomérations d'assainissement de Guadeloupe (Source : DEAL, 2021)

2.4.4.4 Stratégie de gestion de l'eau à l'échelle du programme RUCAP

À l'échelle du programme RUCAP, la gestion de l'eau constitue un enjeu transversal portant sur les eaux pluviales, le ruissellement, l'assainissement des eaux usées et la capacité des réseaux existants. Les diagnostics disponibles mettent notamment en évidence des insuffisances de capacité du réseau pluvial, des contraintes à l'aval, la vétusté de certains tronçons ainsi que des défauts de collecte ou d'entretien.

La stratégie portée par Cap Excellence vise à ne pas aggraver les débits de ruissellement, à limiter l'imperméabilisation, à privilégier l'infiltration et les techniques alternatives et à prévoir les ouvrages de rétention ou de régulation nécessaires. Chaque opération devra également vérifier l'état et la capacité des réseaux d'eaux pluviales et d'assainissement auxquels elle doit être raccordée.

Les études hydrauliques détaillées, les diagnostics actualisés des réseaux, les études de raccordement ainsi que les procédures réglementaires applicables, notamment au titre de la loi sur l'eau et, le cas échéant, de l'autorisation environnementale, seront conduits aux stades ultérieurs par les maîtres d'ouvrage, opérateurs et concessionnaires concernés, dans le cadre général défini par Cap Excellence et conformément aux prescriptions des gestionnaires de réseaux et des autorités compétentes.

2.4.4.5 Réseau électrique

La carte ci-dessous, issue d'EDF, cartographie les réseaux électriques de la Guadeloupe. Elle indique que les différentes zones du périmètre d'intervention de RUCAP sont desservies en électricité par des lignes de Haute Tension A (HTA) aériennes et des lignes de Basse Tension (BT) aériennes et souterraines.

Au nord du quartier du morne se situe un poste source du Raizet qui alimente une partie des lignes HTA qui partent ensuite alimenter les autres lignes de Pointe-à-Pitre.

La présence d'un nombre important de lignes électriques sera à prendre en compte lors de la phase de travaux.

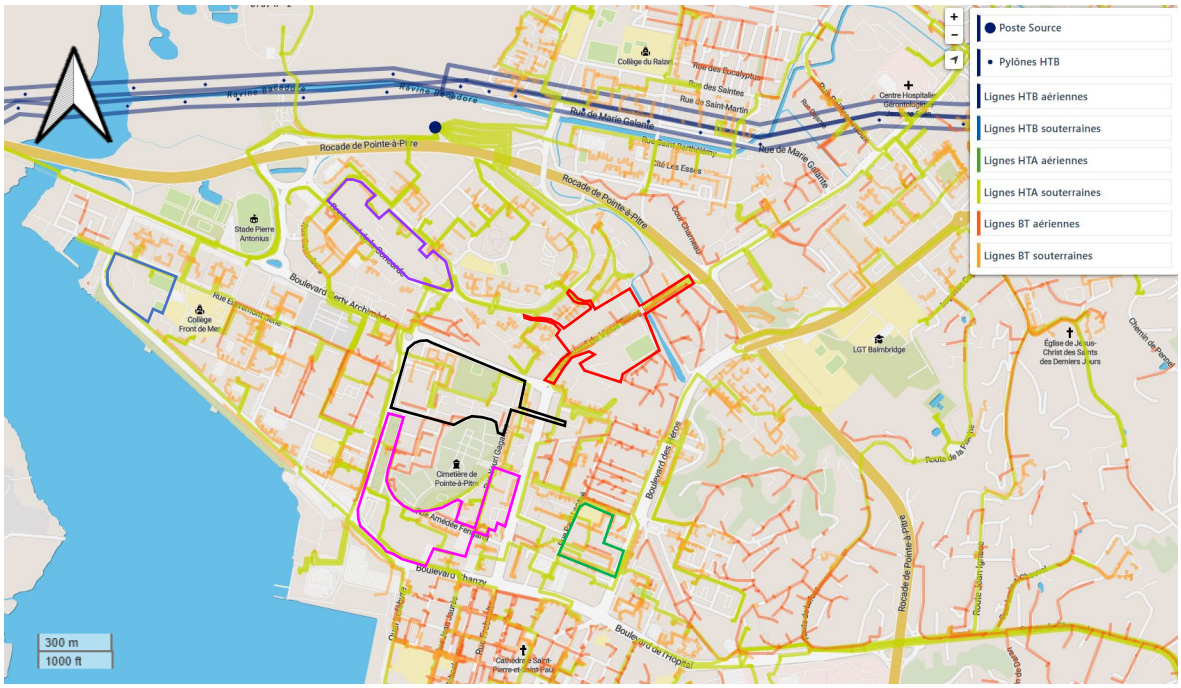


Figure 127 : Cartographie des réseaux électriques de Guadeloupe (Source : EDF)

Le diagnostic du réseau d'eaux pluviales de CAP Excellence révèle plusieurs défaillances, notamment un sous-dimensionnement des ouvrages, une vétusté avancée et un entretien insuffisant des dispositifs de collecte. Certains quartiers comme la Gabarre, Chanzy ou Vieux-Bourg sont classés en zones à enjeux hydrauliques variés. Par ailleurs, le secteur est desservi par un réseau électrique dense en lignes HTA et BT.

L'enjeu est considéré comme **fort.**

2.4.5 Tourisme et loisirs

Hébergement

Les communes de Pointe-à-Pitre et Les Abymes sont en grande majorité composée de quartiers résidentiels et d'habitations individuelles. On ne recense pas d'infrastructures telles que des hôtels, gîtes ou chambres d'hôtes au sein de ces deux circonscriptions. L'offre est donc très réduite comparée aux restes des pôles touristiques majeurs de la Guadeloupe.

Activités touristiques et de loisir

Aucune infrastructure considérée comme touristique telle que des musées, cinémas ou autres espaces culturels labélisés n'est présente sur la commune des Abymes. En revanche, la commune de Pointe-à-Pitre compte trois musées de France : le musée départemental d'art et d'histoire et le musée St John Perse situés dans la vieille ville de Pointe-à-Pitre et le centre Rémy Nainsouta situé dans le quartier de Chanzy. On recense aussi 17 infrastructures ou localisation inscrites ou classées comme monuments historiques et la commune possède, jouxte ou est intégrée dans deux espaces naturels protégés complémentaire. Les marchés sont aussi réputés comme le marché de la Darse mais ne se situent pas sur les différents quartiers concernés par l'étude.

En plus de ces infrastructures touristiques, on trouve aussi des infrastructures de loisirs comme des complexes sportifs et des terrains de sports dispersés sur les différentes zones d'études.

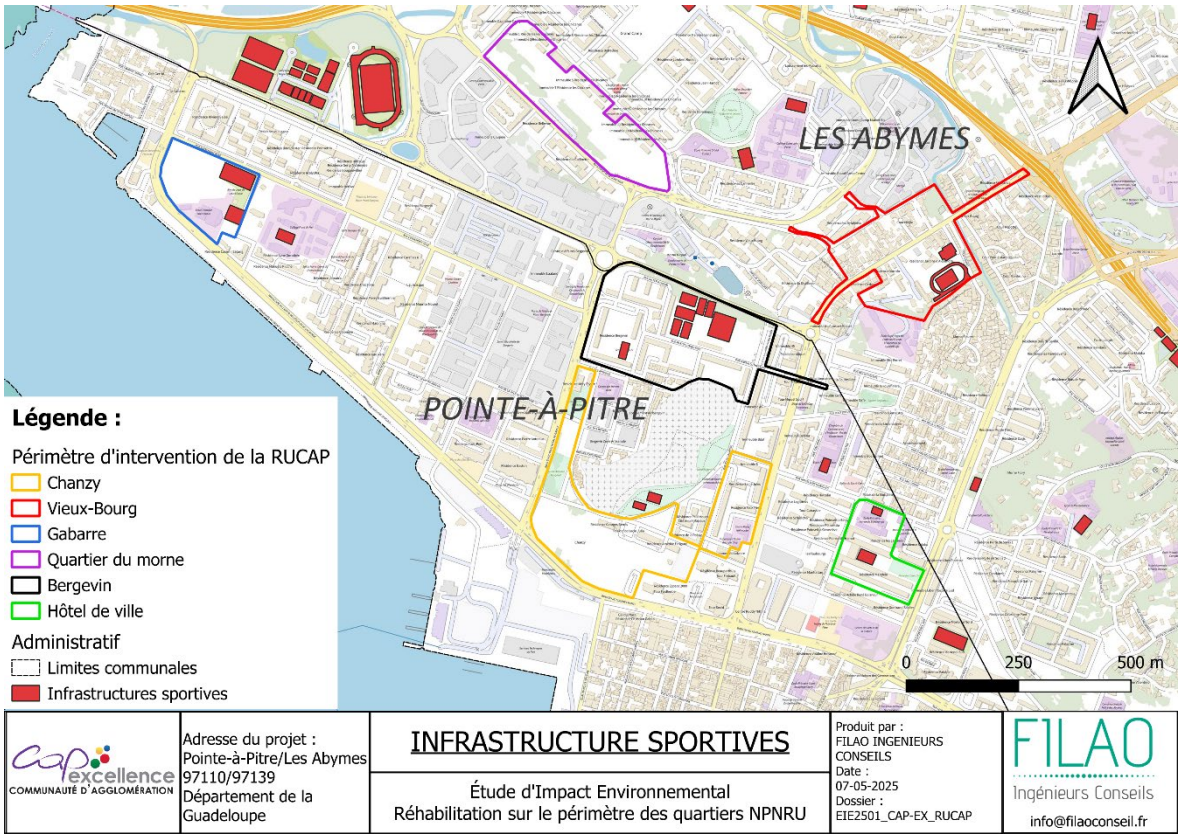


Figure 128 : Carte représentative des infrastructures sportives présentent sur la commune de Pointe-à-Pitre (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes sont majoritairement résidentielles, avec une offre touristique très limitée, sans hôtels ni gîtes. Seule Pointe-à-Pitre dispose de quelques infrastructures culturelles, dont trois musées et plusieurs monuments historiques. Les équipements de loisirs, comme les terrains de sport, sont présents mais les quartiers étudiés restent en marge des principaux sites touristiques de l'île.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.4.6 Énergie

2.4.6.1 Production électrique en Guadeloupe

Selon le bulletin de l'énergie publié par Synergile pour l'année 2022, la consommation électrique a enregistré une réduction de -1,5% par rapport à 2021. Cette diminution s'est principalement produite au cours du deuxième semestre, où la production a baissé de -2,5% par rapport au second semestre de 2021. En revanche, au premier semestre de 2022, la réduction était de -0,5% par rapport à la même période de l'année 2021. La production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelable a connu une augmentation de +1,2%, ce qui a fait

augmenter la part des énergies renouvelables dans le mix électrique, atteignant un nouveau record annuel de 34,6%.

La Guadeloupe tire profit de diverses sources d'énergie pour la production d'électricité, parmi lesquelles les énergies renouvelables telles que le photovoltaïque, la géothermie, l'éolien, l'hydraulique, la biomasse et le biogaz. La production d'électricité à partir de ces sources renouvelables peut varier tout au long de l'année en fonction de divers facteurs, notamment les conditions météorologiques pour l'éolien, le photovoltaïque et l'hydraulique, ainsi que les périodes de la campagne sucrière pour la bagasse. En revanche, des sources d'énergies renouvelables comme la géothermie, le biogaz et la biomasse importée ne dépendent pas de ces facteurs et présentent généralement une production stable tout au long de l'année.

Le secteur des transports routiers représente la part prédominante de la consommation d'énergie en Guadeloupe, comptant pour plus de 63 % de la consommation annuelle totale d'énergie sur l'île. En 2022, cette consommation s'est élevée à 2 907 GWh, marquant une augmentation de +7,5% par rapport à l'année précédente. Cependant, si l'on compare ces chiffres à 2019, année où il n'y avait pas de restriction de circulation, la consommation a en réalité diminué de -4,3%.

2.4.6.2 Synthèse des consommations énergétiques

Ainsi, en 2022, 34,6% de la production d'électricité provenait de sources renouvelables, le reste étant produit à partir d'énergies fossiles, notamment la combustion du charbon et du pétrole. Les énergies renouvelables ont atteint une part record de 567 GWh en 2022, soit une augmentation de 7 GWh par rapport à 2021, équivalant à environ un mois de production photovoltaïque moyenne.

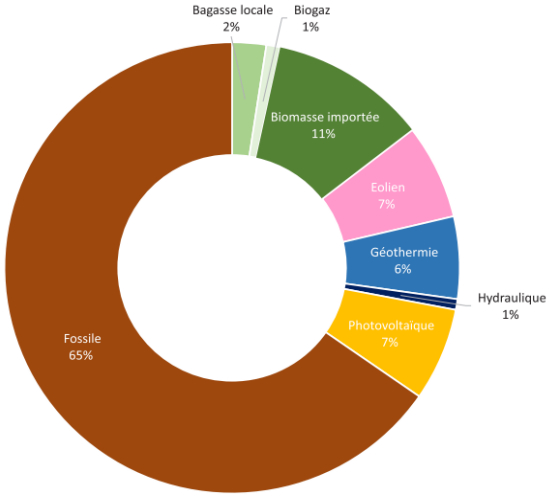


Figure 129 : Répartition de la consommation d'électricité brute par source d'énergie en 2022 (Source : EDF)

La majorité de la consommation d'électricité est produite par l'énergie fossile.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.4.7 Ambiance sonore

2.4.7.1 Prescriptions réglementaires

Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que c'est le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu qui est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic. (Source : PPBE Guadeloupe)

Selon l'article R571-33 du Code de l'environnement, en Guadeloupe, les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude d'impact du projet d'infrastructure, est supérieur à 5 000 véhicules par jour sont concernées au titre du Classement Sonore.

En France, les niveaux sonores réglementaires (LAeq) mesurent le bruit moyen sur les périodes 6h-22h et 22h-6h, pris à 2 m de la façade, entre 1,2 m et 1,5 m de hauteur, avec une majoration de 3 dB par rapport au champ libre. Les indicateurs européens sont le Lden, qui prend en compte les nuisances jour, soir (+5 dB) et nuit (+10 dB), et le Ln, spécifique à la nuit. Le classement sonore des infrastructures de transport répartit celles-ci en 5 catégories selon leur niveau sonore, définissant aussi des zones où une isolation acoustique est recommandée :

- 10 mètres pour la catégorie 5
- 30 mètres pour la catégorie 4
- 100 mètres pour la catégorie 3
- 250 mètres pour la catégorie 2
- 300 mètres pour la catégorie 1

Le tableau suivant présente les valeurs limites d'exposition des bâtiments au bruit routier en fonction des indicateurs réglementaires français LAeq(6h-22h), LAeq(22h-6h) et des indicateurs européens Lden, Ln.

Tableau 18 : Valeurs limites d'exposition des bâtiments au bruit (Source : PPBE Guadeloupe)

Indicateurs de bruit	Valeurs limites de bruit routier en dB(A) en façade des bâtiments
LAeq(6h-22h)	70
LAeq(22h-6h)	65
Lden	68
Ln	62

2.4.7.2 Résultats des dernières mesures sonores

Les dernières mesures sonores des infrastructures de transport terrestre sont représentées ci-dessous. Les différentes zones d'intervention du projet RUCAP sont traversées par ces infrastructures, principalement de catégorie 4 et 5. Certains quartiers sont aussi compris dans le fuseau sonore de plus grands axes de catégories 1 et 2, notamment les quartiers du morne, Chanzy et Vieux-Bourg.

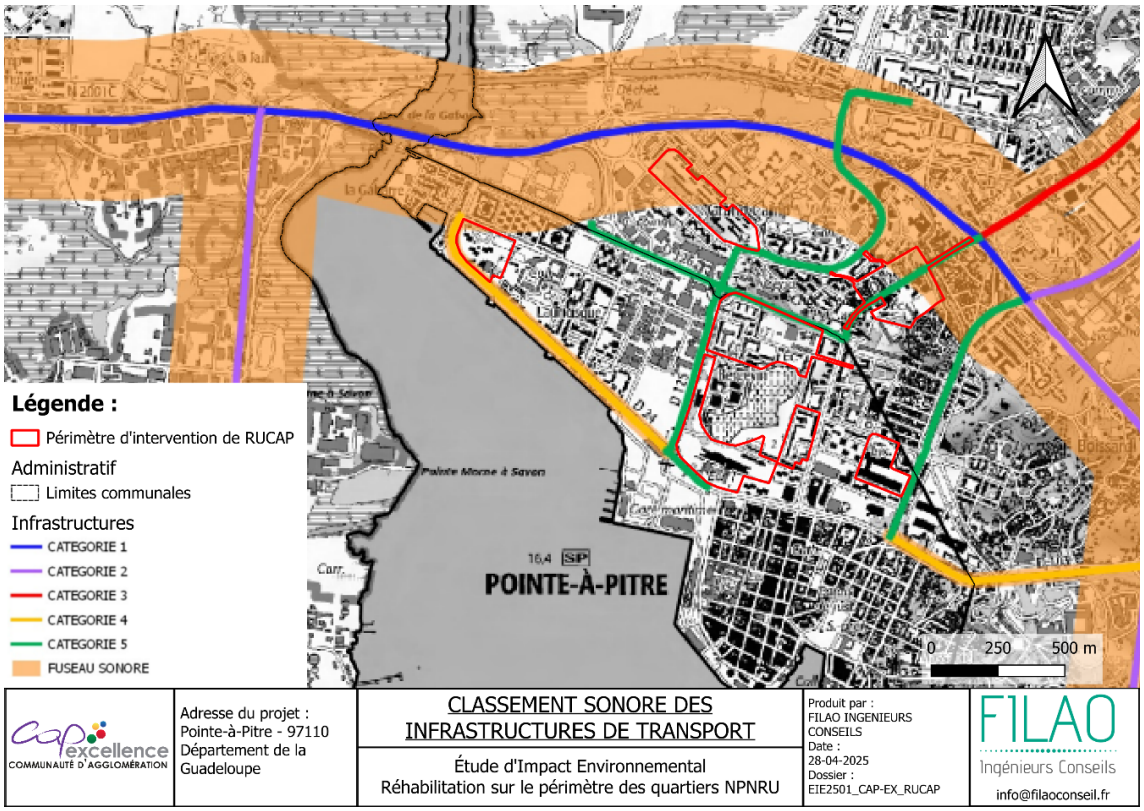


Figure 130 : Classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur la commune de Pointe-à-Pitre en 2021 (Source : DEAL)

La carte isophone ci-dessous présente le niveau sonore au niveau de la zone de Point-à-Pitre. D'après la figure ci dessous, les quartiers du morne, de la Gabarre et de Vieux-Bourg ont un niveau sonore ambiant compris entre 55 et 60 dB(A)[1].

[1] **dB(A) :** Décibel pondéré A, utilisé pour mesurer les bruits environnementaux

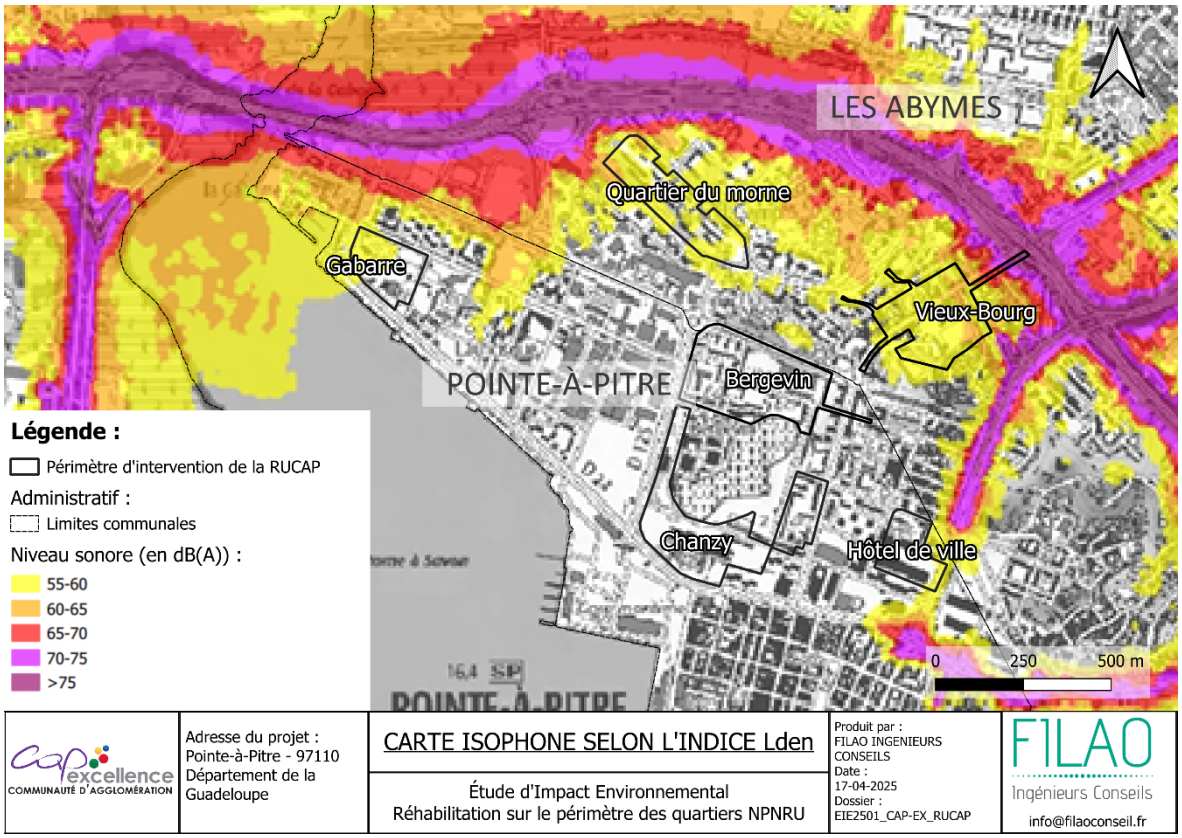


Figure 131 : Carte isophone selon l'indice européen Lden (Source : DEAL)

Les zones d'intervention du projet RUCAP sont traversées par des infrastructures de transport générant des nuisances sonores, principalement de catégories 4 et 5. Certains quartiers comme le Morne, Chanzy et Vieux-Bourg sont exposés à des axes plus bruyants, de catégories 1 et 2. Le niveau sonore ambiant y atteint entre 55 et 60 dB(A), selon les mesures récentes.

L'enjeu est considéré comme **moyen.**

2.4.8 Ambiance olfactive

Aucune odeur particulière n'a été recensée sur chacun des sites.

Pas d'odeur recensée.

L'enjeu est considéré comme **nul.**

2.4.9 Pollution existante

2.4.9.1 Sites et sols pollués

Le projet vise à intervenir sur plusieurs quartiers stratégiques, tout en prenant en compte les enjeux de pollution des sols et de redynamisation urbaine. Un site pollué est spécifiquement mentionné sur la carte : l'ancienne station-service WIPCO (ex-ESSO).

Ce site représente un enjeu environnemental majeur, car la pollution des sols liée aux hydrocarbures et aux activités passées des stations-service peut avoir des conséquences importantes :

- Contamination des nappes phréatiques ;
- Émissions de composés volatils dangereux pour la santé ;
- Contraintes techniques pour la réhabilitation (ex : dépollution nécessaire avant tout projet immobilier ou infrastructurel).

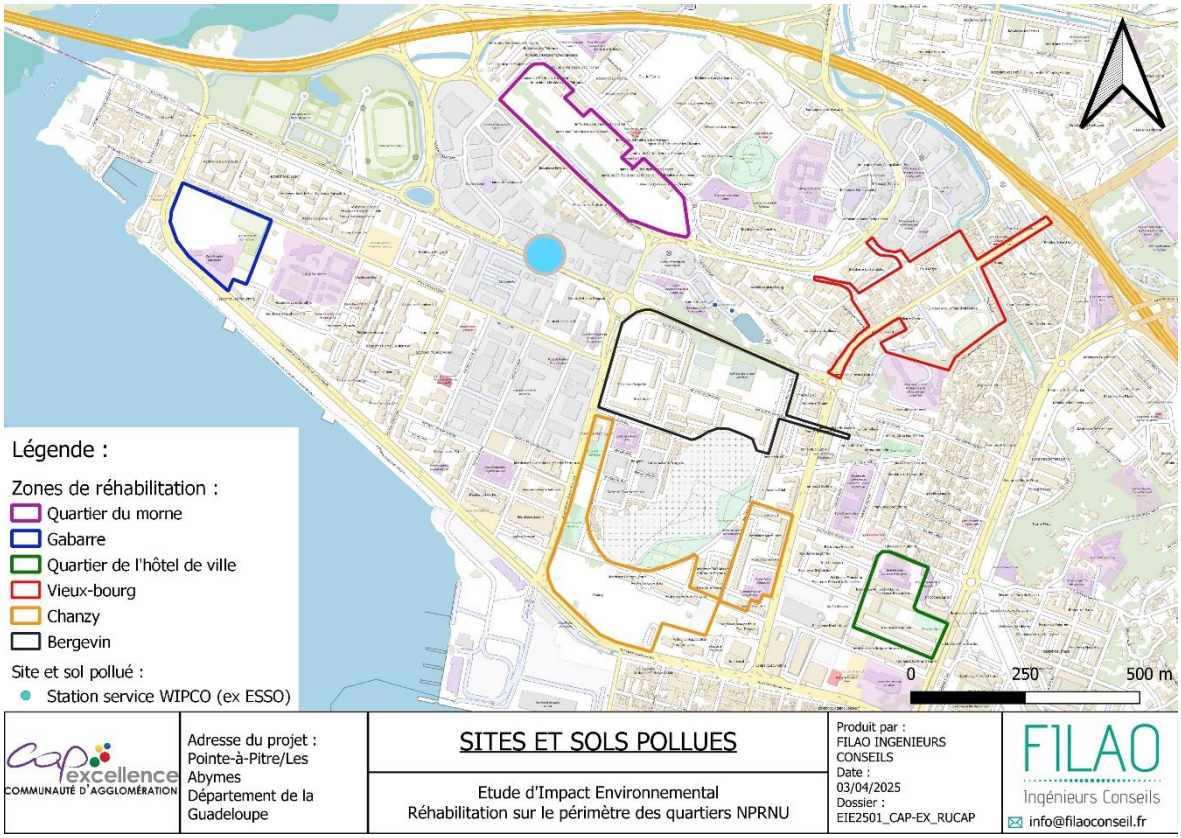


Figure 132 : Sites et sols pollués à proximité des zones de réhabilitation (Source : BASOL)

Le chlordécone a été utilisé pour lutter contre le charançon du bananier mais également sur les cultures maraîchères ou les productions d'agrumes pour lutter contre le charançon des agrumes, et de la patate douce. Malgré le fait qu'aucune culture ne soit prévue par le projet, il est tout de même pertinent de connaître l'état du sol.

D'après l'extrait cartographique ci-dessous, les zones de projet se situent sur des espaces urbanisés soit densément peuplée (>100 hab /km²) et de sols artificialisés. Par ailleurs, à certains endroits il semblerait que la teneur soit inférieure à la limite de quantification donc des élevages et toutes cultures végétales seraient possibles.

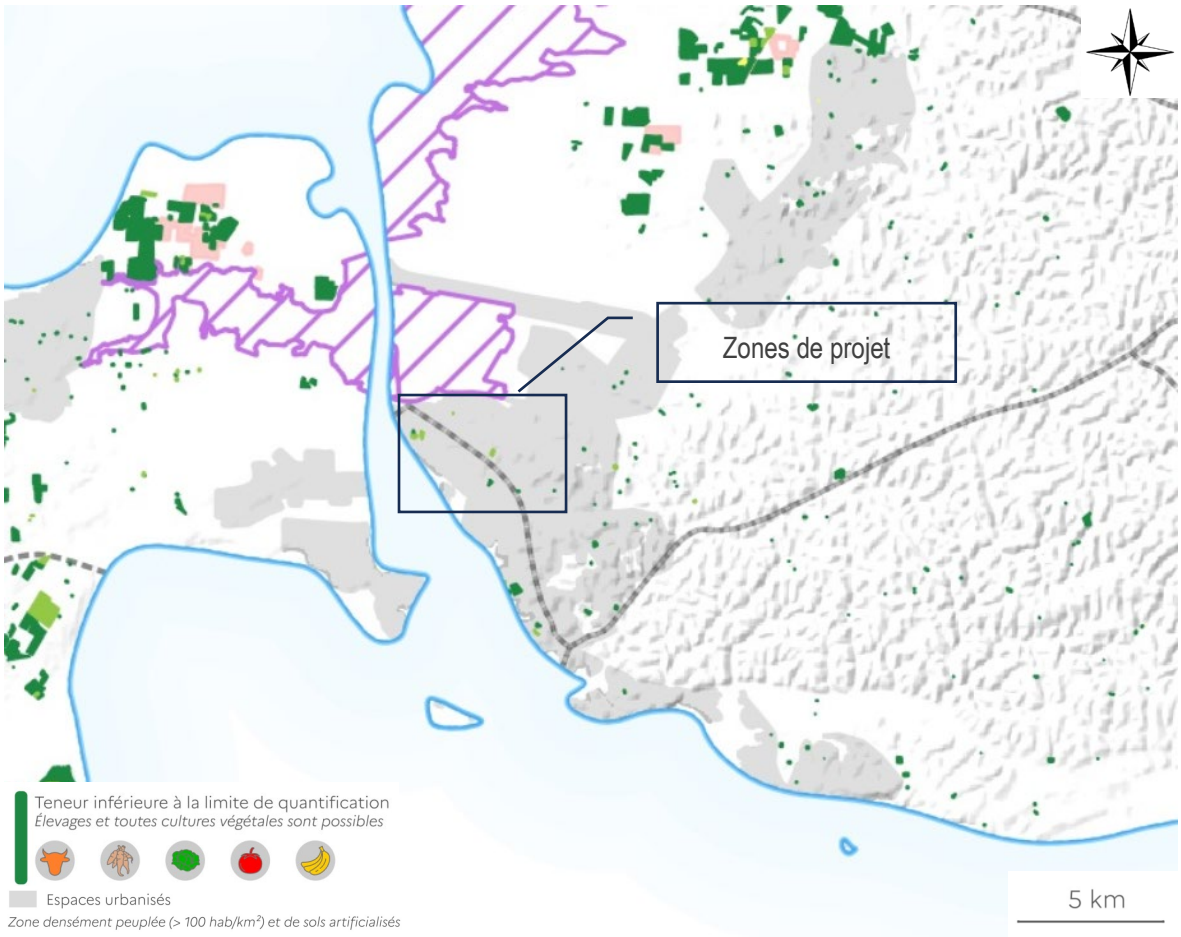


Figure 133 : Teneurs en chlordécone des sols (DAAF 971, 2024)

Le projet RUCAP concerne plusieurs quartiers stratégiques confrontés à des enjeux de pollution des sols, notamment autour de l'ancienne station-service WIPCO, site pollué aux hydrocarbures.

L'enjeu est considéré comme **faible.**

2.4.10 Déchets

Quartier du Morne

Dans le quartier du Morne, plusieurs zones de stationnement informel, situées aussi bien au nord qu'au sud du périmètre du projet, sont aujourd'hui utilisées de manière inappropriée comme lieux de dépôt de véhicules hors d'usage (VHU). Ces véhicules, au lieu d'être orientés vers des filières de traitement agréées (centres VHU ou casses automobiles), sont abandonnés sur place, contribuant à la dégradation du paysage urbain et représentant un risque pour l'environnement (fuites d'hydrocarbures, pollution des sols, etc.).



Figure 134 : Parking informel au sud du quartier du Morne (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

La présence de local poubelles sur la zone de projet ne suffit pas à éviter les dépôts de déchets à même le sol. En effet, sur le site des déchets éparses ont été retrouvés.



Figure 135 : Déchets déposés en dehors des zones dédiées à cet effet (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Des déchets ont été observés au rez-de-chaussée de plusieurs immeubles. Ces derniers semblent provenir soit de l'occupation antérieure des logements, soit d'une occupation informelle actuelle étant donné qu'ils n'ont plus l'air occupé de façon réglementaire. En outre, il se pourrait également qu'ils servent de zones de dépôts de déchets en sachant qu'ils n'ont plus leur utilité de résidences.



Figure 136 : Déchets entreposés au rez-de-chaussée des immeubles du quartier du Morne. Source : FILAO Ingénieurs Conseils

Quartier de Chanzy

Sur la zone de terrain vague, qui se trouve au sud, et autour de celle-ci, des déchets sont laissés à l'abandon, et entreposés à même le sol.



Figure 137 : Amas de déchets laissés à l'abandon (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Au nord du site, plusieurs types de déchets ont été observés : carcasses de bus incendiés, ordures ménagères diversifiées sur les trottoirs, témoignant d'un dysfonctionnement global dans la gestion des déchets. Ces dépôts peuvent résulter à la fois d'un comportement incivique (déversement direct sur la voie publique) et d'un manque d'infrastructures adaptées, notamment en ce qui concerne les locaux à poubelles. Par ailleurs, des encombrants sont régulièrement déposés autour des points de collecte, probablement par facilité.



Figure 138 : Ordures ménagères bordant les trottoirs (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)



Figure 139 : Déchets encombrants entreposés au pied des poubelles (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)



Figure 140 : Bus incendié laissé en l'état au centre d'un square (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

A l'est, au pied des immeubles résidentiels, des déchets résultants du fauchage de la zone ainsi que des déchets ménagers sont disposés sur l'herbe.



Figure 141 : Déchets entreposés au pied d'immeubles (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Bergevin

Au milieu des immeubles résidentiels, de nombreux déchets ménagers sont entassés (Figure 143) et laissés à l'abandon malgré les installations de collecte de déchets présentes de part et d'autre du quartier.



Figure 142 : Amas de déchets entreposés dans la zone de végétation entre les tours (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de l'hôtel de ville

De nombreuses poubelles et bennes de tri sont mis à disposition autour et dans le quartier de l'Hôtel de ville. Des amas de déchets se retrouve malgré tout, sûrement dû à une collecte des déchets pas assez régulière ou bien des actes d'incivilité.



Figure 143 : Infrastructures en place pour la collecte des déchets sur le quartier de l'Hôtel de ville (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

Quartier de Vieux Bourg

Beaucoup de déchetteries sauvages sont présentes au sein du quartier de Vieux-Bourg. Des tôles, de l'électroménager ainsi que divers déchets ménagers sont déposés à côté des poubelles.



Figure 144 : Déchets déposés à proximité des poubelles (Source : FILAO Ingénieurs conseils)

Par ailleurs, beaucoup de déchets sont jetés au sein du cours d'eau qui traverse le quartier.



Figure 145 : Déchets au sein du cours d'eau (Source : FILAO Ingénieurs Conseils)

La zone du projet a une gestion plutôt mauvaise des déchets, avec la présence de dépôts sauvages, de véhicules hors d'usage, et d'ordures abandonnées malgré les équipements de collecte existants. Ces dysfonctionnements, liés à des incivilités et à un manque d'infrastructures adaptées, dégradent le paysage urbain et posent des risques environnementaux.

L'enjeu est considéré comme **fort.**

2.4.11 Risques technologiques

Les risques technologiques sont d'origine anthropiques. Ils regroupent les risques : industriels, nucléaires, biologiques et les ruptures de barrages.

Un risque industriel majeur est un évènement accidentel susceptible de se produire sur un site industriel et d'entrainer des conséquences immédiates graves pour le personnel, les riverains, les biens ou l'environnement.

Certains risques technologiques sont qualifiés de « majeurs » pour les établissements relevant de la classification dite « SEVESO », par référence à une famille de directive européenne applicable depuis 1982. Parmi ces établissements classés SEVESO, on distingue deux types différents. Les « seuil haut », qui présentent le niveau de risques le plus élevé. Puis les « seuils bas » qui présentent un niveau de risque moindre.

En Guadeloupe, les risques technologiques sont principalement liés au stockage et au transport de liquides inflammables utilisés comme carburant pour les transports ou combustibles pour la production d'électricité. Par ailleurs, les poussières combustibles (produits alimentaires stockés en silos), les explosifs (les artifices de divertissement) ou les combustibles liquéfiés (butane) peuvent également être source d'accidents.

En Guadeloupe, un seul Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) prend en compte les effets des accidents technologiques susceptibles de survenir sur les deux établissements SEVESO seuil haut situés sur la commune de Baie-Mahault, zone industrielle de Jarry à la Pointe de Jarry :

- La SARA (Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles) est une société interrégionale présente en Martinique, Guadeloupe et Guyane. Le dépôt Guadeloupe de la SARA a été construit en 1970 sur une ancienne plantation de canne à sucre d'environ 5 hectares. La mise en service effective du dépôt a eu lieu un an plus tard. Afin de faire face à l'évolution du marché guadeloupéen, le dépôt a fait l'objet de 3 extensions, faisant passer sa capacité de stockage de 21 700 m^3 en 1971 à successivement 30 000 m^3 en 1976 puis 43 000 m^3 en 1983, et enfin 103 000 m^3 depuis 1994. Il s'agit donc d'un site soumis à autorisation avec servitudes (rubrique n° 1432 de la nomenclature des installations classées : stockage de liquide inflammable).
- La société Rubis Antilles Guyane appartenant au groupe international RUBIS ENERGIE exploite un centre emplisseur de gaz de pétrole liquéfié (GPL) sur le site de Jarry depuis 1993. L'activité du site consiste à réceptionner, stocker, conditionner et distribuer du butane sous forme "vrac" et "conditionné" Il s'agit d'un site soumis à autorisation avec servitudes (rubrique n° 1412 de la nomenclature des installations classées : stockage en réservoirs manufacturés de gaz inflammables liquéfiés).

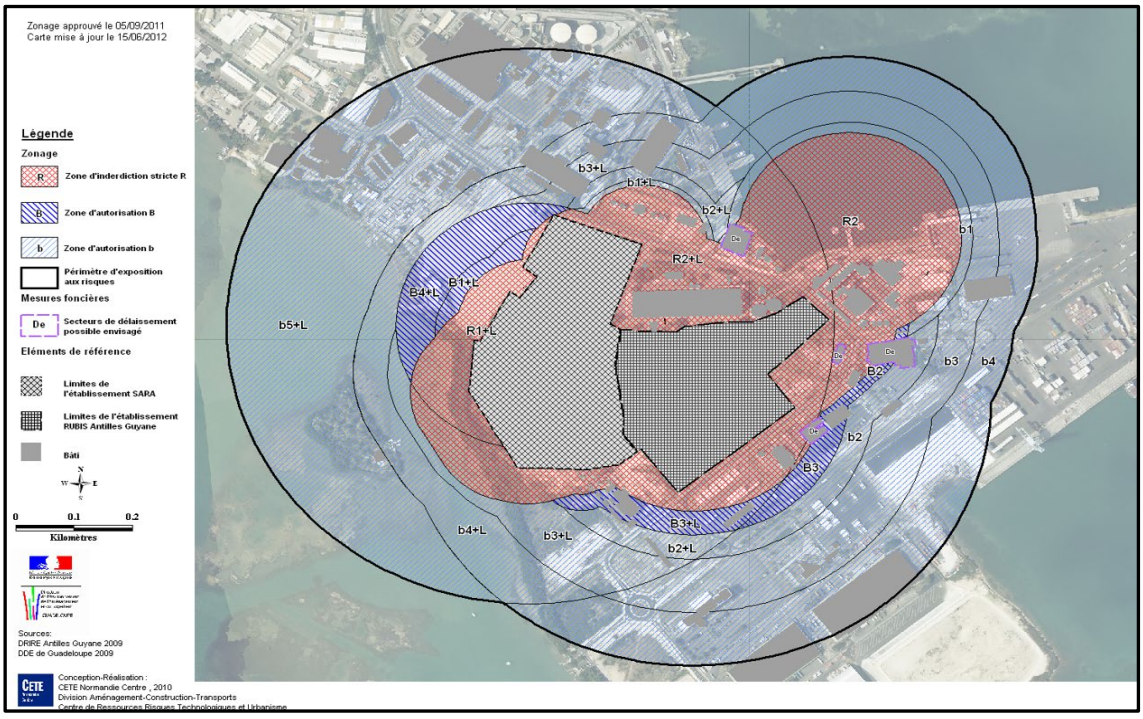


Figure 146 : Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de la Pointe de Jarry, Guadeloupe (Source : PPRT Guadeloupe)

Aucune zone de projet ne se situe au sein des zones soumises au PPRT de la Pointe de Jarry.

L'enjeu est considéré comme **nul.**

2.5 Synthèse de l'état initial et définition des niveaux d'enjeu

Thématique	Synthèse	Niveau de l'enjeu
Milieu physique		
Topographie	➢ La topographie des zones concernées par le projet RUCAP est globalement plate, avec des altitudes variant principalement entre 0 et 5 mètres. Le relief est peu marqué et les pentes sont faibles, ce qui facilite les aménagements urbains. Seul le quartier du Morne présente un terrain un peu plus vallonné, avec des altitudes pouvant atteindre 15 mètres. Dans l'ensemble, la topographie ne constitue pas un obstacle majeur pour le projet, bien qu'il faille rester vigilant dans certaines zones sensibles au ruissellement pluvial.	Faible
Géologie	➢ La réhabilitation des quartiers NPNRU repose sur des sols majoritairement instables d'origine anthropique, avec quelques zones de substrat calcaire plus stable.	Faible
Pédologie	➢ Les quartiers se situent en zones urbanisées.	Faible
Hydrologie	➢ Le quartier de la Gabarre est exposé aux risques d'inondation liés à la proximité d'une retenue d'eau. ➢ Le secteur de Vieux-Bourg est particulièrement vulnérable aux crues en raison de la présence d'un cours d'eau, et le quartier du Morne est situé près d'un écoulement canalisé et d'un réservoir-bassin.	Moyen
Utilisation de la ressource en eau	Utilisation de la ressource en eau à des fins domestiques.	Faible
Qualité de l'air	➢ Les principales sources de pollution atmosphérique à proximité du projet sont le trafic routier, l'activité portuaire et maritime et les voies de dessertes locales et bretelles.	Faible
Climat	➢ La température moyenne est d'environ 28 °C toute l'année avec une durée d'ensoleillement d'environ 7h. Le cumul annuel moyen est d'environ 1600 mm/an, les villes de Pointe-à-Pitre/Les Abymes ayant une pluviométrie relativement basse à la moyenne de la région (1200 mm/an).	Faible
Risques naturels	➢ Comme toute la Guadeloupe, les zones de projet sont soumises aux aléas cycloniques, sismique et volcanique.	Fort

	➢ Le quartier du Morne est soumis à l'aléa faible inondation dans sa partie Nord ainsi que l'aléa moyen liquéfaction sur cette même zone ➢ Le quartier de Chanzy est entièrement soumis à l'aléa liquéfaction moyen, la moitié de la zone est soumis par l'aléa inondation moyen et l'autre par l'aléa inondation fort. ➢ Le quartier de Bergevin est quasiment totalement soumis à l'aléa liquéfaction de niveau moyen mais aussi à l'aléa inondation de niveau moyen au sud du site. ➢ Le quartier de l'Hôtel de ville est entièrement soumis aux aléas inondation et liquéfaction de niveau moyen. ➢ Le quartier de Vieux-Bourg est soumis aux aléas inondation moyen à fort (près du cours d'eau) et mouvement de terrain faible au sud du site. ➢ Le quartier de la Gabarre est soumis à l'aléa liquéfaction de niveau moyen sur toute la zone et à l'aléa inondation de niveau moyen au sud du site	
Milieu naturel		
Zones naturelles remarquables	➢ Aucune zone naturelle remarquable ne se situe au sein des zones d'étude. ➢ Cependant, l'aire d'adhésion du parc national de la Guadeloupe se trouve à moins de 500 mètres.	Faible
Trame verte et bleue	➢ À l'échelle de Pointe-à-Pitre et des Abymes, plusieurs petits îlots de verdure parviennent à subsister malgré une urbanisation très dense. Toutefois, pour les espèces terrestres, ces espaces sont trop éloignés les uns des autres pour permettre des déplacements entre eux, ce qui rend difficile l'utilisation du terme corridor écologique. ➢ Le quartier du Morne est végétalisé sur la majeure partie de sa surface, la végétation est en pleine recolonisation, ce qui peut offrir une zone de refuge pour certaines espèces terrestres et ornithologiques. ➢ La végétation se fait plus rare sur les autres quartiers, on retrouve quelques zones herbacées notamment sur les quartiers de la Gabarre et de Chanzy. Dans certains quartiers se trouvent parfois quelques espaces arborés comme sur le quartier de Bergevin mais pas assez important pour constituer un corridor écologique même discontinu. ➢ Seul le quartier de Vieux-Bourg est traversé par un cours d'eau. Malgré cela, il reste difficile de parler de Trame Bleue étant donnée l'état de pollution avancé de ce dernier.	Moyen

Trame noire	➢ La Trame Noire est très fragmentée dans les zones concernées par le projet RUCAP, en raison d'une forte pollution lumineuse. ➢ Seuls quelques espaces sombres subsistent, comme les grands fonds des Abymes, le cimetière, certaines zones végétalisées de Bergevin, de la Gabarre, du Morne et les mangroves.	Faible
Zones humides	• Aucune zone humide ne se situe au sein des zones à réhabiliter.	Nul
Habitats	• Très peu d'habitats naturels présents au sein du périmètre de l'étude. • Les principaux habitats (quartier morne, parc de bergevin et haies ou ordures végétalisées) sont peu faible intérêt écologique et marqué par des espèces ubiquistes tolérant l'anthropisation des milieux.	Faible
Flore	• Peu voire pas d'espèces floristiques à enjeu dans le périmètre de l'étude. • Quelques espèces exotiques envahissantes dont la gestion devra être intégrée à la phase de travaux du projet.	Faible
Faune	➢ Les espèces observées sur la commune de Pointe-à-Pitre sont toutes classées "Least Concern" (LC) au niveau mondial. ➢ Bien qu'elles soient présentes sur l'ensemble de la commune, y compris dans les zones du projet RUCAP, l'urbanisation importante et l'absence de zones de biodiversité ne devraient pas constituer un enjeu majeur pour ce projet.	Faible
Paysage et patrimoine culturel, historique et archéologique		
Paysage	➢ Les quartiers étudiés à Pointe-à-Pitre présentent un paysage urbain dense, majoritairement résidentiel, avec peu de végétation et une forte artificialisation. ➢ Seul le quartier du Morne se distingue par un espace arboré naturel pouvant accueillir de nombreuses espèces d'oiseaux ou autres. ➢ La Gabarre possède aussi un vaste terrain herbacé issu de démolitions récentes, offrant un paysage plus aéré.	Moyen
Patrimoine culturel, historique et archéologique	• Le quartier de Vieux-Bourg se trouve en zone A, une zone à forte sensibilité archéologique, où tout projet impactant le sous-sol peut nécessiter des prescriptions archéologiques décidées par le préfet de région. • Les autres quartiers de Pointe-à-Pitre, situés en zone jaune, sont soumis à ces prescriptions uniquement pour des projets de grande envergure (plus d'1 ha ou 200 m² de surface construite).	Moyen

Milieu humain		
Démographie, contexte socio-économique	➢ Cap Excellence regroupe les communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes et Baie-Mahault, formant l'intercommunalité la plus peuplée de Guadeloupe malgré une déprise démographique et de fortes difficultés socioéconomiques. Pointe-à-Pitre, bien que la plus petite, est la plus dense, et le projet prévoit environ 800 relogements, majoritairement issus du parc social. Les ménages concernés sont souvent âgés, précaires, isolés, et vivent pour beaucoup avec des ressources très faibles, notamment à Vieux-Bourg et Bergevin.	Fort
Occupation des sols	• Le projet RUCAP se situe dans un tissu urbain discontinu mêlant habitations, friches et commerces, sans contrainte agricole. Les quartiers comme Morne, Chanzy et Gabarre offrent un fort potentiel de requalification. • La présence d'équipements et de structures d'intérêt local renforce les enjeux du renouvellement urbain.	Fort
Infrastructures de transport et circulation	➢ Pointe-à-Pitre occupe une position stratégique entre Grande-Terre et Basse-Terre, mais souffre d'un manque d'attractivité, de précarité sociale et d'un réseau viaire hétérogène. ➢ La ville est fortement dépendante de la voiture malgré un usage significatif de la marche et du vélo, freiné par l'insécurité et le manque d'infrastructures.	Fort
Réseaux	➢ Le diagnostic du réseau d'eaux pluviales de CAP Excellence révèle plusieurs défaillances, notamment un sous-dimensionnement des ouvrages, une vétusté avancée et un entretien insuffisant des dispositifs de collecte. ➢ Certains quartiers comme la Gabarre, Chanzy ou Vieux-Bourg sont classés en zones à enjeux hydrauliques variés. ➢ Le secteur est desservi par un réseau électrique dense en lignes HTA et BT.	Fort
Tourisme et loisirs	• Les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes sont majoritairement résidentielles, avec une offre touristique très limitée, sans hôtels ni gîtes. • Seule Pointe-à-Pitre dispose de quelques infrastructures culturelles, dont trois musées et plusieurs monuments historiques.	Faible

	• Les équipements de loisirs, comme les terrains de sport, sont présents mais les quartiers étudiés restent en marge des principaux sites touristiques de l'île.	
Energie	➢ La majorité de la consommation d'électricité est produite par l'énergie fossile.	Faible
Ambiance sonore	➢ Les zones d'intervention du projet RUCAP sont traversées par des infrastructures de transport générant des nuisances sonores, principalement de catégories 4 et 5. ➢ Certains quartiers comme le Morne, Chanzy et Vieux-Bourg sont exposés à des axes plus bruyants, de catégories 1 et 2. ➢ Le niveau sonore ambiant y atteint entre 55 et 60 dB(A), selon les mesures récentes.	Moyen
Ambiance olfactive	➢ Pas d'odeur recensée.	Nul
Pollution existante	➢ Le projet RUCAP concerne plusieurs quartiers stratégiques confrontés à des enjeux de pollution des sols, notamment autour de l'ancienne station-service WIPCO, site pollué aux hydrocarbures.	Faible
Déchets	➢ La zone du projet a une gestion plutôt mauvaise des déchets, avec la présence de dépôts sauvages, de véhicules hors d'usage, et d'ordures abandonnées malgré les équipements de collecte existants. ➢ Ces dysfonctionnements, liés à des incivilités et à un manque d'infrastructures adaptées, dégradent le paysage urbain et posent des risques environnementaux.	Fort
Risques technologiques	➢ Les zones de projet ne sont pas concernées par le zonage du PPRT.	Nul

3 SCENARIOS D'EVOLUTION

L'article R.122-5 du Code de l'Environnement stipule que l'étude d'impact doit présenter « une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles ».

On peut donc distinguer deux scénarios d'évolution :

- Le scénario de référence décrit l'état actuel de l'environnement et son évolution en cas de mise en œuvre du projet.
- Le scénario au fil de l'eau correspond aux évolutions prévisibles de l'aire d'étude en l'absence de projet.

3.1 Scénario de référence

Les aspects pertinents de l'environnement sont analysés dans le chapitre 2 – « État initial de l'environnement ». Leur évolution en cas de mise en œuvre du projet fait objet du chapitre 6 – « Incidences notables probables du projet sur l'environnement ».

Pour rappel, le projet consiste en la réhabilitation des quartiers NPNRU des communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes qui a pour but de réduire l'insalubrité actuelle des logements de ces quartiers.

3.2 Scénario au fil de l'eau

Ce chapitre présente un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en cas de non mise en œuvre du projet. L'élaboration du scénario s'appuie sur les tendances générales d'évolutions des thématiques environnementales, dans la limite des données disponibles. Sans mise en œuvre du projet, les six secteurs conserveraient leurs usages et leurs caractéristiques actuels, avec le maintien du bâti, des espaces publics, des réseaux et des dysfonctionnements décrits dans l'état initial de l'environnement.

3.2.1 Perspectives d'évolution du milieu physique

En absence du projet, aucune évolution particulière de la topographie, du sol et sous-sol, de l'hydrologie et de la qualité de l'air n'est prévisible. Ces aspects resteront stables dans le temps. Sous l'influence du réchauffement climatique, la fréquence des évènements naturels extrêmes (fortes pluies, sécheresses, cyclones) risque d'augmenter. La ressource en eau, déjà sujette à des pénuries temporaires à l'état actuel, deviendra de plus en plus vulnérable.

3.2.2 Perspectives d'évolution du milieu naturel

En absence du projet, les espèces colonisant les cours d'eau, les milieux arborés ou herbacés continueront de se développer. Cependant, en raison d'une très forte pression anthropique dans les divers quartiers, et sans intervention humaine de renaturation ou de mise en valeur, les sites n'ont pas de potentiel d'évolution vers un état écologique supérieur. Aucune évolution des milieux naturels remarquables et de la TVB n'est prévisible.

3.2.3 Perspectives d'évolution du paysage et du patrimoine

En l'absence de mise en œuvre du projet, le côté insalubre des logements risquerait de prendre le dessus sur le paysage général des différents quartiers. Cependant, le patrimoine archéologique ou architecturale resterait inchangé.

3.2.4 Perspectives d'évolution du milieu humain

En l'absence de mise en œuvre du projet, la population resterait dans des logements considérés comme insalubres, pour une grande partie suroccupés et avec des moyens de locomotions très restreints. De plus, les problématiques déchets et eaux pluviales ne cesseront de s'accentuer ce qui contribuera à l'augmentation de la pollution.

4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS DEFINIE PAR LES DOCUMENTS D'URBANISME OPPOSABLES

4.1 Documents d'urbanisme et servitudes

4.1.1 Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le quartier de l'hôtel de ville se situe en zone UDd. La zone UD correspond en grande partie à l'opération de rénovation urbaine des quartiers de l'Assainissement et de la Gabarre. C'est une zone dense en raison des grands ensembles qui y ont été construits. Ce sont principalement des immeubles collectifs en forme de barres, ou de tours. Sur l'ensemble de la zone UD, toute demande d'autorisation de construire devra être accompagnée par un plan de masse côté portant sur l'ensemble de l'unité foncière et justifiant de l'intégration de l'opération à son environnement urbain.

Le secteur UDd concerne des unités foncières qui accueillent, ou ont accueilli, les ensembles de constructions composant les quartiers de Chanzy, Mortenol, des Lauriers et les tours Miquel. Leur remise en cause initie un processus de dynamisation nouveau qui sera orienté par de nouvelles dispositions réglementaires.

Pour le secteur UDd : Les constructions ont 8 niveaux au maximum (R+7).

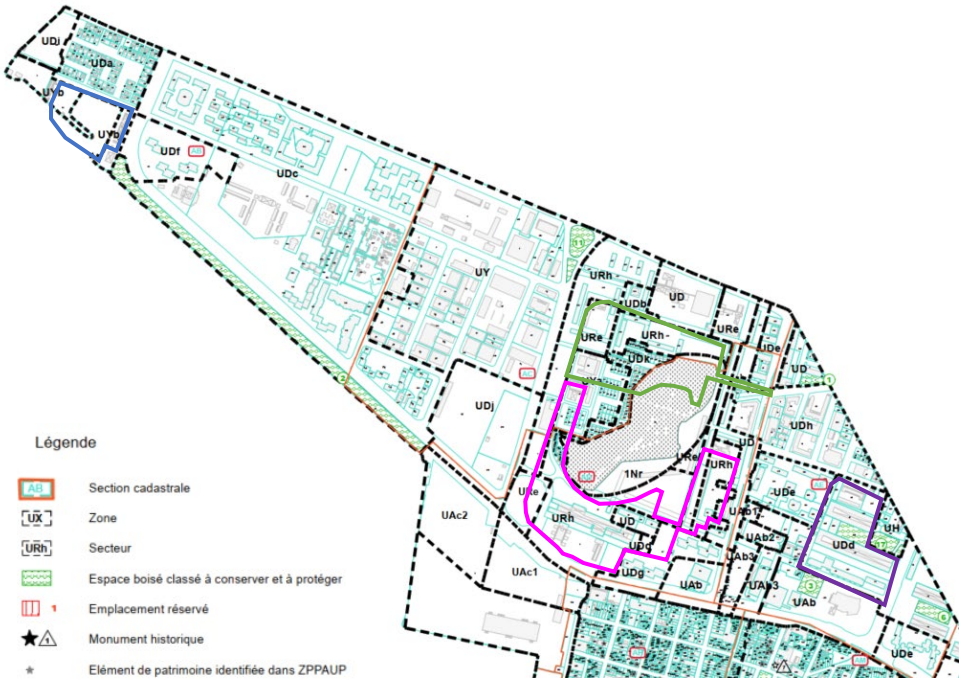
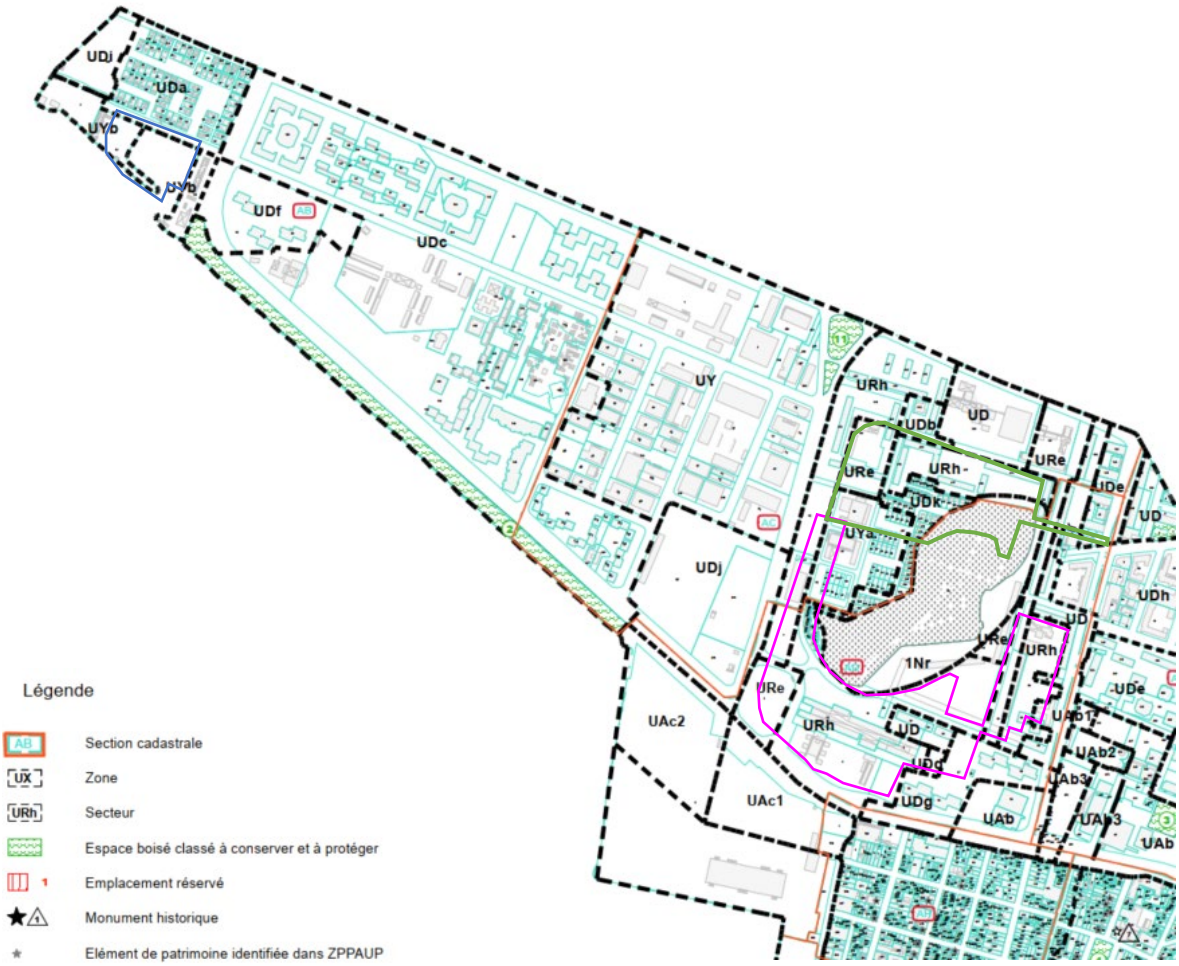


Figure 147 : Zonage de Pointe-à-Pitre (Source : PLU de Pointe-à-Pitre)



4.1.1.1 Anticipation de la modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

- Pointe-à-Pitre

Le projet RUCAP concerne plusieurs secteurs du Plan local d'urbanisme de Pointe-à-Pitre, notamment les secteurs de Bergevin, de Chanzy élargi et de l'Hôtel de Ville/Les Lauriers.

La zone UD correspond principalement aux quartiers issus des opérations de rénovation urbaine de l'Assainissement et de la Gabarre. Elle est caractérisée par un tissu urbain dense, composé majoritairement d'immeubles collectifs sous forme de barres ou de tours. Sur l'ensemble de cette zone, les projets de construction doivent être accompagnés d'un plan de masse portant sur l'ensemble de l'unité foncière et justifiant leur intégration dans l'environnement urbain.

Le quartier de Bergevin relève du secteur UDb, au sein duquel les constructions sont limitées à quatre niveaux, soit R+3.

Le secteur UDd concerne les unités foncières qui accueillent, ou ont accueilli, les ensembles de constructions composant les quartiers de Chanzy, Mortenol, des Lauriers et les tours Miquel. La transformation de ces ensembles s'inscrit dans un processus de renouvellement urbain encadré par des dispositions réglementaires spécifiques. Dans ce secteur, les constructions sont limitées à huit niveaux, soit R+7.

Le projet de modification simplifiée du PLU de Pointe-à-Pitre, daté du 29 juin 2026, vise à traduire les orientations actualisées du programme RUCAP pour les secteurs de Bergevin, de Chanzy élargi et de l'Hôtel de Ville/Les Lauriers. Il prévoit notamment l'actualisation de l'OAP n°1 relative aux quartiers de Chanzy, Henri IV et Bergevin, ainsi que l'adaptation du zonage et des dispositions réglementaires correspondantes.

Pour le secteur de l'Hôtel de Ville/Les Lauriers, une nouvelle OAP n°12 est créée afin d'encadrer la recomposition urbaine du quartier, la reconstruction des logements, l'aménagement d'un espace vert central et la réalisation des équipements et espaces publics associés.

La modification porte également sur les dispositions écrites et graphiques des zones UD et UR. La présente étude d'impact prend en considération les pièces du projet de modification transmises en juin 2026, sans préjuger de leur approbation définitive

- Les Abymes

Le quartier du Morne est actuellement concerné par la zone 1AUru du Plan local d'urbanisme des Abymes. Dans le cadre du projet de mise en compatibilité du PLU, une partie de cette zone serait reclassée dans un nouveau secteur UCm, d'une superficie de 6,04 hectares. Ce secteur concerne le Morne de Grand-Camp, situé entre le boulevard de la Concorde et la rue des Capitaines.

Pour le secteur UCm, les constructions ne peuvent comporter plus de sept niveaux, soit R+6, et leur hauteur ne peut excéder 22 mètres.

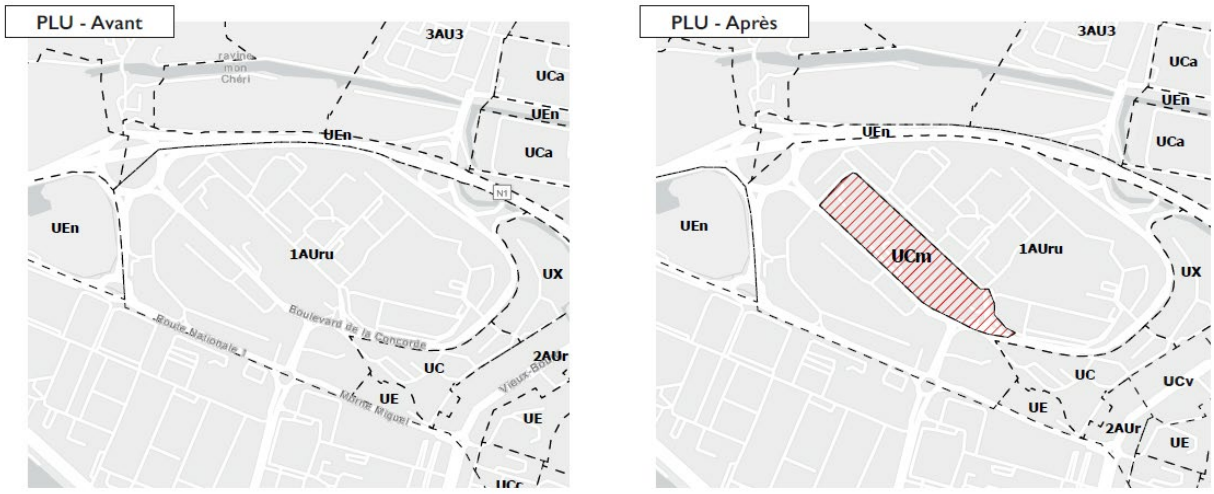


Figure 148 : Extrait du plan de zonage du PLU avant et après la mise en compatibilité sur le secteur du Morne

Le quartier de Vieux-Bourg est actuellement concerné par les zones 2AUr et UE du PLU des Abymes. Le projet de mise en compatibilité prévoit le reclassement d'une partie de ces zones dans un nouveau secteur UCv, d'une superficie de 3,86 hectares. Ce secteur couvre le quartier de Vieux-Bourg, entre Grand-Camp au nord et le Morne Ferret au sud, à l'est du canal et à l'ouest du rond-point de Miquel.

Pour le secteur UCv, compte tenu du risque d'inondation, le projet de règlement permet une surélévation des planchers des constructions de +1,50 m par rapport au sol naturel. Sur cette base, la hauteur des constructions mesurée entre le plancher bas (+1,50 m / sol naturel) et l'égout de toiture ne peut excéder 19 mètres et les constructions ne peuvent comporter plus de cinq niveaux, soit R+5.

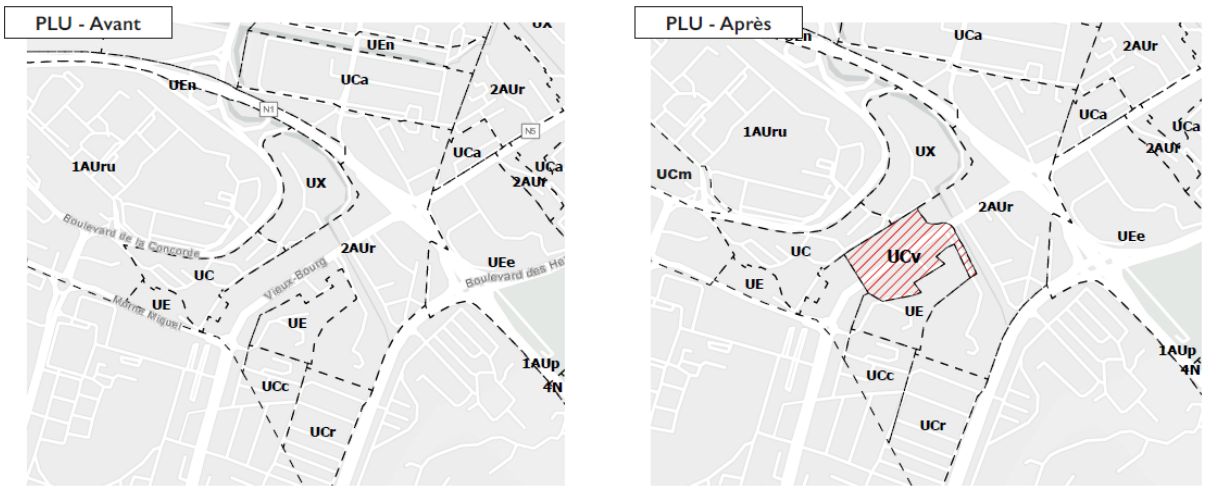


Figure 149 : Extrait du plan de zonage du PLU avant et après la mise en compatibilité sur le secteur de Vieux-Bourg

Pour les secteurs concernés par le projet RUCAP sur la commune de Pointe-à-Pitre, l'analyse est conduite au regard du PLU en vigueur et du projet de modification simplifiée daté du 29 juin 2026, concernant les secteurs de Bergevin, de Chanzy élargi et de l'Hôtel de Ville/Les Lauriers. Cette modification prévoit notamment l'actualisation de l'OAP n°1, la création de l'OAP n°12 ainsi que l'adaptation de certaines dispositions écrites et graphiques des zones UD et UR. Les projets opérationnels devront respecter les dispositions finalement approuvées.

Pour les secteurs du Morne et de Vieux-Bourg, situés sur la commune des Abymes, l'analyse est conduite au regard du projet de mise en compatibilité du PLU des Abymes daté du 24 juin 2026, comprenant les nouvelles OAP sectorielles, les secteurs UCm et UCv, les dispositions particulières du règlement écrit et graphique ainsi que les annexes associées.

4.1.2 Schéma d'Aménagement Régional (SAR)

4.1.2.1 Les constats : une agglomération centre dynamique et attractive

Le Schéma d'Aménagement Régional approuvé en mai 2011 présente trois constats majeurs pour l'agglomération pointoise élargie (Pointe à Pitre, Baie-Mahault, Les Abymes, Gosier) :

- **Un rayonnement de l'agglomération centre tant sur la Guadeloupe continentale que sur les îles du Sud ;**
- **Centre économique avec 40 % de la population et 60 % des emplois salariés ;**
- **Concentration des équipements et emplois.**

L'importance du trafic et la saturation routière résultent de cette concentration de populations, d'activités et d'équipements, près de 100 000 véhicules passent par jour entre la Jaille et Destrellan (RN1). En effet, les migrations domicile-travail sont très conséquentes. Plus de la moitié des Guadeloupéens travaillent sur l'une des quatre communes précitées et plus de 25 000 actifs travaillent au sein de cette agglomération sans y habiter.

Les questions des transports et de l'organisation du logement sont donc majeures pour le bon fonctionnement de l'agglomération. Un Plan de Déplacements Urbains (PDU), réalisé par le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin (SMTPCSM) qui exerce la compétence transport de CAP Excellence a d'ailleurs été approuvé en 2009.

Le SAR fait également état d'une forte vulnérabilité aux risques et notamment aux surcotes marines :

- Communes concernées par une surcotent supérieure à 2 mètres (pouvant atteindre 4 à 5 mètres dans le Petit Cul de-Sac Marin entre Jarry et le bourg de Petit Bourg) : Baie-Mahault, Le Lamentin, Pointe-à-Pitre, Sainte-Rose (Est) ;
- Communes concernées par une surcotent maximale comprise entre 1 et 2 mètres : Les Abymes, Gosier, Goyave, Morne-à-l'Eau, Petit Canal, Sainte-Anne, Sainte-Rose (Ouest)

Les espaces urbains apparaissent en gris foncé pour le tissu urbain dense, il s'agit des espaces urbanisés des agglomérations, des bourgs et des sections occupées par l'habitat ; en gris clair pour les espaces urbains diffus.

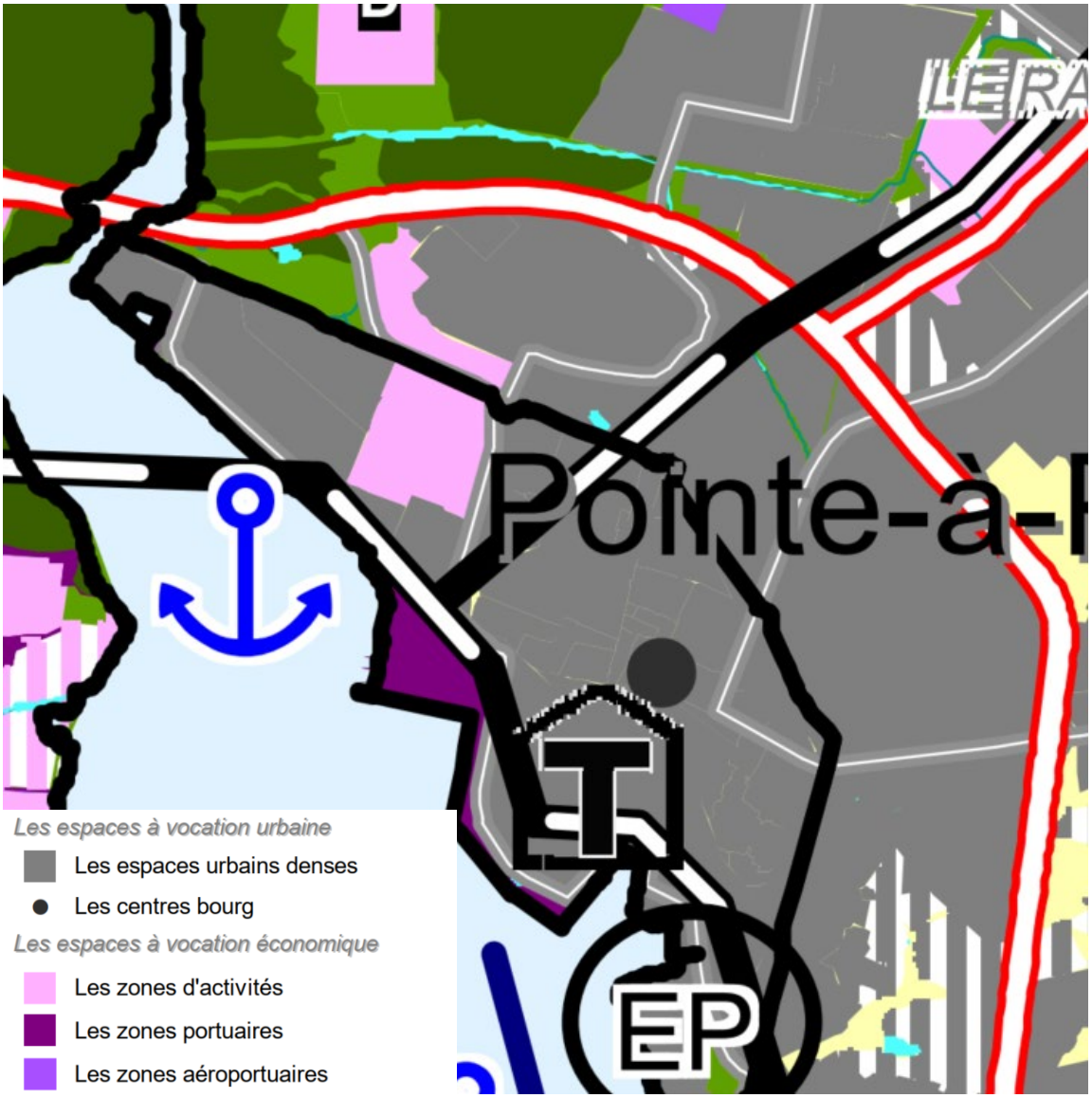


Figure 150 : Extrait du SAR de la Guadeloupe (Source : SAR Guadeloupe)

4.1.2.2 Les objectifs : Affirmation d'une « métropole caribéenne » tout en favorisant un rééquilibrage

A l'échelle de la Guadeloupe, le SAR s'appuie sur les projections de l'INSEE (une augmentation de 50 000 habitants à l'horizon 2030) pour définir un programme de logement. Pour accompagner cette croissance de la population ainsi que les mutations sociétales (desserrement des ménages...), il prévoit 57 500 logements (60 % de logements aidés) à l'horizon 2030, dont 1 500 logements vacants remis sur le marché.

Ce qui suppose une mobilisation d'environ 500 hectares de foncier nouveau en respectant l'objectif affirmé d'une densité de 30 logements à l'hectare (contrairement à une moyenne de 10 logements / ha à l'heure actuelle dans les zones constructibles).

Le SAR affiche également l'ambition de corréler tout hectare de logements construits à un hectare d'activités et un hectare de services et équipements afin d'encourager la mixité fonctionnelle des territoires.

Plus précisément pour l'agglomération pointoise, le SAR propose plusieurs axes de développement afin de participer à la construction d'une véritable capitale caribéenne et d'une porte d'entrée de la Guadeloupe en même temps qu'ils évitent une trop forte concentration d'activités, d'équipements et de logements sur l'agglomération de CAP Excellence.

Vers une « stabilisation raisonnée de la croissance de l'agglomération de Pointe-à-Pitre, au bénéfice de son amélioration qualitative : renouvellement urbain, réhabilitation, espaces publics… » :

- Développement du tourisme d'affaires et de congrès sur l'agglomération (Palais des Congrès, un centre d'exposition, une salle de spectacle) ;
- Transformation du port de Pointe à Pitre afin qu'il devienne une base « leader » dans les Caraïbes (installation d'un dock flottant...) ;
- Programme de mise à niveau de l'ensemble de son territoire (réhabilitation du bâti, renouvellement des espaces urbanisés dans le sens d'un accroissement de la densité urbaine et d'une amélioration de la qualité de vie) ;
- Création d'un projet de TCSP afin d'organiser et de structurer au mieux ce territoire *(projet connexe en cours de réalisation)* ;
- Mettre en place des projets de navettes maritimes pour relier Pointe à Pitre à Jarry ;
- Moderniser le Port Autonome de Guadeloupe ;
- Stabiliser la croissance de Jarry tout en améliorant son fonctionnement ;
- Conforter les zones d'activités plus restreintes ou en devenir (ZAC Dothémare, futur pôle technologique de Morne Bernard)

4.1.3 Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)

L'arrêté portant approbation du Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Guadeloupe a été signé par le préfet de la région Guadeloupe le 20 décembre 2012.

Il résulte d'une démarche partenariale engagée entre le Conseil Régional, la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) ainsi que l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) de la Guadeloupe. Il a également bénéficié des apports de plus de 40 structures locales présentes au cours d'une quinzaine d'ateliers dont CAP Excellence.

Ce schéma régional est l'outil principal de coordination et de territorialisation de la politique du Grenelle de l'Environnement sur le territoire, et doit permettre de converger vers les objectifs nationaux en matière de changement climatique à savoir diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 et de satisfaire les exigences du paquet énergie-climat d'ici à 2020 (réduction des émissions de gaz à effet de serre, économies d'énergie et développement des énergies renouvelables).

Par ailleurs, les lois Grenelle ont fixé des objectifs spécifiques pour les Départements d'Outre-Mer avec des ambitions fortes. Le SRCAE réaffirme ces objectifs au travers de ceux définis pour la Guadeloupe à savoir :

- A l'horizon 2020, atteindre 50% d'électricité renouvelable ;
- A l'horizon 2030, atteindre 50% d'énergie totale renouvelable ;
- A l'horizon 2050, atteindre l'autonomie énergétique du territoire.

Le SRCAE définit le cadre stratégique de l'action des collectivités territoriales de la région. Il est un document de référence avec lequel les documents locaux doivent être compatibles :

- Le projet doit être analysé au regard du document climat-air-énergie applicable à Cap Excellence et de ses orientations en matière d'atténuation, d'adaptation, de qualité de l'air et de sobriété énergétique.

Par ailleurs, conformément à l'article 90 de la loi ENE2, le SRCAE comporte un « Schéma Régional Eolien » (SRE), qui définit les espaces du territoire régional favorables au développement de l'énergie éolienne.

- De même, le Schéma Régional de Raccordement au réseau des énergies renouvelables, élaboré par le gestionnaire du réseau public de transport de l'électricité EDF, devra tenir compte du SRCAE et sera établi après sa validation.

Concernant la problématique du logement, le SRCAE souligne qu'avec 17% de consommation d'énergie finale en Guadeloupe, l'habitat occupe le troisième poste de consommation d'énergie derrière le transport (54%) et les activités tertiaires et industrielles (20%). Malgré une consommation moyenne nettement inférieure à la moyenne nationale (absence de chauffage ...), il n'est pas négligeable de prendre en compte cette problématique lors de l'élaboration du PLH.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du logement, le SRCAE propose donc plusieurs axes d'interventions au sein de sa fiche « Bâtiment résidentiel durable » :

- Agir sur les comportements pour inciter à la sobriété énergétique des ménages par la sensibilisation, l'information et la communication ;
- Développer la performance énergétique des équipements (eau chaude, climatisation, froid domestique, électroménager ...) ;
- Améliorer la performance du bâti dans les logements neufs (RTG) et dans le parc existant ;
- Développer la production des EnR dans le bâtiment.

Il propose également, afin d'accélérer l'intégration des exigences énergie-climat dans les documents de planification, d'inciter à l'application de l'éco-fiscalité visant à limiter la sous-densification urbaine, de prévoir l'implantation des bâtiments et d'identifier des zones à risques faibles au regard du PPR pour construire.

Plus particulièrement sur l'adaptation au changement climatique, le SRCAE incite à améliorer les connaissances sur l'évolution des matériaux face aux changements climatiques et sur le développement de solutions constructives innovantes. Il met d'ailleurs en évidence trois enjeux clés :

• Le besoin de développer les données spécifiques qui permettraient de mieux aborder les enjeux liés au changement climatique en Guadeloupe, notamment en matière d'évolution des différents indicateurs climatiques ;

• L'importance d'un aménagement du territoire en adéquation avec les effets et impacts du changement climatique identifiés, avec notamment l'importance d'améliorer les connaissances sur l'évolution des matériaux face aux changements climatiques et sur le développement de solutions constructives innovantes ;

• La protection des ressources naturelles qui devraient devenir de plus en plus fragiles face aux conditions climatiques futures.

4.1.4 Le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD)

le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) concerne toutes les catégories de déchets, (à l'exclusion des déchets radioactifs et explosifs) : les déchets dangereux, ménagers et assimilés, biossourcés, économiques (dont ceux issus du Bâtiment et Travaux Publics (BTP)).

5 SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ET JUSTIFICATION DES CHOIX

5.1 Esquisse des principales solutions de substitution

5.1.1 Variante 1 : Renoncement à la mise en œuvre du projet

En l'absence de la réalisation du projet RUCAP, visant la rénovation urbaine des quartiers de la Gabarre, du Morne, de l'Hôtel de Ville, Vieux Bourg, Bergevin et Chanzy, il est probable que ces sites connaissent une détérioration progressive et une dégradation accrue des conditions de vie des occupants. La situation actuelle de ces quartiers, caractérisée par la présence de logements vétustes, insalubres ou réalisés de manière spontanée avec des matériaux de récupération, continuerait de se détériorer sous l'effet de plusieurs facteurs clés.

5.1.1.1 Détérioration progressive des bâtiments et du cadre de vie

Les immeubles vétustes, souvent construits avec des matériaux peu durables ou non conformes aux normes de sécurité, continueraient à se dégrader, accentuant respectivement leur vulnérabilité face aux aléas climatiques, tels que les cyclones, les fortes pluies ou les vents violents, fréquents en Guadeloupe. La présence d'immeubles délabrés ou d'habitations construites de manière spontane avec des matériaux précaires, tels que le bois, les tôles ou autres matériaux de récupération, provoquerait une explosion des risques d'incendie, d'effondrement ou d'effets délétères liés à la moisissure et à l'humidité.

Le délabrement infrastructurel s'accompagnerait également d'une dégradation des espaces publics, tels que les voiries, l'éclairage, ou encore les réseaux d'assainissement, aggravant la salubrité et la qualité de vie des habitants. La propreté et l'hygiène des quartiers se détérioreraient, favorisant un environnement propice à la prolifération de nuisibles (rats, moustiques), donc à la propagation de maladies.

5.1.1.2 Expulsion progressive et dégradation de la cohésion sociale

La dégradation des logements et des quartiers contribuerait à une dégradation de la cohésion sociale. La population en majorité défavorisée ou vulnérable pourrait soit être tentée de quitter ces quartiers en quête de meilleures conditions de vie, soit se retrouver piégée dans un environnement de plus en plus misérable, avec peu de perspectives d'amélioration. La précarité liée à la situation du logement pourrait augmenter, avec une aggravation du sentiment de marginalisation, de pauvreté et de vulnérabilité.

5.1.1.3 Risques environnementaux accrus

L'environnement local serait exposé à des risques accrus de pollution, liés notamment aux déchets sauvages, à la prolifération des eaux stagnantes et à l'absence d'entretien des réseaux d'assainissement. La pollution serait renforcée par la présence accrue d'objets ou matériaux abandonnés, souvent issus de la récupération non contrôlée, contribuant à une détérioration plus générale de la qualité de l'air, de l'eau et des sols.

En outre, l'absence de gestion adaptée pourrait favoriser les inondations, en raison de l'état dégradé des réseaux d'évacuation des eaux pluviales, et pourrait également accentuer l'érosion des sols dans des zones déjà fragilisées par la pression urbaine.

5.1.1.4 Perspectives à long terme en l'absence de projet

Au fil du temps, cette situation pourrait conduire à une dégradation irréversible des quartiers, avec une augmentation des dangers pour la sécurité des habitants, une dégradation irréversible du patrimoine immobilier, et un appauvrissement du cadre de vie. La pérennité de ces quartiers, en termes sociaux, environnementaux et urbains, serait gravement compromise, rendant d'éventuelles opérations de réhabilitation ou de rénovation beaucoup plus coûteuses, voire impossibles à réaliser dans de bonnes conditions.

5.1.2 Variante 2 : Implantation à un autre site non défini

La densité urbaine et le besoin de rénover spécifique ces sites, dont l'état général et les problématiques sociales et environnementales sont très importantes (dégradation, pollution, population sensible, etc…) ne permettent pas d'envisager d'alternative quant à la localisation des zones à rénover.

5.2 Raisons pour lesquelles le projet a été retenu

5.2.1 Raison d'être du projet

Le projet de rénovation urbaine RUCAP s'inscrit dans une démarche stratégique visant à répondre à des enjeux multiples, vitaux pour le développement équilibré et durable des quartiers de Pointe-à-Pitre. Son objectif est de transformer ces quartiers en améliorant la qualité de vie des habitants, en revitalisant le cadre urbain tout en favorisant un développement économique durable. Voici les principales raisons d'être du projet, déployées selon son axe économique, social et environnemental.

5.2.1.1 Raison d'être économique

Sur le volet économique, le projet RUCAP vise à stimuler la croissance locale en favorisant la création d'emplois directs liés aux travaux de rénovation, puis en dynamisant le tissu économique par la relance des activités commerciales et artisanales dans les quartiers. La rénovation des bâtiments vétustes et insalubres contribue à valoriser le patrimoine immobilier, augmentant ainsi la valeur foncière et immobilière des quartiers, ce qui facilite également l'installation ou la relocalisation d'acteurs économiques et d'investisseurs. Par ailleurs, en améliorant l'attractivité des quartiers, le projet peut attirer de nouveaux habitants, touristes et entreprises, contribuant ainsi à la diversification économique de la communauté.

5.2.1.2 Raison d'être sociale

L'un des enjeux fondamentaux du projet est la justice sociale. En rénovant des quartiers où cohabitent des populations majoritairement défavorisées ou vulnérables, le RUCAP cherche à réduire les inégalités en améliorant l'accès à un logement décent, sécurisé et hygiénique. La mise en conformité et la rénovation des logements et infrastructures participent à la réduction des risques sanitaires, en limitant les conditions insalubres qui touchent en particulier les populations les plus précaires. De plus, en proposant un environnement urbain plus agréable et sécurisé, le projet favorise la cohésion sociale et le sentiment d'appartenance des habitants, tout en renforçant la sécurité urbaine par une meilleure gestion des espaces publics.

5.2.1.3 Raison d'être environnementale

Sur l'aspect environnemental, le projet RUCAP vise à encourager un développement urbain plus durable, en intégrant la gestion responsable des ressources naturelles et la réduction de l'impact écologique des quartiers. La réhabilitation des bâtiments existants permet de limiter l'urbanisation passive, en évitant l'étalement urbain et la consommation supplémentaire de terres agricoles ou naturelles. La mise en œuvre de solutions écologiques (économies d'énergie, gestion durable de l'eau, réduction des déchets, usage de matériaux locaux) contribue à protéger l'environnement local. Enfin, en améliorant la gestion des déchets, en favorisant la biodiversité urbaine et en créant des espaces verts et piétonniers, le projet participe à la qualité de l'air, à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur et à la résilience face aux phénomènes climatiques, notamment en prévision du changement climatique.

Ces trois volets illustrent que le projet RUCAP ne se limite pas simplement à une opération de rénovation urbaine, mais s'inscrit dans une vision globale favorisant un développement plus juste, plus durable et plus

résilient pour les quartiers de Pointe-à-Pitre. Son objectif principal est de répondre aux défis actuels tout en préparant un avenir meilleur pour ses habitants et leur environnement.

5.2.2 Justification de la Déclaration d'Utilité Publique : quartier de Vieux-Bourg

5.2.2.1 Intérêt social et sanitaire

Le quartier de Vieux-Bourg, aux Abymes, se caractérise par la présence de logements insalubres et précaires, constitués principalement de "cases" en bois et tôles, érigées à partir de matériaux de récupération. Ces conditions de logement représentent un enjeu majeur de santé publique. Les habitations sont dépourvues de toute conformité aux normes d'hygiène et de sécurité : absence d'isolation thermique, structures vulnérables aux intempéries, infiltrations d'eau favorisant les moisissures, présence accrue de nuisibles tels que rats et insectes, vecteurs de maladies. De plus, les installations électriques improvisées, non sécurisées, exposent les habitants à des risques importants d'incendie et d'électrocution. Ces dangers touchent particulièrement des populations vulnérables : familles à très faibles revenus, personnes âgées, personnes en situation de handicap et enfants, dont la santé est particulièrement exposée à ces conditions de vie dégradées.

Au-delà de l'état des logements, l'organisation actuelle du quartier, les difficultés d'accessibilité et l'état de certains espaces publics et réseaux limitent la qualité des services rendus aux habitants. Le projet prévoit la requalification des voiries, des espaces publics et des réseaux ainsi que la création, la reconstruction ou l'adaptation des équipements nécessaires selon la programmation retenue. Il vise également à améliorer l'accès aux transports collectifs, aux mobilités douces et aux différents services de proximité, tout en revalorisant l'habitat du secteur.

Un volet essentiel du projet concerne l'accompagnement des ménages affectés par les démolitions et les acquisitions foncières. Le relogement sera conduit conformément à la Charte de relogement intercommunale de Cap Excellence et à son plan d'actions renforcé. Le dispositif comprend notamment l'information et la concertation avec les ménages, la réalisation d'enquêtes sociales individuelles, la recherche de solutions adaptées à leurs besoins et à leurs ressources, l'organisation des propositions de relogement et l'accompagnement dans l'appropriation du nouveau logement.

5.2.2.2 Intérêt environnemental

L'état actuel du quartier de Vieux-Bourg présente des enjeux environnementaux liés notamment à la présence du canal, à la gestion des eaux usées et pluviales ainsi qu'aux dépôts de déchets observés dans le quartier et dans le cours d'eau. Les dysfonctionnements éventuels des réseaux et des dispositifs de collecte sont susceptibles de contribuer à la pollution des sols et des eaux de ruissellement. Le projet devra intégrer la remise à niveau ou l'adaptation des réseaux d'assainissement et d'eaux pluviales ainsi que des dispositifs de collecte des déchets, sur la base des diagnostics techniques et des capacités réelles des infrastructures existantes.

Par ailleurs, le secteur est situé dans une zone exposée à des risques naturels importants : cyclones, inondations, séismes, etc..... Les constructions précaires actuelles, en tôle et bois, ne présentent aucune résistance face à ces aléas, exposant gravement les habitants à des dangers mortels. De plus les éléments de structure (notamment plaque de tôles) ne pouvant être sécurisés, ils mettent potentiellement en danger, en cas d'envol ou d'emportement, les personnes dans les alentours et les agents publics (pompiers, urgentistes, etc....) pouvant être amenés à intervenir en cas de phénomènes extrêmes. La rénovation permettrait de remplacer ces structures informelles par des bâtiments conformes aux normes anti-cycloniques, parasismiques et respectueux des règles d'urbanisme en matière de gestion des eaux et des sols. Cela renforcera la résilience du quartier

face aux événements climatiques et naturels, participant à une politique locale de prévention des risques à l'échelle de la commune et de l'agglomération.

Enfin, le projet inclut une composante de renaturation et de valorisation paysagère. Le tissu actuel, saturé de constructions illégales, empêche toute forme d'espaces publics ou de respiration urbaine. La rénovation libérera des espaces pour la création de jardins, de squares et d'espaces verts, contribuant à améliorer le cadre de vie et à restaurer une biodiversité locale, aujourd'hui menacée par l'urbanisation anarchique et la pollution. Ces espaces publics seront pensés pour favoriser le lien social, la détente et la qualité de vie des habitants.

5.2.2.3 Intérêt urbain et architectural

La situation actuelle du quartier de Vieux-Bourg représente un facteur de dégradation du tissu urbain de l'agglomération Pointe-à-Pitre-Les Abymes. L'existence d'un habitat indigne et informel, nuit à la cohérence urbaine et participe à l'aggravation du sentiment de délabrement de la commune, pourtant doté d'un patrimoine architectural et historique majeur pour la Guadeloupe. Les constructions précaires, souvent réalisées sans autorisation ni planification, compromettent le développement d'une ville organisée et fonctionnelle. La requalification du quartier permettra de réintégrer Vieux-Bourg dans une trame urbaine cohérente, en lien avec les axes de développement portés par la commune et la communauté d'agglomération Cap Excellence.

En outre, certains éléments patrimoniaux du quartier, bien qu'aujourd'hui noyés dans l'habitat informel, présentent un intérêt culturel et historique local. La rénovation vise à identifier et préserver ces éléments dans une logique de valorisation patrimoniale, contribuant à l'identité collective du territoire et à la mémoire urbaine du quartier. Cette démarche de réhabilitation ne se limite donc pas à une opération technique ; elle s'inscrit aussi dans une volonté de préserver l'histoire et la culture du lieu, tout en modernisant son environnement bâti.

Un autre enjeu majeur concerne l'amélioration de la mobilité et des connexions urbaines. Le quartier, tel qu'il existe aujourd'hui, est difficilement accessible aux services publics, aux secours, et aux réseaux de transport collectif, en raison de l'enchevêtrement anarchique des constructions. La rénovation intégrera le quartier dans les réseaux de voirie, facilitant les déplacements et améliorant l'accessibilité pour l'ensemble de la population, y compris les personnes à mobilité réduite.

5.2.2.4 Intérêt économique

Au-delà des enjeux sociaux et environnementaux, la rénovation du quartier de Vieux-Bourg représente un levier important de dynamisation économique locale. La requalification du quartier favorisera l'implantation de nouveaux commerces, services et équipements générateurs d'emplois directs et indirects. En créant un cadre de vie attractif, le projet contribuera à contribuer à la dynamisation économique locale et renforcer les liens avec les centralités voisines, dans une logique de diversification économique. Il s'agit ainsi d'encourager l'installation de petites entreprises artisanales, de commerces de proximité, de structures associatives et culturelles, contribuant à la vitalité économique du quartier.

La transformation urbaine aura également un effet structurant sur la valorisation foncière. En remplaçant des habitations insalubres par des constructions modernes et conformes aux normes, la valeur des biens immobiliers augmentera, ce qui renforcera à terme les ressources fiscales de la collectivité. Cet effet de levier permettra de financer d'autres projets d'intérêt général et d'investir durablement dans la qualité de vie des habitants.

Un dernier aspect économique important concerne la lutte contre l'économie informelle. Aujourd'hui, une partie des activités du quartier échappe totalement au cadre légal : commerces de fortune, ateliers non déclarés, circuits parallèles de vente. La rénovation et la réorganisation du quartier permettront d'encadrer et de formaliser ces activités, garantissant une meilleure sécurité pour les consommateurs, une protection sociale pour les travailleurs, et des recettes fiscales pour la collectivité.

La rénovation du quartier de Vieux-Bourg, sur la commune des Abymes, s'inscrit de manière manifeste dans une logique d'intérêt général, à la croisée des enjeux sociaux, sanitaires, environnementaux, urbains et économiques. L'amélioration des conditions de vie des populations locales, la réduction des risques environnementaux et naturels, la structuration d'un espace urbain cohérent et attractif, ainsi que la relance de l'économie locale, justifient pleinement la nécessité de recourir à une Déclaration d'Utilité Publique. Cette procédure permettra à la collectivité de maîtriser le foncier, y compris privé, indispensable à la mise en œuvre de l'opération, dans le respect des droits fondamentaux des habitants et au service du développement durable et solidaire du territoire guadeloupéen.

5.2.3 Justification de la Déclaration d'Utilité Publique : quartier de l'Hôtel de Ville

5.2.3.1 Intérêt social et sanitaire

Le quartier de l'Hôtel de Ville concentre une population guadeloupéenne aux revenus modestes, souvent en situation de précarité ou sans emploi, n'ayant pas les moyens d'accéder à des logements plus qualitatifs. Ces habitants occupent des immeubles sociaux anciens dont l'usure manifeste affecte directement leur quotidien : humidité persistante, dégradations des parties communes, installations électriques et de plomberie obsolètes, présence de nuisibles. L'ensemble de ces dysfonctionnements porte atteinte à la santé physique et mentale des résidents. Le confort thermique et acoustique étant quasi inexistant, les logements deviennent inadaptés, notamment pour les personnes âgées, les enfants et les personnes à mobilité réduite.

Les habitants subissent au quotidien les conséquences sanitaires de cette dégradation : infiltrations d'eau, prolifération de moisissures affectant la qualité de l'air intérieur, absence d'isolation thermique et phonique accentuant l'inconfort, notamment en période cyclonique ou de fortes chaleurs. Ces conditions de logement impactent particulièrement la santé des enfants, des personnes âgées et des personnes vulnérables. Les situations de sur-occupation des logements, fréquentes du fait des faibles capacités financières des familles, accentuent encore les risques sanitaires et sociaux, avec des effets directs sur la santé mentale et physique des occupants.

Il ne s'agit pas uniquement d'un problème de bâti dégradé : c'est tout un quartier qui manque d'équipements collectifs essentiels. Les espaces partagés, souvent inexistants ou laissés à l'abandon, ne remplissent plus leur fonction sociale, tandis que l'offre en matière de services sociaux, médicaux ou associatifs demeure largement insuffisante pour faire face aux besoins réels des habitants. L'ambition du projet de rénovation est précisément de remédier à ces insuffisances en intégrant, au cœur du nouveau quartier, des équipements collectifs contemporains et fonctionnels : centres de santé et structures médico-sociales, espaces pour les associations locales, infrastructures sportives et culturelles, crèches, et dispositifs d'accompagnement social. L'objectif est d'offrir à l'ensemble des résidents un cadre de vie digne, garant de leurs droits fondamentaux et favorable à leur épanouissement social et personnel.

Au centre de cette démarche, l'attention portée aux habitants constitue un principe structurant. Il ne s'agit pas uniquement de restaurer ou de reconstruire des bâtiments ; le projet vise avant tout à assurer à chaque foyer un relogement correspondant à sa situation et à ses ressources, en veillant à ce que les loyers restent accessibles pour une population majoritairement modeste. Par ailleurs, un accompagnement spécifique, avec un suivi social individualisé, sera déployé pour accompagner les ménages tout au long de la transformation du quartier, afin d'éviter tout risque d'exclusion ou de précarisation supplémentaire. La rénovation s'inscrit donc dans une logique d'intervention globale, qui articule les dimensions urbanistiques et sociales, avec une priorité affirmée donnée à la prise en compte des besoins humains concrets et à la construction d'un cadre de vie plus juste et plus solidaire.

5.2.3.2 Intérêt environnemental

La vétusté du parc immobilier du quartier de l'Hôtel de Ville a des répercussions environnementales significatives. Les immeubles actuels sont énergivores, ne respectent plus les normes d'isolation thermique, et leurs équipements (chauffe-eau, installations électriques) sont sources de surconsommation énergétique et de risques de pollution. La rénovation prévoit la démolition des structures les plus dégradées et leur remplacement par des bâtiments conformes aux normes environnementales actuelles, intégrant des solutions d'économie d'énergie, de gestion intelligente des réseaux d'eau et d'électricité, et d'intégration d'énergies renouvelables lorsque cela est possible.

Par ailleurs, le quartier souffre d'une gestion insuffisante des déchets et d'un déficit de réseaux d'assainissement fonctionnels. Des débordements d'égouts et des rejets non maîtrisés ont été constatés, aggravant la pollution des sols et des eaux en plein cœur de la ville. La rénovation inclut la remise à niveau complète des réseaux d'assainissement et de gestion des déchets, avec la création de points de collecte organisés, de systèmes de tri sélectif et de valorisation des déchets.

Le projet vise également à renforcer la résilience du quartier face aux risques naturels auxquels Pointe-à-Pitre est particulièrement exposée. Les immeubles HLM actuels, construits avant la mise en place des normes parasismiques et anti-cycloniques renforcées, présentent des failles structurelles importantes. La rénovation prévoit la construction d'immeubles respectant les dernières normes en la matière, assurant ainsi une meilleure protection des habitants en cas d'événements majeurs.

Enfin, la réorganisation du quartier permettra de libérer des espaces aujourd'hui sous-utilisés ou dégradés pour créer des espaces verts, des places publiques, et des zones piétonnes, contribuant à l'amélioration du cadre de vie. L'intégration de végétalisation urbaine participe à la lutte contre les îlots de chaleur, à la gestion durable des eaux pluviales et à la préservation de la biodiversité en milieu urbain.

5.2.3.3 Intérêt urbain et architectural

Le quartier de l'Hôtel de Ville, en raison de son emplacement central, constitue un maillon essentiel dans la structuration urbaine de Pointe-à-Pitre. Son état actuel, marqué par la vétusté et la dégradation du bâti, nuit gravement à l'image et à l'attractivité de la ville. La présence d'immeubles dégradés en cœur de ville contribue à une dynamique de désertification commerciale et résidentielle, aggravant le phénomène de vacance immobilière constaté à Pointe-à-Pitre ces dernières années.

La rénovation du quartier permettra de restaurer une continuité urbaine cohérente, en articulant le quartier de l'Hôtel de Ville avec les autres pôles d'attractivité de la commune, notamment les zones commerciales et administratives proches. Elle vise également à améliorer la qualité architecturale du bâti, en proposant des formes urbaines plus variées, plus ouvertes, et intégrant des espaces collectifs modernes, favorisant les rencontres et la vie de quartier.

L'amélioration de la mobilité constitue un autre axe fort du projet. Aujourd'hui, le quartier est mal desservi par les transports collectifs et difficilement accessible aux services de secours et de maintenance, en raison de la configuration vétuste et peu fonctionnelle de ses voies internes. La requalification prévoit une réorganisation complète du plan de voirie, avec la création de nouvelles rues, de trottoirs adaptés aux personnes à mobilité réduite, de pistes cyclables et de zones piétonnes. Ces aménagements favoriseront l'usage des modes de déplacement doux, amélioreront la sécurité routière et renforceront l'accessibilité du quartier.

5.2.3.4 Intérêt économique

Le projet de rénovation du quartier de l'Hôtel de Ville représente un levier stratégique pour relancer l'économie locale de Pointe-à-Pitre. La requalification du parc immobilier permettra d'attirer de nouveaux habitants, ce qui

stimulera la consommation locale et encouragera la réouverture de commerces de proximité aujourd'hui désertés ou fermés. En restructurant le quartier, l'objectif est également de créer les conditions nécessaires à l'implantation de nouvelles activités économiques : petits commerces, services aux particuliers, établissements de formation, activités artisanales.

La rénovation générera également un effet de valorisation foncière, essentiel pour la redynamisation économique de la ville. Les biens immobiliers aujourd'hui dépréciés retrouveront de la valeur, ce qui renforcera à terme les capacités fiscales de la collectivité et permettra d'envisager de nouveaux projets de développement urbain à l'échelle de l'agglomération.

Un autre enjeu économique majeur réside dans la lutte contre l'économie informelle. De nombreux petits commerçants du quartier, faute de structures adaptées, opèrent aujourd'hui en marge du cadre légal, dans des locaux non conformes ou sans déclaration d'activité. La rénovation prévoit la création de locaux commerciaux adaptés, accessibles financièrement, et répondant aux normes de sécurité et d'accessibilité. Cela contribuera à formaliser l'activité économique locale, à sécuriser les travailleurs et les consommateurs, et à générer des recettes fiscales nouvelles.

Le projet de transformation du quartier de l'Hôtel de Ville à Pointe-à-Pitre poursuit des finalités essentielles d'intérêt collectif, en conjuguant plusieurs priorités indissociables : offrir des logements dignes et adaptés à une population socialement fragilisée, éradiquer les situations d'insalubrité et remédier à la dégradation avancée des bâtiments, améliorer la résilience environnementale face aux risques naturels, requalifier l'organisation urbaine et stimuler l'activité économique locale. Au regard de l'importance de ces enjeux pour la commune et l'agglomération Cap Excellence, le recours à une procédure de Déclaration d'Utilité Publique apparaît non seulement légitime mais incontournable. Elle constitue le cadre légal permettant d'assurer l'acquisition et la maîtrise des parcelles concernées, condition indispensable pour mener à bien une reconfiguration complète du quartier. Cette démarche garantit la mise en œuvre d'un projet structurant, respectueux des droits des résidents, et pleinement inscrit dans une logique de développement durable et solidaire au service du territoire guadeloupéen.

6 INCIDENCES NOTABLES PROBABLES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

L'évaluation des incidences du projet a pour objectif d'analyser les conséquences sur l'environnement du projet retenu et de sa mise en œuvre. Ainsi, les différents thèmes de l'environnement mis en évidence dans la définition de l'état initial de la zone étudiée sont pris en compte pour l'analyse des effets engendrés par le projet : le milieu physique (topographie, contexte géologique, contexte hydrologique…), le milieu naturel (zones naturelles remarquables, TVB, zones humides…), le paysage et le patrimoine et le milieu humain (démographie, contexte socio-économique et emploi, occupation des sols…)

Les impacts sont évalués sur 5 niveaux :

Positif	Nul ou négligeable	Faible	Moyen	Fort

En application du décret du 25 février 1993 relatif aux études d'impact, doivent être distingués, pour chaque thème abordé, les impacts spécifiques aux différentes phases du projet (construction, exploitation et démantèlement). Les impacts des phases de construction et de démantèlement du projet étant principalement liés aux travaux, ils sont très semblables pour la plupart des thématiques. Pour une meilleure lisibilité, ils seront donc regroupés en tant que « phase de travaux » dans l'analyse ci-après. Seule pour la thématique de déchets, la distinction entre construction et démantèlement sera faite pour tenir compte de l'accumulation des déchets du BTP issus de la destruction des structures.

Cette évaluation consiste à déterminer la nature, l'intensité, l'étendue et la durée de tous les impacts que le projet risque d'engendrer. À ce titre, il s'agit de classer les impacts selon leur caractère :

- Positif ou négatif
- Faible, moyen ou fort
- Direct ou indirect
- Localisé, régional ou global
- Temporaire ou permanent

L'ensemble des effets générés par le projet est présenté ci-après. Les mesures envisagées pour pallier les impacts négatifs du projet seront présentées en réponse aux différents impacts énoncés. Une description approfondie de chaque mesure est présentée en chapitre 7 « Mesures d'évitement, de réduction et de compensation ».

6.1 Incidences sur le milieu physique

6.1.1 Topographie

Modification directe du relief

La construction des bâtiments nécessite souvent des travaux de nivellement pour créer une surface plane. Ces travaux modifient le relief naturel, entraînant une perte des caractéristiques topographiques d'origine.

De plus, les excavations pour les fondations peuvent générer des fosses ou des creux temporaires, tandis que les remblais peuvent créer des buttes artificielles, modifiant durablement le profil topographique.

Transformation des microreliefs

Les microreliefs, tels que les talus ou les fossés naturels, peuvent être perturbés ou détruits, affectant les habitats spécifiques qu'ils abritent.

Les travaux de fondation peuvent lisser les surfaces et compacter les sols, réduisant ainsi la capacité d'infiltration naturelle de l'eau dans le sol.

Production de déblais et gestion des matériaux

Les déblais générés par l'excavation des fondations nécessitent un stockage temporaire. Un stockage inapproprié peut créer des bosses ou des buttes non prévues dans la topographie.

Lors de la phase de remplissage ou de réhabilitation, les remblais peuvent modifier le profil naturel, créant une topographie artificielle.

L'impact est jugé faible en raison de la topographie plane du périmètre de l'étude.

PHASE D'EXPLOITATION

Aucune modification de la topographie n'est prévue lors de la phase d'exploitation.

L'impact est jugé comme nul.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA TOPOGRAPHIE

Phase de travaux Modification directe du relief Altération des pentes naturelles Transformation des microreliefs Production de déblais et gestion des matériaux	Impact négatif, faible, direct et temporaire

Phase d'exploitation Sans objet.	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

Sans objet.

6.1.2 Contexte géologique

PHASE DE TRAVAUX

Impacts des fondations

La mise en œuvre des fondations implique des travaux d'excavation qui altèrent directement le substrat géologique calcaire de la région de Pointe à Pitre. Ces excavations peuvent entraîner la perte des structures géologiques superficielles ou de couches stratigraphiques spécifiques.

Les activités de nivellement et de construction des fondations peuvent entraîner le compactage des sols, modifiant leur perméabilité et leur structure. Cela peut affecter le drainage naturel et la stabilité des couches sous-jacentes.

L'impact est jugé comme faible.

PHASE D'EXPLOITATION

Sans objet.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA GÉOLOGIE

Phase de travaux : Impacts des fondations	Impact négatif, faible, direct et permanent

Phase d'exploitation : Sans objet.	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

R2 – Prévention de pollution accidentelle

6.1.3 Contexte pédologique

PHASE DE TRAVAUX

La circulation des engins sur chantier et la mise en place de ces travaux vont induire une modification du sol en place. Les principaux impacts attendus concernent :

- La modification des couches superficielles du sol par le déplacement des terres végétales en place,
- La compaction du sol par la circulation des engins et les travaux de terrassement,
- L'imperméabilisation du sol sur une surface d'environ 12 ha incluant les surfaces de voiries.

Similairement aux impacts sur la géologie, il existe un risque de contamination des sols par pollution accidentelle, liée aux engins de chantier.

De plus, le décapage des terres végétales et la mise à nu temporaire du sol, le temps du chantier, va également augmenter le risque d'érosion du sol. En effet, la végétation permet de maintenir le sol en place et limiter le déplacement des particules du sol. L'entrainement des matériaux fins par les eaux de pluie sur des sols sans protection est à l'origine d'apport de MES (Matières en Suspension) dans le milieu récepteur (cf. chapitre suivant, impacts sur l'hydrologie). Toutefois, la topographie du sol étant plane les phénomènes d'érosion seront faibles.

D'autre part, le passage des engins et la mise en place des aménagements (dalle en béton) auront pour effet un tassement des sols sous-jacents. Les propriétés naturelles du sol devront être restaurées lors de la remise en état du site.

L'impact général des travaux sur les sols est considéré moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Sans objet.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA PÉDOLOGIE

Phase de travaux : Compaction du sol Pollution accidentelle Erosion des sols	Impact négatif, moyen, indirect, et permanent

Phase d'exploitation : Infiltration de polluants	Impact potentiel, négatif, faible, indirect et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R1 – Limiter l'érosion du sol

R2 – Prévention de pollution accidentelle

R3 – Charte de chantier vert

6.1.4 Contexte hydrologique

PHASE DE TRAVAUX

En raison de l'absence de tronçons ou de surfaces hydrographiques, la phase de travaux n'aura pas d'impact sur l'hydrologie.

L'impact est jugé nul.

PHASE D'EXPLOITATION

Les sols existants sur les zones de projet étant déjà très fortement artificialisés, la présence de nouveaux bâtiments et structures publiques n'entrainera pas de modification du régime hydraulique du périmètre d'étude. Seuls les sites de Gabarre et Quartier du Morne, qui présentent à l'heure actuelle des sols semi naturel permettant l'infiltration d'une partie des eaux de pluies, subiront une augmentation de l'artificialisation des sols qui pourra entrainer une augmentation légère du ruissellement en cas de pluies intenses.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LES SOLS

Phase de travaux : Sans objet	Impact nul

Phase d'exploitation : Faible imperméabilisation des sols supplémentaires Pollution par ruissellement	Impact négatif, faible direct et permanent

MESURES ASSOCIÉES

E4 – Absence de rejet dans le milieu naturel

R1 – Limiter l'érosion du sol

R2 – Prévention de pollution accidentelle

R3 – Charte de chantier vert

R6 – Gestion des eaux pluviales

6.1.5 Utilisation de la ressource en eau

PHASE DE TRAVAUX

Besoins en eau prévention et des gestions des incendies

De nombreux chantiers utilisent ou stockent des matériaux inflammables comme des solvants, des peintures, ou du carburant. Ces matériaux augmentent les risques d'incendie.

Les activités comme le soudage, le découpage ou l'utilisation de machines à moteur thermique peuvent provoquer des étincelles ou des surchauffes, potentiellement à l'origine d'un feu. C'est pourquoi, le chantier peut nécessiter des eaux en prévention de potentiels incendies.

L'impact est considéré comme faible.

PHASE D'EXPLOITATION

Alimentation en Eau Potable (AEP)

Les habitations, restaurants et commerces augmentent la demande en eau, impactant les ressources locales, notamment en cas de sécheresse. Cependant les sites étant déjà urbanisé et équipé de tous les réseaux VRD nécessaires (y compris en eau potable), la construction de ces nouveaux logements ne devrait pas modifier de façon notable la consommation d'eau sur la commune. Les nouveaux bâtiments seront connectés au réseau existant au sein de la commune de Pointe à Pitre.

L'impact est jugé comme faible.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA RESSOURCE EN EAU

Phase de travaux : Besoins en eau prévention et des gestions des incendies	Impact potentiel négatif, faible, et temporaire

Phase d'exploitation : Alimentation en Eau Potable (AEP)	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

Sans objet

6.1.6 Qualité de l'air

PHASE DE TRAVAUX

Les principales sources d'émissions atmosphériques liées au projet comprennent :

- Les gaz d'échappement émis par les engins de chantier et autres véhicules circulant sur le site, comprenant les oxydes de carbone (CO2 et CO), les oxydes d'azote (NOx), les particules, et les composés organiques volatils ;
- Les émissions de poussières en périodes sèches et venteuses résultant du déplacement des engins de chantier ou lors des excavations. Deux types de particules peuvent être distinguées :
- Les particules grossières, de taille supérieure à 10 µm, qui se déposent rapidement après leur émission, limitant leur transport à de courtes distances.
- Les particules fines (PM10), de taille inférieure à 10 µm, restant en suspension dans l'air et contribuant souvent à la détérioration de la qualité de l'air.

Les émissions de poussières peuvent entraîner des répercussions sur la santé humaine (inhalation des PM10) et sur la végétation en raison du dépôt de particules nuisant à la photosynthèse. Les risques d'émission de particules fines se produisent principalement pendant les périodes sèches et venteuses du chantier. Au cours de la phase d'aménagement du lotissement, les risques de pollution de l'air peuvent découler des engins de chantier utilisés pour l'aménagement du site et de la voirie (pelles hydrauliques, dumpers, toupies à béton, etc.) ainsi que des camions de services (livraisons de matériel).

Les émissions gazeuses de ces véhicules seront similaires à celles générées par le trafic automobile sur les routes environnantes (particules, CO, CO2, NOX, etc.). Ces émissions resteront limitées car les travaux auront une durée restreinte (quelques mois). Il est important de souligner que la pollution de l'air générée sera du même type que celle provenant du trafic automobile sur l'île.

L'impact sur la qualité de l'air est moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Le fonctionnement du site après travaux entrainera des émissions de gaz et de particules fines dans l'air lors de l'arrivée des véhicules légers sur site. Cependant, les émissions seront similaires au stade avant-projet. En revanche, le développement de moyens de mobilités douces (voies vertes, mises à disposition de vélos en libre-service, etc…) permettra in fine de réduire le nombre et l'usage de véhicules thermiques dans la ville de Pointe à Pitre, ce qui pourra entrainer une diminution des émissions polluantes.

L'impact sur la qualité de l'air est considéré comme positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Phase de travaux : Émission de polluants atmosphériques	Impact négatif, moyen, global, indirect et temporaire

Phase d'exploitation : Émission de polluants atmosphériques	Impact positif, faible, direct, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

6.1.7 Climat

PHASE DE TRAVAUX

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Similaires aux impacts sur la qualité de l'air, les GES émis par les véhicules présents sur le chantier constitueront des polluants atmosphériques. Malgré l'émission plus élevée que l'aménagement du littoral du bourg engendrera, ceux-ci n'engendreront pas de modifications majeures sur le climat local ni même sur le réchauffement climatique.

L'impact sur le climat est considéré comme moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Émissions de gaz à effet de serre (GES)

Les véhicules légers se déplaçant sur site émettront des GES. Cependant, leur émission sera semblable aux émissions actuelles avant-projet de la zone.

L'impact sur le climat est jugé comme positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE CLIMAT

Phase de travaux : Émissions de GES	Impact négatif, moyen, global, indirect et temporaire

Phase d'exploitation : Réduction des émissions de GES	Impact positif, faible, indirect, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

6.1.8 Risques naturels

PHASE DE TRAVAUX

En cas de cyclone ou séisme, les matériaux présents sur le chantier pourront occasionner des dégâts humains et matériels s'ils s'envolent.

Plusieurs sites présentent des aléas de niveau faible ou moyen, et certaines zones sont soumises à des niveaux forts (notamment sur les risques d'inondations). Aussi durant la phase de travaux, ouvriers, engins et matériaux pourront être exposés à ces aléas en cas de survenue de phénomènes climatiques intenses.

L'impact est alors jugé moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Les nouvelles habitations et commerces, principalement situés en rez-de-chaussée, seront exposé aux risques d'aléas inondations. En parallèle, les risques sismiques et cycloniques seront toujours présents et menaçant pour les nouvelles structures. Toutefois la mise à neuf de ces bâtiments permettra de réduire l'exposition

actuelle induite par l'ancienneté et la vétusté des constructions existantes. Du fait de l'exposition actuel des personnes sur ces sites, l'impact global est jugé comme positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LES RISQUES NATURELS

Phase de travaux : Exposition accrue des ouvriers et du matériel aux risques naturels durant la phase de travaux.	Impact potentiel négatif, moyen, direct, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Exposition des habitants et des biens, notamment en rez-de-chaussée,	Impact positif, moyen, direct, localisé et permanent

MESURES ASSOCIÉES

E1 – Prévention des risques naturels

R8 – Adaptation de la période de chantier

6.2 Incidences sur le milieu naturel

6.2.1 Zones naturelles remarquables

PHASE DE TRAVAUX

Sans objet.

PHASE D'EXPLOITATION

Sans objet.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LES ZONES NATURELLES REMARQUABLES

Phase de travaux : Situation en dehors de toute zone naturelle remarquable	Impact nul

Phase d'exploitation : Situation en dehors de toute zone naturelle remarquable	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

Sans objet.

6.2.2 Trame Verte et Bleue (TVB)

PHASE DE TRAVAUX.

Les travaux de démantèlement et de restructuration des sites pourront engendrer un dérangement des espèces transitant sur les sites, voire une réduction notable des corridors de déplacements présents sur la commune de Pointe à Pitre. Cependant, du fait du caractère déjà très anthropisé des trames vertes et bleues de ce secteur, les espèces empruntant ces espaces devraient être en mesure de s'adapter à ces dérangements, étant déjà capable d'exploiter une zone urbaine dense et très peuplée. Seuls les aménagements de la zone dite du Morne, qui présente actuellement un aspect de friche urbaine en recolonisation naturelle et correspond à une « zone refuge » pour les espèces transitant dans le secteur, entraineront une diminution notable des corridors de ce futur quartier.

De ce fait, l'impact du projet sur les trames est estimé à faible.

PHASE D'EXPLOITATION

Une fois construits, les quartiers reprendront un aspect de zones résidentielles disposant d'espaces verts anthropisés pouvant servir de zones de déplacement pour les espèces tolérant la présence des activités humaines dans leur lieu de vie. Les possibilités de déplacement seront sensiblement identiques à celles présentent aujourd'hui dans la commune de Pointe à Pitre.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA TRAME VERTE ET BLEUE

Phase de travaux : Effet de barrière lié à l'artificialisation de surfaces végétalisées sur une faible zone, mais maintien des possibilités de déplacement	Impact négatif faible, direct, localisé et permanent

Phase d'exploitation : Pas de perte de capacités de déplacements des espèces;	Impact Nul

MESURES ASSOCIÉES

E2 – Balisage et protection des espaces naturels à préserver

R8 – Adaptation de la période de chantier

6.2.3 Trame noire

PHASE DE TRAVAUX

Les travaux se dérouleront en journée uniquement. Le chantier ne sera pas éclairé la nuit. L'impact sur l'ambiance lumineuse est jugé nul.

PHASE D'EXPLOITATION

Pas de changement de la trame noire, très peu présente au sein de ce secteur urbain dense et fortement éclairé.

SYNTHÈSE DES IMPACTS BRUTS SUR L'AMBIANCE LUMINEUSE

Phase de travaux : Absence d'éclairage nocturne	Impact nul

Phase d'exploitation : Absence d'éclairage nocturne	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

6.2.4 Zones humides

PHASE DE TRAVAUX

Sans objet.

PHASE D'EXPLOITATION

Sans objet.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LES ZONES HUMIDES

Phase de travaux : Sans objet	Impact nul

Phase d'exploitation : Sans objet	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

Sans objet.

6.2.1 Flore et habitats

PHASE DE TRAVAUX

Destruction des habitats

Même s'il n'y a que peu d'habitats semi naturel sur le site, durant la phase de travaux les engins de chantier se déplaceront sur toute les zones du projet et pourront engendrer des dégradations des espaces naturels du site. Cet impact sera notamment très marqué sur le site du « Quartier du Morne ».

Risque de diffusion d'Espèces Exotiques Envahissantes

Les déplacements d'engins et d'ouvriers, ainsi que les remblais et autres travaux de terrassement pourront engendrer le déplacement préférentiel d'espèces exotiques envahissantes, connues pour leur capacité à coloniser rapidement des espaces impactés par les travaux lors de chantier d'aménagement. Ces introductions

pourront se faire par les vecteurs humains (via les roues des engins ou les semelles des chaussures) ou animaliers (dispersion de graines par des oiseaux, rongeurs, etc…).

Risque de pollution chimique accidentel

Lors de la phase de travaux, des polluants chimiques pourront être accidentellement déversés sur les sites. Cette pollution sera fortement limitée par les précautions qui seront prises lors du chantier mais pas impossible.

PHASE D'EXPLOITATION

Le déversement d'hydrocarbures par les véhicules qui se rendront sur le site pourrait occasionner la dégradation voire la perte des habitats.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA FLORE ET LES HABITATS

Phase de travaux : Destruction des formations végétales actuellement présentes sur l'emprise directe du projet, mais préservation des habitats (boisements et haies) les plus favorables à la faune	Impact négatif, faible, direct, localisé et permanent

Phase d'exploitation : Risque de pollution chimique des milieux	Impact négatif, faible, indirect et potentiel

MESURES ASSOCIÉES

E2 – Balisage et protection des espaces naturels à préserver

E3 – Entreposage des matériaux sur des zones à faibles expositions

R8 – Adaptation de la période de chantier

6.2.2 Faune

Perturbation des cycles de vie

Les travaux effectués perturberont les espèces faunistiques y vivant puisqu'engendrera des émissions sonores et olfactives… En effet, plusieurs espèces d'oiseaux protégées y ont été retrouvées. Certaines s'y reposent et d'autres s'en servent comme simple réservoir de nourriture.

L'utilisation des marteaux piqueurs provoqueront des vibrations au sol sont néfastes aux espèces ornithologiques. Ils peuvent percevoir les vibrations comme un danger, ce qui peut les amener à abandonner temporairement ou définitivement leurs nids ou zones de repos. Les vibrations constantes ou soudaines peuvent provoquer une augmentation du stress, pouvant leurs comportements naturels. Enfin, cela peut entrainer une confusion sensorielle puisque les vibrations peuvent interférer avec la capacité des oiseaux à détecter leur environnement, comme les sons de leurs congénères ou de leurs prédateurs.

Impact sur la reproduction

Les espèces qui nichent au sol ou dans des habitats proches de sources de vibrations (zones industrielles, chantiers) peuvent abandonner leurs œufs ou leurs petits, ce qui réduit leur succès reproductif. Les oiseaux peuvent réduire le temps passé sur le nid à cause du dérangement, ou bien faire fuir les individus vers d'autres sites de nidification.

Destruction d'espèces d'amphibiens et de reptiles

Les reptiles et amphibiens présents sur le site seront susceptibles d'être détruits lors de la phase de chantier. Les déplacements des engins lourds et la circulation sur le site peuvent entraîner l'écrasement des reptiles et amphibiens, souvent lents et camouflés.

Introduction d'espèces invasives

Le chantier peut favoriser l'introduction ou la prolifération d'espèces invasives (par exemple, des rats ou des crapauds exotiques), qui entrent en compétition avec les reptiles et amphibiens locaux pour la nourriture et les abris.

L'impact est jugé moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Destruction d'individus

Les amphibiens et les reptiles se déplaçant sur le site et surtout sur le parking de l'arrière-plage seront impactés lors des déplacements des véhicules légers.

L'impact est jugé moyen

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA FAUNE

Phase de travaux : Perturbation des cycles de vie Impact sur la reproduction	Impact négatif, moyen, indirect et temporaire
Destruction d'espèces d'amphibiens et de reptiles Introduction d'espèces invasives	Impact négatif, moyen, potentiel, direct et permanent

Phase d'exploitation : Destruction d'individus	Impact négatif, moyen, potentiel, direct et permanent

MESURES ASSOCIÉES

E2 – Balisage et protection des espaces naturels à préserver

E3 – Entreposage des matériaux sur des zones à faibles expositions

R8 – Adaptation de la période de chantier

6.3 Incidences sur le paysage et le patrimoine

6.3.1 Paysage

PHASE DE TRAVAUX

Durant les phases de travaux, le paysage urbain est fortement perturbé par la présence d'équipements de chantier (palissades, grues, engins, matériaux stockés), qui masquent les perspectives, gênent la lisibilité de l'espace public et altèrent l'image de la ville, en particulier dans des secteurs à forte valeur historique et identitaire comme le centre ancien ou le front de mer. L'encombrement des trottoirs, les dégradations de la voirie, la poussière en saison sèche et les ruissellements boueux en période de pluie intensifient la perception de désordre, déjà présente dans certains quartiers précaires. Par ailleurs, les nuisances sonores et visuelles associées aux démolitions, forages et transports de matériaux affectent directement le confort des riverains dans un tissu urbain où la promiscuité est forte et les logements souvent peu isolés.

L'impact est évalué à moyen durant les travaux.

PHASE D'EXPLOITATION

Lorsque les nouveaux quartiers seront achevés, les transformations induites par les opérations d'aménagement pourront modifier la perception du paysage urbain. La reconstruction de bâtiments plus hauts, la réorganisation des espaces publics et la standardisation du mobilier urbain engendreront des ruptures d'échelle ou de style avec l'architecture locale, notamment celle de type créole encore présente à Pointe-à-Pitre. Ces opérations pourront entraîner une perte de repères visuels pour les habitants et une banalisation du cadre de vie. Cependant leur réfection entrainera une nouvelle perception qualitative des quartiers, revalorisant l'image de la ville et renforçant l'attractivité du centre urbain. La requalification paysagère est aussi une opportunité d'intégrer la nature en ville, par la création d'espaces végétalisés, de corridors ombragés et de trames vertes, contribuant ainsi à l'adaptation au climat tropical et à l'amélioration du confort thermique.

L'impact est jugé positif

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE PAYSAGE

Phase de travaux : Modification visuelle de la ville par la présence des travaux	Impact négatif, moyen, direct, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Revalorisation qualitative du paysage de la commune	Impact positif, fort, direct, localisé et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

6.3.2 Patrimoine archéologique, historique et culturel

PHASE DE TRAVAUX

Le territoire de Pointe-à-Pitre, ville ancienne fondée au XVIIIe siècle et ayant connu un fort développement au XIXe siècle, présente une richesse patrimoniale à la fois architecturale, historique et potentiellement archéologique. Le projet s'inscrit dans un tissu bâti partiellement constitué d'éléments à haute valeur patrimoniale, parfois non protégés mais néanmoins identifiés comme témoins de l'histoire locale (maisons créoles, immeubles à balcons en fer forgé, anciens entrepôts portuaires, etc.). Les travaux sur les sites de la commune pourront générer des impacts significatifs sur le patrimoine bâti, notamment en cas de démolitions partielles ou totales, de surélévations ou de reconstructions à l'échelle inadaptée au contexte existant.

Outre le bâti, le sous-sol urbain recèle un potentiel archéologique non négligeable, encore insuffisamment documenté, notamment dans les anciens secteurs portuaires ou d'habitat populaire dense, où des vestiges liés à l'urbanisation coloniale, aux pratiques commerciales, aux infrastructures anciennes (canalisations, dallages, restes de bâtiments) peuvent subsister. La réalisation de travaux en profondeur (fondations, réseaux, voiries) dans ces secteurs peut donc conduire à des atteintes irréversibles sur des témoins du passé non encore répertoriés.

Ces risques exigent une anticipation réglementaire rigoureuse. La réhabilitation de ces quartiers doit intégrer une évaluation préalable du potentiel patrimonial et archéologique des sites, en lien avec les services de l'État compétents (Direction des Affaires Culturelles - DAC, Service Régional de l'Archéologie). En cas de doute, des diagnostics archéologiques préventifs devront être prescrits avant démarrage des travaux. Par ailleurs, une attention particulière devra être portée à la réutilisation ou à la mise en valeur des éléments bâtis caractéristiques du paysage urbain pointois afin d'éviter une rupture d'identité architecturale ou une uniformisation visuelle du centre ancien

L'impact est évalué à moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

La réhabilitation urbaine permettra de renforcer l'attractivité de la commune et la valorisation de son patrimoine et de son histoire. Les sites patrimoniaux pourront profiter de cette mise en valeur générale de Pointe à Pitre.

L'impact est positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE, HISTORIQUE ET CULTUREL

Phase de travaux : Risques de démolition ou altération d'immeubles à valeur patrimoniale non protégés Risques de destruction de vestiges non répertoriés lors des travaux de terrassement, fondations, VRD	Impact négatif, moyen, direct, localisé et permanent

Phase d'exploitation : Contribution à la valorisation de l'histoire et du patrimoine de la commune.	Impact positif, faible, indirect, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

6.4 Incidences sur le Milieu humain

6.4.1 Démographie, contexte socio-économique et emploi

PHASE DE TRAVAUX

Le projet de réhabilitation des quartiers insalubres de Pointe-à-Pitre engendrera, durant sa phase de chantier, des impacts notables sur les conditions de vie des habitants. Des nuisances sonores, visuelles et atmosphériques (bruits d'engins, poussières, encombrement de la voirie) affecteront directement les riverains, particulièrement dans les zones denses et socialement fragiles.

L'accessibilité aux logements, aux commerces de proximité et aux services publics sera perturbée par les fermetures ponctuelles de rues et la réorganisation temporaire de la circulation, ce qui pourrait engendrer un isolement accru pour certaines personnes vulnérables (personnes âgées, à mobilité réduite, sans véhicule). De plus, les activités économiques locales, déjà fragilisées dans les quartiers historiques, risqueront de subir une baisse de fréquentation.

Le chantier nécessitera le relogement des populations vivant actuellement sur les futurs sites aménagés. Il pourra également générer un sentiment d'inquiétude ou de rejet, notamment sur le caractère temporaire de ces relogements, avec la crainte pour ces populations d'être mal accompagnés ou faire face à un manque de concertation. Néanmoins, la phase de travaux offrira aussi des opportunités de retombées positives, notamment par la création d'emplois temporaires dans les secteurs du BTP, de la logistique ou de la sécurité, à condition que des dispositifs de recrutement local soient mis en œuvre. Elle pourra également être un levier pour renforcer le dialogue entre les habitants et les institutions, si des outils de participation citoyenne sont instaurés pour accompagner les transformations.

L'impact est jugé fort.

PHASE D'EXPLOITATION

En phase d'exploitation, une fois les travaux achevés, le projet améliorera durablement les conditions de vie des habitants. Les logements reconstruits ou réhabilités offriront un habitat plus sain, plus confortable et plus économe en énergie. La requalification des espaces publics, des voiries et des équipements collectifs contribuera à une meilleure qualité de l'environnement urbain, renforçant le sentiment de sécurité et d'appartenance. L'accessibilité aux services et aux pôles d'activités sera améliorée grâce à une desserte en transports collectifs plus structurée et à des cheminements piétons et cyclables sécurisés. Cette nouvelle attractivité pourra favoriser le retour de certains commerces, la création de nouvelles activités et l'emploi de proximité. Toutefois, une vigilance particulière devra être portée aux effets induits sur la population résidente. Le risque de gentrification, avec une montée des loyers et une pression foncière accrue, pourrait exclure les habitants les plus modestes si des mesures de maintien dans les lieux ne sont pas garanties. De même, une transformation trop brutale du paysage urbain ou une rupture avec la mémoire collective des quartiers pourraient susciter un sentiment de dépossession. L'efficacité sociale du projet reposera donc sur sa capacité à articuler amélioration physique et accompagnement humain, en intégrant pleinement les populations concernées dans la définition et la gestion de leur nouveau cadre de vie.

L'impact est jugé très positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LA DÉMOGRAPHIE, LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE ET L'EMPLOI

Phase de travaux : Nécessité de relogement des personnes vivants sur le site. Dégradation de la qualité de vie des habitants et des commerces Créations d'emplois et d'activités dans le BTP	Impact négatif, fort, direct, régional et temporaire

Phase d'exploitation : Amélioration de la qualité de vie et des services pour les habitants Développement économique des quartiers (attractivité commerciale accrue	Impact positif, fort, direct, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

E5 – Charte de relogement

A1 – Information de la population

6.4.2 Occupation des sols

PHASE DE TRAVAUX

Sans objet

PHASE D'EXPLOITATION

Sans objet

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR L'OCCUPATION DES SOLS

Phase de travaux : Sans objet	Impact nul

Phase d'exploitation : Sans objet	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

A1 – Information de la population

6.4.3 Infrastructures de transport et circulations

PHASE DE TRAVAUX

Le chantier nécessitera la circulation intense de camions et véhicules de chantiers ainsi que la mise en place de fermetures temporaires d'axes routiers pour la mise en place de nouvelles connexions VRD ou de voies de circulation alternatives dédiés aux mobilités douces. Ces impacts entraineront une augmentation de la dégradation des routes, ainsi qu'une saturation accrue des voies et des flux de circulation notamment aux heures de pointes.

L'impact est jugé moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Le projet de réhabilitation urbaine des quartiers historiques dégradés de Pointe-à-Pitre induit des évolutions significatives en matière de transports, qui auront des effets notables sur l'environnement local et global. En réponse à la forte motorisation régionale et à la dépendance ancrée à la voiture individuelle, le projet prévoit un rééquilibrage modal en faveur des transports collectifs et des mobilités actives, visant à limiter les nuisances environnementales associées à la congestion automobile.

L'amélioration de l'accessibilité interne des quartiers sera obtenue par une requalification des trames viaires existantes et la création de nouvelles liaisons inter-quartiers, avec pour objectif de limiter les flux de transit, favoriser les parcours de proximité et réduire les déplacements en véhicules motorisés individuels. Cette désaturation progressive du réseau routier devrait entraîner une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES), des polluants atmosphériques (NOx, PM10) et du bruit routier, particulièrement marqués dans les secteurs de Chanzy, Frébault et autour du boulevard Légitimus.

Le développement des itinéraires cyclables continus, la valorisation des cheminements piétons et la connexion aux infrastructures de la Promenade Verte et Bleue s'inscrivent dans une stratégie plus globale de mobilité durable. Ces actions devraient entraîner une amélioration qualitative du cadre de vie urbain, notamment par la désimperméabilisation partielle des sols, une réduction de la pression sur les voiries et une augmentation de la place accordée à la végétalisation des parcours.

Enfin, l'intégration des mobilités émergentes (vélo à assistance électrique, petit train urbain, vélo-taxis) représente un levier complémentaire pour limiter l'impact environnemental du projet. Ces services, faiblement émetteurs, permettront d'assurer des dessertes locales souples et respectueuses de l'environnement, tout en soutenant l'économie locale à travers des initiatives d'acteurs privés.

Ainsi, les impacts environnementaux liés à l'évolution des transports seront globalement positifs, à condition que les aménagements projetés soient accompagnés d'une mise en œuvre cohérente, d'une coordination interinstitutionnelle rigoureuse et d'un suivi des usages pour garantir l'efficacité réelle des mesures de réduction d'impact.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET SUR LES CIRCULATIONS

Phase de travaux : Augmentation des nuisances liées au passage des engins de chantier et des camions transportant du matériel Augmentation importante du flux de camions et des nuisances associées Risque de congestion aux heures de pointe Dégradation accélérée des routes	Impact négatif, moyen, direct, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Le projet vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle en améliorant les transports collectifs, les mobilités douces et les liaisons internes entre quartiers, afin de limiter les émissions polluantes et la congestion. Le développement d'infrastructures cyclables, piétonnes et de services de mobilités émergentes contribuera à un cadre de vie plus durable, apaisé et végétalisé, tout en soutenant l'économie locale.	Impact positif, moyen, indirect, localisé et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations balisées

R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers

A1 – Information de la population

6.4.4 Réseaux

PHASE DE TRAVAUX

Coupures et perturbations des services

Les travaux sur les réseaux d'eau potable, d'électricité et d'assainissement auront plusieurs impacts directs sur la population. Tout d'abord, des coupures temporaires de l'eau potable pourraient survenir, affectant l'approvisionnement des habitants. Cela compliquerait les gestes du quotidien comme l'hygiène corporelle, l'utilisation des toilettes ou encore la préparation des repas. De plus, des baisses de pression de l'eau pourraient rendre difficile l'usage domestique normal.

Concernant l'électricité, les interventions sur le réseau pourraient entraîner des pannes ou des coupures temporaires. Ces interruptions pourraient perturber le fonctionnement des appareils électroménagers, de la climatisation, ce qui pourrait s'avérer problématique en cas de besoins spécifiques en énergie. Les moyens de communication, tels qu'internet et la téléphonie, pourraient également être affectés, limitant les échanges et les activités professionnelles à distance.

Rupture des canalisations

En ce qui concerne l'assainissement, un mauvais écoulement des eaux usées pourrait engendrer des odeurs désagréables et poser des risques sanitaires pour les riverains. Une rupture de canalisation pourrait aussi provoquer des débordements d'eaux usées, entraînant une pollution locale et une potentielle contamination des espaces publics.

Pollution du réseau

Par ailleurs, les travaux pourraient causer des fuites d'eau ou une pollution temporaire du réseau, rendant l'eau impropre à la consommation.

Enfin, les interventions sur les lignes électriques présentent des risques d'électrocution ou d'incendie en cas de détérioration accidentelle des infrastructures, ce qui pourrait constituer un danger pour les habitants à proximité du chantier.

L'impact est jugé fort.

PHASE D'EXPLOITATION

Les nouvelles structures seront raccordées à l'eau potable, à l'électricité ainsi qu'au système d'assainissement. L'amélioration de la qualité environnementale des nouveaux bâtiments devrait permettre de diminuer la demande sur les réseaux en comparaison avec la demande actuelle.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LES RÉSEAUX

Phase de travaux : Coupures et perturbations des services Rupture des canalisations Pollution du réseau	Impact négatif, fort, direct, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Meilleur accès aux réseaux pour les habitants.	Impact positif, moyen, indirect, localisé et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R2 – Prévention de pollution accidentelle

R3 – Charte de chantier vert

R7– Planification des travaux sur les réseaux

A1 – Information de la population

6.4.5 Tourisme et loisirs

PHASE DE TRAVAUX

Les quartiers visés par le projet ne sont pas sensiblement des zones à forte attractivité touristique. La présence de zones en travaux ainsi que la circulation d'engins de chantiers impactant l'environnement urbain (bruits, poussières, etc…) le projet pourra engendrer une diminution de l'attractivité touristique de la commune. Cet impact restera cependant indirect et faible.

PHASE D'EXPLOITATION

À l'issue des travaux de réhabilitation des quartiers insalubres de Pointe-à-Pitre, le territoire bénéficiera d'un renforcement significatif de son attractivité touristique. La requalification du centre ancien, l'amélioration des espaces publics et la valorisation du front de mer contribueront à offrir aux visiteurs un cadre de séjour plus qualitatif, apaisé et sécurisé. L'accessibilité des sites culturels (Mémorial ACTe, musées, marchés, patrimoine architectural) sera facilitée grâce à une meilleure lisibilité des parcours urbains, des cheminements piétons confortables, une signalétique adaptée et une intermodalité accrue via la gare multimodale de Bergevin et les lignes de transport en commun. Le tourisme de croisière, aujourd'hui concentré autour de la gare maritime, pourra être mieux intégré au tissu urbain grâce à une articulation renforcée entre les infrastructures portuaires et les circuits de visite. De nouveaux produits touristiques émergeront également, notamment autour du tourisme urbain, du patrimoine vivant, de la culture créole ou des mobilités douces, comme le petit train touristique, les balades guidées en vélo-taxi ou les circuits de « street art » portés par des acteurs locaux. Ce regain d'attractivité favorisera le développement de l'économie locale (restauration, artisanat, hébergement alternatif) et pourra générer des retombées économiques directes pour les habitants, à condition de soutenir l'initiative entrepreneuriale locale et d'éviter une standardisation excessive de l'offre. Ainsi, le projet participera non seulement à revaloriser l'image de Pointe-à-Pitre comme destination urbaine d'intérêt régional et culturel, mais également à créer les conditions d'un tourisme plus durable, inclusif et ancré dans son territoire.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE TOURISME ET LES LOISIRS

Phase de travaux : Diminution de l'attractivité des sites touristiques	Impact négatif, faible, indirect et temporaire

Phase d'exploitation : Amélioration de l'attractivité, meilleure circulation et accès aux sites touristiques.	Impact positif, fort, indirect, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations balisées

R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers

6.4.6 Énergie

PHASE DE TRAVAUX

Consommation de carburant

Le déplacement des engins de chantier sur la zone entrainera la consommation de carburant. Cependant, celle-ci ne durera que lors de la phase de travaux, soit uniquement sur plusieurs mois.

L'impact est jugé faible.

PHASE D'EXPLOITATION

L'amélioration de la qualité environnementale des bâtiments (démarche HQE), notamment par la mise en place d'isolation thermique efficace et de systèmes de climatisation plus performants, accompagnés d'une réflexion sur la ventilation naturelle des sites, permettra de diminuer la consommation énergétique globale. Le développement des mobilités douces pourra également réduire la consommation de carburants sur la commune.

SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR L'ÉNERGIE

Phase de travaux : Consommation de carburant en phase de travaux	Impact négatif, faible, direct, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Consommation d'électricité et de carburant plus faible grâce à l'amélioration de la qualité des bâtiments et des transports de la ville.	Impact positif, fort, direct, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

R6 – Utilisation rationnelle de l'énergie

R10 – Démarche HQE

6.4.7 Ambiance sonore

PHASE DE TRAVAUX

La phase de chantier implique plusieurs étapes qui sont émettrices de bruit telles que : l'utilisation de bulldozers, pelleteuse et autres engins lourds permettant le nivellement et le terrassement, l'excavation à l'aide de machines lourdes, l'utilisation de grues et d'équipements de soudures pour le montage des structures métalliques, l'utilisation de ponceuses, perceuses et autres outils électriques pour les finitions intérieures, …

En plus de l'utilisation des différents engins, leurs déplacements ainsi que le transport de matériaux impliqueront également une augmentation des nuisances sonores impactant les résidences voisines pendant quelques mois, tout comme les espèces faunistiques présentes au sein de la zone protégée en bordure de littorale.

L'impact est jugé moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Durant la phase d'exploitation, le développement des mobilités douces devrait permettre de réduire l'usage des véhicules légers et améliorer les conditions de circulation dans la ville, réduisant ainsi les émissions sonores.

L'impact est jugé comme positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS BRUTS SUR L'AMBIANCE SONORE

Phase de travaux : Nuisances sonores liées à l'intervention des engins de chantier, à la circulation des camions d'approvisionnement et aux travaux de terrassement	Impact négatif, moyen, direct, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Amélioration des conditions de vie par la diminution des émissions sonores liées aux véhicules légers.	Impact positif, faible, direct, localisé et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations balisées

R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers

R10 – Démarche HQE

A1 – Information de la population

6.4.8 Ambiance olfactive

PHASE DE TRAVAUX

Les travaux d'aménagement donneront lieu à des émissions olfactives. Les diverses étapes du chantier émettrices de pollution olfactives sont les suivantes :

- **Lors de la pose d'asphalte ou d'enrobé bitumineux, les liants hydrocarbonés libèrent des composés organiques volatils (COV) à forte odeur. Les vapeurs dégagées par les produits à base de bitume chauffé dégagent une odeur âcre et pétrolière ;**
- **Les émissions de gaz d'échappement des machines et véhicules thermiques libèrent des odeurs de diesel ou d'essence, notamment lors des manœuvres et du fonctionnement prolongé ;**
- **Lors du marquage des places de parking ou d'autres travaux de signalisation, des solvants présents dans les peintures (comme les peintures à base de solvants) émettent des COV. Cela peut produire une odeur forte et irritante ;**
- **Les travaux impliquant le remaniement du sol peuvent remuer des matières organiques en décomposition, notamment si le sol est humide ou riche en matière organique, libérant ainsi des odeurs de terre ou de vase ;**
- **Les joints d'étanchéité, résines ou produits de traitement des surfaces contiennent parfois des composés chimiques émettant des odeurs spécifiques (colle, résine durcissante) ;**
- **En cas de stockage temporaire de matériaux ou de déchets de chantier (bois, bitume, débris organiques), des odeurs de décomposition peuvent apparaître, notamment par temps chaud.**

L'impact est alors considéré comme moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

Durant la phase d'exploitation, le développement des mobilités douces devrait permettre de réduire l'usage des véhicules légers et améliorer les conditions de circulation dans la ville, réduisant ainsi les émissions olfactives.

L'impact est jugé comme positif.

SYNTHÈSE DES IMPACTS BRUTS SUR L'AMBIANCE OLFACTIVE

Phase de travaux : Émissions olfactives dues au chantier	Impact négatif, moyen, direct et temporaire

Phase d'exploitation : Amélioration des conditions de vie par la diminution des émissions d'odeurs liées aux véhicules légers.	Impact positif, faible, direct, localisé et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers

R10 – Démarche HQE

A1 – Information de la population

6.4.9 Pollution existante

PHASE DE TRAVAUX

Pollution accidentelle

Durant la phase de chantier, les engins de chantier pourraient accentuer la pollution due à une fuite d'huile, ou de déversement de produits dangereux qui migreraient vers le réseau hydrographique et les eaux souterraines.

Enfin, les déchets du BTP produits durant les différentes phases d'aménagement constitueront une pollution supplémentaire.

L'impact est jugé moyen.

PHASE D'EXPLOITATION

L'amélioration de la qualité environnementale des bâtiments, liée à la diminution des usages de véhicules légers et la mise en valeur des mobilités douces devraient permettre de diminuer les pollutions émises dans l'environnement, notamment concernant les hydrocarbures.

SYNTHÈSE DES IMPACTS BRUTS LIÉS À LA POLLUTION DES SOLS ET DES EAUX

Phase de travaux : Risque de transfert et de migration vers la nappe d'une pollution potentielle	Impact négatif, moyen, potentiel, indirect, localisé et temporaire

Phase d'exploitation : Diminution des risques liés aux usages de véhicules légers.	Impact positif, faible, indirect, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R3 – Charte de chantier vert

R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation

R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers

R10 – Démarche HQE

6.4.10 Déchets

PHASE DE TRAVAUX

Durant la phase de chantier, le projet générera des volumes significatifs de déchets issus des opérations de démolition, de terrassement, de désamiantage éventuel, de réhabilitation et de construction neuve. Ces déchets comprendront des matériaux inertes (béton, gravats, tuiles), des déchets non dangereux (bois, plâtre, plastiques, ferraille) et potentiellement des déchets dangereux (amiante, peinture au plomb, huiles de chantier, etc.). Leur collecte, tri et évacuation devront faire l'objet d'une organisation rigoureuse, encadrée par un plan de gestion des déchets de chantier (PGDC) conforme à la réglementation en vigueur. Des filières locales de valorisation devront être identifiées afin de maximiser la réutilisation ou le recyclage des matériaux, notamment

dans une logique d'économie circulaire à l'échelle du territoire CAP Excellence. La traçabilité de ces déchets, en particulier pour les flux dangereux, fera l'objet d'un suivi administratif (bordereaux de suivi, registre déchets) et de contrôles sur site. Une attention particulière sera portée à l'évitement des dépôts sauvages, aux risques de pollution des sols et à la protection des milieux aquatiques proches, en particulier en cas de ruissellements liés au lessivage des matériaux sur site (zone littorale, proximité du port, canaux).

L'impact est jugé fort.

PHASE D'EXPLOITATION

Une fois les quartiers réhabilités et livrés, la production de déchets par les usagers et les activités commerciales connaîtra une évolution qualitative et quantitative. Le nouveau tissu urbain, plus dense et structuré, entraînera une augmentation de la production de déchets ménagers et assimilés (DMA), notamment en lien avec la densification de l'habitat, le retour de commerces de proximité, et le développement d'activités touristiques. Cette évolution exigera une adaptation des dispositifs de collecte existants : implantation de points d'apport volontaire, de locaux poubelles réglementaires, amélioration des fréquences de passage, et renforcement du tri sélectif. La qualité des espaces publics et l'image des quartiers neufs dépendront étroitement de l'efficacité de cette gestion. Des actions de sensibilisation à la réduction des déchets et au tri devront être menées auprès des habitants, avec une attention particulière pour les publics fragiles ou nouvellement installés. L'esthétique et la fonctionnalité des équipements de collecte (conteneurs, mobiliers intégrés, zones de regroupement) seront pensées dès la phase de conception pour éviter toute dégradation visuelle et garantir leur acceptation sociale. Enfin, une coordination renforcée entre la commune, la communauté d'agglomération CAP Excellence et les opérateurs de collecte permettra d'assurer la montée en charge progressive du service public de gestion des déchets en cohérence avec les nouveaux usages du quartier.

SYNTHÈSE DES IMPACTS BRUTS LIÉS À LA PRODUCTION ET À LA GESTION DES DÉCHETS

Phase de travaux : Création de déchets du BTP	Impact négatif fort, indirect, régional et temporaire

Phase d'exploitation : Valorisation du tri, meilleure gestion des déchets et augmentation des zones de collectes.	Impact positif, fort, direct, régional et permanent

MESURES ASSOCIÉES

R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation

R3 – Charte de chantier vert

R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation

R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers

R10 – Démarche HQE

6.4.11 Risques technologiques

PHASE DE TRAVAUX

Sans objet.

PHASE D'EXPLOITATION

Sans objet.

SYNTHÈSE DES IMPACTS BRUTS SUR LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Phase de travaux : Éloignement des usines classées SEVESO	Impact nul

Phase d'exploitation : Éloignement des usines classées SEVESO	Impact nul

MESURES ASSOCIÉES

Sans objet.

6.5 Analyse des effets sur la santé

La réalisation des projets d'aménagement de RUCAP comprenant la construction de logements, parkings, voiries, etc… elle peut avoir divers effets sur la santé des populations locales, tant durant les phases de travaux que lors de l'exploitation des infrastructures.

Phase de travaux :

- **Nuisances sonores** : Les opérations de construction, telles que le terrassement, le pavage et l'utilisation de machinerie lourde, génèrent des niveaux sonores élevés. Une exposition prolongée à ces bruits peut entraîner du stress, des troubles du sommeil et d'autres problèmes de santé chez les riverains.
- **Qualité de l'air** : Les activités de chantier, notamment le déplacement des engins et la manipulation de matériaux, peuvent augmenter les concentrations de poussières et d'émissions polluantes dans l'air. Cette dégradation de la qualité de l'air peut exacerber des affections respiratoires, surtout chez les populations sensibles comme les enfants et les personnes âgées.
- **Sécurité publique** : La présence de zones de travaux peut accroître le risque d'accidents pour les habitants, en particulier si des mesures de sécurité adéquates ne sont pas mises en place.

Phase d'exploitation :

- **Promotion des mobilités douces** : La création voies sécurisées et dédiées aux mobilités douces, ainsi que de places de stationnement et de bornes libre services permettra d'améliorer la qualité de vie des riverains.

- **Développement des lieux de loisirs et des espaces verts** : L'extension des espaces verts entrainera une reconquête de l'espace urbanisé par les riverains des sites, qui disposeront d'espaces extérieurs qualitatifs.
- **Qualité environnementale** : la mise en place d'une démarche HQE pour les chantiers et les bâtiments permettra d'améliorer l'environnement immédiat de la commune et la qualité de l'air des riverains.
- **Gestion des risques** : la prise en compte des risques naturels dans le projet permettra de mieux anticiper l'exposition aux risques des populations et de proposer des mesures de prévention / protection pour les habitants des quartiers.

Cependant, le projet prendra en compte ces risques dès sa conception, notamment à travers les différentes mesures ERC proposées, qui permettront d'anticiper et de limiter leurs effets potentiels sur la santé.

6.6 Incidences liées à la vulnérabilité du projet à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs

6.6.1 Risque interne

RISQUES LIÉS AUX TRAVAUX DE CONSTRUCTION ET DE RÉFECTION

- **Accidents de chantier** : utilisation d'engins lourds (bulldozers, grues, compacteurs), circulation de véhicules de chantier, travaux en hauteur ou en milieux confinés pouvant entraîner des chutes, collisions, ou écrasements.
- **Effondrement ou instabilité du sol** : risque lié aux terrassements, creusements et compactage du sol, pouvant provoquer des affaissements ou des fissurations des structures en construction.
- **Incendies et explosions** : utilisation de carburants, solvants et autres produits inflammables sur le chantier pouvant provoquer des départs de feu.
- **Pollution accidentelle** : fuites d'hydrocarbures, de ciment ou de matériaux polluants pouvant contaminer les sols, les eaux souterraines ou le littoral.

6.6.2 Risques externes

RISQUES NATURELS ET CLIMATIQUES

- **Submersion marine et érosion côtière** : Certaines parties du projet sont proches des zones côtières (quartier Gabarre) et donc exposées à la montée des eaux, aux vagues de tempête et à l'érosion qui peuvent endommager les aménagements.
- **Cyclones et tempêtes tropicales** : vents violents et fortes pluies pouvant causer des destructions partielles ou totales des infrastructures (toitures arrachées, effondrement de structures légères, chute d'arbres).
- **Séismes** : la Guadeloupe étant en zone sismique, les infrastructures devront être adaptées aux normes parasismiques pour éviter effondrements et dégâts matériels.

RISQUES ANTHROPIQUES

- **Pollution accidentelle du site** : augmentation des déchets (restaurants, commerces, habitations), rejets d'hydrocarbures par les véhicules légers et les engins de chantiers, fuites accidentelles de produits polluants pouvant affecter l'environnement et la santé des usagers.

- **Vandalisme et incivilités** : dégradations des équipements publics (panneaux pédagogiques, mobilier urbain, sanitaires), stationnement anarchique perturbant la circulation, nuisances sonores nocturnes affectant le cadre de vie.
- **Conflits d'usage entre différents publics** : piétons, automobilistes, sportifs, touristes et riverains peuvent entrer en conflit sur l'occupation de l'espace et les nuisances générées (bruit, stationnement, accès aux sites, etc…).

Cependant, le projet prendra en compte ces risques dès sa conception, notamment à travers les différentes mesures ERC proposées, qui permettront d'anticiper et de limiter leurs incidences.

6.7 Effets cumulés avec d'autres projets connus

6.7.1 Inventaire des projets connus

L'objectif est d'analyser les incidences cumulées du projet RUCAP avec d'autres projets existants ou approuvés, ces derniers étant les projets qui :

- ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage.

Le recensement de tous les projets connus depuis 2020 dans le périmètre éloigné du projet sont synthétisés dans le tableau suivant :

Tableau 19 : Projets connus depuis 2020 (Source : DEAL Guadeloupe)

Projets connus sur la commune	Localisation
Construction d'un lotissement de 13 lots	Lieu-dit Dunoyer
Projet de construction du lotissement « Résidence les hauts plateaux d'Opale de Champagne »	
Réalisation d'un immeuble à usage de commerces	Lieu-dit Dampierre (parcelles BX 1632 et BX 599)
Création d'une zone de mouillages et d'équipements légers sur le littoral de la ville du Gosier	Jetée de l'Anse Tabarin
Sécurisation de la falaise	Bas du Fort (parcelle AC453)
Reconstruction d'enrochements côtiers de la résidence Port Madras	
Lotissement Mare Gaillard	Lieu-dit Mare Gaillard
Projet de lotissement les palmiers royaux	Lieu-dit Les Salines (parcelle BP367)

Lotissement de 10 lots	Lieu-dit Labrousse

Ces quatre projets se situent à plusieurs kilomètres de la zone d'emprise du projet.

6.7.2 Analyse des effets cumulés avec les projets connus

Les projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés sont les suivants :

- Réalisation d'un immeuble à usage de commerces au lieu-dit Dampierre ;
- La création d'une zone de mouillages et d'équipements légers sur le littoral de la ville du Gosier (jetée de l'Anse Tabarin) ;
- La sécurisation de la falaise de la parcelle AC453 à Bas du Fort ;
- Le projet de lotissement de 10 lots au lieu-dit Labrousse.

Ces quatre projets se situent à quelques kilomètres de la zone de projet et pourraient occasionner comme effets cumulés :

- Une modification du paysage ;
- Une modification des réseaux (électriques, eau potable, etc.)
- Une augmentation du trafic routier lors des périodes de chantier et d'exploitation ;
- Une augmentation des émissions olfactives et sonores ;
- Un impact sur la biodiversité (TVB et trame noire).

6.7.2.1 Projet du Transport Collectif en Site Propre

Le projet de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) en Guadeloupe, porté par le Syndicat Mixte de Transport (SMT), vise à structurer un réseau de mobilité durable à l'échelle du centre de la Guadeloupe et du nœud de circulation que représente le secteur Pointe à Pitre / les Abymes. Ce projet, en cours de réalisation, fait l'objet d'une étude complète dont le maître d'ouvrage, EGIS, a transmis à Cap Excellence les projections de lignes et d'aménagement.

L'objectif est de créer trois lignes de TCSP permettant de desservir les grands pôles d'habitat et d'activités, notamment autour de Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault, Les Abymes et Le Gosier. Ce projet a pour ambition de réduire la dépendance à la voiture individuelle, désaturer les grands axes routiers et améliorer la qualité du service de transport collectif.

L'agglomération de Cap Excellence, comprenant Pointe-à-Pitre, Les Abymes et Baie-Mahault, concentre l'essentiel des flux domicile-travail et domicile-études de l'île, avec Pointe-à-Pitre comme pôle central attirant près de 70 % des déplacements entrants. Chaque jour, environ 12 000 déplacements s'effectuent vers ou depuis cette zone, principalement en voiture en raison d'une offre de transports en commun actuelle peu attractive, alors qu'une part importante de la population, notamment à Pointe-à-Pitre, ne possède pas de véhicule.

Le réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) vise à structurer ces déplacements massifs, notamment entre les trois pôles majeurs, en offrant une solution rapide, fiable et intégrée aux mobilités douces, tout en réduisant l'usage de la voiture individuelle. Il devrait capter entre 15 et 25 % des flux motorisés quotidiens, sous réserve d'une qualité de service élevée et d'une bonne intermodalité.



Figure 151 : Projection de tracé du projet de TCSP de Pointe à Pitre (source : EGIS)

Il s'accompagne de la création de pôles d'échanges multimodaux (PEM), dont une gare à Bergevin, pour faciliter le rabattement depuis les parkings relais, les modes actifs (vélo, marche), le transport maritime et les nouvelles mobilités. Ce projet s'inscrit dans une vision de territoire interconnecté, où l'intermodalité, la lisibilité des lignes, la fiabilité des horaires et le confort des usagers sont au cœur des priorités. Il vient compléter d'autres initiatives structurantes, comme la gare multimodale de Bergevin, le projet Karukera Bay et le réseau cyclable « Promenade verte et bleue », dans une démarche globale de reconquête de l'espace public et de transition écologique.

Cette restructuration du réseau de transport collectif, articulée autour du projet de TCSP et de la future gare multimodale de Bergevin, renforcera la capacité de rabattement depuis les zones périurbaines et encouragera le report modal vers les transports publics. Une attention particulière sera portée à la desserte fine des quartiers rénovés et aux déplacements du « dernier kilomètre », actuellement peu pris en charge. Cette réorganisation contribuera à une meilleure maîtrise des émissions liées aux déplacements domicile-travail, tout en répondant aux enjeux d'équité d'accès à la mobilité pour les populations les plus précaires.

Dans le cadre du projet RUCAP, les échanges avec les équipes du maitre d'ouvrage du projet de TCSP ont permis d'anticiper les futurs aménagements des quartiers afin d'intégrer la connexion des structures favorisant la mobilité douce avec ce futur réseau de transport en commun. Le cumul des effets négatifs ente ces deux projets correspondra aux phases de travaux pouvant se situer sur les mêmes axes de circulation, perturbant

d'autant plus le passage de véhicule aux heures de pointe. Chaque maitre d'ouvrage du projet RUCAP devra intégrer ses contraintes cumulatives afin de proposer un calendrier de réalisation de travaux cohérent maintenant la circulation routière dans la commune.

Au final, une fois terminé, ces deux projets d'aménagements créeront un effet positif majeur pour Pointe à Pitre. Ils permettront, en plus d'augmenter l'attractivité économique (tourisme, commerce, etc…), d'améliorer la qualité de vie des résidents en diminuant les pollutions issues des véhicules thermiques, tout en développant l'offre de transport en commun. Ceci permettra aux populations d'augmenter leurs possibilités de déplacement et d'accès aux services publics, y compris pour les populations sensibles ne pouvant se doter de moyens de locomotion individuels.

6.7.3 Analyse des effets cumulés avec les activités existantes voisines

6.7.3.1 Odeurs

Il n'y aura pas d'effets cumulés avec les activités existantes voisines.

6.7.3.2 Trafic

Aux heures de pointe, les axes principaux de Pointe à Pitre possèdent un trafic très dense. De surcroit, la phase de chantier et d'exploitation des zones de projet entrainera une augmentation du trafic déjà dense à l'heure actuelle.

6.7.3.3 Bruit

Il n'y aura pas d'effets cumulés avec les activités existantes voisines.

6.7.3.4 Qualité de l'air

Il n'y aura pas d'effets cumulés avec les activités existantes voisines.

6.7.3.5 Impact visuel

Il n'y aura pas d'effets cumulés avec les activités existantes voisines.

7 MESURES D'EVITEMENT, DE REDUCTION ET DE COMPENSATION

7.1 Mesures d'évitement

Une mesure d'évitement est définie comme une « mesure qui modifie un projet ou une action d'un document de planification afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet ou cette action engendrerait ». Toute mesure d'évitement est prise en réponse à un impact identifié afin de retenir la solution de moindre impact environnemental. Cela ne signifie pas que la solution retenue, avec la mise en œuvre de la mesure d'évitement identifiée ne sera pas de nature à engendrer d'autres impacts mais qu'elle constitue le meilleur compromis possible au regard des différents enjeux ou qu'elle assure la prise en compte d'un enjeu majeur.

A noter que les mesures d'évitement du projet ont été appliquées dès la conception du projet, à l'issu de la détermination des principaux enjeux. Les mesures d'évitement sont principalement liées d'une part au choix d'implantation du projet vis-à-vis des populations humaines et des milieux naturels à intérêt écologique, et d'autre part aux choix techniques.

E1 – PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS	Code : E4.1a

Impacts ciblés

Impacts liés aux risques naturels : cyclone, séisme et inondation

Description

Les installations du projet seront réalisées dans le respect des normes parasismiques (Eurocode 8) et paracycloniques (Eurocode 2). Chaque maitre d'ouvrage en charge de l'aménagement des zones devra observer ces normes dans sa phase de conception et la détermination des plans et des infrastructures construits sur les sites de rénovation.

En cas d'alerte cyclonique, les activités des chantiers en cours sur les différentes zones du projet seront suspendues et les engins ainsi que tous les objets que le vent peut emporter sont mis à l'abri.

En cas de fortes pluies sur une période prolongée les travaux seront suspendus et tout matériel sensible ou susceptible de générer une pollution est mis à l'abri.

Modalités de suivi

Vérification du respect des normes de la part de Cap-Excellence lors de la remise des projets par les maitres d'ouvrages.

Couts estimés

Intégré au projet

E2 - BALISAGE ET PROTECTION DES ESPACES NATURELS À PRÉSERVER

Code : E2.1a

Impacts ciblés

Destruction de la faune, de la flore et de l'habitat, fragmentation de la TVB

Description

Pour chacune des zones impactées par le projet de rénovation, chaque maitre d'ouvrage établira un plan des espaces naturels à préserver, en s'appuyant sur une visite de terrain d'un expert écologue qui identifiera les habitats présentant un intérêt de conservation dans le contexte urbain de la commune de Pointe à Pitre. Ces zones protégées seront transmises aux différents maitres d'ouvrages afin d'être intégrés dans les phases de conception (jusqu'à la phase APD Pro et DCE des projets).

Durant les travaux, il sera nécessaire d'identifier et de baliser les espaces protégés et permettre la circulation des espèces. Cette protection devra être clairement intégrée aux plans fournis aux entreprises en charge du chantier.

Pour assurer une délimitation efficace et éviter toute intrusion accidentelle, plusieurs mesures seront mises en place :

- Balisage rigoureux des zones à protéger afin de signaler leur caractère sensible ;
- Installation de bardages et clôtures temporaires pour empêcher tout passage involontaire de véhicules ou d'engins de chantier ;
- Mise en place de panneaux signalétiques informant les ouvriers et le public des restrictions d'accès et des enjeux environnementaux ;
- Utilisation de chaînettes et barrières légères pour encadrer les passages et orienter les déplacements en dehors des zones protégées.

Modalités de suivi

Vérification du respect des préconisations par chaque maitre d'ouvrage, suivi du chantier par des experts écologues.

Couts estimés

70 € par panneau de signalisation / 400€ par ½ journée d'intervention d'un écologue

E3– ENTREPOSAGE DES MATÉRIAUX SUR DES ZONES À FAIBLES EXPOSITIONS

Code : E2.1b

Impacts ciblés

Exposition des biens et des personnes aux aléas naturels

Description

Afin de limiter l'exposition des éléments du chantier aux risques naturels, chaque zone de travaux fera l'objet d'une analyse préalable des risques. Cette étude permettra de délimiter précisément les zones à moindre impact, où seuls les matériaux et équipements pourront être entreposés. Ces espaces seront rigoureusement sélectionnés pour préserver les habitats sensibles à proximité.

La maîtrise d'ouvrage de chaque projet d'aménagement devra établir un plan détaillé identifiant clairement les zones interdites au stockage. Ce document sera transmis aux entreprises en charge des travaux, qui auront la responsabilité de mettre en place une signalisation adaptée pour assurer le respect strict de ces interdictions, conformément aux pièces écrites et graphiques du marché.

Tout manquement à ces dispositions donnera lieu à l'application de pénalités, conformément aux termes du CCP, afin de garantir une protection effective et durable des milieux naturels.

Modalités de suivi

Vérification du respect de la charte environnementale de chantier par les maitres d'ouvrage.

Couts estimés

Intégrés au projet

E4 – ABSENCE DE REJET DANS LE MILIEU NATUREL

Code : E3.1a

Impacts ciblés

Risques de pollution des eaux superficielles

Description

Une solution de traitement des eaux pluviales avant leur rejet dans le milieu marin devra être proposée par les entreprises et soumise à validation par chaque maîtrise d'ouvrage. Cette démarche garantira que seules des eaux pluviales correctement traitées seront déversées en mer. Ainsi, toute pollution des eaux superficielles durant la phase des travaux, notamment par les eaux de ruissellement chargées en particules, hydrocarbures et autres polluants, pourra être évitée.

Modalités de suivi

Vérification de la conformité de réalisation en phase chantier

Couts estimés

Intégré au cahier des charges du chantier

E5 – CHARTE DE RELOGEMENT

Code :

Impacts ciblés

Impacts liés aux déplacements des populations actuels des sites

Description

La réhabilitation des quartiers de la commune prévue dans ce projet nécessitera au préalable le déplacement des populations habitants au sein de ces zones sensibles. Le porteur de projet s'est engagé, via une charte de relogement, à mettre en place une stratégie de concertation en amont afin de permettre le relocaliser les

habitants. La stratégie de relogement se base sur des actions définies dans le document de la charte (jointe en annexe). Le protocole appliqué sur chaque site nécessitant un relogement sera le suivant :

- Pilotage et coordination
  - Organisation de réunions d'information avec les élus et bailleurs pour assurer le portage politique du projet.
  - Mise en place d'un séminaire de coordination pour aligner les pratiques des ARMOS (opérateurs sociaux).
- Réglementation et cadre légal
  - Rappel formel aux bailleurs et partenaires de la réglementation sur l'attribution des logements sociaux (par courrier officiel).
- Mobilisation du parc de logements
  - Optimisation inter-bailleurs avec une mission « mutation » revue chaque trimestre.
  - Réhabilitation de logements vacants prioritairement réservés au relogement, avec sanctuarisation des crédits LBU.
  - Relance de chantiers de construction en attente ou arrêtés.
- Stratégie de relogement
  - Reporting mensuel des relogements et attributions.
  - Adaptation des offres de relogement aux besoins spécifiques des ménages.
  - Priorisation des relogements pour les bâtiments les plus urgents : Barres C, D, CC, CD, CK, Vieux-Bourg, Chicanes 11, 13, 14.
- Actions opérationnelles
  - Expérimentation d'attributions directes de logements par les bailleurs.
  - Campagne de porte-à-porte pour accélérer la collecte des pièces nécessaires aux dossiers SNE.
  - Retour d'expérience partagé avec d'autres territoires et dispositifs similaires.
- Communication
  - **Actions ciblées** à destination des ménages à reloger et des riverains.
  - Mise en place d'un **calendrier de communication** global et structuré.

Modalités de suivi

Vérification du respect de la charte et suivi des populations déplacées.

Couts estimés

Intégré au projet

7.2 Mesures de réduction

Les mesures de réduction sont définies après la phase d'évitement et visent à réduire les impacts négatifs, permanents ou temporaires d'un projet sur l'environnement, en phase chantier ou exploitation. Elles peuvent agir en diminuant soit la durée de cet impact, soit son intensité, soit son étendue, soit la combinaison de plusieurs de ces éléments.

R1 – LIMITER L'ÉROSION DU SOL	Code : R2.1e

Impacts ciblés

Érosion du sol et pollution engendrée par les particules fines en phase travaux

Description

Plusieurs dispositions permettront de limiter l'érosion des sols mis à nu lors des travaux et l'entrainement des particules fines par les eaux de ruissellement :

L'enlèvement de la végétation sera limité à des zones sans forte pente. La surface concernée par le décapage végétal restera très restreinte, et les zones à décaper seront soigneusement balisées afin d'éviter toute extension involontaire. Pour limiter l'érosion, un plan de gestion des eaux de surface sera mis en place, garantissant un écoulement maîtrisé et adapté aux conditions du site.

Une fois le sol décapé, les travaux seront immédiatement engagés afin de limiter la durée d'exposition du sol à nu et de réduire son impact sur l'environnement. Les surfaces seront rapidement stabilisées, en privilégiant les premières interventions pour garantir leur couverture avant la saison des fortes pluies (septembre-décembre). Enfin, une planification rigoureuse sera mise en œuvre pour éviter tout retard entre le moment où le sol est mis à nu et la poursuite immédiate des travaux.

Modalités de suivi

Vérification de la conformité de réalisation en phase chantier

Couts estimés

Intégré au cahier des charges du chantier

R2 – PRÉVENTION DE POLLUTION ACCIDENTELLE	Code : R2.1d

Impacts ciblés

Risques de pollution des sols, des eaux souterraines et du milieu aquatique

Description

Des dispositifs préventifs de lutte contre une pollution accidentelle seront mises en œuvre afin d'éviter toute atteinte du milieu naturelle. La mesure comprendra les actions suivantes :

- Contrôle de l'admission des engins à jour du contrôle technique ;

- Entretien des engins de chantier en dehors de la zone de chantier ;
- Contrôle visuel des engins de chantier afin de détecter des éventuelles fuites d'huile ou de carburant ;
- Stockage de produits dangereux ou potentiellement polluants (huiles, carburants...) sur une zone adaptée par un bac de rétention ou une bâche imperméable ;
- Mise en place d'un système de fossés afin de recueillir les déversements accidentels éventuels ;
- Réalisation des ouvrages de traitement des eaux pluviales (bassin de rétention) dès le début du chantier ;
- Mise à disposition d'un kit anti-pollution (absorbants oléophiles) sur le chantier ;
- Formation des ouvriers aux risques de pollution accidentelle et mise en place d'une procédure d'intervention d'urgence ;
- Prescription de brulage sur place des produits de défrichements.

Modalités de suivi

Vérification de la conformité de réalisation en phase chantier

Couts estimés

Intégré au cahier des charges du chantier

R3 – CHARTE DE CHANTIER VERT

Code : R2.1j

Impacts ciblés

Nuisances en phase chantier (olfactives, visuelles, auditives, etc.)

Description

CAP Excellence demandera pour l'ensemble des maitres d'ouvrages, d'établir et de valider une charte de chantier vert qui sera intégrée au CCTP des phases de consultation des entreprises de travaux. Cette mesure vise à assurer un chantier respectueux de l'environnement et à limiter les nuisances générées par les travaux. Pour limiter les impacts du chantier, les actions suivantes seront mises en œuvre :

L'ensemble des engagements environnementaux sera intégré au dossier de consultation des entreprises intervenant sur le chantier. Le porteur du projet remettra à chaque prestataire une charte environnementale présentant les enjeux environnementaux du site et détaillant les mesures de prévention et les démarches environnementales à respecter. Les entreprises devront également s'assurer de la formation des ouvriers afin d'atteindre les objectifs de la charte.

Le cahier des clauses administratives particulières rappelle l'obligation pour le maître d'œuvre de prendre en compte ces éléments et définit plus précisément ses obligations en matière de prévention et de gestion des déchets.

Lors de la réunion de début de chantier, les consignes de sécurité et les exigences environnementales à respecter seront rappelées.

La localisation des réseaux est signalée au maitre d'ouvrage afin d'assurer leur prise en compte lors des travaux et d'éviter tout dommage accidentel.

Enfin, le chantier sera accompagné par un conseiller écologue ou paysager, qui devra effectuer des visites régulières afin de s'assurer du respect des dispositions environnementales et définir des actions immédiates à mettre en œuvre en cas de dysfonctionnement. Les travaux seront réalisés les jours ouvrés, de jour uniquement, de façon à limiter la gêne du voisinage.

Modalités de suivi

Contrôle régulier du respect de la charte et comptes rendus des visites de chantier par chaque maitre d'ouvrage des projets.

Couts estimés

6000 €

R4 – GESTION DES EAUX PLUVIALES

Code : R2.1d

Impacts ciblés

Risques de pollution des sols, des eaux souterraines et du milieu aquatique

Description

Dans une logique de prévention des risques et d'adaptation au changement climatique, Cap Excellence a mis en place un protocole spécifique visant à anticiper et maîtriser le ruissellement des eaux pluviales. Basé sur les principes de neutralité hydraulique, chaque maitre d'ouvrage sera tenu de réaliser en phase AVP des projet un dossier réglementaire au titre de la loi sur l'eau (à déclaration ou à autorisation suivant le cadrage réalisé pour chaque zone).

Il sera exigé dans tout projet d'aménagement ou de réhabilitation, impose la réalisation d'un diagnostic hydrologique préalable, intégrant l'analyse du bassin versant, la nature des sols, la perméabilité et les écoulements existants. Il prévoit également la modélisation des flux en cas de fortes pluies, afin d'identifier les risques d'aggravation et de concevoir des solutions techniques adaptées : noues paysagères, bassins de rétention ou d'infiltration, tranchées drainantes, revêtements perméables ou encore dispositifs de gestion à la parcelle. Ces éléments doivent figurer dans un plan de gestion des eaux pluviales annexé au dossier de permis de construire ou d'aménager.

Modalités de suivi

Le respect du protocole sera vérifié à chaque étape du projet, de la conception à la réception des travaux, par chaque maitre d'ouvrage qui devra garantir la conformité des installations.

Couts estimés

Intégrés aux coûts du chantier

R5 – ORGANISATION DE LA CIRCULATION ET MISE EN PLACE DE DÉVIATIONS

Code : R2.2t

Impacts ciblés

Intensification du trafic et impact sur l'économie, le tourisme, etc…

Description

Dans le cadre de sa politique d'aménagement durable et concerté, Cap Excellence exige que chaque maître d'ouvrage intègre, en amont de toute opération de travaux, une analyse approfondie des usages et des circulations existantes sur les sites concernés. Cette démarche vise à anticiper les perturbations, garantir la continuité des activités essentielles, et limiter autant que possible les gênes occasionnées aux usagers, riverains, commerces et équipements publics.

Analyse des usages en amont :

Avant tout démarrage de chantier, le maître d'ouvrage devra :

- Réaliser un diagnostic fonctionnel du site, identifiant :
  - les flux piétons, cyclistes, véhicules légers et de service,
  - les accès aux logements, commerces, écoles, établissements publics,
  - les usages temporaires ou saisonniers (marchés, événements, etc.).
- Consulter les acteurs locaux concernés (habitants, commerçants, collectivités, gestionnaires de réseaux).

Plan de réduction des perturbations :

Sur la base de ce diagnostic, un plan d'actions devra être élaboré, incluant :

- La mise en place de cheminements alternatifs sécurisés pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.
- Le maintien des accès prioritaires aux bâtiments occupés et aux services de secours.
- L'organisation des travaux en phases optimisées pour limiter la durée d'interruption des usages.
- L'installation de signalétique claire et anticipée pour guider les usagers pendant la durée du chantier.
- La mise en œuvre de protections visuelles et acoustiques si nécessaire (clôtures, écrans, horaires adaptés).

Intégration au dossier de chaque projet d'aménagement :

Le plan de réduction des gênes devra faire l'objet d'un document formalisé, intégré aux pièces techniques du projet (permis, marchés, DCE), et transmis à Cap Excellence pour validation avant le démarrage des travaux.

Modalités de suivi

Vérification du respect du protocole en phase amont par Cap Excellence, puis de chaque maitre d'ouvrage durant la phase travaux.

Couts estimés

Intégrés au projet

R6 – UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Code : Non défini

Impacts ciblés

Impacts sur la consommation d'énergie

Description

Lors des choix de groupement et d'attribution des marchés de construction des sites, Cap Excellence demandera aux maitres d'ouvrages de respecter les mesures en faveur de l'utilisation rationnelle de l'énergie sur les sites concernent :

- L'acquisition d'équipement (type chargeuse) avec fonction coupure automatique du moteur,
- Le suivi des consommations de chaque engin permettant de déterminer toute dérive,
- L'absence d'éclairage de nuit.

Modalités de suivi

Suivi des consommations

Couts estimés

Nul

R7– PLANIFICATION DES TRAVAUX SUR LES RÉSEAUX

Code : R2.1j

Impacts ciblés

Rupture des canalisations, perturbation des différents réseaux (eau potable, électricité, internet etc.)

Description

Afin de minimiser les impacts liés à d'éventuelles ruptures de canalisations et de limiter les perturbations des réseaux en place, Cap Excellence exigera de chaque maitre d'ouvrage la réalisation d'une étude préliminaire des réseaux VRD de chaque site. Elle devra comporter :

- **Un diagnostic préalable des réseaux** : Avant le démarrage des travaux, la maîtrise d'ouvrage devra réaliser un diagnostic précis des réseaux existants (eau potable, assainissement, électricité) afin d'identifier les points sensibles et d'anticiper les risques de dommages.
- **Une mise en place d'un réseau de secours temporaire** : Pour assurer la continuité de l'approvisionnement en eau potable des riverains, des dispositifs temporaires tels que des réservoirs mobiles, citernes ou camions-citernes devront être prévus en cas de coupure.

- **L'installation de groupes électrogènes** : En cas de coupure d'électricité, des groupes électrogènes devront être déployés afin de garantir l'alimentation des riverains et des infrastructures essentielles et ainsi éviter toute interruption prolongée.
- **La préparation d'un système de pompage provisoire** : Pour pallier toute rupture des canalisations d'assainissement et prévenir tout rejet accidentel dans l'environnement, un dispositif de pompage temporaire devra être mis en place.
- **La coordination avec les gestionnaires de réseaux** : Des réunions devront être organisées en amont et tout au long du chantier avec les services gestionnaires des réseaux (eau, électricité, assainissement) afin de planifier les interventions et d'optimiser la gestion des incidents éventuels.
- **L'ajustement du phasage des travaux** : Afin de limiter les perturbations pour les riverains et les commerces, le calendrier des travaux devra être adapté pour éviter les périodes de forte affluence touristique.
- **L'intégration des obligations dans les documents contractuels** : Les différentes maîtrises d'œuvre devront inclure dans les pièces du marché (CCTP) des clauses imposant aux entreprises d'adopter les mesures nécessaires en cas d'endommagement des réseaux identifiés lors du diagnostic préalable.

Ces mesures permettront de limiter les nuisances pour les usagers et de garantir la continuité des services essentiels tout au long des travaux.

Modalités de suivi

Suivi par les équipes de chaque maitre d'ouvrage.

Couts estimés

Intégrés au coût du chantier

R8 – ADAPTATION DE LA PÉRIODE DE CHANTIER

Code : R3.1a

Impacts ciblés

Dérangement des riverains, impact sur l'économie (activités, tourismes), dérangement des espèces ornithologiques, dégâts humains et matériel

Description

Pour identifier les périodes les plus favorables de réalisation des travaux de chaque site, en limitant les impacts environnementaux, économiques et climatiques, Cap Excellence exigera des maitres d'ouvrages la réalisation d'une étude préliminaire avant travaux. Cette analyse respectera les étapes suivantes :

- Analyse des contraintes environnementales

Avant toute planification, le maître d'ouvrage doit engager une analyse fine des périodes sensibles pour la faune et les écosystèmes présents sur ou à proximité du site, en collaboration avec les acteurs compétents (services de l'environnement, naturalistes, associations locales, etc.).

Les éléments à prendre en compte incluent :

- Périodes de reproduction et de nidification de la faune (oiseaux, amphibiens, reptiles, chauves-souris, etc.).
- Présence de zones humides, mangroves ou habitats protégés à proximité.
- Calendrier des migrations, floraison ou régénération végétale.

- Analyse des contraintes économiques et touristiques

Le maître d'ouvrage doit évaluer, en lien avec les communes et acteurs économiques :

- La saisonnalité de l'activité touristique (haute et basse saison),
- Les événements culturels ou commerciaux majeurs (festivals, marchés, etc.),
- Les accès aux commerces et sites attractifs impactés par les travaux.

- Intégration des risques climatiques et météorologiques

Dans le contexte antillais, les travaux doivent être planifiés :

- En dehors de la saison cyclonique principale (juin à novembre),
- En prenant en compte les périodes les plus propices en matière de stabilité météorologique (saison sèche, entre décembre et avril),

- Élaboration du calendrier optimisé

Sur la base de ces trois analyses (écologique, économique, climatique), le maître d'ouvrage devra produire un calendrier prévisionnel optimisé, intégrant :

- Les fenêtres de travaux autorisées,
- Les périodes interdites ou déconseillées,
- Les phases critiques nécessitant des précautions renforcées.

Ce calendrier sera soumis à validation de Cap Excellence avant lancement des travaux, et intégré aux pièces du marché et au phasage du chantier accompagné d'un plan de contingence en cas d'aléa ou de retard.

Modalités de suivi

Suivi par la maitrise d'œuvre

Couts estimés

Nul

R9 – INTÉGRATION DES MOBILITÉS DOUCE DANS AMÉNAGEMENTS DES QUARTIERS

Code : R3.1a

Impacts ciblés

Dérangement des riverains, impact sur l'économie (activités, tourismes), impact sur le climat et la qualité de l'air

Description

Dans le cadre du projet de rénovation urbaine RUCAP, Cap Excellence demandera à chaque maître d'ouvrage en charge des projets de rénovation des quartiers concernés d'intégrer les mobilités douces dans la conception des futurs aménagements des sites. L'objectif est de faciliter les déplacements quotidiens sans recours systématique à la voiture individuelle. En complément, afin de favoriser l'intermodalité. Ces dispositifs devront s'inscrire dans une logique, encourager les changements d'habitudes de mobilité et contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'agglomération. À ce titre, chaque projet devra inclure des éléments permettant le développement de ces modes de déplacement, comme par exemple :

- La mise en place de voies dédiées aux circulations piétonnes et cyclables sécurisées et continues, au sein des quartiers et dans une logique d'accessibilité pour tous ;
- L'installation de zones de vélos en libre-service et / ou de zones de parkings spécifiquement dédiés aux propriétaires de vélos, implantées à des points stratégiques du quartier, avec une attention particulière à leur connexion aux réseaux de transports en commun existants (bus, BHNS, etc.) ;
- La connexion aux réseaux de transports en commun existants sur le territoire de Cap Excellence par la mise (mise en place de zones intermodales de transports, implantation des parcs à vélos proches des arrêts de bus) …

En tant que porteur du projet global de rénovation, Cap Excellence intègrera ces obligations concernant le développement des mobilités douces dans les cahiers de charges de passation de marché pour les différents quartiers. La communauté d'agglomération validera, avec les maitres d'ouvrages, les aménagements de mobilité douces durant les phases initiales des projets (de l'Esquisse jusqu'à l'Avant-Projet-Détaillé), et s'assurera de leur intégration dans le maillage global de la commune pour garantir une connectivité des projets entre eux et avec les réseaux de transports existants et / ou à venir.

Modalités de suivi

Suivi par les équipes de chaque maitre d'ouvrage, validation des connectivités inter-projet par Cap Excellence.

Couts estimés

Nul

R10 – DÉMARCHE HQE

Code : A6.2b

Impacts ciblés

Impacts sur la qualité de vie, la démographie, le transport, l'énergie

Description

La démarche HQE vise à concevoir et construire des logements respectueux de l'environnement, économes en énergie et favorables au bien-être des occupants. Elle s'appuie sur un référentiel structuré autour de plusieurs objectifs clés : gestion écologique du chantier, choix de matériaux durables et sains, optimisation de la performance énergétique, qualité de l'air intérieur, confort acoustique et thermique, ainsi que la gestion responsable de l'eau et des déchets. Cette approche globale intègre également le respect du site, la limitation des nuisances pour le voisinage et la durabilité des installations. L'objectif est de réduire l'impact environnemental tout en assurant un cadre de vie sain et confortable, contribuant ainsi à un développement durable et à la valorisation du patrimoine immobilier.

Cap Excellence intègre la démarche HQE comme un cadre obligatoire pour toutes les constructions de logements du projet RUCAP, afin de garantir un développement urbain durable et respectueux de l'environnement. Cette exigence sera traduite par la mise en place d'une charte HQE exigée à tous les maitres d'ouvrages en charge des quartiers du projet.

Cette démarche HQE sera intégrée cahiers des charges qui imposent des critères stricts en matière de performance énergétique, gestion des ressources (eau, déchets), qualité de l'air intérieur et confort des occupants.

Cap Excellence accompagnera les maîtres d'ouvrage et les promoteurs dans la mise en œuvre des bonnes pratiques HQE, depuis la conception jusqu'à la livraison des bâtiments de chaque site aménagé, avec des contrôles réguliers et des évaluations de conformité. L'objectif est de favoriser des constructions durables, économes et intégrées dans leur environnement, tout en répondant aux besoins sociaux et économiques du territoire. Cette démarche s'inscrit dans la politique globale de transition écologique de l'agglomération, visant à améliorer la qualité de vie des habitants tout en limitant l'impact environnemental.

Modalités de suivi

Validation de la conformité des projets, suivi des chantiers et du respect des normes HQE par charge maitre d'ouvrage

Couts estimés

20 000 € pour la définition HQE, puis 900 € / mois de chantier pour le suivi par un expert à la charge du maître d'ouvrage.

R11 – GESTION DES DÉCHETS DE CHANTIER ET D'EXPLOITATION

non défini

Impacts ciblés

Production de déchets de chantier, dont déchets dangereux et amiantés, avec risques de pollution et de mauvaise gestion ; augmentation des déchets ménagers et assimilés en phase d'exploitation.

Description

Un plan de gestion des déchets sera établi avant chaque opération. Il précisera les modalités de tri, de stockage, de transport, de valorisation ou d'élimination, ainsi que leur traçabilité.

Les déchets dangereux, notamment amiantés, seront séparés des autres flux et évacués vers des filières autorisées. Les stockages seront aménagés afin de prévenir les envols, les ruissellements et les pollutions.

En phase d'exploitation, les dispositifs de collecte et de tri seront dimensionnés et intégrés dès la conception, en coordination avec le service public de collecte.

Modalités de suivi

Validation du plan de gestion des déchets ; contrôle de la traçabilité et des zones de stockage ; vérification des équipements de collecte à la réception.

Couts estimés

Intégrés aux coûts des études, des travaux et des aménagements.

7.3 Mesures de compensation

Lorsqu'il n'a pas été possible d'éviter ou de réduire suffisamment un impact, l'article R . 122-14 du code de l'environnement prévoit la mise en œuvre, par le maître d'ouvrage de mesures compensatoires à ces impacts, et ceci quelle que soit la thématique environnementale concernée. Elles visent à « apporter une contrepartie aux incidences négatives notables, qui n'ont pu être suffisamment réduits. Elles sont mises en œuvre en priorité sur le site endommagé ou à proximité de celui-ci afin de garantir sa fonctionnalité de manière pérenne. Elles doivent permettre de conserver globalement et, si possible, d'améliorer la qualité environnementale des milieux. »

Les impacts résiduels après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, ne nécessitent pas de mesure de compensation.

7.4 Mesures d'accompagnement

Sauf exception, les mesures d'accompagnement n'apparaissent pas dans les textes législatifs et réglementaires. La doctrine de 2012 les reconnaît comme étant des mesures dont la proposition par les pétitionnaires présente un caractère optionnel. Elles peuvent être proposées en complément des autres mesures pour renforcer leur pertinence ou leur efficacité mais ne peuvent en aucun cas s'y substituer.

Se retrouvent donc dans cette catégorie toutes les mesures qui ne peuvent se rattacher ni à l'évitement, ni à la réduction, ni à la compensation. Ces mesures permettent au porteur de projet de s'impliquer autrement que dans le cadre règlementaire de la séquence ERC, dans l'objectif d'améliorer l'intégration du projet dans son environnement en y apportant une plus-value environnementale au projet

Ces mesures constituent cependant un acte d'engagement de la part du porteur du projet, au même titre que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Dès lors qu'elles sont prescrites dans l'acte d'autorisation, le maître d'ouvrage est réglementairement tenu de les mettre en œuvre.

A1 – INFORMATION DE LA POPULATION	Code : A6.2b

Impacts ciblés

Nuisances pour la population
Description
La population riveraine sera informée en amont concernant la nature du projet ainsi que la durée des travaux, afin d'assurer l'acceptation du projet. Des panneaux de signalisation seront installées.
Modalités de suivi
Registre des plaintes éventuelles
Couts estimés
Intégré au projet

7.5 Synthèse des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement mises en œuvre

Le tableau ci-dessous synthétise les mesures ERCA mises en œuvre ou intégrées dans le projet, leurs modalités de suivi et les couts estimés associés à leur mise en œuvre.

Tableau 20 : Synthèse des mesures ERCA, des modalités de suivi et des couts associés

Code	Mesure	Modalités de suivi	Couts estimés
Mesures d'évitement			
E4.1a	E1 – Prévention des risques naturels	Vérification du respect des normes de la part de Cap-Excellence lors de la remise des projets par les maitres d'ouvrages.	Intégré au projet
E2.1a	E2 - Balisage et protection des espaces naturels à préserver	Vérification du respect des préconisations par chaque maitre d'ouvrage, suivi du chantier par des experts écologues.	70 € par panneau de signalisation / 400€ par ½ journée d'intervention d'un écologue
E2.1b	E3– Entreposage des matériaux sur des zones à faibles expositions	Vérification du respect de la charte environnementale de chantier par les maitres d'ouvrage	Intégré au projet
E3.1a	E4 – Absence de rejet dans le milieu naturel	Vérification de la conformité de réalisation en phase chantier	Intégré au cahier des charges du chantier
Non défini	E5 – Charte de relogement	Vérification du respect de la charte et suivi des populations déplacées.	Intégré au projet
Mesures de réduction			
R2.1e	R1 – Limiter l'érosion du sol	Vérification de la conformité de réalisation en phase chantier par un conseiller environnemental	Intégré au cahier des charges
R2.1d	R2 – Prévention de pollution accidentelle	Vérification de la conformité de réalisation en phase chantier par un conseiller environnemental	Intégré au cahier des charges
R2.1j	R3 – Charte de chantier vert	Contrôle régulier du respect de la charte et comptes rendus des visites	Intégré au projet
R2.1d	R4 – Gestion des eaux pluviales	Le respect du protocole sera vérifié à chaque étape du projet, de la conception à la réception des travaux, par chaque maitre d'ouvrage qui devra garantir la conformité des installations.	Intégrés aux coûts du chantier

Code	Mesure	Modalités de suivi	Couts estimés
R2.2b	R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations	Vérification du respect du protocole en phase amont par Cap Excellence, puis de chaque maitre d'ouvrage durant la phase travaux.	Intégré au projet
R2.1d	R6 – Utilisation rationnelle de l'énergie	Suivi des consommations	Nul
R2.2q	R7– Planification des travaux sur les réseaux	Suivi par les équipes de chaque maitre d'ouvrage.	Intégrés au coût du chantier
R2.2b	R8 – Adaptation de la période de chantier	Suivi par la maitrise d'œuvre	Nul
R2.2b	R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers	Suivi par les équipes de chaque maitre d'ouvrage, validation des connectivités inter-projet par Cap Excellence.	Intégré au projet
Non défini	R10 – Démarche HQE	Validation de la conformité des projets, suivi des chantiers et du respect des normes HQE par chaque maitre d'ouvrage	20 000 € pour la définition HQE, puis 900 € / mois de chantier pour le suivi par un expert à la charge du maître d'ouvrage.
Non défini	R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation	Validation du plan de gestion ; suivi de la traçabilité ; contrôle des stockages et équipements de collecte	Intégrés au projet
Mesures d'accompagnement			
A6.2b	A1 – Information de la population	Registre des plaintes éventuelles	Intégré au projet

8 SYNTHESE DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET DES MESURES ERC MISES EN ŒUVRE

Le tableau ci-dessous synthétise les enjeux principaux pour chaque thématique, les incidences du projet, ainsi que les mesures mises en œuvre pour atténuer les impacts négatifs.

Tableau 21 : Synthèse des impacts du projet sur les enjeux environnementaux et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation mises en œuvre

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
Milieu physique							
Topographie	Travaux	La topographie des zones concernées par le projet RUCAP est globalement plate, avec des altitudes variant principalement entre 0 et 5 mètres. Le relief est peu marqué et les pentes sont faibles, ce qui facilite les aménagements urbains. Seul le quartier du Morne présente un terrain un peu plus vallonné, avec des altitudes pouvant atteindre 15 mètres. Dans l'ensemble, la topographie ne constitue pas un obstacle majeur pour le projet, bien qu'il faille rester vigilant dans certaines zones sensibles au ruissellement pluvial.	Faible	Modification directe du relief Altération des pentes naturelles Transformation des microreliefs Production de déblais et gestion des matériaux	Faible	Sans objet	Négligeable
	Exploitation			Pas de modifications topographiques	Nul		Nul
Contexte géologique	Travaux	La réhabilitation des quartiers NPNRU repose sur des sols majoritairement instables d'origine anthropique, avec quelques zones de substrat calcaire plus stable.	Faible	Impacts des fondations	Faible	R2 – Prévention de pollution accidentelle	Faible
	Exploitation			Sans objet.	Nul	Sans objet.	Nul
Pédologie	Travaux	Les quartiers se situent en zones urbanisées.	Faible	R Phase de travaux : Compaction du sol Pollution accidentelle Erosion des sols	Moyen	R1 – Limiter l'érosion du sol R2 – Prévention de pollution accidentelle R3 – Charte de chantier vert	Faible
	Exploitation			Infiltration de polluants	Faible		nul
Hydrologie	Travaux	Le quartier de la Gabarre est exposé aux risques d'inondation liés à la proximité d'une retenue d'eau. Le secteur de Vieux-Bourg est particulièrement vulnérable aux crues en raison de la présence d'un cours d'eau, et le quartier du Morne est situé près d'un écoulement canalisé et d'un réservoir-bassin.	Moyen	Sans objet	Nul	E4 – Absence de rejet dans le milieu naturel R1 – Limiter l'érosion du sol R2 – Prévention de pollution accidentelle R3 – Charte de chantier vert R6 – Gestion des eaux pluviales	Nul
	Exploitation			Faible imperméabilisation des sols supplémentaires Pollution par ruissellement	Faible		Positif
Ressource en eau	Travaux	Utilisation de la ressource en eau à des fins domestiques.	Faible	Besoins en eau prévention et des gestions des incendies	Faible	Sans objet	Faible
	Exploitation			Alimentation en Eau Potable (AEP)	Négligeable		Nul

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
Qualité de l'air	Travaux	Les principales sources de pollution atmosphérique à proximité du projet sont le trafic routier, l'activité portuaire et maritime et les voies de dessertes locales et bretelles.	Faible	Émission de polluants atmosphériques	Moyen	R3 – Charte de chantier vert	Faible
	Exploitation			Réduction des émissions de polluants atmosphériques	Positif		Positif
Climat	Travaux	La température moyenne est d'environ 28 °C toute l'année avec une durée d'ensoleillement d'environ 7h. Le cumul annuel moyen est d'environ 1600 mm/an, les villes de Pointe-à-Pitre/Les Abymes ayant une pluviométrie relativement basse à la moyenne de la région (1200 mm/an).	Faible	Émissions de GES liées aux engins et à la production de béton	Moyen	R3 – Charte de chantier vert	Faible
	Exploitation			Réduction des émissions de GES	Positif		Positif
Risques naturels	Travaux	Comme toute la Guadeloupe, les zones de projet sont soumises aux aléas cycloniques, sismique et volcanique. Le quartier du Morne est soumis à l'aléa faible inondation dans sa partie Nord ainsi que l'aléa moyen liquéfaction sur cette même zone Le quartier de Chanzy est entièrement soumis à l'aléa liquéfaction moyen, la moitié de la zone est soumis par l'aléa inondation moyen et l'autre par l'aléa inondation fort. Le quartier de Bergevin est quasiment totalement soumis à l'aléa liquéfaction de niveau moyen mais aussi à l'aléa inondation de niveau moyen au sud du site. Le quartier de l'Hôtel de ville est entièrement soumis aux aléas inondation et liquéfaction de niveau moyen. Le quartier de Vieux-Bourg est soumis aux aléas inondation moyen à fort (près du cours d'eau) et mouvement de terrain faible au sud du site. Le quartier de la Gabarre est soumis à l'aléa liquéfaction de niveau moyen sur toute la zone et à l'aléa inondation de niveau moyen au sud du site	Fort	Exposition accrue des ouvriers et du matériel aux risques naturels durant la phase de travaux.	Moyen	E1 – Prévention des risques naturels R8 – Adaptation de la période de chantier	Faible
	Exploitation			Réduction de l'exposition des habitants et des biens	Positif		Positif
Milieu naturel							
Zones naturelles remarquables	Travaux	Aucune zone naturelle remarquable ne se situe au sein des zones d'étude. Cependant, l'aire d'adhésion du parc national de la Guadeloupe se trouve à moins de 500 mètres.	Faible	Situation en dehors de toute zone naturelle remarquable	Nul	Sans objet	Nul
	Exploitation			Situation en dehors de toute zone naturelle remarquable	Nul	Sans objet	Nul
Trame Verte et Bleue	Travaux	À l'échelle de Pointe-à-Pitre et des Abymes, plusieurs petits îlots de verdure parviennent à subsister malgré une urbanisation très dense.	Moyen	Effet de barrière lié à l'artificialisation de surfaces végétalisées, mais préservation des zones écologiquement importantes.	Faible	E2 – Balisage et protection des espaces naturels à préserver	Faible

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
	Exploitation	Toutefois, pour les espèces terrestres, ces espaces sont trop éloignés les uns des autres pour permettre des déplacements entre eux, ce qui rend difficile l'utilisation du terme corridor écologique. Le quartier du Morne est végétalisé sur la majeure partie de sa surface, la végétation est en pleine recolonisation, ce qui peut offrir une zone de refuge pour certaines espèces terrestres et ornithologiques. La végétation se fait plus rare sur les autres quartiers, on retrouve quelques zones herbacées notamment sur les quartiers de la Gabarre et de Chanzy. Dans certains quartiers se trouvent parfois quelques espaces arborés comme sur le quartier de Bergevin mais pas assez important pour constituer un corridor écologique même discontinu. Seul le quartier de Vieux-Bourg est traversé par un cours d'eau. Malgré cela, il reste difficile de parler de Trame Bleue étant donnée l'état de pollution avancé de ce dernier.		Pas de perte de capacités de déplacements des espèces	Nul	R8 – Adaptation de la période de chantier	Nul
Trame noire	Travaux	La Trame Noire est très fragmentée dans les zones concernées par le projet RUCAP, en raison d'une forte pollution lumineuse. Seuls quelques espaces sombres subsistent, comme les grands fonds des Abymes, le cimetière, certaines zones végétalisées de Bergevin, de la Gabarre, du Morne et les mangroves.	Faible	Absence de changement d'éclairage nocturne	Nul	Sans objet	Nul
	Exploitation			Absence de changement d'éclairage nocturne	Nul		Nul
Zones humides	Travaux	Aucune zone humide ne se situe au sein des zones à réhabiliter.	Nul	Sans objet	Nul	Sans objet	Nul
	Exploitation			Sans objet	Nul		Nul
Flore et habitats	Travaux	Très peu d'habitats naturels présents au sein du périmètre de l'étude. Les principaux habitats (quartier morne, parc de bergevin et haies ou ordures végétalisées) sont peu faible intérêt écologique et marqué par des espèces ubiquistes tolérant l'anthropisation des milieux. Peu voire pas d'espèces floristiques à enjeu dans le périmètre de l'étude. Quelques espèces exotiques envahissantes dont la gestion devra être intégrée à la phase de travaux du projet.	Faible	Destruction des formations végétales actuellement présentes sur l'emprise directe du projet, mais préservation des habitats (boisements et haies) les plus favorables à la faune	Faible	E2 – Balisage et protection des espaces naturels à préserver E3 – Entreposage des matériaux sur des zones à faibles expositions R8 – Adaptation de la période de chantier	Nul
	Exploitation			Risque de pollution chimique des milieux	Faible		Nul
Faune	Travaux	Les espèces observées sur la commune de Pointe-à-Pitre sont toutes classées "Least Concern" (LC) au niveau mondial. Bien qu'elles soient présentes sur l'ensemble de la commune, y compris dans les zones du projet RUCAP, l'urbanisation importante	Faible	Perturbation des cycles de vie Impact sur la reproduction Destruction d'espèces d'amphibiens et de reptiles Introduction d'espèces invasives	Moyen	E2 – Balisage et protection des espaces naturels à préserver E3 – Entreposage des matériaux sur des zones à faibles expositions	Faible

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
	Exploitation	et l'absence de zones de biodiversité ne devraient pas constituer un enjeu majeur pour ce projet		Destruction d'individus	Moyen	R8 – Adaptation de la période de chantier	Faible
Paysage et patrimoine							
Paysage	Travaux	Les quartiers étudiés à Pointe-à-Pitre présentent un paysage urbain dense, majoritairement résidentiel, avec peu de végétation et une forte artificialisation. Seul le quartier du Morne se distingue par un espace arboré naturel pouvant accueillir de nombreuses espèces d'oiseaux ou autres. La Gabarre possède aussi un vaste terrain herbacé issu de démolitions récentes, offrant un paysage plus aéré.	Moyen	Modification visuelle de la ville par la présence des travaux	Moyen	R3 – Charte de chantier vert	Faible
	Exploitation			Revalorisation qualitative du paysage de la commune	Positif		Positif
Patrimoine archéologique, historique et culturel	Travaux	Le quartier de Vieux-Bourg se trouve en zone A, correspondant à une zone de forte sensibilité archéologique dans laquelle tout projet affectant le sous-sol peut faire l'objet de prescriptions archéologiques. Les secteurs RUCAP situés à Pointe-à-Pitre ainsi que le quartier du Morne sont situés en zone jaune. Pour ces secteurs, les demandes de permis de construire portant sur une assiette foncière supérieure ou égale à 1 ha et une surface de plancher supérieure ou égale à 200 m², ainsi que les demandes de permis d'aménager, de démolir et les décisions de réalisation de ZAC, doivent être transmises au préfet de région pour examen.	Moyen	Risques de démolition ou altération d'immeubles à valeur patrimoniale non protégés Risques de destruction de vestiges non répertoriés lors des travaux de terrassement, fondations, VRD	Moyen	R3 – Charte de chantier vert	Faible
	Exploitation			Contribution à la valorisation de l'histoire et du patrimoine de la commune.	Positif		Positif
Milieu humain							
Démographie, contexte socio-économique et emploi	Travaux	Cap Excellence regroupe les communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes et Baie-Mahault, formant l'intercommunalité la plus peuplée de Guadeloupe malgré une déprise démographique et de fortes difficultés socioéconomiques. Pointe-à-Pitre, bien que la plus petite, est la plus dense, et le projet prévoit environ 800 relogements, majoritairement issus du parc social. Les ménages concernés sont souvent âgés, précaires, isolés, et vivent pour beaucoup avec des ressources très faibles, notamment à Vieux-Bourg et Bergevin.	Fort	Nécessité de relogement des personnes vivants sur le site. Dégradation de la qualité de vie des habitants et des commerces Créations d'emplois et d'activités dans le BTP	Fort	E5 – Charte de relogement A1 – Information de la population	Moyen
	Exploitation			Amélioration de la qualité de vie et des services pour les habitants Développement économique des quartiers (attractivité commerciale accrue	Positif		Positif
Occupation des sols	Travaux	Le projet RUCAP se situe dans un tissu urbain discontinu mêlant habitations, friches et commerces, sans contrainte agricole. Les quartiers comme Morne, Chanzy et Gabarre offrent un fort potentiel de requalification.	Fort	Sans objet	Nul	Sans objet	Nul

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
	Exploitation	La présence d'équipements et de structures d'intérêt local renforce les enjeux du renouvellement urbain.		Sans objet	Nul		Nul
Infrastructures de transport et circulations	Travaux	Pointe-à-Pitre occupe une position stratégique entre Grande-Terre et Basse-Terre, mais souffre d'un manque d'attractivité, de précarité sociale et d'un réseau viaire hétérogène. La ville est fortement dépendante de la voiture malgré un usage significatif de la marche et du vélo, freiné par l'insécurité et le manque d'infrastructures. Le projet de réhabilitation vise à améliorer les mobilités douces, les transports collectifs et la cohésion entre quartiers,	Fort	Augmentation des nuisances liées au passage des engins de chantier et des camions transportant du matériel	Moyen	R3 – Charte de chantier vert R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations balisées R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers A1 – Information de la population	Faible
	Exploitation			Le projet vise à réduire la dépendance à la voiture individuelle en améliorant les transports collectifs, les mobilités douces et les liaisons internes entre quartiers, afin de limiter les émissions polluantes et la congestion. Le développement d'infrastructures cyclables, piétonnes et de services de mobilités émergentes contribuera à un cadre de vie plus durable, apaisé et végétalisé, tout en soutenant l'économie locale.	Positif		Positif
Réseaux	Travaux	Le diagnostic du réseau d'eaux pluviales de CAP Excellence révèle plusieurs défaillances, notamment un sous-dimensionnement des ouvrages, une vétusté avancée et un entretien insuffisant des dispositifs de collecte. Certains quartiers comme la Gabarre, Chanzy ou Vieux-Bourg sont classés en zones à enjeux hydrauliques variés. Le secteur est desservi par un réseau électrique dense en lignes HTA et BT.	Fort	Coupures et perturbations des services Rupture des canalisations Pollution du réseau	Fort	R2 – Prévention de pollution accidentelle R3 – Charte de chantier vert R7– Planification des travaux sur les réseaux A1 – Information de la population	Faible
	Exploitation			Meilleur accès aux réseaux pour les habitants.	Positif		Positif
Tourisme et loisirs	Travaux	Les communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes sont majoritairement résidentielles, avec une offre touristique très limitée, sans hôtels ni gîtes. Seule Pointe-à-Pitre dispose de quelques infrastructures culturelles, dont trois musées et plusieurs monuments historiques. Les équipements de loisirs, comme les terrains de sport, sont présents mais les quartiers étudiés restent en marge des principaux sites touristiques de l'île.	Faible	Diminution de l'attractivité des sites touristiques	Faible	R3 – Charte de chantier vert R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations balisées R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers	Négligeable
	Exploitation			Amélioration de l'attractivité, meilleure circulation et accès aux sites touristiques.	Positif		Positif
Énergie	Travaux	La majorité de la consommation d'électricité est produite par l'énergie fossile.	Faible	Consommation de carburant en phase de travaux	Faible	R3 – Charte de chantier vert	Faible

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
	Exploitation			Consommation d'électricité et de carburant plus faible grâce à l'amélioration de la qualité des bâtiments et des transports de la ville.	Positif	R6 – Utilisation rationnelle de l'énergie R10 – Démarche HQE	Positif
Ambiance sonore	Travaux	Les zones d'intervention du projet RUCAP sont traversées par des infrastructures de transport générant des nuisances sonores, principalement de catégories 4 et 5. Certains quartiers comme le Morne, Chanzy et Vieux-Bourg sont exposés à des axes plus bruyants, de catégories 1 et 2. Le niveau sonore ambiant y atteint entre 55 et 60 dB(A), selon les mesures récentes.	Moyen	Nuisances sonores liées à l'intervention des engins de chantier, à la circulation des camions d'approvisionnement et aux travaux de terrassement	Moyen	R3 – Charte de chantier vert R5 – Organisation de la circulation et mise en place de déviations balisées R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers R10 – Démarche HQE A1 – Information de la population	Faible
	Exploitation			Amélioration des conditions de vie par la diminution des émissions sonores liées aux véhicules légers.	Positif		Positif
Ambiance olfactive	Travaux	Pas d'odeur recensée.	Nul	Émissions olfactives dues au chantier	Moyen	R3 – Charte de chantier vert R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers R10 – Démarche HQE A1 – Information de la population	Faible
	Exploitation			Amélioration des conditions de vie par la diminution des émissions d'odeurs liées aux véhicules légers.	Positif		Positif
Pollution	Travaux	Le projet RUCAP concerne plusieurs quartiers stratégiques confrontés à des enjeux de pollution des sols, notamment autour de l'ancienne station-service WIPCO, site pollué aux hydrocarbures.	Faible	Risque de transfert et de migration vers la nappe d'une pollution potentielle	Moyen	R3 – Charte de chantier vert R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers R10 – Démarche HQE	Faible
	Exploitation			Diminution des risques liés aux usages de véhicules légers.	Positif		Positif
Déchets	Travaux	La zone du projet a une gestion plutôt mauvaise des déchets, avec la présence de dépôts sauvages, de véhicules hors d'usage, et	Fort	Création de déchets du BTP	Fort	R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation	Moyen

Thématique	Phase	Synthèse	Enjeux	Justification des impacts	Impacts	Mesures ERC	Impact résiduel
	Exploitation	d'ordures abandonnées malgré les équipements de collecte existants. Ces dysfonctionnements, liés à des incivilités et à un manque d'infrastructures adaptées, dégradent le paysage urbain et posent des risques environnementaux.		Augmentation des déchets ménagers et assimilés liée aux nouveaux logements, commerces, activités et équipements.	Positif	R3 – Charte de chantier vert R11 – Gestion des déchets de chantier et d'exploitation R9 – Intégration des mobilités douce dans aménagements des quartiers R10 – Démarche HQE	Positif
Risques technologiques	Travaux	Les zones de projet ne sont pas concernées par le zonage du PPRT.	Nul	Éloignement des usines classées SEVESO	Nul	Sans objet	Nul
	Exploitation			Éloignement des usines classées SEVESO	Nul	Sans objet	Nul

9 ANALYSE DES METHODES EMPLOYEES

9.1 Les sources utilisées pour l'analyse de l'état initial

L'analyse de l'état initial du site s'est appuyée sur différentes sources, citées ci-après.

9.1.1 Analyse bibliographique

Lors de l'analyse bibliographique les données ont été recueillies auprès des services et organismes compétents (services de l'état et des collectivités territoriales, organisations professionnelles, etc.), ainsi que sur des bases de données et cartes disponibles en ligne.

9.1.2 Visites de terrain

Les sites ont été visités tour à tour au cours des mois d'Avril et de Mai 2025.

9.1.3 Études complémentaires

Les sources principales consultées pour l'analyse de l'état initial sont synthétisées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 22: Principales sources d'information utilisées pour l'analyse de l'état initial (liste non exhaustive

Milieu	Thématique	Source
Milieu physique	Topographie	Carte IGN
	Contexte géologique et eaux souterraines	Carte géologique du BRGM
	Pédologie	Carte ORSTOM (Office de la Recherche Scientifique et Technique Outre-Mer)
	Hydrologie	Carte hydrologique disponible sur géoportail.fr
	Ressource en eau	Observatoire de l'Eau Guadeloupe
	Climat	Données graphiques de Météo-France
	Risques naturels	Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) de Pointe à Pitre
Milieu naturel	Zones naturelles remarquables	Base de données de la DEAL (cartelie.application.developpement.durable.gouv.fr) et géoportail.fr
	Trame Verte et Bleue	PLU de la commune de Pointe à Pitre
	Zones humides	PLU de la commune de Pointe à Pitre et recensement des mares réalisé par la DEAL
	Flore et habitats	Orthophoto (géoportail.fr) et inventaire FILAO Ingénieurs Conseils
	Faune	Inventaire FILAO Ingénieurs Conseils
Paysage et patrimoine	Paysage	Atlas des Paysages de l'Archipel de la Guadeloupe
	Patrimoine archéologique, historique et culturel	PLU de Pointe à Pitre et carte du zonage archéologique de la commune (DRAC 2004)

Milieu	Thématique	Source
Milieu humain	Démographie, contexte socio-économique et emploi	INSEE, PLU de Pointe à Pitre
	Occupation des sols	Visites de terrain, Orthophoto, Registre parcellaire
	Infrastructures de transport et circulations	Visites de terrain Carte du réseau routier (géoportail.fr)
	Réseaux	Plan des réseaux du SMGEAG, EDF, etc…
	Tourisme et loisirs	Etude économique INSEE, PLU de Pointe à Pitre
	Énergie	
	Qualité de l'air	Gwad'Air
	Ambiance sonore	
	Ambiance olfactive	
	Ambiance lumineuse	
	Pollution	Site BASOL et BRGM
	Déchets	Plan de Régional de Prévention et de Gestion de Déchets
	Risques technologiques	Plan de Prévention des Risques Technologiques de la Guadeloupe (PPRT)

9.2 Méthode d'analyse des impacts et des mesures

L'évaluation des impacts repose sur la confrontation méthodique entre l'état initial du milieu environnant et les effets potentiels attendus au regard des caractéristiques techniques des installations. Cette analyse est réalisée pour chacun des compartiments du milieu (physique, naturel, humain), dans un objectif d'exhaustivité. Ainsi, chaque impact résulte de la pondération entre les effets du projet et les enjeux présents dans le milieu impacté. Ainsi, le même effet peut se traduire par un impact important s'il existe un enjeu fort, ou alors rester sans impact significatif s'il n'y a pas d'enjeu.

La définition des mesures ERC se base sur le Guide d'aide à la définition des mesures ERC du CEREMA (2018). La rédaction des mesures consiste d'une part à la retranscription des évolutions du projet et des choix techniques visant à tenir compte des enjeux environnementaux de la zone d'étude, et d'autre part au renforcement des mesures en faveur de l'environnement durant les phases de chantier, d'exploitation et de démantèlement.

Une description détaillée de la méthodologie utilisée pour la définition des impacts et des mesures est présentée en début de chacun des chapitres dédiés (Chapitre 6 – « Incidences notables probables du projet sur l'environnement » et Chapitre 7 – « Mesures d'évitement, de réduction et de compensation »).

9.3 Difficultés rencontrées et limitations de l'étude

À noter que l'étude d'impact a été réalisée avant les études détaillées du projet, en parallèle avec sa conception. L'évaluation des impacts et la définition des mesures sont fondées sur un niveau d'élaboration du projet qui peut, dans certains cas, laisser la place à des incertitudes, notamment en phase chantier où le planning d'intervention et la durée exacte des travaux ne seront connus qu'après consultation des entreprises.

10 ANNEXES