

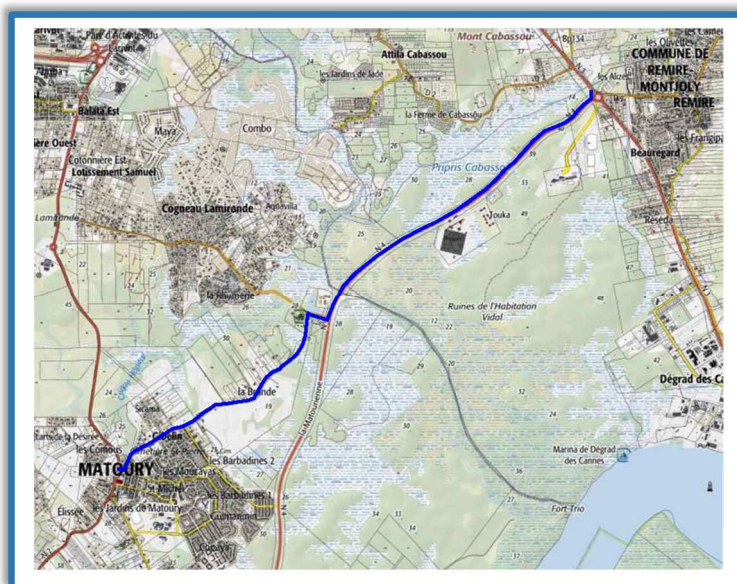


COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CENTRE LITTORAL
Quartier Balata – BP 9266
Chemin de la Chaumière
97351 Matoury
Tél. 0594 28 28 28

RÉPONSE MRAe

**EXTENSION DU RÉSEAU D'ADDUCTION EN EAU POTABLE DE LA CACL –
BOUCLAGE SOUS LA RD 24
(Bourg de Matoury – Giratoire Adélaïde Tablon)**

Rapport GE1E0718
Juillet 2018



CACL
Quartier Balata – BP 9266
Chemin de la Chaumière
97351 Matoury
Tél. 0594 28 28 28

**Direction de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement**

Service Planification, Connaissance, Evaluation
Mission Régionale Autorité Environnementale
BP 6003 – 97306 Cayenne CEDEX

A l'attention du Chef de Service

Cayenne, le 25 mars 2019

Objet : Réponse à l'avis de l'autorité environnementale relative au projet d'extension d'adduction en eau potable de la CACL – Bouclage sous la RD 24

Monsieur le chef de Service de la MRAe,


La présente note technique apporte des éléments de réponse à l'avis de l'autorité environnementale émis le 07 mars 2019 sur le projet d'extension d'adduction en eau potable de la CACL – Bouclage sous la RD 24.

Elle justifie certains choix et étoffe des thématiques de l'étude d'impacts sur :

- ✓ les effets et mesures envisagées des travaux sur la population,
- ✓ le risque d'érosion des sols décapés en phase opérationnelle,
- ✓ les mesures de suivi des habitats et la sensibilité floristique,
- ✓ l'aspect paysager du projet,
- ✓ l'alternative à la mesure compensatoire,
- ✓ la justification du choix du tracé.

En espérant avoir répondu favorablement à l'ensemble de vos interrogations, nous vous prions d'agréer, Monsieur le chef de Service la MRAe, l'expression de mes sentiments distingués.

CHARNEAU Patrice
Pour le demandeur



G.E.R.N. (ETUDES)
2090E MONTABO CAYENNE
☎ 0594 304926 ☎ 0690504600
919315900013 APE 742C

SOMMAIRE

1. LE MILIEU HUMAIN ET LA PHASE DE TRAVAUX	4
1.1 Le milieu humain et les secteurs difficiles	4
1.1.1 Tronçon n°1	4
1.1.2 Tronçon n°2	5
1.1.3 Le tronçon n°3	6
1.2 Les effets temporaires liés à la phase de travaux et mesures envisagées	7
1.2.1 L'information du public	7
1.2.2 L'organisation des travaux	7
1.2.3 Les nuisances générées et les mesures envisagées	8
2. LE MILIEU PHYSIQUE ET LE RISQUE D'ÉROSION	14
3. LE MILIEU BIOLOGIQUE	15
3.1 L'intégration du suivi des habitats naturels et le prolongement du suivi de la faune	15
3.2 La prise en compte des enjeux floristiques	16
4. L'ASPECT PAYSAGER	18
4.1 Le tronçon n° 1	18
4.2 Les tronçons 2 et 3	19
4.2.1 Les passages en encorbellement	19
4.2.2 Les passages avec recouvrement	22
4.2.3 Le canal de la Crique Fouillée	22
5. LA MESURE COMPENSATOIRE	26
6. UNE 4^{ème} VARIANTE DU TRACÉ A INTÉGRER AU PROJET	26

TABLE DES ILLUSTRATIONS ET ANNEXES

Figure 1 : Raccordement RN2 et traversée parking	4
Figure 2 : Densité urbaine et tracé de la future canalisation	5
Figure 3 : Raccordement route de la Distillerie et raccordement matourienne Centre Pénitentiaire	6
Figure 4 : Raccord en attente sur la RD 23 en traversée de chaussée	6
Figure 5 : Exemples de plaques de franchissement temporaire utilisées en traversée de tranchées	8
Figure 6 : Parking en bordure de la rue Georges Palmot en façade à l'école	9
Figure 7 : Ligne 7 arrêt Ranch et sortie de piste de pose et d'entretien de la canalisation d'adduction	11
Figure 8 : Profil en travers de la piste à réaliser en traversée de marais – SECOTEM	14
Figure 9 : Exemple de stabilisation de talus en jute de coco en bord de piste – Aqua Terra	14
Figure 10 : Exemples d'activités anthropiques dans l'habitat de forêt dégradé	16
Figure 11 : Insertion paysagère de la piste de pose et d'entretien	18
Figure 12 : Schéma de principe du masque végétal pour les passages en encorbellement	19
Figure 13 : Accotement et passage busé dans le secteur du centre pénitentiaire	19
Figure 14 : Passage en support sur tablier de pont (opération Crique Anguille) et tablier du pont Crique Fouillée	22
Annexe 1 : Avis Mission Régionale Autorité Environnementale	27
Annexe 2 : Fiche signalétique	38



1. LE MILIEU HUMAIN ET LA PHASE DE TRAVAUX

Remarques MRAe :

- Elle recommande au porteur de projet de compléter l'état initial et l'analyse des enjeux dans les zones habitées proches du tracé du réseau en raison des nuisances potentielles en phase travaux (bruit, vibrations, poussières, accessibilité ...) ;
- Elle estime que l'impact des travaux sur l'environnement humain pendant la phase de travaux doit être réévalué ;
- Elle recommande d'explicitier davantage les mesures destinées à réduire les nuisances à la population, notamment concernant le maintien des accès et le bruit, et s'interroge sur la possibilité de prévoir un arrosage du sol du chantier si des émissions importantes de poussières étaient constatées.
- Elle estime nécessaire de poursuivre la réflexion sur les impacts des travaux en milieu habité .

Réponse :

1.1 Le milieu humain et les secteurs difficiles

1.1.1 Tronçon n°1

La pose de la canalisation d'adduction généra les nuisances les plus significatives sur la population essentiellement sur le **tronçon n°1**. Cette portion du tronçon n°1, la plus impactante pour le milieu humain prend forme entre le carrefour de la route nationale 2 et la rue Georges Palmot jusqu'à la fin du chemin Gibelin sur un linéaire de 2,2 km.

Le raccord de la future canalisation d'adduction se fera sur les deux conduites en bordure de voie de la RN2 et il occasionnera une gêne pour la circulation lors de la réalisation de ce repiquage en traversée de RN2. Le tracé prévoit également la pose de la canalisation en traversée de parking de l'école en façade à la rue Georges Palmot. L'implantation de la canalisation dans le parking occasionnera une gêne pour les usagers en période scolaire mais présentera les avantages de limiter la gêne sur la rue Georges Palmot (axe principal de sortie du bourg de Matoury) et d'autre part, de positionner le raccordement hors carrefour.

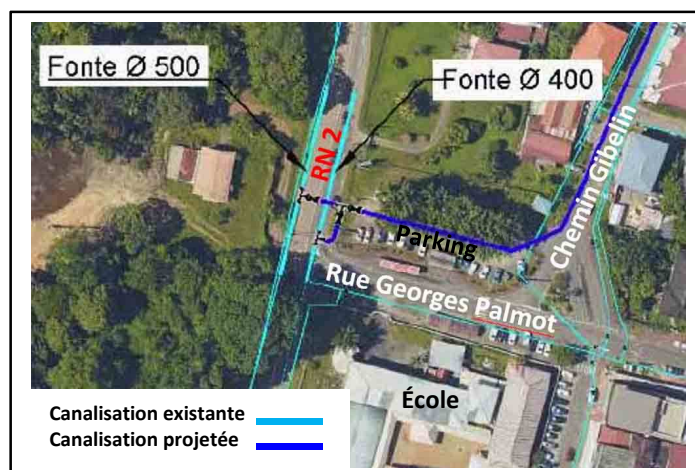


Figure 1 : Raccordement RN2 et traversée parking

Le long du chemin Gibelin la pose de la canalisation interceptera des zones d'accès à des secteurs résidentiels comme les chemins Macata, Sicama ou encore la Brande mais aussi des accès directs à des habitations particulières qui se font depuis le chemin Gibelin. Une quarantaine d'accès a été identifiée sur cette portion du tronçon n°1. La pose de la canalisation induira une gêne pour les riverains. La gêne sera d'autant plus marquée dans les 800 premiers mètres de ce tronçon jusqu'à l'avenue Félix Éboué où l'habitat est dense avec des interconnexions entre différents quartiers, notamment les Moucayas et les Barbadines 2. De l'avenue Félix Éboué à la fin du chemin Gibelin la gêne occasionnée sera moindre l'habitat étant diffus dans ce secteur du tracé.

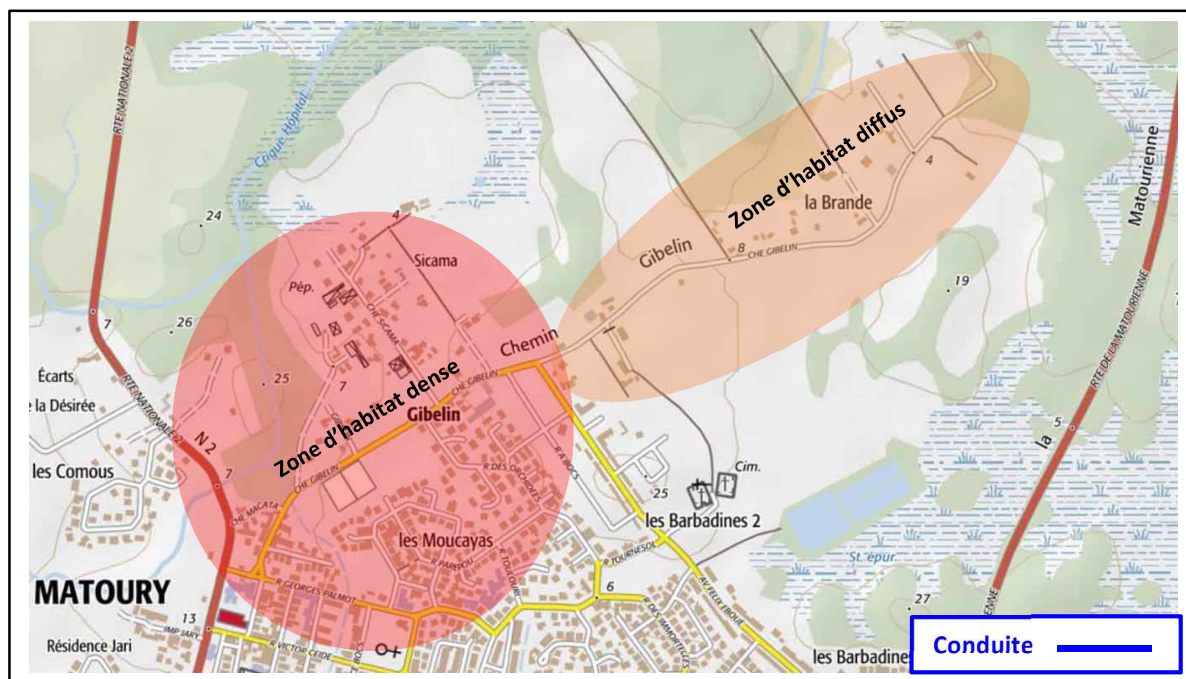


Figure 2 : Densité urbaine et tracé de la future canalisation

1.1.2 Tronçon n°2

Le **tronçon n°2**, d'un linéaire de 1,98 km s'étend de la lagune de Cogneau-Lamirande (route de la Distillerie) jusqu'au centre pénitentiaire sur la matourienne via un passage en encorbellement sur le canal de la Crique Fouillée. Les principales gênes occasionnées par la pose de la canalisation sur ce tronçon se matérialiseront par les traversées de chaussée et l'accès au centre de compostage.

La pose de la canalisation dans le secteur de la lagune de Cogneau-Lamirande nécessitera :

- ✓ une première traversée de la route de la distillerie entre le centre équestre et la lagune ;
- ✓ une deuxième traversée à proximité de l'accès au centre de compostage pour permettre le raccordement et la sectorisation du réseau avec la conduite existante le long de la route de la distillerie. La réalisation de cette portion occasionnera également une gêne sur l'accessibilité au centre de compostage.

La pose de la canalisation nécessitera également une traversée de la matourienne afin d'assurer le raccordement sur la conduite existante à proximité du centre pénitentiaire (accotement posé).

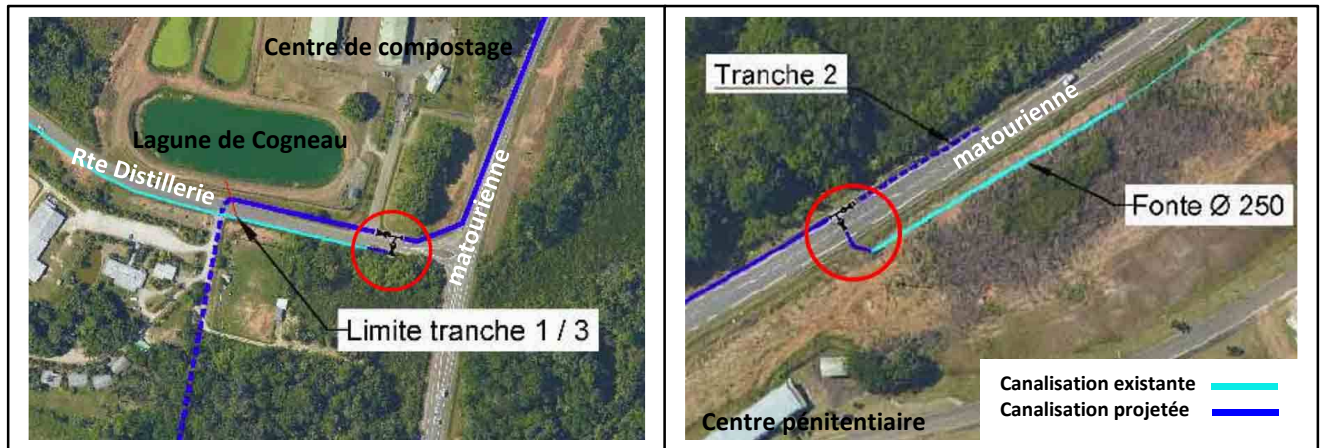


Figure 3 : Raccordement route de la Distillerie et raccordement matourienne Centre Pénitentiaire

Sur les autres portions du tracé de ce tronçon, la canalisation sera posée sur les accotements le long de la matourienne et la gêne occasionnée pour la population sera négligeable.

1.1.3 Le tronçon n°3

Les principales gênes occasionnées par la pose de la canalisation sur ce tronçon n°3 se matérialiseront par la traversée de la chaussée de la RD 23 et sur la matourienne par l'accessibilité au centre de tri « Ekotri », la piste menant au Ball Trap et l'accès de la lagune Lacroix en travaux. Sur ce tronçon, la canalisation sera posée sur l'accotement le long de la matourienne depuis l'accotement opposé au centre pénitentiaire jusqu'à la branche de la RD 23 au giratoire Adélaïde Tablon. A l'exception des deux secteurs cités précédemment, la gêne occasionnée pour la population sur le reste du tracé de ce tronçon sera négligeable.

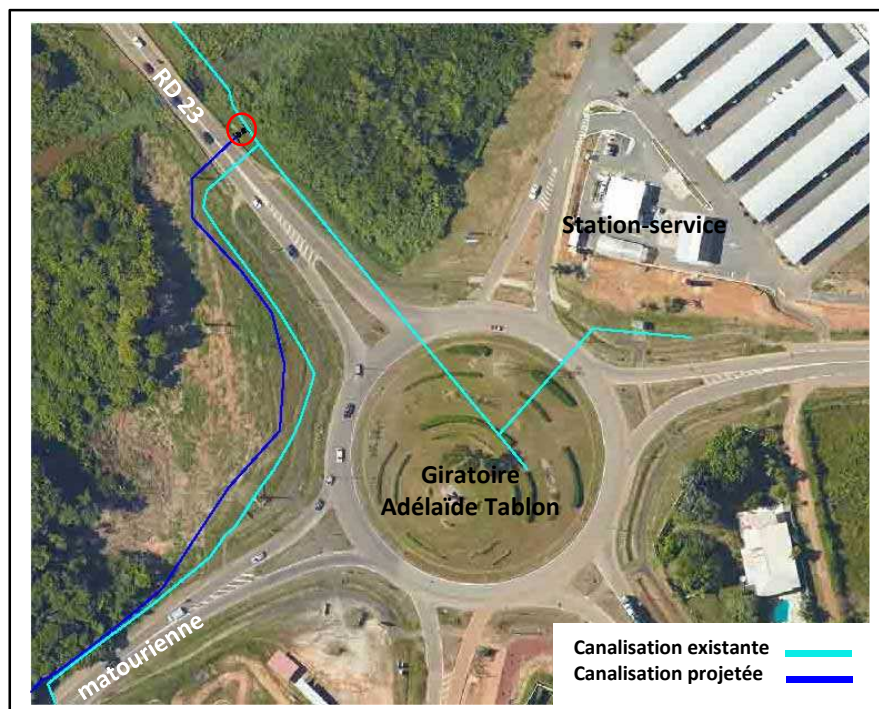


Figure 4 : Raccord en attente sur la RD 23 en traversée de chaussée

1.2 Les effets temporaires liés à la phase de travaux et mesures envisagées

1.2.1 L'information du public

Une campagne d'information relative au phasage des travaux et aux modalités de leur réalisation sera mise en œuvre auprès des riverains dans les deux communes concernées par la pose de la canalisation d'adduction (sensibilisation du public, appropriation du tracé, etc.). Cette campagne informative pourra être relayée en mairie, par la presse écrite, etc. et permettra de limiter les perturbations engendrées par les chantiers comme les modifications d'itinéraires.

Le **tronçon n°1**, représente le secteur le plus sensible au regard de la phase de travaux. La population et les activités de la zone traversée par la future conduite d'adduction le long du chemin Gibelin subiront directement les effets des travaux. Les riverains seront tenus informés régulièrement du déroulement et des effets des travaux. Ces phases informatives sur le déroulement et l'avancée des travaux contribueront à minimiser :

- ✓ la gêne des travaux pour les riverains, les habitants et les commerçants présents dans le secteur du projet ;
- ✓ l'impact sur la circulation automobile pour les axes de circulation (RN2, rue Georges Palmot et les voies de connexions au chemin Gibelin) ;
- ✓ la gêne générée par la pose de la canalisation dans le parking de l'école en façade de la rue Georges Palmot ;

Les **tronçons n°2 et n°3**, cette phase informative sur le déroulement et l'avancée des travaux contribuera à :

- ✓ minimiser l'impact sur la circulation automobile pour les axes de circulation (route de la Distillerie, matourienne et RD 23) ;
- ✓ permettre aux villes traversées par la pose de la canalisation d'adduction de fonctionner de manière satisfaisante malgré les perturbations à la circulation qui pourraient y être apportées (pose de la canalisation en traversée de voie).

1.2.2 L'organisation des travaux

Le phasage des travaux ainsi que leur organisation seront programmés de façon à maintenir au maximum l'usage du domaine public, que ce soit en termes de circulation automobile, de déplacement des transports en commun, de desserte riveraine ou de service de première nécessité. Les contraintes liées aux travaux sont de plusieurs natures :

- ✓ contraintes liées à la circulation générale pour les interventions nécessitant un empiètement sur les voiries (réalisation de tranchées sous accotement et en traversée de chaussée) pouvant nécessiter la mise en place de déviations locales ou des interventions pendant des créneaux horaires de nuit ou pendant des périodes de moindre trafic,
- ✓ contraintes vis-à-vis des accès particuliers imposant leur maintien permanent,
- ✓ contraintes liées aux conditions météorologiques imposant des interventions en saison sèche.

Pour minimiser les gênes liées à l'occupation d'une partie de l'emprise réservée normalement à la circulation automobile par le chantier, un phasage des travaux sera mis en place.

Dans l'éventualité où des dommages matériels seraient occasionnés lors des travaux, les procédures habituelles en matière de travaux publics seraient engagées.



1.2.3 Les nuisances générées et les mesures envisagées

Les effets majeurs de ce chantier concernent d'une part la perturbation du trafic liée à la réalisation des tranchées d'enfouissement en bordure de voie et d'autre part, les nuisances propres aux différentes phases de chantier pour les riverains (habitants et activités). Les effets sur l'environnement pendant la période des travaux sont par nature limités dans le temps et dans l'espace. La phase travaux générera des nuisances vis-à-vis des riverains du chantier et la perturbation de l'environnement immédiat et du fonctionnement habituel du secteur, la modification de la circulation, le bruit, les émissions de poussière, etc. **Ces effets sur la population se feront particulièrement ressentir sur le tronçon n°1 dans le bourg de Matoury et le long du chemin Gibelin (particulièrement entre la RN2 et l'avenue Félix Eboué menant aux Barbadines, secteur le plus dense). La durée prévisionnelle des travaux dans ce secteur du bourg le plus sensible est de 5 à 8 mois.**

1.2.3.1 Les déplacements, la circulation et les usagers

Préalablement à la phase de travaux, la signalisation sera déterminée en accord avec le propriétaire et/ou le gestionnaire de la voirie (état, communes, collectivité). Des réunions de préparation de chantier seront réalisées avant le commencement effectif des travaux. Des études visant à modifier la trame circulatoire dans le secteur du Chemin Gibelin seront envisagées lorsque le planning du chantier sera défini, en concertation avec la maîtrise d'ouvrage et les services compétents. Ces modifications permettront d'assurer un fonctionnement acceptable pour tout usager de la voirie et pour les riverains.

Dans tous les cas, **les automobilistes et les piétons** seront avertis des sorties des camions et engins du site et cela durant tout le temps du chantier en mettant en place :

- ✓ une signalétique adaptée : panneaux de signalisation de travaux (signalisation d'approche, de position et de fin de prescription) ;
- ✓ une signalisation invitant à la réduction momentanée de la vitesse de circulation à l'approche, dans la zone et en sortie de travaux ;
- ✓ des dispositifs spécifiques : passerelles piétonnes avec garde-corps, barrières, de platelages, de passerelles ou de passages aménagés et protégés etc.
- ✓ de jour comme de nuit, le libre cheminement des piétons au droit du chantier, y compris des personnes à mobilité réduite, sera assuré en toute sécurité sur une largeur minimum de 1,40 m ;
- ✓ l'interdiction d'accès des zones de travaux au public : mise en place de panneaux de signalisation, clôtures, etc.
- ✓ l'accès aux riverains sera maintenu en permanence par des ouvrages (passerelle de franchissement mobiles) permettant le franchissement des tranchées en cours de réalisation.



Figure 5 : Exemples de plaques de franchissement temporaire utilisées en traversée de tranchées

Dans les secteurs où il y aura des interruptions ou des basculements de la circulation automobile, un fléchage indiquera les itinéraires provisoires et ils seront révisés à mesure de l'avancement du chantier.

Il conviendra de respecter certaines clauses concernant la continuité de la vie urbaine et la sécurité :

- ✓ les accès riverains pour les piétons et les véhicules seront maintenus,
- ✓ la circulation générale sera assurée, soit avec un transit continu le long du chemin Gibelin en chantier, soit en déviation par des rues parallèles (chemin Macata, rue Georges Palmot, chemin Sicama, rue des Orchidées, rue Gontrand Damas, rue Alphonse Boc ou encore avenue Félix Éboué). Dans le cas de déviation, la création de nouveaux itinéraires sera clairement indiquée par une signalisation appropriée, une modification du plan circulation, voire d'une régulation provisoire par des feux. Ces modifications de la trame de circulation se feront en concertation avec les divers gestionnaires de la voirie (communes, CTG, DEAL, etc.) et les services de police ;
- ✓ la mise en place d'une information en amont permettant aux riverains de connaître les adaptations de la desserte autobus et routière pendant les travaux ;
- ✓ le maintien partiel du stationnement en façade de l'école ou encore la réalisation des travaux hors période scolaire. Le parking dispose suffisamment de places pour que la gêne occasionnée soit moindre. Les travaux se cantonneront en fond de parking.



Figure 6 : Parking en bordure de la rue Georges Palmot en façade à l'école

Les tronçons n°2 et n°3 prévoient l'enfouissement de la canalisation en traversée de chaussée :

- ✓ tronçon n°1, une tranchée en coupe de RN2 (durée prévisionnelle des travaux 20 jours et nuits) ;
- ✓ tronçon n°2, deux tranchées en traversée de la route de la Distillerie (durée prévisionnelle des travaux 2 nuits) et une tranchée en coupure de la matourienne (durée prévisionnelle des travaux 1 nuit) ;
- ✓ tronçon n°3, une tranchée en traversée de RD 23 (durée prévisionnelle des travaux 2 nuits) ou par fonçage sous chaussée.

Sur ces axes à fort trafic (RN2, matourienne, RD 23 et route de la Distillerie) toute modification des conditions de gestion du trafic, aussi légère soit-elle, fera l'objet d'une concertation avec le service gestionnaire de la voirie. Dans tous les cas, des dispositions particulières (notamment l'exécution des chantiers en période nocturne) seront envisagées. L'organisation du chantier et



l'écoulement de la circulation nécessitera une circulation alternée à l'aide de feux tricolores. La mise en place et le fonctionnement de ces installations fera l'objet d'un accord préalable du service gestionnaire de la circulation. La signalisation lumineuse par feux tricolores sera réglée, sauf prescriptions spéciales fixées par le service gestionnaire de la voirie notamment du service circulation, sur un cycle moyen correspondant aux sujétions imposées par le trafic local de la voie concernée. Leur fonctionnement régulier devra être assuré en permanence. Les travaux de traversée de voies seront réalisés en tranchée ouverte par demi-chaussée pour assurer le trafic routier.

Les fouilles transversales ne peuvent se faire, sauf raison technique dûment justifiée que par moitié au plus de la largeur de la chaussée, de façon à ne pas interrompre la circulation. Selon la largeur de la chaussée, ou les impératifs de circulation, les traversées de chaussée pourront être imposées par tiers. Si une voie de circulation d'au moins 2,80 mètres ne peut pas être conservée, la mise en place d'une déviation sera étudiée.

Un passage de circulation et d'intervention de 4 m de largeur restera libre en permanence pour les interventions des services de secours. Dans le cas d'un trafic bus ou poids lourds important (RD 23), une voie de circulation d'au moins 3,10 mètres sera conservée.

Afin de minimiser les problèmes de circulations, les interventions dans ces secteurs seront à programmer dans la mesure du possible en période de vacances scolaire ou estivale au cours de laquelle les trafics sont les plus faibles.

Les solutions devant amener à minimiser les perturbations du flux routier seront étudiées avec les gestionnaires de la voirie et les deux communes concernées. La circulation des véhicules de sécurité et d'urgence, ainsi que la desserte des riverains, seront maintenues en permanence.

Concernant **les transports collectifs** :

- ✓ la ligne 7 effectue la rotation depuis l'église de Matoury et la gare routière de Cayenne sur la plage horaire de 5h30 à 20h15,
- ✓ la ligne C réalise la rotation depuis la gare routière de Cayenne et le stade municipal de Matoury sur la plage horaire de 6h15 à 19h32 ;
- ✓ la ligne F effectue la rotation depuis la résidence Concorde à Matoury jusqu'à la gare routière de Cayenne sur la plage horaire de 6h55 à 19h25 ;

La ligne 7 et la ligne C empruntent la rue Georges Palmot la plus proche de l'aire de travaux. Les impacts seront négligeables sur le transport collectif dans ce secteur. Elles desservent également la route de la Distillerie (arrêt Ranch pour la ligne 7 à proximité du centre équestre).

La pose de la canalisation d'adduction à travers la chaussée de la route de la Distillerie dans le secteur de la lagune de Cogneau-Lamirande pourraient impacter les usagers de ces deux lignes. Afin d'y remédier les travaux en traversée de voie seront réalisés sur des plages horaires nocturnes.





Figure 7 : Ligne 7 arrêt Ranch et sortie de piste de pose et d'entretien de la canalisation d'adduction

Le repiquage sur les conduites d'adduction existantes de part et d'autre de la RN2 va générer aussi bien une gêne pour la circulation des usagers empruntant cet axe de circulation que pour la ligne de bus F. Leur fonctionnement régulier devra être assuré en permanence. Les travaux de traversée de RN2 seront réalisés en tranchée ouverte par demi-chaussée de jours et de nuits pour assurer le trafic routier avec toutes les mesures garantissant la sécurité des usagers (signalisation, feux, etc.).

Toutefois, si des modifications devaient être apportées une nouvelle organisation sera mise en place afin de réduire au maximum les nuisances des travaux sur le fonctionnement des transports collectifs pour les usagers des lignes de bus. Il leur serait indiqué :

- ✓ les modifications d'itinéraires,
- ✓ les éventuelles modifications d'arrêt,
- ✓ la durée de ces perturbations,
- ✓ les éventuels allongements des temps de parcours liés aux coupures de voies ou aux circulations alternées.

Concernant **les activités et commerces**, certains pourraient voir leur activité perturbée par la mise en place de la canalisation et une gêne occasionnelle de la circulation.

Afin d'éviter toute interruption lors des travaux des activités situées le long du tracé de la canalisation d'adduction, il sera nécessaire de maintenir des accès aux entrées des commerces ainsi qu'aux parkings (centre équestre, restaurant le ranch, commerces de proximité etc.). Des panneaux d'information préciseront que les commerces resteront ouverts pendant les travaux.

1.2.3.2 Les émissions sonores

Comme nous l'avons mentionné dans l'étude d'impact, les chantiers sont, par nature, une activité bruyante. L'approche retenue consiste d'une part, limiter les émissions sonores des matériels utilisés et, d'autre part, à obliger les acteurs à prendre le maximum de précautions vis-à-vis de cette nuisance. Ainsi, plusieurs sources de bruit peuvent altérer l'ambiance sonore aux abords du projet :

- ✓ la circulation des engins approvisionnant le chantier ;
- ✓ les diverses étapes dans l'exécution des travaux (tranchées, pose de canalisation, remblai, compactage jusqu'au revêtement des accotements et/ou des chaussées).

Les textes régissant les bruits de chantier sont :

- ✓ l'article L.2212-2 du code général des collectivités territoriales,
- ✓ les articles R. 48-5 et R1334-36 du code de santé publique,



- ✓ le décret n°95-79 du 23 janvier 1995 relatif aux objets bruyants et aux dispositifs d'insonorisation,
- ✓ l'arrêté du 12 mai 1997 relatif aux émissions sonores des engins de chantiers, et les arrêtés interministériels du 12 mai 1997 modifié par l'arrêté du 20 janvier 2004 qui fixent pour chaque catégorie de matériels les niveaux sonores admissibles et les procédures d'homologation des dispositifs d'insonorisation
- ✓ l'arrêté du 18 mars 2002 relatif aux émissions sonores dans l'environnement des matériels destinés à être utilisés à l'extérieur des bâtiments.

Afin de remédier à la gêne sonore, en zone urbaine, les travaux seront effectués de jour, selon des créneaux horaires initialement déterminés et exclusivement durant les jours ouvrés afin de respecter les riverains. L'entrepreneur attributaire devra utiliser des engins de chantier répondant aux exigences réglementaires en matière d'émissions sonores.

Par ailleurs, et conformément au décret 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit, le Maître d'Ouvrage communiquera au préfet et aux maires concernés, un mois préalablement au démarrage du chantier, les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée, les nuisances sonores attendues, ainsi que les mesures prises pour limiter ces nuisances. Le Maître d'ouvrage informera le public de ces éléments par tout moyen approprié notamment dans le cadre du dispositif d'information des usagers qui sera mis en place.

Ces travaux bruyants seront, autant que possible, limités dans le temps et diminueront au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Des mesures seront prises pour réduire au maximum les nuisances sonores afin de respecter le voisinage.

1.2.3.3 Qualité de l'air, poussières et salissures

Les émissions et les dépôts de poussières générés durant la phase de travaux (affouillement des tranchées jusqu'à l'enrobage) peuvent être vecteurs de nuisances pour l'environnement proche. Ces nuisances seront temporaires puisqu'elles seront limitées à la période de chantier. Elles peuvent avoir des effets comme :

- ✓ l'altération temporaire de la qualité de l'air pour les populations riveraines. Cela concerne les habitations situées de part et d'autre du chemin Gibelin où le chantier présente la plus grande sensibilité pour la population ;
- ✓ la nuisance locale sur la circulation routière (poussières, salissures de chaussée, etc.).

Quelques précautions durant la phase de travaux permettent d'éviter ou de réduire les rejets dans l'air et les nuisances induites pour les riverains et les usagers des voiries :

- ✓ protection des installations de stockage de matériaux (arrosage, bâche, enrobage de bitume aussitôt la canalisation posée, etc.) ;
- ✓ en période sèche, un arrosage régulier afin de limiter les nuisances pour les riverains, mais aussi personnel de chantier travaillant ;
- ✓ prévenir les usagers des routes et les riverains au moyen de panneaux de signalisation de la présence de poussières pouvant diminuer momentanément la visibilité ainsi que les risques de chaussée glissante ;
- ✓ lors des phases de réalisation des tranchées, tous les moyens techniques seront appliqués pour limiter les risques de rejet de particules dans l'air ambiant ;
- ✓ les véhicules à moteur thermique en action dans les enceintes des chantiers seront en conformité avec la réglementation en vigueur en matière de rejets atmosphériques ;
- ✓ aucune projection de sable ou de poussière ne devra se produire hors du chantier ;



L'exécutant des travaux devra veiller à tenir la voie publique en état de propreté aux abords de son chantier et sur les points ayant été souillés par suite de ses travaux. Il effectuera un nettoyage régulier des abords au cours et à la fin du chantier.

1.2.3.4 Cadre de vie des riverains et usagers

Les riverains le long du chemin Gibelin et dans une moindre mesure dans le secteur du centre équestre subiront un ensemble de nuisances durant la phase des travaux. Les impacts seront temporaires et limités à la période des travaux et inhérents à tout chantier. Certains de ces impacts et les mesures associées ont été abordés dans les paragraphes précédents.



2. LE MILIEU PHYSIQUE ET LE RISQUE D'ÉROSION

Remarque MRAe :

➤ *L'autorité environnementale recommande d'analyser les risques d'érosion des sols décapés en phase d'exploitation du réseau ;*

Réponse :

La pose de la canalisation à travers la zone de marais nécessitera la réalisation d'un remblai destiné à assurer à minima le trafic de véhicules liés à l'entretien de la canalisation et des ouvrages de transparence hydraulique nécessaires. Pour assurer la stabilité de la piste la réalisation de redans d'appui de part et d'autre de l'ouvrage sera obligatoire et la canalisation sera posée sous la piste d'entretien.

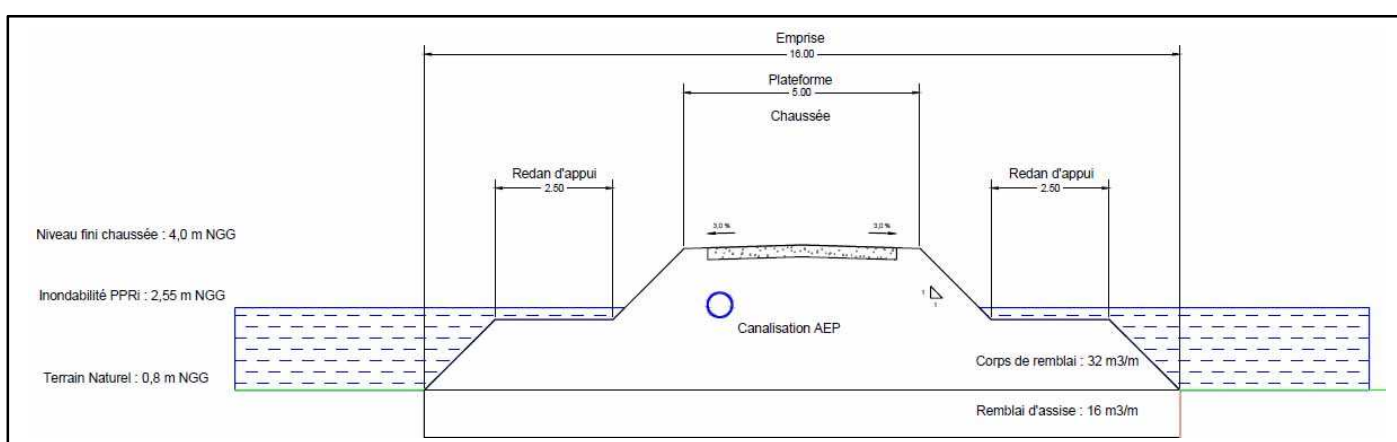


Figure 8 : Profil en travers de la piste à réaliser en traversée de marais – SECOTEM

Afin de stabiliser les talus de part et d'autre de la piste d'entretien un géotextile en fibre de coco sera mis en place. Il présente les avantages suivants :

- ✓ fibre de coco 100% naturelle et biodégradable après 4 à 6 ans (en fonction de l'environnement) ;
- ✓ protection anti-érosion pour la stabilisation des talus en milieux très humides pour permettre le développement de la végétation implantée ;
- ✓ favorise la prise de la végétation (graminées pour faciliter l'entretien) ;



Figure 9 : Exemple de stabilisation de talus en jute de coco en bord de piste – Aqua Terra

3. LE MILIEU BIOLOGIQUE

3.1 L'intégration du suivi des habitats naturels et le prolongement du suivi de la faune

Remarque MRAe :

- de compléter les mesures de suivi en y intégrant les habitats naturels et en prévoyant leur prolongation au-delà de trois années en fonction des observations réalisées ;

- Elle recommande également de prévoir un suivi des milieux naturels impactés par le projet ;*
- Au cas où le suivi sur trois ans constaterait une évolution des habitats ou du cortège d'espèces, l'autorité environnementale recommande d'envisager dès à présent la poursuite éventuelle du suivi sur une période plus longue ;*
- L'autorité environnementale recommande d'étendre le plan de suivi de la faune aux habitats naturels ;*

Réponse :

Les habitats botaniques recensés dans l'étude d'impact sont les suivants :

- ✓ une zone forêt exondée dégradée sur sols ferrallitiques de la plaine côtière ancienne,
- ✓ une zone de forêt inondées de type pinotière dans les zone de mauvais drainage,
- ✓ un marais arbustif de la zone côtière envahi dans sa presque totalité par une chrysobalanacées,
- ✓ des zones ouvertes dégradées à végétation rudérale et pionnières et de bords de routes.

Un suivi de **l'habitat de forêt exondée dégradée sur sols ferrallitiques de la plaine côtière ancienne** pourrait s'étendre au suivi faunistique en phase opérationnelle, il serait toutefois soumis aux artéfacts liés aux activités humaines sur le site.

Sur le plan faunistique, cet habitat forestier n'a qu'une faible originalité avifaunistique (diversité ornithologique peu originale et densité des populations intrinsèques très faibles), les mammifères peu présents (l'ensemble du cortège laisse supposer une ressource alimentaire faible) et l'herpétofaune semble par moment totalement désertée par les taxons de sous-bois.

Comme nous l'avons signalé dans l'étude d'impact, cette forêt peu dense et facilement pénétrable est fortement fréquentée de jours comme de nuits (présence de nombreux layons et de véritables sentiers) et très impactée par des coupes régulières de palmiers, de bois et de chablis. A contrario de la conduite d'adduction qui ne générera aucune nuisance en phase opérationnelle sur ces habitats.



Figure 10 : Exemples d'activités anthropiques dans l'habitat de forêt dégradé

L'habitat de marais arbustif dense à chrysobalanacées verra la réalisation de la piste de pose et d'entretien. Les talus de cette piste se verront couverts de géotextile en fibre de coco pour favoriser leur végétalisation. Un suivi de l'évolution de la végétalisation des talus de la piste sera inclus sur l'ensemble du linéaire.

Une petite surface de **forêt inondée de type pinotière** a été identifiée dans le secteur du tracé de la piste de pose et d'entretien, cet habitat sera intégré également dans la mesure de suivi (dynamique de renouvellement, maintien des essences présentes, chablis, présence et/ou absence de bois morts, atteintes lourdes et diffuses, espèces exogènes à l'habitat, etc.).

Ce suivi chiffré permettra d'évaluer les impacts résiduels sur ces deux habitats (couplé au suivi faunistique) sur une période de trois ans à partir de la fin des travaux.

En fonction des observations constatées et des modifications significatives des habitats et de la présence faunistique liées au projet, le suivi sera maintenu dans le temps sur deux années supplémentaires.

Concernant les zones ouvertes dégradées à végétation rudérale et pionnières et de bords de routes (chemin Gibelin, route de la Distillerie, matourienne, etc.) aucune mesure de suivi ne sera mise en place dans ces zones à habitat sans enjeu.

3.2 La prise en compte des enjeux floristiques

Remarque MRAe :

- *L'autorité environnementale estime que les éléments apportés par les inventaires floristiques révèlent la présence d'enjeux qui doivent être davantage pris en compte dans l'évaluation des sensibilités environnementales ;*

Réponse :

L'inventaire floristique n'a mis en évidence aucune espèce végétale protégée par l'arrêté ministériel du 9 avril 200. La flore observée dans la forêt de la plaine côtière ancienne et la pinotière associée présentent de manière générale peu d'espèces endémiques et les espèces d'intérêt fréquentes dans ces habitats n'ont pas été rencontrées.

L'inventaire dans la zone de forêt exondée dégradée sur sols ferrallitiques de la plaine côtière ancienne entre la route de la Distillerie (sud centre équestre) et la zone de marais a été facilité par l'emprise du tracé matérialisée lors des relevés topographique. L'intégralité de l'emprise du tracé a pu être inventoriée ainsi que les abords.

Concernant les espèces déterminantes ZNIEFF, trois d'entre-elles sont présentes sur le site :

- ✓ *Bromelia plumieri* (broméliacée), elle se retrouve dans toute la zone de forêt dégradée de la plaine côtière ancienne et particulièrement dans le secteur au sud du centre équestre où elle abonde ;
- ✓ *Inga virgultosa* (fabacée), cette espèce a été contactée par un sentier accessible depuis la matourienne donnant accès au sous-bois dégradé entre la pinotière et le marais arbustif à *chrysobalanus* ;
- ✓ *Lindseae lancea* (Linacée), cette petite fougère a été observée en lisière de la butte de la forêt exondée proche du marais.

Des espèces d'intérêt non réglementées et hors emprise du tracé sont présentes sur le site d'étude. Il s'agit de *hura crepitans* (arbre sablier) qui a été contacté au bout du chemin Gibelin ou encore une *dyptérix sp.* très attractive pour la population de perroquets observée en bordure de pinotière.

Le *ficus pulchella* en fruit a été observé sur une butte en bordure de la forêt exondée (**hors tracé**) donnant sur le marais non loin de la matourienne. Il est classé en espèce vulnérable par perte d'habitats par l'UICN.

Parmi les espèces recensées 3 sont déterminantes ZNIEFF soit environ 0,2 des taxons identifiés en déterminants ZNIEFF à l'échelle du département. Ce faible taux s'explique par ces habitats naturels qui de manière générale présentent peu d'espèces endémiques et d'intérêt, mais aussi par l'état de dégradation de cet habitat dans le secteur d'étude.

A l'exception de *Bromelia plumieri* qui se retrouve dans l'emprise du tracé mais dont la présence sur le site ne sera pas remise en question par l'abondance des individus observée hors emprise du tracé, la flore d'intérêt dans l'aire de projet ne subira pas d'impact.

4. L'ASPECT PAYSAGER

Remarque MRAe :

- de développer et illustrer l'analyse des impacts sur le paysage ;
- Elle lui recommande également de compléter l'état initial en ce qui concerne l'analyse des paysages dans les secteurs où les canalisations seront visibles.
- Elle recommande de développer et illustrer l'analyse des impacts sur le paysage.

Réponse :

La canalisation sera enterrée le long des voies, elle ne sera visible qu'uniquement lors des passages en encorbellement le long des cours d'eau ou canaux.

4.1 Le tronçon n° 1

Sur l'intégralité du tracé de ce tronçon, la canalisation sera enterrée sous la chaussée, en bordure de voie ou sous la piste de pose et d'entretien. Cette piste de pose et d'entretien entre la fin du chemin Gibelin et la route de la Distillerie présentera un impact visuel négligeable. Elle ne sera pas visible depuis la matourienne ou du centre équestre (visible uniquement en vue aérienne). Elle sera parfaitement intégrée au couvert végétal.

Les effets seront considérés comme négligeables et aucune mesure particulière ne sera adoptée.



Figure 11 : Insertion paysagère de la piste de pose et d'entretien

4.2 Les tronçons 2 et 3

Sur les tronçons n°2 et n°3, la canalisation sera enterrée le long de la route de la Distillerie et de la matourienne mais aussi en traversée de voie pour assurer des bouclages avec les conduites d'adduction existantes. L'impact visuel sera alors nul et aucune mesure particulière ne sera adoptée. Toutefois, sur le tronçon n°2 la traversée des cours d'eau et canaux se fera selon deux processus, le premier par passage en encorbellement au-dessus du cours d'eau, le deuxième par recouvrement en bordure d'accotement au-dessus des ouvrages hydrauliques.

4.2.1 Les passages en encorbellement

Certains passages en encorbellement entre la Crique Fouillée et le giratoire Adélaïde Tablon seront masqués par un écran végétal herbacé haut et dense en bordure d'accotement, (type vétiver par exemple ou autres espèces végétales à l'exclusion des espèces invasives) selon le schéma de principe ci-dessous. Ce masque végétal permettra de limiter l'impact visuel, sera facilement entretenu et favorisera la stabilité des sols aux abords du cours d'eau.

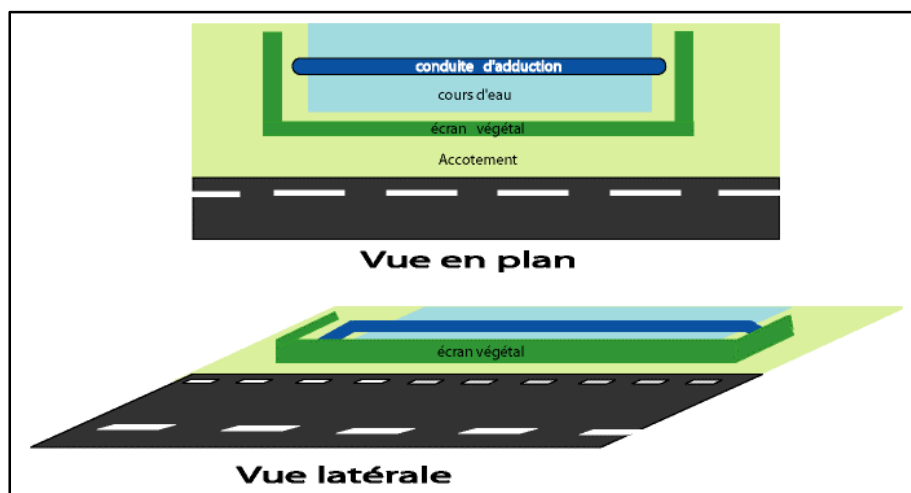


Figure 12 : Schéma de principe du masque végétal pour les passages en encorbellement

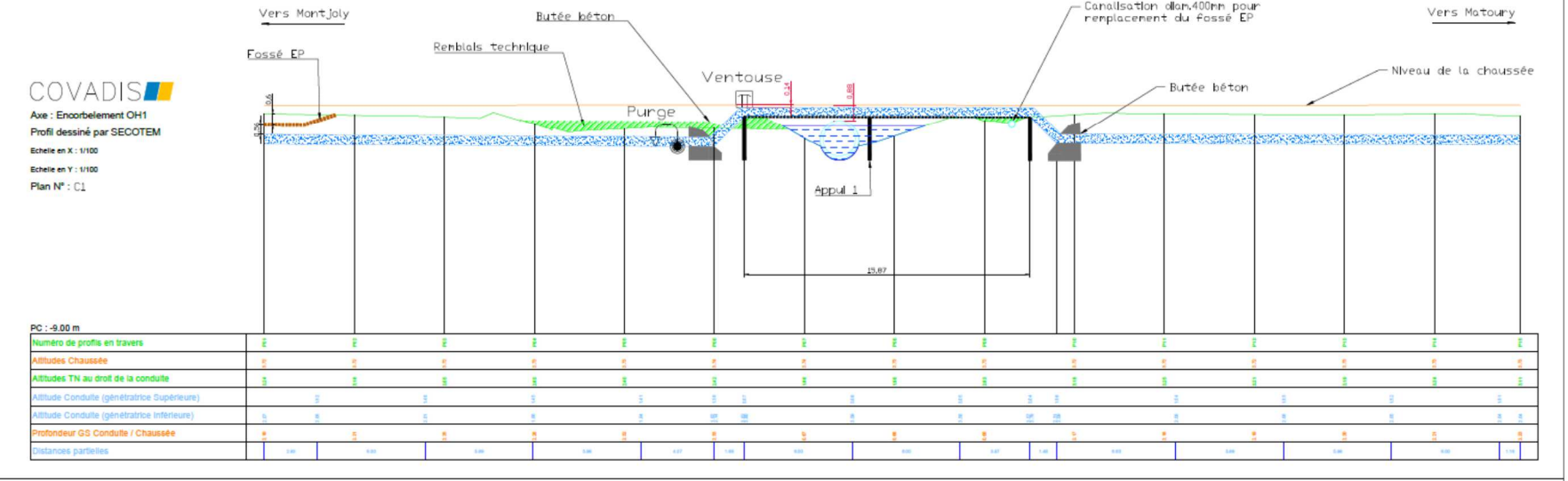
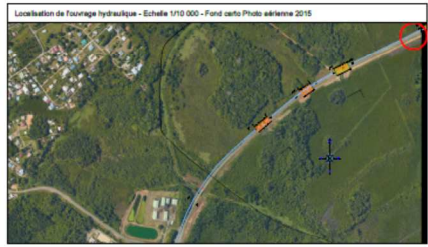
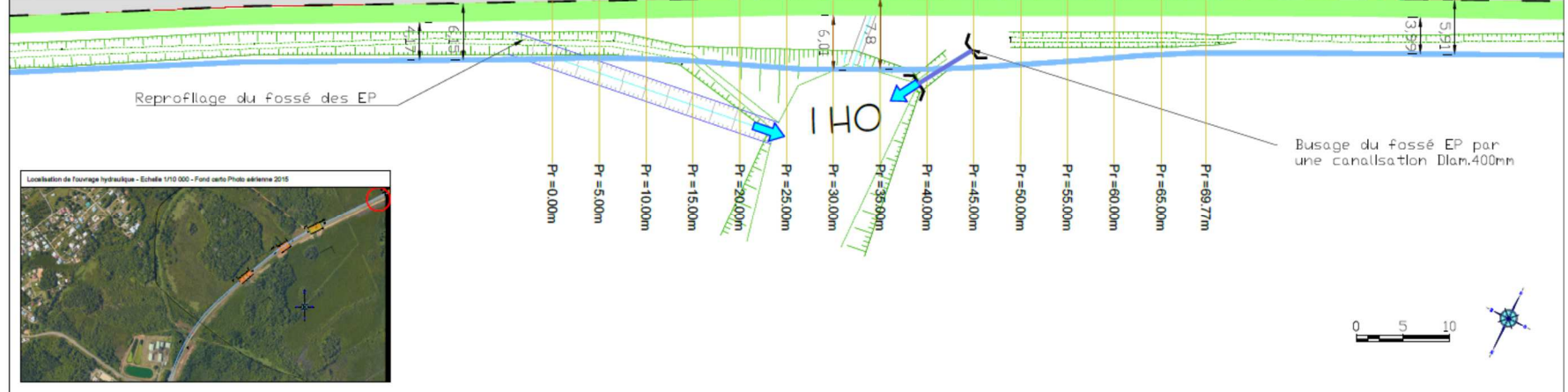
C'est le cas des ouvrages hydrauliques OH1 et OH2 qui nécessiteront ce masque végétal à hauteur de chaussée et dont la localisation et les profils sont présentés aux pages suivantes.



Figure 13 : Accotement et passage busé dans le secteur du centre pénitentiaire

Passage OH 1

Indice	Date	MODIFICATIONS	Corp.	Etabli	Véifié	Echelle	N° PRO
A	Mai 19	ETABLISSEMENT DU PLAN	LLR	LLR	SAL	1/200	
...	
N° PIECE : C1							
Adduction en Eau Potable Renforcement du réseau sous la RD 24 - Tranche 1							
Plan de Principe du franchissement de OH1 Fond de plan : ARMEGE Dossier 17056							

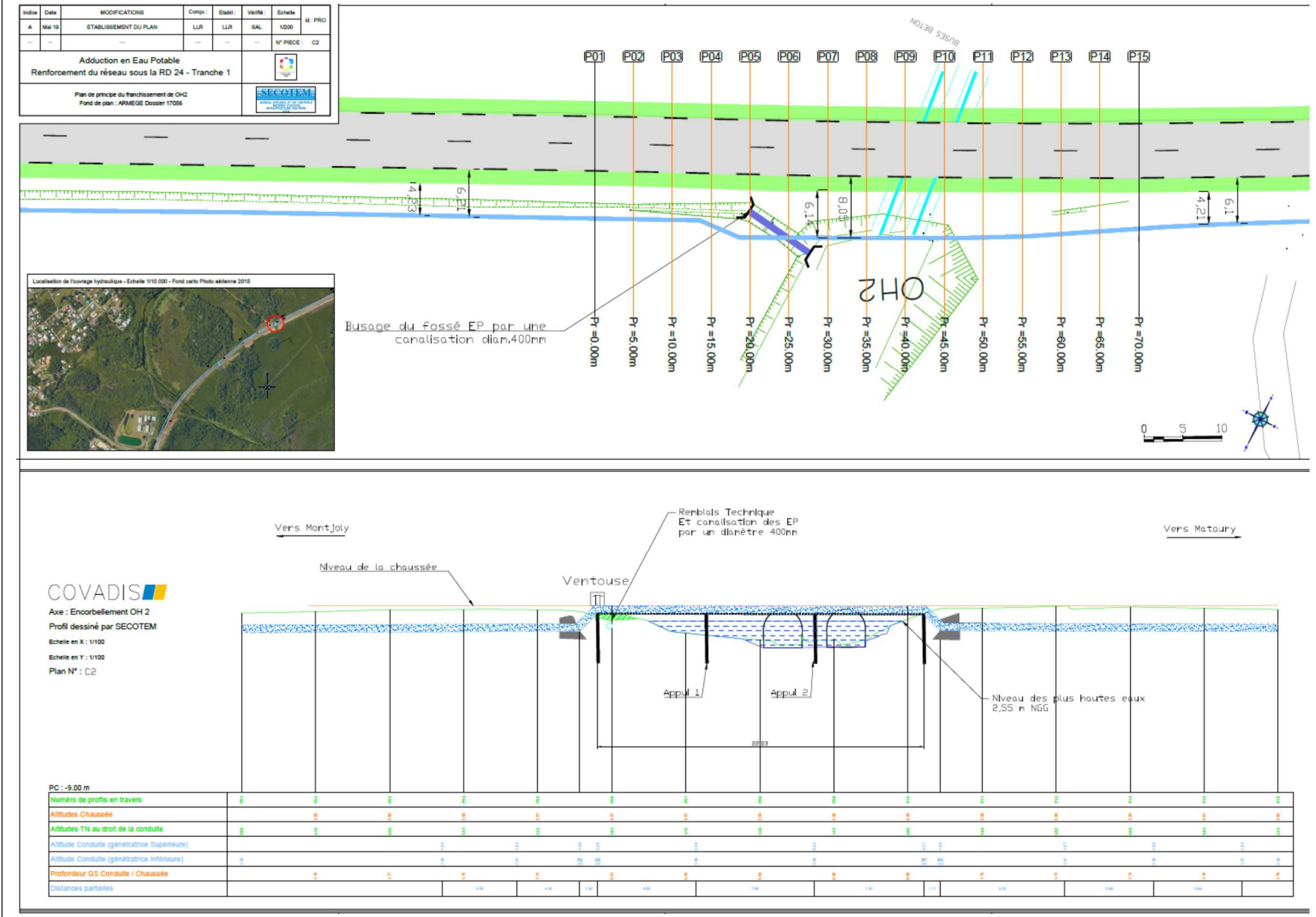


COVADIS
 Axe : Encochelement OH1
 Profil dessiné par SECOTEM
 Echelle en X : 1/100
 Echelle en Y : 1/100
 Plan N° : C1

PC : -9.00 m	Numero de profils en travers															
Altitudes Chaussée	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Altitudes TN au droit de la conduite	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Altitude Conduite (génératrice Supérieure)	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Altitude Conduite (génératrice Intérieure)	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Profondeur GS Conduite / Chaussée	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16
Distances partielles	0.00	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00



Passage OH 2



4.2.2 Les passages avec recouvrement

Certains passages de cours d'eau sur le tracé de la matourienne ne nécessiteront pas de traversée par encorbellement. C'est le cas des ouvrages hydrauliques OH3 et OH4 qui présentent une hauteur suffisante pour permettre un recouvrement d'au moins 80 cm au-dessus des buses assurant la continuité hydraulique sous la matourienne.

Ce remblai technique sous l'accotement permettra l'enfouissement de la canalisation (Cf. figures aux pages suivantes).

4.2.3 Le canal de la Crique Fouillée

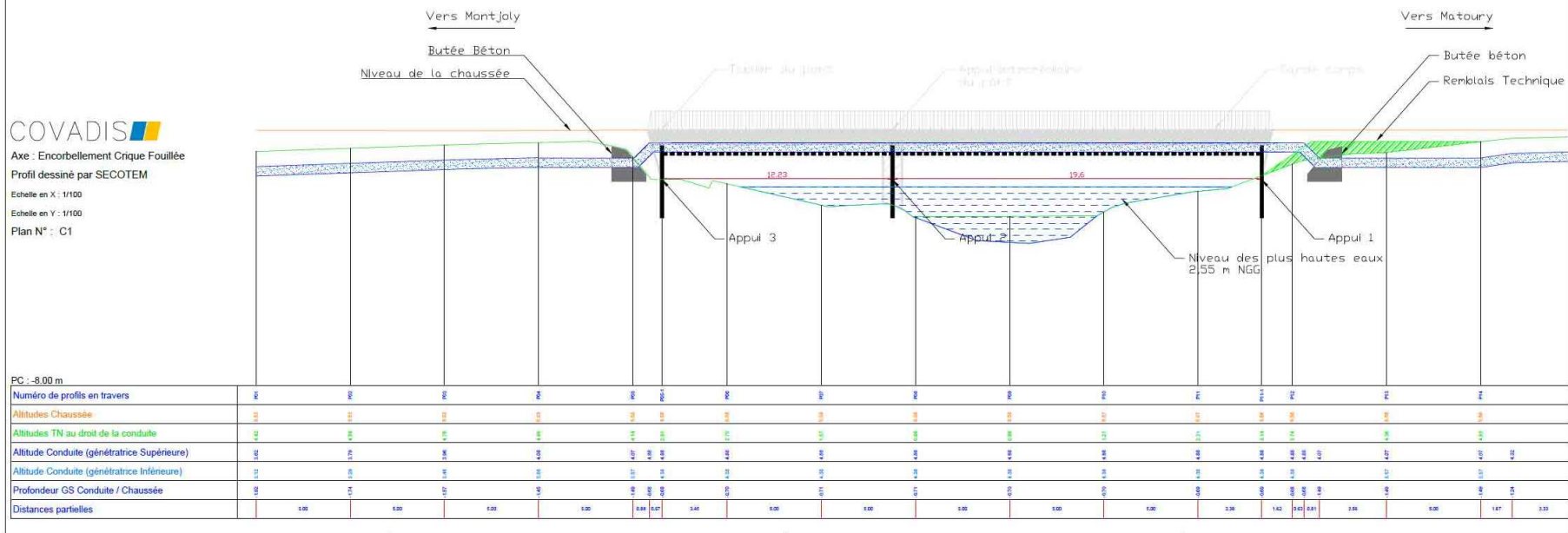
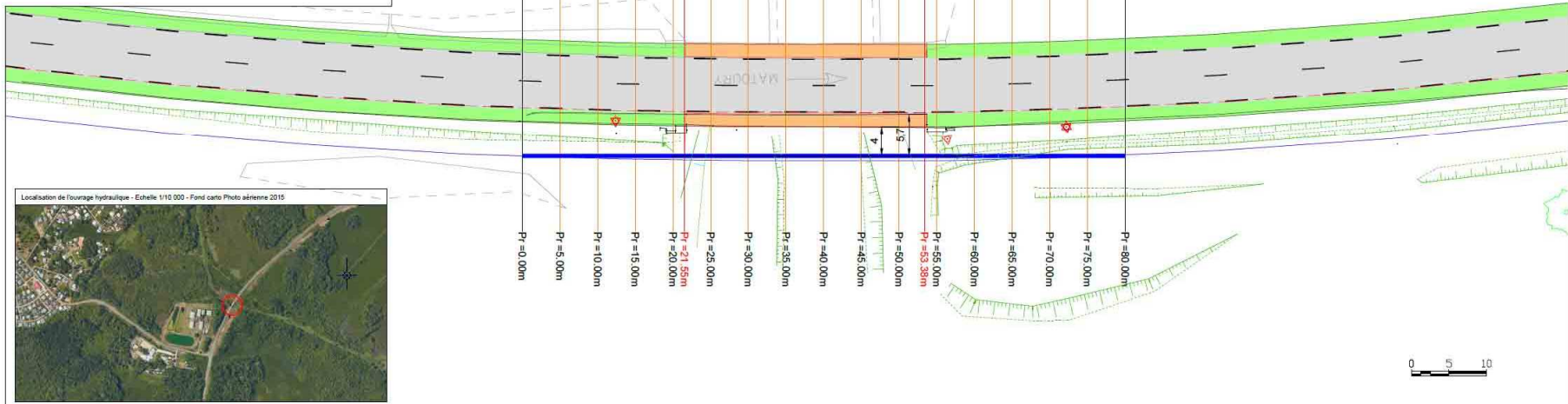
La traversée de la Crique Fouillée nécessitera un passage en encorbellement. Elle reposera sur des butées en béton qui assureraient un passage à hauteur du tablier du pont existant (Cf. figures aux pages suivantes). L'impact visuel serait donc négligeable sur cette voie à grande circulation.



Figure 14 : Passage en support sur tablier de pont (opération Crique Anguille) et tablier du pont Crique Fouillée

Passage Crique Fouillée

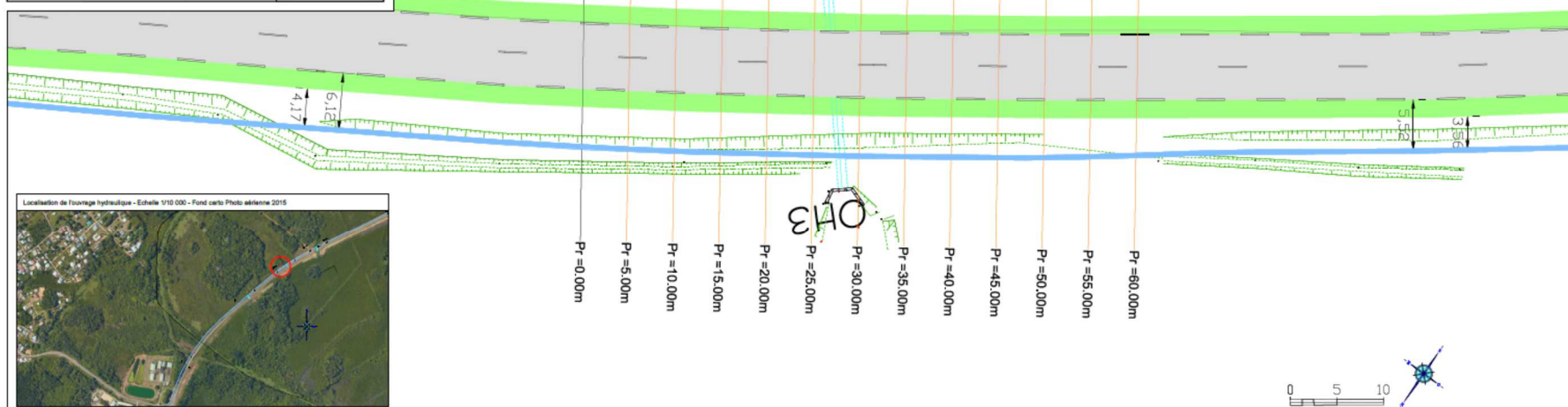
Indice	Date	MODIFICATIONS	Congru :	Etabli :	Véifié :	Echelle :	id :
A	Mars 10	ETABLISSEMENT DU PLAN	SAL	SAL	SAL	1/250	PRO
N° PIECE : C1							
Adduction en Eau Potable Renforcement du réseau sous la RD 24 - Tranche 1							
Plan de détail du franchissement de la Crique Fouillée Fond de plan : ARMEGE Dossier							



Passage OH 3

Indice	Date	MODIFICATIONS	Conçu	Établi	Vérifié	Echelle	N. PRO
A	Mai 19	ÉTABLISSEMENT DU PLAN	LLR	LLR	SAL	1/200	
						N° PIÈCE	C3

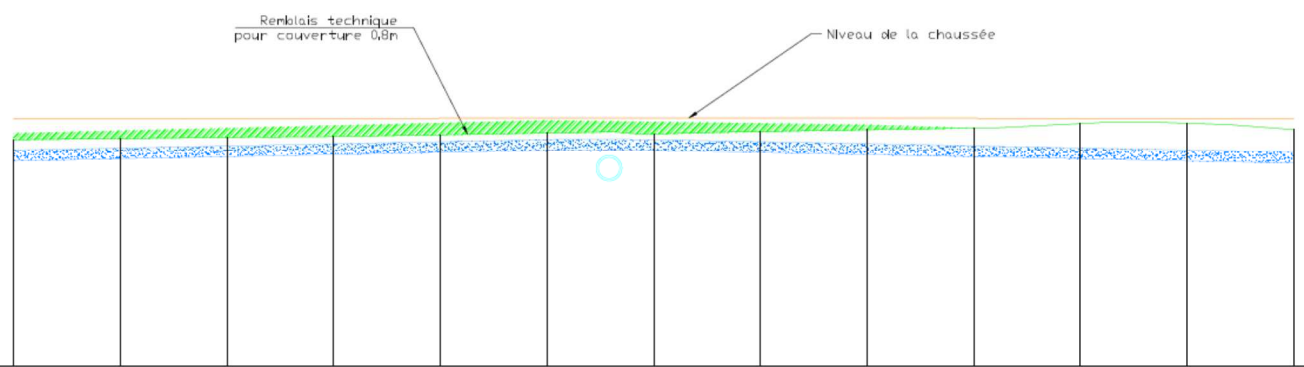
Adduction en Eau Potable		
Renforcement du réseau sous la RD 24 - Tranche 1		
Plan de principe du franchissement de OH3		
Fond de plan : ARMEGE Dossier 17056		



Vers Montjoly

Vers Matoury

COVADIS
 Axe : Encorbellement OH3
 Profil dessiné par SECOTEM
 Echelle en X : 1/100
 Echelle en Y : 1/100
 Plan N° : C3

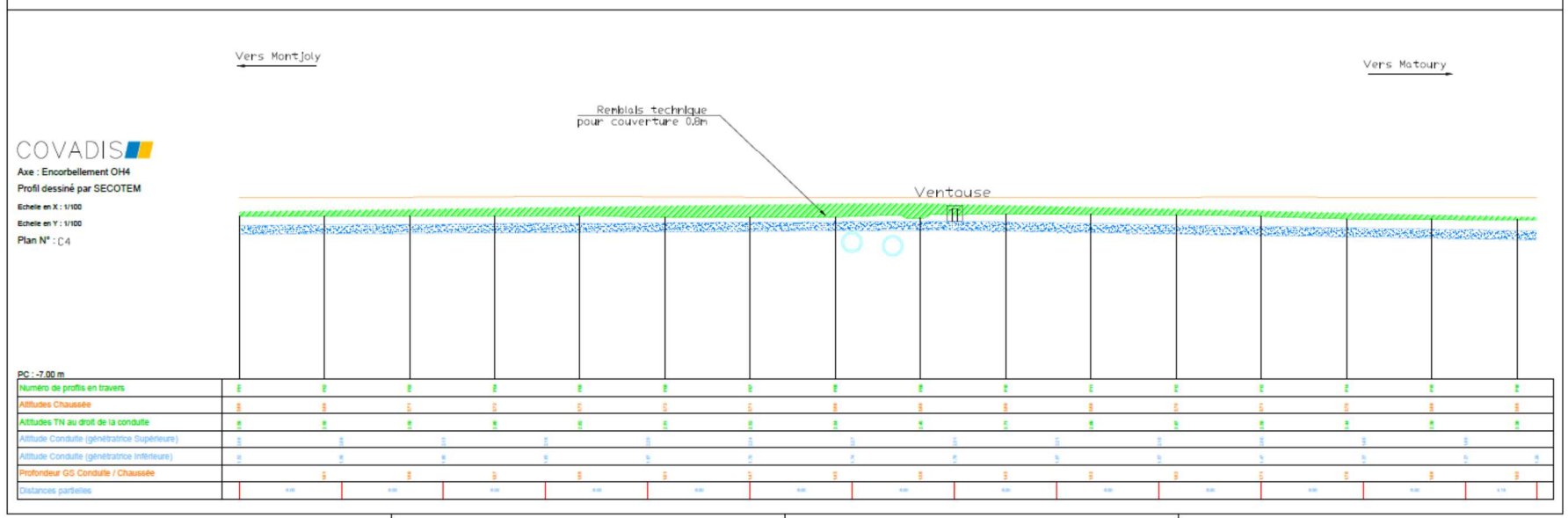
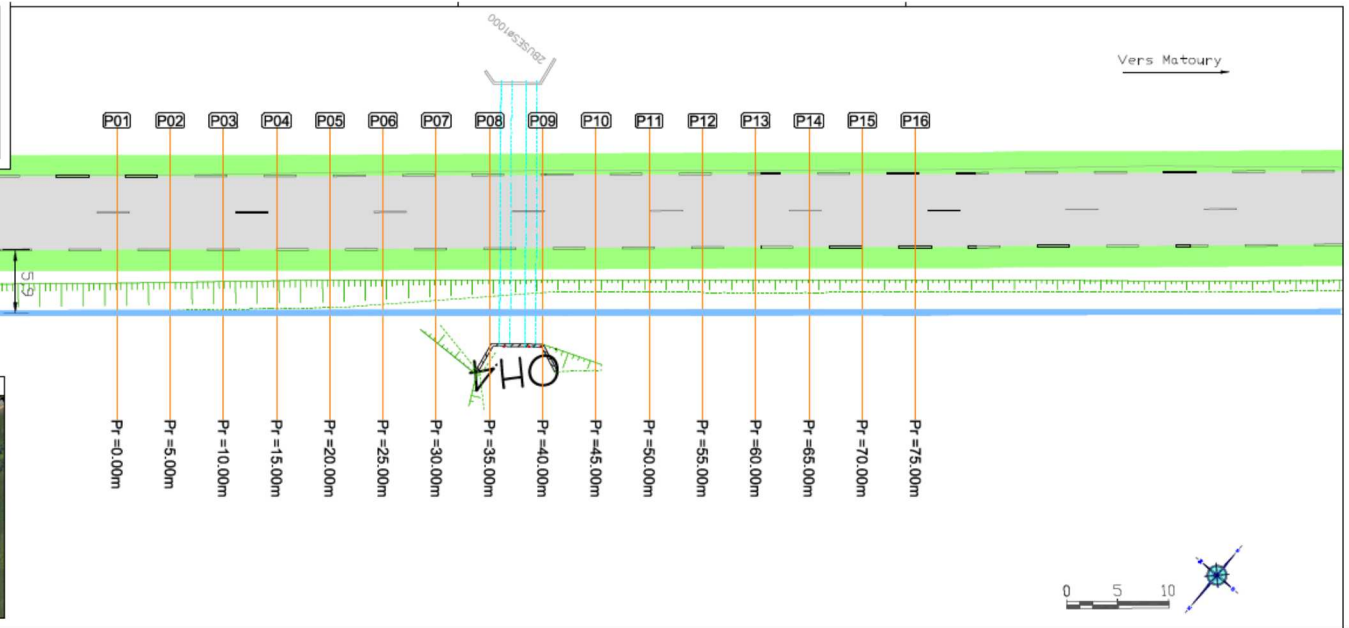


	PC : -8,00 m													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Numéro de profils en travers	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14
Altitudes Chaussée	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00
Altitudes TN au droit de la conduite	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00
Altitude Conduite (génératrice Supérieure)	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00
Altitude Conduite (génératrice Inférieure)	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00	25,00
Profondeur GS Conduite / Chaussée	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Distances partielles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00



Passage OH 4

Index	Date	MODIFICATIONS	Conçu :	Établi :	Vérifié :	Echelle :	M. PRO
A	Mai 19	ETABLISSEMENT DU PLAN	LLR	LLR	BAL	1/200	
							N°PIECE : C4
Adduction en Eau Potable Renforcement du réseau sous la RD 24 - Tranche 1							
Plan de principe du franchissement de OH4 Fond de plan : ARMEGE Dossier 17056							



COVADIS
 Axe : Encorbellement OH4
 Profil dessiné par SECOTEM
 Echelle en X : 1/100
 Echelle en Y : 1/100
 Plan N° : C4



5. LA MESURE COMPENSATOIRE

Remarque MRAe :

- *Elle souligne le ratio important retenu par le porteur de projet pour l'élaboration de la mesure compensatoire et l'intérêt de la mise en protection d'une zone humide sous pression à proximité du projet ;*
- *L'autorité environnementale recommande au porteur de projet d'envisager une mesure compensatoire alternative au cas où le « projet de programme prévisionnel d'acquisition » du Conservatoire du Littoral sur les zones humides de Matoury ne se concrétiserait pas alors que les travaux sont engagés ;*

Réponse :

Le choix de la compensation s'orienterait vers de l'acquisition foncière dans le projet de programme d'action du Conservatoire Du Littoral sur la commune de Matoury. Par l'acquisition d'habitats similaires pour renforcer la préservation des zones humides comme celles des marais Tigami ou des zones humides soumises à une pression urbaine actuelle et future (OIN).

Une convention CACL-CDL sera établie et la CACL mettra à disposition une enveloppe de 18 000 euros dans le cadre de la compensation par acquisition foncière. **Cette somme allouée sera consignée à la caisse de dépôts et de consignation en garantie à la mesure compensatoire au projet.**

6. UNE 4^{ème} VARIANTE DU TRACÉ A INTÉGRER AU PROJET

Remarque MRAe :

- *L'autorité environnementale estime que l'analyse des solutions de substitution au projet doit intégrer une variante n°4 évitant la traversée d'espaces naturels.*

Réponse :

La variante le long de la matourienne n'a pas été retenue pour les raisons principales suivantes :

- ✓ l'implantation du tracé en bordure de la matourienne depuis le giratoire de Califourchon au carrefour à la route de la Distillerie engendrerait un surcoût budgétaire pour la pose de 2,8 km de canalisations supplémentaires ;
- ✓ la piste d'entretien pourrait avoir vocation à devenir une voie de liaison future entre le chemin Gibelin et la route de la Distillerie offrant un nouvel accès à partir du carrefour existant sur la matourienne (emprise de voie de 20 m parcelle AH 1216 sud centre équestre) ;
- ✓ le tracé de la future canalisation d'adduction est inscrit et validé au Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable actualisé à partir de 2013 (document de planification). Cette conduite d'adduction fait partie intégrante des programmes de sécurisation de l'approvisionnement en eau potable du schéma directeur ;



Annexe 1 : Avis Mission Régionale Autorité Environnementale





Mission régionale d'autorité environnementale
Guyane

**Avis délibéré de la Mission régionale
d'autorité environnementale sur
le projet d'extension du réseau d'adduction en
eau potable entre le bourg de Matoury et le
giratoire Adélaïde Tablon par la CACL**

n°MRAe 2019APGUY4

Avis délibéré n° 2019APGUY4 adopté lors de la séance du 7 mars 2019 par
la mission régionale d'autorité environnementale de Guyane
1/10



Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Par suite de la décision du Conseil d'État n° 400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier reçu par la DEAL a été transmis pour avis le 21 décembre 2018 à la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de la Guyane qui rend le présent avis.

Conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans un délai de deux mois.

La DEAL a consulté le 9 août 2018 le directeur général de l'Agence Régionale de Santé, qui a transmis ses remarques en date du 19 septembre 2018.

La MRAe de la Guyane s'est réunie le 7 mars 2019. Étaient présents et ont délibéré : Bernard BUISSON, Philippe GAUCHER.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une «autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le projet.



Résumé de l'avis

L'avis de l'autorité environnementale porte sur un projet d'extension de réseau d'adduction en eau potable de la Communauté de Communes du Centre Littoral (CACL), sur les communes de Matoury et Rémire-Montjoly.

L'étude d'impact présente le projet, l'état initial de son environnement, ses incidences en phase de travaux et d'exploitation ainsi que les mesures de réduction et de compensation d'impact prévues.

L'état initial de l'environnement révèle la présence de quelques enjeux liés aux milieux aquatiques, sur une partie du tracé. Pour une autre partie, moins détaillée, les enjeux concernent les riverains des voiries le long desquelles passera la canalisation.

Une mesure compensatoire d'acquisition foncière est prévue, concernant une zone humide de la commune de Matoury figurant parmi les projets d'intervention du Conservatoire du Littoral.

➤ ***L'autorité environnementale recommande :***

- de compléter les mesures de suivi en y intégrant les habitats naturels et en prévoyant leur prolongation au-delà de trois années en fonction des observations réalisées ;

- de développer et illustrer l'analyse des impacts sur le paysage ;

- de présenter de manière plus détaillée l'état initial, les enjeux et mesures de réduction d'impact concernant l'environnement humain.



Avis détaillé

1 Présentation du projet, objet de l'avis :

La Communauté de Communes du Centre Littoral (CACL) a présenté un dossier de demande d'autorisation d'exploiter pour l'extension d'un réseau d'adduction en eau potable. Ce projet concerne les communes de Matoury et de Rémire-Montjoly, entre le bourg de Matoury et le giratoire Adélaïde Tablon via la route départementale 24 (Matourienne).

La demande porte sur un linéaire de canalisations de 6,841 km, correspondant à trois tronçons et trois tranches de travaux.

Le projet a été soumis à étude d'impact suite à examen au cas par cas en raison des enjeux environnementaux des zones traversées et des risques d'impact sur l'environnement naturel et humain qu'il comporte, notamment en phase de travaux.

L'étude d'impact de ce dossier, qui a donné lieu à la consultation de l'Agence Régionale de Santé le 9 août 2018 et prend en compte ses remarques en date du 19 septembre, fait l'objet du présent avis.

2 Cadre juridique

Relevant de la rubrique 22 de l'annexe au R.122-2 du code de l'environnement relative aux aqueducs, ce projet d'extension de réseau d'eau potable a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale le 10 octobre 2017. Il a été soumis à évaluation environnementale par décision du 9 novembre 2017.

Le projet est également soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau en raison de la surface du bassin interceptée par la réalisation du réseau.

3 Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Enjeux environnementaux du territoire susceptible d'être impacté par le projet et importance de l'enjeu vis-à-vis de l'activité.

	Enjeu pour le territoire	Enjeu vis-à-vis du projet	Commentaire et/ou bilan
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les protégées)	L	++	Espèces végétales et animales déterminantes et/ou protégées
Milieus naturels dont les milieux d'intérêts, les zones humides	L	++	Zones humides et de forêt de terre ferme, ZNIEFF 1 « Polders Vidal et Canal Beauregard » et 2 « zone humide de la crique fouillée », site classé Vidal-Mondélice propriété du Conservatoire du Littoral
Eaux superficielles: quantité et qualité	L	++	Canal de la crique Fouillée traversé par le réseau. Lien avec des cours d'eau via les zones humides



Energies (utilisation des énergies renouvelables), changement climatique (émission de CO2)	L	+	
Sols (pollutions)	L	+	
Air (pollutions)	L	+	
Risques naturels (inondations, mouvements de terrains, ...) et technologiques	L	++	PPRI et TRI
Déchets (gestion à proximité, centres de traitements)	L	+	
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	++	Corridor écologique traversé
Patrimoine architectural, historique	L	++	Périmètre de protection du site classé Vidal
Paysages	L	++	Traversée des cours d'eau en passage aérien, piste d'entretien créée dans des zones naturelles humides ou boisée
Odeurs	L	0	
Emissions lumineuses	L	0	
Trafic routier	L	+	En phase travaux
Sécurité et salubrité publique	L	+	En phase travaux (habitations à proximité)
Santé	L	0	
Bruit	L	+	En phase travaux
Autres à préciser: accès à l'eau potable	L	++	Ecoquartier Vidal en cours d'aménagement

+++ : très fort, ++ fort, + présent mais faible, 0 pas concerné,

E : ensemble du territoire, L : localement, NC : pas d'informations

4 Qualité du dossier de demande d'autorisation

4.1- Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet

- **Etat initial**

Un état initial du site a été dressé, portant sur les milieux physiques, les milieux naturels, la flore, la faune et l'environnement humain.

L'analyse de l'état initial indique que les principales sensibilités du projet sont liées :

- aux eaux superficielles, en présence de zones humides et de cours d'eau ;
- au milieu naturel, à la flore et à la faune : marais, espèces végétales et animales protégées et/ou déterminantes ;



Le chapitre concernant la flore se conclut sur la diversité floristique de la zone malgré les pressions anthropiques et sur la présence d'espèces déterminantes ZNIEFF ou classées par l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN). Pourtant, le bilan de l'intérêt écologique du site considère qu'aucune espèce végétale remarquable n'est présente sur le site et le tableau de synthèse des sensibilités du milieu naturel ne retient qu'un niveau de sensibilité faible pour la flore.

Un corridor écologique est identifié par le volet Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) au niveau de la ZNIEFF « zone humide de la crique Fouillée ». Le projet impacte 1,35 ha de la trame verte et bleue de l'île de Cayenne.

- à l'environnement humain : la sensibilité concernant la population est qualifiée de « faible à modérée », sans explication sur cette évaluation ;
- au bruit : l'ambiance sonore est variable en fonction de la distance des grands axes de circulation (RN 2 et RD 24), calme pour les riverains du chemin Gibelin ;
- au paysage : la sensibilité est jugée négligeable, mais ne repose pas sur une analyse des paysages traversés. Pourtant, le tracé du réseau traverse un cours d'eau, la crique Fouillée, par passage aérien. Il passe dans le périmètre de protection du monument historique Vidal-Mondélice. En fonction de la topographie, six passages en encorbellement sont par ailleurs envisagés le long de la RD 24 et un à l'entrée du bourg de Matoury. Entre l'extrémité du chemin Gibelin et la route de la Distillerie, l'espace est actuellement occupé par une zone naturelle de marais et de forêt dégradée.

- ***L'autorité environnementale estime que les éléments apportés par les inventaires floristiques révèlent la présence d'enjeux qui doivent être davantage pris en compte dans l'évaluation des sensibilités environnementales ;***
- ***Elle recommande au porteur de projet de compléter l'état initial et l'analyse des enjeux dans les zones habitées proches du tracé du réseau en raison des nuisances potentielles en phase travaux (bruit, vibrations, poussières, accessibilité ...) ;***
- ***Elle lui recommande également de compléter l'état initial en ce qui concerne l'analyse des paysages dans les secteurs où les canalisations seront visibles.***

• **Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

Les plans et programmes indiqués dans le dossier comme susceptibles d'être concernés sont les suivants :

- Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et son volet SRCE ;
- Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP) ;
- Plan Local de l'Urbanisme (PLU) de Matoury ;
- Plan d'Occupation des Sols (POS) de Rémire-Montjoly ;
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ;
- Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) et Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI).

L'étude d'impact met en évidence la prise en compte de ces plans et schémas et leur compatibilité avec le projet.

Elle fait référence au SAR en ce qui concerne ses objectifs, sans toutefois évoquer son volet valant SRCE.



Il convient de signaler que la commune de Rémire-Montjoly dispose dorénavant d'un PLU. La compatibilité du projet avec ce PLU devra donc être vérifiée.

4.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement

• Analyse des impacts

Le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Il prend en compte les incidences directes, et indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Les principaux impacts du projet porteront sur :

- les sols et la topographie : remblai à hauteur de 4 mètres en zone humide, sur un linéaire de 308 mètres, pour la piste de pose et entretien de la canalisation, érosion des zones décapées, imperméabilisation du sol au niveau du tracé de la piste dans la zone boisée, compactage des sols (en fonction d'une étude géotechnique préalable aux travaux), risque de pollution accidentelle ;

- les eaux superficielles : impact sur l'hydrologie du fait des modifications de la topographie et des écoulements pour la création de pistes (dans des zones de précaution, d'aléa faible et moyen au titre du PPR), risque de pollution accidentelle par des matières en suspension ou par des hydrocarbures ;

L'étude d'impact ne retient aucun risque de pollution par des matières en suspension lors de la phase d'exploitation. Il n'est pas envisagé d'érosion des surfaces décapées (pistes et abords).

- les milieux naturels, la flore et la faune : destruction d'environ 5 190 m² de zone humide, dont 3 890 m² de marais arbustif et 1 300 m² de forêt à palmiers *Euterpe oleracea* (pinotière), représentant environ 0,01 % de la zone humide de la Crique Fouillée (ZNIEFF II), destruction de 5 110 m de forêt dégradée, perturbation de la faune en phase travaux, notamment du Héron strié, espèce protégée probablement nicheuse dans la zone de marais, rupture de la continuité écologique entre des espaces naturels et cloisonnement d'espaces entre emprise routière et piste de la canalisation ;

- l'environnement humain : entraves à la circulation et à l'accès des riverains, bruit, poussières en phase de travaux, impact positif sur l'approvisionnement en eau potable de la population en phase d'exploitation.

L'impact du bruit est jugé faible, celui des poussières négligeable (alors que les travaux auront lieu en saison sèche), sans arguments pour étayer cette évaluation. Ces impacts sont qualifiés de temporaires, mais sans indication sur la durée prévisionnelle des travaux en zone habitée.

- le paysage : visibilité des canalisations au niveau des passages en encorbellement le long de la RD 24. L'impact sur le paysage est considéré comme négligeable, sans que ce propos soit étayé par un photomontage.

L'étude d'impact a recensé les projets connus dans le secteur, et conclut à un impact positif de l'extension du réseau d'eau potable pour les projets occasionnant des besoins en eau. Cependant, il semble que l'un au moins de ces projets, celui de centre de tri de déchets, présente avec le présent projet des effets négatifs cumulés sur la ZNIEFF II zone humide de la crique Fouillée (risques de pollution accidentelle, notamment).



- *L'autorité environnementale recommande d'analyser les risques d'érosion des sols décapés en phase d'exploitation du réseau ;*
- *Elle estime que l'impact des travaux sur l'environnement humain pendant la phase de travaux doit être réévalué ;*
- *Elle recommande de développer et illustrer l'analyse des impacts sur le paysage.*

- **Qualité de la conclusion :**

L'étude d'impact conclut à l'existence d'impacts lors des travaux sur le tronçon traversant le bourg et des espaces naturels. Le reste du tracé, longeant une route, présente moins de sensibilité.

Les impacts du projet en phase d'exploitation sont jugés négligeables. Ce point devra être confirmé en ce qui concerne l'érosion potentielle du remblai et de la piste d'entretien qui traverseront des zones humides. Il conviendra également de vérifier les impacts éventuels liés à la fragmentation des milieux et aux modifications hydrologiques sur les milieux naturels et la faune.

En ce qui concerne les espèces protégées :

Quelques espèces animales protégées sont présentes sur le site. Elles subiront peu d'impacts directs, cependant des impacts indirects tels que le dérangement pourront être générés par les travaux.

4.3- Justification du projet

Le projet d'extension du réseau d'adduction en eau potable répond à l'augmentation des besoins liés à l'accroissement de la population. Dans le secteur concerné, l'écoquartier Vidal, en cours d'aménagement, va entraîner la construction de logements et équipements. Ces éléments ne sont pas appuyés sur des données précises quant à la capacité du réseau actuel et à l'augmentation de la population attendue à moyen terme.

Trois variantes sont présentées. La variante n°1 qui a été retenue impacte une superficie de la zone humide plus importante que les deux autres. En revanche, en évitant d'ouvrir une voie d'accès direct à partir de la RD 24 vers les espaces naturels de marais et de forêt traversés par la piste d'entretien, elle limite les risques d'augmentation des pressions d'origine anthropiques telles que la coupe de bois ou la chasse sur ces espaces. Par ailleurs, elle épargne les secteurs les plus riches du point de vue biodiversité.

Aucune variante n'est présentée qui éviterait en totalité la traversée d'espaces naturels en longeant les voiries existantes plus au sud.

- *L'autorité environnementale estime que l'analyse des solutions de substitution au projet doit intégrer une variante n°4 évitant la traversée d'espaces naturels.*

4.4- Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les incidences du projet (mesures ERC).

Les principales mesures réduction d'impact prévues sont les suivantes :



- sols : étude géotechnique préalable afin de définir les conditions de compactage des sols et la nature des remblais, réalisation des travaux en saison sèche avec interruption en cas de pluie, engrèvement immédiat de la piste ;

- eau : ouvrages de transparence hydrauliques (buses), mesures de prévention des pollutions et suivi du chantier, franchissement des cours d'eau en encorbellement, absence de stockage de produits polluants, contrôle visuel de la qualité des eaux ;

- milieux naturels, flore et faune : délimitation de l'emprise du chantier et de la surface déboisée, repérage des stations végétales à préserver, capture-relâcher de la faune peu mobile avant déboisement, mise en place d'un « Plan Respect Environnement » de suivi du chantier, ouvrages de transparence hydraulique complétés par des passages busés supplémentaires, travaux en dehors de la période de reproduction du Héron strié (mars à juin, fermeture de la piste d'entretien).

Le dossier évoque « une limitation du nombre d'engins ... avec une préférence pour des engins légers » sans préciser davantage les critères de limitation qui seront appliqués.

Le projet prévoit une mesure compensatoire à la destruction de zone humide, avec un ratio de 10 pour 1 en raison de la situation en ZNIEFF II et de la présence d'espèces protégées. Cette mesure consistera à conforter une acquisition foncière du Conservatoire du Littoral en zone humide sur la commune de Matoury, dans un secteur soumis à des pressions.

Une mesure d'accompagnement est également prévue. Un suivi de l'avifaune sera effectué pendant les trois années suivant la réalisation du projet.

- circulation : sécurisation par une signalétique, réduction de l'aire du chantier et approvisionnement en dehors de heures d'affluence, maintien de l'accès aux riverains ;

- bruit : par l'organisation spatiale, les modes opératoires, horaires et les engins de chantier ;

- poussières : régulation de la vitesse, absence de chargement/déchargement de matériaux en cas de vent fort ;

➤ ***L'autorité environnementale recommande d'étendre le plan de suivi de la faune aux habitats naturels ;***

➤ ***Au cas où le suivi sur trois ans constaterait une évolution des habitats ou du cortège d'espèces, l'autorité environnementale recommande d'envisager dès à présent la poursuite éventuelle du suivi sur une période plus longue ;***

➤ ***Elle souligne le ratio important retenu par le porteur de projet pour l'élaboration de la mesure compensatoire et l'intérêt de la mise en protection d'une zone humide sous pression à proximité du projet ;***

➤ ***Elle recommande d'explicitier davantage les mesures destinées à réduire les nuisances à la population, notamment concernant le maintien des accès et le bruit, et s'interroge sur la possibilité de prévoir un arrosage du sol du chantier si des émissions importantes de poussières étaient constatées.***

4.5- Conditions de remise en état

Les tranchées seront refermées après la pose des canalisations. L'aspect et l'affectation des sols ne sera pas modifié en dehors du passage en zone humide qui nécessite remblai et création d'une piste d'entretien.



4.6- Résumé non technique

Le dossier transmis comporte un résumé non technique. Celui-ci reprend de manière synthétique et claire les différentes parties de l'étude d'impact concernant la présentation du projet, l'état initial de l'environnement, les impacts prévisibles du projet et les mesures de réduction et compensation envisagées.

5 Prise en compte de l'environnement par le dossier d'autorisation

L'étude d'impact du projet reprend l'ensemble des points exigés par la réglementation. Elle présente un état initial portant sur les différentes thématiques environnementales, étudie les impacts, et décrit les mesures de réduction et compensation de ces impacts prévus par le porteur de projet.

La partie de l'étude d'impact portant sur les milieux naturels est bien développée, concernant l'état initial comme l'analyse des enjeux et impacts. Les mesures de réduction d'impact sont adaptées aux enjeux, et le projet de mesure compensatoire en bonne adéquation avec les impacts du projet. La seule réserve qu'il est possible d'émettre porte sur l'incertitude du délai de mise en œuvre de la mesure, qui n'est pas annoncé, même approximativement.

Un suivi de l'avifaune sur une durée de trois ans est prévu. Au-delà de l'absence d'explication sur la durée retenue, il semble d'une part que ce suivi devrait être étendu au milieu naturel traversé par la piste d'entretien, d'autre part que la durée de suivi devra être prolongée si des évolutions négatives étaient constatées quant à la qualité des milieux et à la biodiversité.

L'état initial et l'analyse des enjeux et impacts sont très peu détaillés en ce qui concerne les zones habitées traversées par le projet. Des mesures de réduction d'impact sont annoncées en ce qui concerne la circulation, mais les autres sujets (accès aux propriétés, bruit, poussières) sont moins développés.

- ***L'autorité environnementale recommande au porteur de projet d'envisager une mesure compensatoire alternative au cas où le « projet de programme prévisionnel d'acquisition » du Conservatoire du Littoral sur les zones humides de Matoury ne se concrétiserait pas alors que les travaux sont engagés ;***
- ***Elle recommande également de prévoir un suivi des milieux naturels impactés par le projet ;***
- ***Elle estime nécessaire de poursuivre la réflexion sur les impacts des travaux en milieu habité .***



Annexe 2 : Fiche signalétique



Titre : Extension du réseau d'adduction en eau potable de la CACL – Bouclage sous la RD 24 (Bourg de Matoury-Giratoire Adélaïde Tablon)

Date d'envoi : Juillet 2018

Statut et référence du rapport : définitif

Nombre de pages : 158

Nombre d'annexes dans le texte : 5

Nombre d'annexes en volume séparé : 1/note de présentation non-technique

Diffusion (nombre de destinataire) :

1 exemplaire client (reproductible)

1 exemplaire agence **G.E.RN**

4 exemplaires **DEAL**

Client

Coordonnées complètes :

CACL

Quartier Balata – BP 9266

Chemin de la Chaumière

97351 Matoury

Tél. 0594 28 28 28

Nom et fonction des interlocuteurs :

Responsable du projet : LUBIN Sébastien/NOEL Nicolas (CACL)

Suivi du projet : Stéphane AYRAL (SECOTEM)/Lucie NAVARROT (GTI)

Bureau d'étude

Géologie **E**au **R**isques **N**aturels
Géomatique **E**nvironnement **R**isques **N**aturels
Etudes et Ingénierie

Unité réalisatrice : G.E.RN

Nom des intervenants et fonction remplie dans le projet :

P. CHARNEAU : interlocuteur commercial/auteur/terrain

A. DEBIBAKAS : Administratif

2090 E, route de Montabo – 97300 Cayenne

Tél. Fax : 0594 30 49 26/Port. 0690 50 46 00

Email : gern.ingenierie@yahoo.fr

Date de la commande : Ordre de service daté Octobre 2017

Suivi de la qualité

Indices	Date	Commentaires	Autocontrôle	Validation
0	Juin 2018	Version provisoire	P. CHARNEAU	S. Ayrat
A	Juillet 2018	Version finale		N. Noël
B	Décembre 2018	Note complémentaire n°1		N. Noël/S. Lubin
C	Mai 2019	Réponse MRAe		