



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

GUYANE



CONCERTATION PRÉALABLE

PROJET D'AMÉLIORATION DU FRANCHISSEMENT DES SAUTS SUR LE LAWA ET LE MARONI

17 avril 2019 → 16 mai 2019



COMPTE-RENDU

Le 13 juin 2019

Chiffres clefs de la concertation

6 réunions de concertation

30 jours de concertation

83 participants

1 réunion publique organisée par un collectif et **6** contributions écrites



9 sauts situés en aval de Maripasoula et **7** autres en amont identifiés avant la concertation

3 nouveaux sauts situés en pays amérindien intégrés au projet à

l'issue de la concertation, portant à **10** le nombre de sauts à étudier en saison sèche 2019

19 sauts situés en pays bushinengé discutés lors des réunions de concertation

7 solutions techniques d'aménagement des sauts abordées et débattues lors des réunions

DEAL de Guyane – Service Fleuves, Littoral, Aménagement et Gestion

Dégrad des Cannes / CS76003 – 97 306 CAYENNE Cedex

Mail : umo.flag.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

jerome.christin@developpement-durable.gouv.fr

Tel : 05 94 35 58 19

SOMMAIRE

1	Présentation du projet.....	4
	Un contexte particulier.....	4
	De nombreux enjeux.....	5
	Les techniques d'amélioration du franchissement des sauts.....	5
	Trois sauts précédemment aménagés sur le Lawa et le Maroni.....	5
	Identification de 16 autres sauts pouvant faire l'objet d'aménagements.....	6
	Le calendrier prévisionnel du projet.....	6
	Focus sur l'aménagement des sauts sur le fleuve Oyapock et la rivière Camopi.....	7
2	Préparation et déroulement de la concertation.....	9
	Les modalités d'organisation.....	9
3	Déroulement de la concertation.....	11
	Réunion de concertation technique à Saint-Laurent-du-Maroni – 17 avril 2019.....	11
	Réunion de concertation publique à Saint-Laurent-du-Maroni – 18 avril 2019.....	15
	Réunion de concertation publique à Grand-Santi – 14 mai 2019.....	18
	Réunion de concertation publique à Taluen – 15 mai 2019.....	21
	Réunion de concertation publique à Antecume Pata – 15 mai 2019.....	22
	Réunion de concertation publique à Maripasoula – 16 mai 2019.....	24
4	Contributions écrites.....	26
	Réunion organisée à Saint-Laurent-du-Maroni le 28 avril 2019.....	26
	Remarques et questions inscrites dans les registres.....	27
5	Enseignements de la concertation.....	28
	Le fleuve fait partie intégrante de la culture des populations locales.....	28
	Des avis divergents sur le projet.....	28
	Une crainte d'augmentation du risque inondation.....	28
	Un projet à mener en concertation avec les piroguiers.....	28
	Un périmètre du projet élargi ou réduit selon les territoires.....	28
	De nombreuses solutions techniques proposées.....	28
	L'importance de la décision des autorités coutumières.....	29
	Une forte demande de construction de la route du fleuve.....	29
6	Perspectives.....	30
	Annexes – Listes des participants aux réunions de concertation.....	31

1 PRÉSENTATION DU PROJET

Un contexte particulier

Les fleuves de Guyane constituent le mode de déplacement principal des habitants des communes de l'intérieur, y compris des enfants acheminés quotidiennement par pirogue dans le cadre du transport scolaire. De la même manière, l'ensemble du fret nécessaire aux communes des fleuves, y compris les matières dangereuses, est acheminé par pirogues.

À l'étiage, lorsque le niveau d'eau est au plus bas, les conditions de navigation sont rendues délicates par des blocs rocheux gênant la navigation, situés dans les sauts.



Franchissement d'un saut sur le Maroni

Le transport fluvial devient alors une opération longue et délicate en particulier au niveau des sauts où des roches affleurent et nécessitent des arrêts fréquents pour décharger, porter les marchandises de l'autre côté du saut et repartir, ou bien faire descendre les passagers et les faire embarquer à nouveau après le passage du saut, ou encore pour pousser la pirogue.

La DEAL de Guyane s'est ainsi orientée depuis plusieurs années dans une démarche consistant à aménager des sauts sur le Lawa et le Maroni, entre Apatou et les villages en amont de Maripasoula, jusqu'à Antecume Pata, afin d'améliorer la sécurité des usagers lors de leur franchissement.



Franchissement du saut Koumarou Nyan Nyan

Le Plan Global Transport et Déplacement (PGTD) de la Guyane, établi pour faire émerger des solutions en réponse aux problèmes structurels d'infrastructures et de services de transport, identifie le projet d'aménagement des sauts sur le Lawa et le Maroni comme prioritaire et y consacre une fiche action spécifique (n°26).

Action n°26 Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock
Plan de transport : Collectivité d'origine

Objet des projets : Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock
Investissement : Maroni : 5 M€ d'ici 2015, 10 M€ entre 2016 et 2020, 20 M€ entre 2021 et 2025
Oyapock : 2 M€ d'ici 2015
160 M€ au total
Exploitation : Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action
Lors des périodes d'étiage de la saison sèche (entre octobre et janvier), le transport devient une opération longue et délicate nécessitant des arrêts fréquents pour décharger, porter des marchandises de l'autre côté du saut et repartir. Ces franchissements sont le siège chaque année de nombreux accidents matériels et humains liés au manque de visibilité et au caractère du terrain (un caractère accidenté et dangereux, et l'état de délabrement des transports et des échanges sur le Maroni et l'Oyapock).
L'objectif est de mettre en œuvre des aménagements simples pour améliorer et faciliter la gestion des passages. Ces aménagements ne doivent nécessiter que très peu d'entretien ultérieur. L'objectif recherché est de réduire le temps de parcours, d'augmenter la sécurité et limiter les périodes de navigation à moindre coût.

- Sécurisation et réalisation des échanges sur le fleuve.
- Gain de temps sur l'ensemble des échanges.
- Réduction du coût du transport.
- Développement des échanges sur l'axe fluvial.

Descriptif des projets
Les premières améliorations proposées sont légères et simples à mettre en œuvre de manière à améliorer la navigation dans des zones clés. Ces aménagements consistent notamment à défricher ponctuellement et sélectionner le travail sur la végétation et/ou la création de zones de déchargement avec un cheminement sécurisé.
Le présent projet consiste donc à sécuriser ces zones identifiées comme prioritaires ; soit parce que ce sont des points de passage du transport scolaire, soit parce qu'il s'agit de zones à haut risque d'accidents.
Ces améliorations devraient permettre un gain de temps significatif et un gain de sécurité. Dans la plupart des cas, il sera difficile d'évaluer les bénéfices de chaque saut. Les transporteurs continueront à chercher des moyens pour améliorer le franchissement des sauts avec plusieurs passages.

Sur le Maroni
Sécurisation des sauts prioritaires (horizon 2015) : 12 zones peuvent être considérées comme dangereuses et problématiques, ce sont notamment un grand nombre de personnes, notamment pour des déplacements de courte durée.
Il s'agit dans un premier temps de sécuriser ces zones identifiées comme prioritaires ; soit parce que ce sont des points de passage du transport scolaire, soit parce qu'il s'agit de zones à haut risque d'accidents.
Aménagements complémentaires : Le Maroni compte 52 sauts. La sécurisation systématique de chaque saut est difficile à envisager et à réaliser. L'amélioration de l'ensemble des sauts ne peut être envisagée qu'en plusieurs étapes dans le plan et pour l'ensemble à un horizon qui se situe au-delà de 2025 (post PGTD). On priorisera cependant des aménagements complémentaires aux horizons 2020 et 2025.

Annexe au projet de PGTD, version finale
Ref. B1742-001-02-02
Date: 16/10/2012

SVSTRA logo

Plan Global Transport et Déplacement de la Guyane

Le Schéma d'Aménagement Régional de la Guyane, approuvé en juillet 2016, mentionne également explicitement la sécurisation du transport fluvial et la réduction du coût par les aménagements des sauts sur le Maroni, qui constituent des obstacles difficilement franchissables pendant les saisons sèches et à l'origine d'accidents de pirogues.

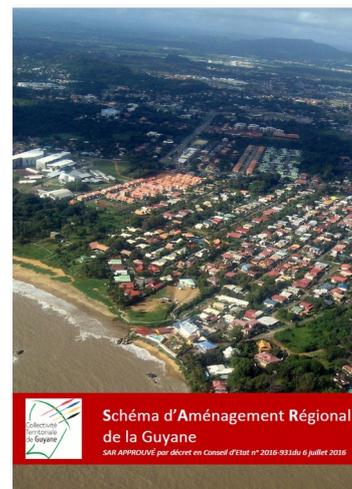


Schéma d'Aménagement Régional de la Guyane

De nombreux enjeux

Enjeu humain : Améliorer, faciliter et sécuriser le quotidien des usagers du fleuve.

Enjeu de désenclavement géographique et administratif : Connecter les villages du fleuve au reste du territoire guyanais tout au long de l'année.

Enjeu économique : Maîtriser les temps de parcours durant l'année, en limitant les périodes à moindre tonnage et en réduisant les incidents.

Enjeu environnemental : Réduire les risques pour l'environnement en sécurisant le transport de marchandises.

Les techniques d'amélioration du franchissement des sauts

L'amélioration du franchissement des sauts sur le Lawa et le Maroni ne consiste pas à créer un chenal de navigation de plusieurs mètres de large. Il s'agit d'opérations ponctuelles. L'utilisation d'explosifs est également proscrite en raison de leur très fort impact environnemental. Les solutions techniques pour améliorer le franchissement des sauts sont multiples :

- Déplacements, arasement, fracturation de blocs rocheux.
- Mise en place de contournement terrestre, réalisation de cales de débarquement et cheminements piétons.
- Équipements et aménagements divers : balisage, anneaux de traction, anneaux d'amarrage, dispositifs mécaniques de type treuils, signalisation.
- Réouverture de bistouris fermés par la végétation.



Rocher déplacé à l'aide de sangles (saut sur l'Oyapock), rocher perforé (saut Moula) et rails (saut situé sur la Tapanahony)

Trois sauts précédemment aménagés sur le Lawa et le Maroni

Une première phase d'aménagement de sauts sur le Lawa et le Maroni a été réalisée par la DEAL de Guyane entre 2012 et 2016.

Le saut Hermina, proche du bourg d'Apatou, a été aménagé à la saison sèche de 2012 par un contournement terrestre en béton en berge française. Ce saut est emprunté dans le cadre du transport scolaire.

Le saut Koumarou Nyan Nyan, situé près du village de Providence sur la commune d'Apatou, a été aménagé lors de la saison sèche de 2015 par un contournement terrestre en béton en berge française, le long de la passe utilisée à l'étiage, accompagné de retraits ponctuels de blocs rocheux.



Saut Hermina



Saut Koumarou Nyan Nyan

Le saut Mankassiaba, à proximité du village New Wacapou sur la commune de Maripasoula, a fait l'objet de travaux partiels de retrait de blocs rocheux à la saison sèche 2016.

Identification de 16 autres sauts pouvant faire l'objet d'aménagements

Un seconde phase d'aménagement des sauts a ensuite été initiée par la DEAL de Guyane à partir de 2018. Une liste de 16 autres sauts, considérés comme les plus dangereux par les usagers du fleuve, a été établie par les piroguiers français et transmis à la DEAL en septembre 2018. 9 d'entre eux, situés en aval de Maripasoula, ont ainsi été listés par une dizaine de piroguiers bushinengés, et 7 autres, situés en amont de Maripasoula ont été identifiés par des piroguiers amérindiens.

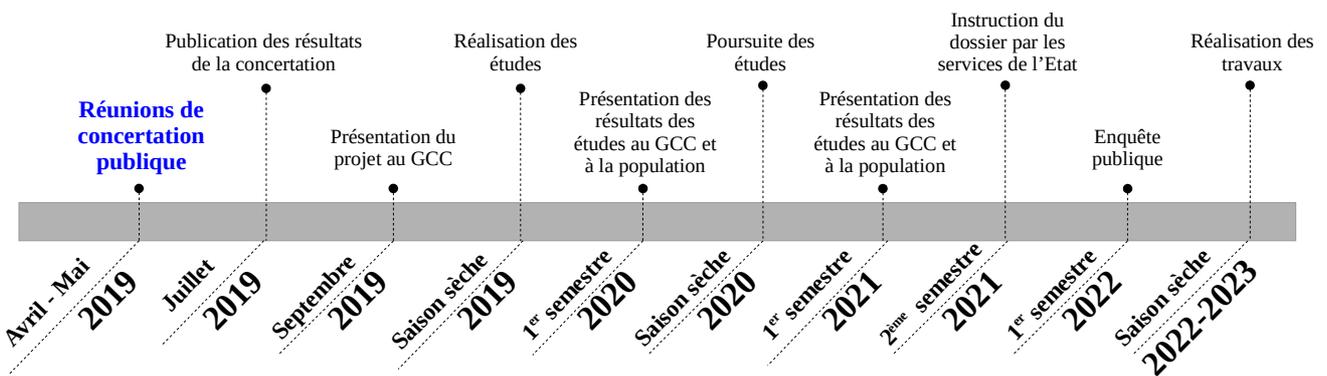
Cette liste de sauts a fait l'objet de discussions lors des réunions de concertation.

Sauts en aval de Maripasoula	Sauts en amont de Maripasoula
Lesse Dede	Awala Soula
Poligoudou	Pèle Kumalu
Manbali	Akultiki
Boli Mofou	Tiwai Tiwai
Singa Tetei	Lolo
Wanbokali	Alawa Kumta
Mankassiaba	Cognat
Anponou Soungou	
Aboutna Sounga	



Sauts Lesse Dede (gauche) et Pèle Kumalu (droite)

Le calendrier prévisionnel du projet



Focus sur l'aménagement des sauts sur le fleuve Oyapock et la rivière Camopi

Quatre sauts situés sur le fleuve Oyapock et la rivière Camopi ont fait l'objet de travaux d'aménagement aux saisons sèches 2014 et 2015 :

– Un contournement terrestre du saut Pouvez Jeunes Gens (à proximité de Camopi) a été réalisé, avec un ponton en bois en amont du saut, un cheminement piéton et un pan incliné en bois en aval. Seul cet aménagement nécessite d'être entretenu.



Ponton amont du saut Pouvez-Jeunes-Gens

La DEAL a confié à une entreprise d'entretien d'espace vert **locale** l'entretien de ce cheminement. Elle assure également une surveillance annuelle de l'aménagement de ce saut en saison sèche et procède aux travaux d'entretien nécessaires.



Ponton amont du saut Pouvez-Jeunes-Gens

– Des blocs rocheux des sauts Moula (à proximité de Camopi), Tamanoa Itou et Pakoussili Itou (situés à proximité de Trois-Sauts) ont été fracturés et déplacés.

Les blocs fragmentés et les autres blocs non solidaires de la plaque rocheuse constituant le lit du fleuve ont été déplacés à l'aide de treuils et de tire-forts manuels.



Méthode utilisée pour déplacer les blocs rocheux

Aucun engin « lourd », de type pelle, n'a été nécessaire pour effectuer les travaux. La perforation de certains blocs rocheux a été réalisée à l'aide d'un perforateur pneumatique, hélitreuillé sur site.



Compresseur sur le saut Pakoussili Itou

L'ensemble des déblais et des roches déplacées ont été laissés dans le fleuve, mais à l'écart des veines d'eau servant à la navigation.



Les impacts hydrauliques des aménagements peuvent être de plusieurs types :

- modification locale de la ligne d'eau (abaissement à l'amont), en cas de retrait ponctuel de blocs rocheux dans le lit du cours d'eau, pouvant s'accompagner de la mise à nu de nouveaux blocs gênants pour la navigation ;*
- érosion du lit ou des berges du cours d'eau suite à une modification de la granulométrie du fond, et d'une augmentation des vitesses d'écoulement.*

Tout aménagement potentiel d'un saut conduisant à une baisse significative de la ligne d'eau, à une mise à nu de blocs rocheux ou à une érosion du lit ou des berges du cours d'eau a été abandonné.

Les impacts de ces aménagements sur...

... l'environnement et la biodiversité

Des études environnementales ont été réalisées lors de la conception du projet afin d'en évaluer l'impact et de constituer un état initial de la faune, de la flore et de leurs habitats. Dans le cadre des travaux, la DEAL a souhaité être assistée par un spécialiste dans le domaine environnemental pendant les travaux, pour procéder à des reconnaissances précises des espèces à protéger dans l'environnement immédiat des 4 sites de travaux, et assurer un suivi environnemental des travaux. Cette mission d'expertise environnementale a eu lieu avant, pendant et après les travaux.

Avant et pendant les travaux

Suite aux études faune flore habitats ayant défini les zones sensibles à protéger et à préserver, il a été préconisé des périmètres de zone de travaux et de zones de dépôts des blocs rocheux à déplacer. Les zones sensibles ont été balisées avant les travaux et un suivi environnemental a été réalisé pendant les travaux.



Après les travaux

Un an après la réalisation des travaux, un bilan général qualitatif a été réalisé, l'objectif étant de comparer l'état environnemental avant et après travaux, mais également de proposer des mesures de suivi environnemental sur le long terme, si nécessaire. En particulier, une année après la réalisation de l'aménagement du saut Pouvez Jeunes Gens, l'état écologique sur l'emprise des travaux a été jugé satisfaisant. Aucun effet négatif lié à la confection de l'ouvrage n'a été repéré. Les impacts observés étaient uniquement liés à l'occupation humaine du site.

Ce bilan a conclu que les impacts des travaux de fracturation et déplacement de blocs rocheux étaient négligeables sur la faune et la flore.

...les conditions hydrauliques du fleuve

Des mesures du débit d'eau et de hauteur d'eau au niveau de chaque saut ont été réalisées en phase étude (état initial), puis juste après la réalisation des travaux et enfin un an après les travaux. Les valeurs relevées avant et après travaux étaient stables et ont permis de considérer que ces travaux n'ont pas modifié le niveau des biefs amont et aval. Ils n'ont pas eu non plus d'influence sur le niveau de la ligne d'eau.

... la population

La réalisation de ces aménagements a permis de confirmer l'intérêt de la population pour la réalisation des projets exprimés lors de l'enquête publique en 2014 et des réunions d'information et de concertation qui ont eu lieu tout au long du projet. Les retours des acteurs locaux ont confirmé que les travaux de retrait de blocs rocheux apportaient satisfaction dans la mesure où ils rendaient plus sécurisant le passage des sauts.

Les suites du projet d'aménagement des sauts sur l'Oyapock et la rivière Camopi

La population, via les chefs coutumiers, s'est montrée favorable à la poursuite de l'opération. Une seconde étude a ainsi été réalisée en 2016-2017 sur 12 autres sauts sur le fleuve Oyapock et la rivière Camopi. L'enquête publique s'est déroulée au mois de janvier 2019. Le projet a été de nouveau très bien reçu par la population locale et a suscité, selon les conclusions rendues par le commissaire enquêteur, « beaucoup d'espoir chez les jeunes du territoire, dont leur but est

de décrocher un contrat et participer à l'aménagement des sauts ». Ces aménagements consisteront en du retrait ponctuel de blocs rocheux qui seront, selon les configurations de chaque saut, fracturés puis évacués, déplacés ou arasés. Un nettoyage minutieux des blocs roulés gênant la circulation sera également effectué sur certains sauts. Les travaux auront lieu aux saisons sèches 2019 et 2020.

2 PRÉPARATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Objectifs de la concertation

Pour réaliser ce projet, la DEAL a souhaité s'appuyer sur la population locale et les usagers qui connaissent et naviguent quotidiennement sur le fleuve.

Elle a ainsi organisé une phase de concertation préalable auprès des autorités coutumières, des transporteurs, des piroguiers, des usagers et de la population locale afin :

- d'informer les populations locales et répondre à ses interrogations sur l'état d'avancement du projet, ses objectifs et ses impacts ;
- d'élargir la démarche de concertation initiée depuis 2018 ;
- de recueillir des avis et propositions des participants afin d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes exprimés par chacun, pour aboutir à des solutions optimales et partagées.

Les modalités d'organisation

6 réunions de concertation ont été organisées en avril et mai 2019 à Saint-Laurent-du-Maroni, Grand-Santi, Taluen, Antecume Pata et Maripasoula.

Les piroguiers travaillant pour le compte de la sphère publique ont été conviés lors d'une réunion de concertation technique organisée le 17 avril à Saint-Laurent-du-Maroni.

Le Président du Grand Conseil Coutumier, les Gran Man, les chefs coutumiers, les capitaines de villages, les présidents des associations amérindiennes, les transporteurs et les piroguiers, les maires des communes concernées ainsi que la population ont été conviés à participer à ces réunions.

Afin de diffuser au maximum les informations sur l'organisation de ces réunions, de nombreux avis de concertation ont été affichés dans les mairies des communes concernées par les réunions publiques ainsi qu'à Saint-Laurent-du-Maroni dans les lieux suivants : aérodrome, BAC international, gendarmerie, Sous-Préfecture, charbonnière, glacière, locaux de la Croix-Rouge, quartier Baker Lycée, locaux de la PAF.



Affichage de l'avis de concertation – Elae

La DEAL s'est également rendue sur le Haut-Maroni en avril 2019, dans les villages situés sur la rive française du fleuve, afin de prévenir les chefs de village et la population de la tenue de ces réunions de concertation et de les inviter à y participer.



Affichage de l'avis de concertation au niveau du dégrad de Maripasoula

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU JEUDI 18 AVRIL 2019 AU JEUDI 16 MAI 2019

PROJET D'AMÉLIORATION DU FRANCHISSEMENT DES SAUTS SUR LE LAMA ET LE MARONI

Objet de la concertation
La concertation préalable aux aides techniques porte sur le projet d'amélioration du franchissement des Sauts sur le LAMA et le Maroni. Ce projet soutenu par l'Etat français et le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) vise principalement à améliorer et faciliter le signalement des usagers du fleuve, sécuriser le franchissement des sauts, les plus dangereux, mais aussi les Sauts de l'Amont du reste du territoire sur au long de l'année et réduire les risques pour l'aménagement en sécurisant le franchissement des sauts.

Une attention particulière sera portée sur les communes suivantes :
Lama-Dala – Palipoussa – Mambai – Dos Mété – Siga Tété – Huanakal – Mankastaba – Jabala Kofia – Aboula Gouaga – Maki Kofia – Pata Kofia – Cavalli – Tera – Tera – Lolo – Sava Kofia – Coga.

Organisation de la concertation
La concertation préalable est organisée à l'initiative de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de la région Guayane, en accord avec le préfet de la région.

Durée de la concertation préalable
La concertation préalable se tient du jeudi 18 avril au jeudi 16 mai 2019 inclus.

Modalités de la concertation
Cinq réunions publiques sont programmées. Ces réunions, auxquelles sont invitées les personnes concernées, les entreprises, les associations et les organisations locales, ont été organisées de manière à permettre à tous les citoyens de participer à la concertation. Le lieu, la date et l'heure de ces réunions sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

Date	Heure	Lieu
jeudi 18 avril 2019	14h00	Saint-Laurent-du-Maroni Salle de réunion de la mairie
jeudi 18 avril 2019	14h00	Saint-Laurent-du-Maroni Salle de réunion de la mairie
jeudi 18 avril 2019	14h00	Grand-Santi Salle de réunion de la mairie
jeudi 18 avril 2019	14h00	Taluen Café collectif du village
jeudi 18 avril 2019	14h00	Antecume Pata Café de réunion du village
jeudi 18 avril 2019	14h00	Maripasoula Salle de réunion de la mairie

Le dossier de concertation préalable du public est consultable sur le site internet de la DEAL : www.deal.guyane.fr/consultation

À l'issue de cette phase de concertation sera établie la liste des sauts qui feront l'objet d'aides techniques dans le cadre du projet 2019, en vue d'un aménagement futur. La liste de cette concertation sera rendue publique (diffusion des concertations, exposition, diffusion du projet relatif à la concertation). Le lieu sera mis en ligne sur le site internet de la DEAL, indiquée ci-dessus.

Plus d'informations sur la concertation, pour obtenir plus de détails sur les modalités de concertation, contactez la DEAL, Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Guyane, Caserne de la Gendarmerie, 10 rue du Général de Gaulle, 97300 - Kourou, Guyane Française. Pour plus d'informations, contactez le responsable du projet : M. CHRISTIAN JEROME - christian.jerome@developpement-durable.guyane.fr

Avis de concertation affiché dans les communes du fleuve

Date	Horaire	Lieu
Mercredi 17 avril 2019 Présentation – débat	10h00	Saint-Laurent-du-Maroni Salle de réunion de la DEAL
Jeudi 18 avril 2019 Présentation – débat	14h00	Saint-Laurent-du-Maroni Salle de réunion de la mairie
Mardi 14 mai 2019 Présentation – débat	9h30	Grand-Santi Salle de réunion de la mairie
Mercredi 15 mai 2019 Présentation – débat	10h00	Taluen Carbet collectif du village
Mercredi 15 mai 2019 Présentation – débat	16h00	Antecume Pata Salle de réunion du village
Jeudi 16 mai 2019 Présentation – débat	16h00	Maripasoula Salle de réunion de la mairie

Calendrier des réunions de concertation

La coopération franco-surinamaise suspendue

Le Maroni et le Lawa étant des fleuves transfrontaliers entre la Guyane et le Suriname, un groupe de travail franco-surinamais a été mis en place en 2018 afin de définir une procédure commune d'aménagement des sauts situés dans le lit des fleuves, dans le respect des législations françaises et surinamaises. Une visite des sauts pouvant faire l'objet d'un aménagement dans les années à venir a ainsi été organisée par la DEAL en janvier 2019, en présence d'une délégation surinamaïse. Elles avaient convenu ensemble d'un calendrier commun de réunions de concertation publique sur ce projet, planifiées sur les deux rives des fleuves. 3 réunions devaient ainsi être organisées côté surinamaïse (Albina, Cottica et Stoelman Island) et 6 autres côté français.

Malgré l'état d'avancement des réflexions au sein de ce groupe de travail, le Suriname a suspendu, en mars 2019, la coopération transfrontalière avec la Guyane. Compte tenu des enjeux pour le territoire guyanais, la DEAL a cependant pris la décision de poursuivre le projet et maintenir ces réunions de concertation en attendant une reprise de la coopération entre les deux pays.

3 DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

Une organisation des réunions sur un format identique

1. Un premier temps consacré à la présentation du contexte du projet, ses objectifs, l'organisation de la concertation préalable, le calendrier prévisionnel de la démarche ainsi que la liste des sauts précédemment identifiés.

2. Un second temps consacré aux échanges avec les participants afin de recueillir leur avis sur le projet et la liste des sauts identifiés.

Réunion de concertation technique à Saint-Laurent-du-Maroni – 17 avril 2019

Localisation et franchissement des sauts

Un participant demande si les sauts sont précisément identifiés, afin qu'il n'y ait pas de confusion.

La DEAL répond que les coordonnées GPS des sauts ont été relevées lors de précédentes missions sur le fleuve et que les discussions s'appuieront sur des photographies aériennes. En revanche, le nom des sauts, dont l'orthographe diffère selon les langues, pourra être modifié durant la concertation. *Un participant indique que la majorité des sauts posent des difficultés de franchissement en saison sèche. Il existe notamment des zones sur le fleuve (l'exemple du saut Sissibi est donné) en saison sèche où le tirant d'eau atteint seulement 30 cm. Les piroguiers passent alors plusieurs heures à haler les pirogues. Malgré la présence de moteurs puissants, de nombreuses pirogues sont contraintes de faire des va-et-vient pour franchir certains sauts.*



Réunion de concertation technique – Saint-Laurent -du-Maroni

Nature des aménagements souhaités

Un piroguier souhaite que soient privilégiés les équipements de type treuils, à l'inverse des déplacements / fracturation / arasement des blocs rocheux qui nécessiteraient de réapprendre à naviguer.

La DEAL précise que la mise en place de ce type d'équipements sera étudié au niveau de chaque saut, mais émet des réserves sur la faisabilité technique, ainsi que sur d'éventuelles dégradations liées à un manque d'entretien et d'utilisation de ces treuils.

Un participant propose que ces équipements puissent être montés et démontés respectivement au début et à la fin de chaque saison sèche, afin de limiter les risques de vandalisme et un vieillissement accéléré du mécanisme dû aux conditions climatiques.

La DEAL rappelle que la phase d'étude, prévue lors de la saison sèche 2019, permettra d'envisager plusieurs types

d'aménagements et de retenir par la suite les meilleures solutions.

Les piroguiers indiquent que les aménagements des sauts doivent leur permettre de diminuer les temps de transport, tout en améliorant leur sécurité.



Vue aérienne des sauts Boli Mofou, Sissibi, Tetei Wata et Koumarou Nyan Nyan

Association des piroguiers lors de la phase étude

Plusieurs participants demandent à être associés aux études.

La DEAL indique qu'ils seront prévenus et associés lorsque les bureaux d'études se rendront sur site pour identifier les aménagements à réaliser. Les visites de terrain seront organisées lorsque le niveau d'eau sera relativement bas.

Sauts Boli Mofou, Koumarou Nyan Nyan, Sissibi et Tetei Wata (aval de Grand Santi)

Les piroguiers franchissent le saut Boli Mofou, quel que soit le niveau d'eau. Ils empruntent ensuite :

- les sauts Tetei Wata et Koumarou Nyan Nyan lorsque le niveau d'eau est haut ;
- le saut Tetei Wata lorsque le niveau d'eau est bas. Ce saut est moins dangereux que Sissibi et Koumarou Nyan Nyan ;
- le saut Sissibi lorsque le niveau d'eau est au plus bas. Les sauts Tetei Wata et Koumarou Nyan Nyan sont alors asséchés.

Le saut Boli Mofou, ne présente pas de difficulté de franchissement particulière.

L'aménagement du saut Koumarou Nyan Nyan, réalisé en 2016 pour les scolaires, n'est jamais emprunté (perte de temps) et gêne le franchissement de ce saut. Un participant rappelle à la DEAL que les piroguiers n'ont pas été associés en 2016 lors de la conception de cet ouvrage.

La DEAL indique qu'ils le seront pour les futurs aménagements et que ce saut pourra être de nouveau étudié.

Le franchissement du saut Sissibi nécessitant un moteur puissant, les piroguiers ont endommagé ou cassé leur pirogue à plusieurs reprises dans ce saut. Ils souhaitent que les rochers ne soient pas enlevés dans ce saut, par crainte que le niveau d'eau baisse en amont. En revanche, un aménagement situé sur les berges en rive droite du fleuve (côté surinamais) pourrait les aider à franchir ce saut.

Le saut Tetei Wata présente un faible tirant d'eau en saison sèche, de l'ordre de 30 à 40 cm. Des petits blocs rocheux étaient, par le passé, régulièrement enlevés dans ce saut afin d'augmenter son tirant d'eau. Ce nettoyage permettait ainsi aux piroguiers d'éviter, jusqu'à un certain niveau d'eau, le franchissement du saut Sissibi.



Vue aérienne du saut Sissibi

Sauts Mambali, Singa Tetei, Poligoudou et Mankaba (aval de Grand-Santi)

En saison sèche, le saut Mankaba étant asséché, les piroguiers empruntent les sauts Manbali, Singa Tetei et Poligoudou. En saison haute, chaque piroguier emprunte l'itinéraire de son choix (soit Mankaba, soit les trois autres sauts), indépendamment de la charge transportée dans la pirogue.

Le saut Manbali ne pose pas de réelle difficulté en saison sèche.

Le saut Singa Tetei présente des difficultés de franchissement.

Aucune solution d'aménagement spécifique n'est cependant abordée lors de la réunion.

Le franchissement du saut Poligoudou nécessite de répartir les marchandises entre plusieurs pirogues. Les pirogues sont ensuite rechargées après le passage du saut. Son franchissement ne pose pas de réelles difficultés, les piroguiers perdant peu de temps lors du déchargement/rechargement des marchandises. Si un aménagement devait être réalisé au niveau de ce saut, il devrait convenir à l'ensemble des piroguiers. Dans le cas contraire, il ne serait pas utilisé.

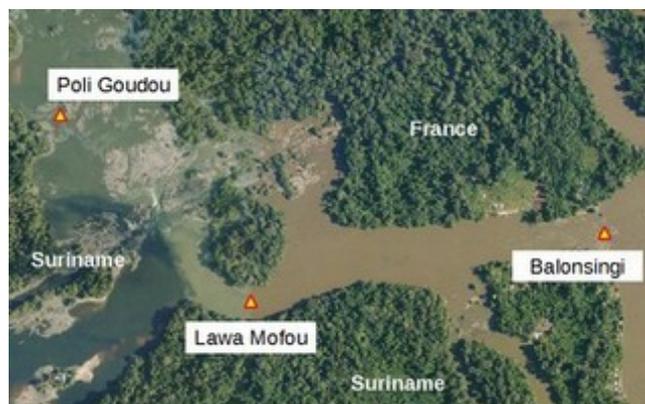


Présentation de la liste des sauts par la DEAL



Identification de la zone de déchargement / rechargement au niveau du saut Poli Goudou

En amont du saut Poligoudou se situent les sauts Lawa Mofou et Balonsingi.



Vue aérienne des sauts Poli Goudou, Lawa Mofou et Balonsingi

Compte tenu de sa configuration, l'aménagement du saut Mankaba en saison sèche s'avère complexe. Un participant propose de mettre en place des écluses pour le franchissement des sauts, à l'instar de ce qui est réalisé au Brésil.

La DEAL répond que cette solution technique est très coûteuse et représente un fort impact environnemental, mais pourra néanmoins être étudiée.

Saut Dagou Ede (entre Grand-Santi et Papaïchton)

Ce saut, situé dans la zone Ganpassi, est cité par les piroguiers. Ils indiquent que des blocs rocheux gênant son franchissement pourraient être enlevés.



Vue aérienne du saut Dagou Ede

Sauts Wanbokali, Oko Wii et le passage Tchabissi (entre Grand-Santi et Papaïchton)

Le saut Abouna Sounga Soula est composé des sauts Oko Wii et Wambokali.

Les piroguiers remontent généralement le fleuve en empruntant le saut Wambokali et le descendent par Oko Wii, lorsque le niveau d'eau est suffisant.

A l'étiage sévère (durée d'un mois sur une période de retour décennale), les sauts Oko Wii et Wambokali sont asséchés. Les piroguiers empruntent alors le passage Tchabissi situé en rive droite du fleuve.

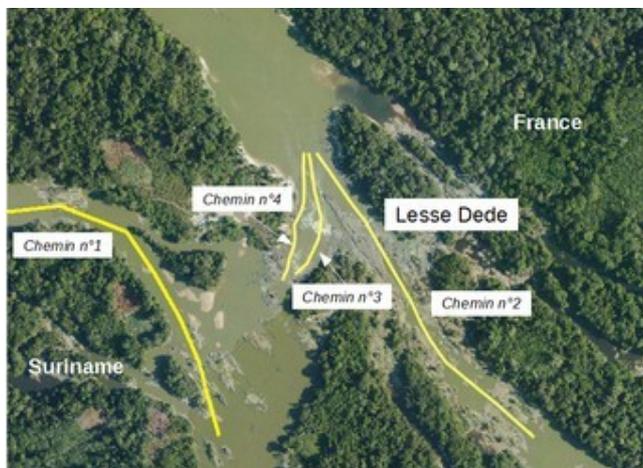
Les piroguiers indiquent que le franchissement des sauts Wanbokali et Oko Wii est relativement aisé, malgré leur dangerosité. Il ne serait donc pas utile de prévoir un aménagement.

Les piroguiers sont contraints de décharger les marchandises en empruntant le passage Tchabissi. Un aménagement pourrait alors être réalisé. Les piroguiers s'interrogent néanmoins sur l'opportunité d'aménager ce passage si peu emprunté.

Saut Lesse Dede (entre Grand-Santi et Papaïchton)

Les conditions de franchissement de ce saut varient en fonction du niveau d'eau. Il constitue l'unique passage en saison sèche :

- Lorsque le niveau d'eau est haut, les piroguiers contournent Lesse Dede et ne l'empruntent pas (chemin n°1) ;
- Lorsque le niveau d'eau diminue, les piroguiers empruntent le chemin n°2 ;
- Lorsque le niveau d'eau est bas, les piroguiers empruntent le chemin n°3 ;
- Lorsque le niveau d'eau est très bas, les piroguiers empruntent le chemin n°4.



Vue aérienne du saut Lesse Dede

Un participant craint que l'enlèvement des blocs rocheux accentue l'assèchement de ce saut et de ceux situés en amont.

La DEAL précise que les études menées en saison sèche ont pour objectifs de réaliser des aménagements en maintenant un tirant d'eau suffisant pour assurer le passage des pirogues. Toute solution d'aménagement entraînant une baisse significative du niveau d'eau sera abandonnée.

Les piroguiers déchargent leurs marchandises dans d'autres pirogues avant de franchir le saut. Cette manœuvre est relativement rapide (comme sur le saut Poligoudou).

Pour franchir ce saut plus rapidement, les piroguiers souhaitent utiliser un treuil pour haler leur pirogue chargée. La mise en place de ce treuil éviterait alors le

déchargement de la marchandise des pirogues. Tout autre aménagement nécessitant de décharger la marchandise (notamment un contournement terrestre) ne serait cependant pas utilisé.

Saut Anponou Soungo (entre Grand-Santi et Papaïchton)

Les piroguiers ne déchargent pas la marchandise au niveau de ce saut, mais des pirogues situées en amont du saut les aident à le franchir en les halant avec une corde.

Deux types d'aménagement de ce saut pourraient être envisagés :

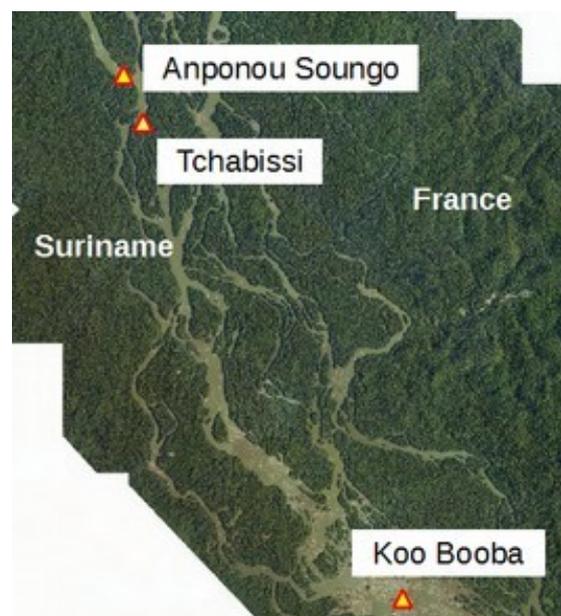
- la mise en place d'un treuil pour améliorer le franchissement du saut ;
- la réalisation d'un passage en rive gauche du fleuve, ce qui éviterait aux piroguiers d'effectuer un détour en saison sèche.

En amont du saut Anponou Soungo se situe le saut Tchabissi (différent du passage Tchabissi) où subsistent des blocs de ciment gênant la navigation.



Vue aérienne des sauts Anponou Soungo et Tchabissi

Le passage du saut Koo Booba, également situé en amont d'Anponou Soungo, présente des difficultés de franchissement.



Vue aérienne des sauts Anponou Soungo et Tchabissi et Koo Booba

Saut Mankassiaba (aval de Maripasoula)

En saison sèche, des blocs rocheux contraignent les pirogues à franchir le saut de biais. Les piroguiers souhaitent que ces blocs rocheux soient enlevés afin qu'ils puissent aborder le saut de front.

Sauts situés en amont de Maripasoula

Les sauts situés en amont de Maripasoula n'ont pas été abordés au cours de cette réunion.

Synthèse des échanges

La contribution des participants lors de cette réunion a permis d'enrichir le projet, en proposant notamment d'ajouter ou de supprimer des sauts. La DEAL a pris note des éléments suivants :

- Le saut Boli Mofou pourrait être supprimé de la liste et les sauts Sissibi, Koumarou Nyan Nyan et Tetei Wata ajoutés. L'augmentation du tirant d'eau du saut Tetei Wata pourrait être réalisée en priorité ;
- Les sauts Mambali, Singa Tetei, Poligoudou et Mankaba pourraient être étudiés. La mise en place d'écluses au niveau des sauts pourrait également être étudiée ;
- Les piroguiers proposent d'enlever des blocs rocheux dans le saut Dagou Ede, qui pourrait donc être rajouté dans la liste ;
- Les sauts Oko Wii et Wanbokali pourraient être retirés de la liste ;
- Les piroguiers proposent la mise en place d'un équipement de type treuil pour améliorer le franchissement du saut Lesse Dede ;
- Un aménagement du saut Anponou Soungo pourrait être réalisé en rive gauche du fleuve. Les sauts Tchabissi et Koo Booba pourraient également être étudiés ;
- Le saut Mankassiaba constituerait, avec le saut Dagou Ede, les deux seuls sauts dans lesquels des blocs rocheux pourraient être déplacés ou enlevés.

Ces nouveaux éléments seront mis en débat au cours des prochaines réunions de concertation, durant lesquelles d'autres catégories d'usagers (transporteurs professionnels, pêcheurs, riverains, autorités coutumières, etc.) pourront s'exprimer sur ces propositions. En particulier, les difficultés de franchissement des sauts selon la motorisation et le type des pirogues (pirogues de fret, pirogues fileuse, pirogues familiales de faibles dimensions et motorisation) pourront être abordées.

La mise en place d'équipements de type treuils semble être la solution à privilégier pour les aménagements. Certains piroguiers ont également émis le souhait d'être associés à la phase étude à la saison sèche 2019, afin que les aménagements à réaliser puissent réellement correspondre à leur besoin.

Réunion de concertation publique à Saint-Laurent-du-Maroni – 18 avril 2019



Introduction de la réunion publique par M. Sellier, adjoint au maire de Saint-Laurent-du-Maroni

Séparation des sauts en deux listes distinctes

Un participant demande les raisons pour lesquelles les sauts ont été séparés en deux listes distinctes.

Deux listes de sauts ont été transmises par des piroguiers lors d'une réunion sur l'Observatoire du Transport Fluvial sur le Maroni en septembre 2018 à Maripasoula. La première liste de sauts situés en aval de Maripasoula a été établie par des piroguiers bushinengues. La seconde, regroupant des sauts situés en amont de Maripasoula, a été définie par M. PINKALI, petit fils du Gran Man Amaïpoti, suite à une concertation avec les piroguiers amérindiens.

Maîtrise d'ouvrage et financement du projet

Un participant demande qui assure la maîtrise d'ouvrage du projet et l'origine de son financement.

La DEAL, en tant que gestionnaire du Domaine Public Fluvial, est maître d'ouvrage de l'opération. Ce projet est éligible au FEDER. Les sauts identifiés à l'issue de la concertation ne feront probablement pas tous l'objet d'un aménagement (faible fréquence de passage, difficulté d'aménagement). Il est cependant préférable d'avoir une liste de sauts exhaustive, qui sera éventuellement réduite à l'issue de la phase étude.

Objectif de l'aménagement des sauts

Un participant pose la question de l'objectif de ce projet.

L'objectif de l'opération est de sécuriser le transport de marchandises et de personnes. Le projet présente également un enjeu économique, lié à une diminution des temps de transport.

Absence de définition du tracé de la frontière

Un participant aborde l'absence de définition de la frontière entre la France et le Suriname au-delà de Grand-Santi et ses éventuelles conséquences sur le projet.

Un groupe de travail franco-surinamais a été constitué pour travailler sur l'aménagement des sauts. Les discussions ont néanmoins été suspendues et les réunions de concertation initialement prévues au Suriname annulées.

La priorité de la phase étude est d'identifier la nature des aménagements à réaliser, indépendamment de la localisation du saut. Il s'agira dans un second temps de réfléchir au lancement éventuel de travaux sur les sauts situés dans la partie surinamaïse du fleuve, en fonction de l'état d'avancement des discussions entre les deux pays. Malgré la

suspension des discussions avec le Suriname, la DEAL a souhaité maintenir ces réunions.

Prise en compte des transporteurs surinamais dans le projet

Un participant demande comment les transporteurs surinamais seront pris en compte dans le projet.

La DEAL répond que l'objectif du projet est d'améliorer les conditions de sécurité de tous les usagers du fleuve, français comme surinamais.

Route du fleuve

Un participant demande si la DEAL envisage d'aménager des sauts pour ne pas construire la route du fleuve entre Apatou et Maripasoula et cite l'exemple d'Apatou qui s'est développée suite à la construction de la route la reliant à Saint-Laurent-du-Maroni. Il précise que le projet d'aménagement des sauts peut être interprété par la population comme une volonté de ne pas construire cette route.

La DEAL répond que la route du fleuve entre Apatou et Maripasoula relève de la compétence de la CTG. Elle souhaite mener le projet d'aménagement des sauts pour améliorer la sécurité des usagers du fleuve et précise que les réunions de concertation sont organisées afin d'obtenir l'avis des usagers sur ce projet.

La DEAL tiendra compte de l'ensemble des avis et remarques formulés lors de ces réunions, qu'ils soient positifs ou négatifs.

Un participant retrace brièvement l'histoire de la route d'Apatou et précise que le projet, dont le coût s'est élevé à 55 M€, a été porté par l'ancien Conseil Régional. Il indique que le projet d'une route du fleuve serait une route départementale, dont le financement, estimé entre 700 et 800 M€, ne peut être actuellement assuré. Il précise également qu'aucune collectivité n'a souhaité intégrer la route entre Saint-Laurent-du-Maroni et Apatou dans son patrimoine.

Utilisation des stations hydrographiques et définition d'un seuil de sécheresse

Un participant demande si la DEAL a fixé un seuil de sécheresse pour le projet et rappelle que des études ont montré que le débit du cours d'eau pouvait être multiplié par un facteur compris entre 1 et 70 entre la saison sèche et la saison humide.

Aucun seuil de sécheresse n'est défini. Les études se dérouleront en saison sèche et les variations du niveau d'eau seront suivies à partir des stations hydrographiques. Les différents lieux de franchissement des sauts, variant en fonction du niveau d'eau, seront pris en compte lors de la phase études.

Appui et participation de la population locale au projet

Un participant explique que la population locale située à proximité des sauts pourra jouer le rôle de guides et d'interprètes lors des phases études et travaux. Il précise que des blocs rocheux situés dans le lit du fleuve ont été précédemment fracturés et que des études rédigées en langue locale sur l'aménagement des sauts ont été précédemment réalisées. Il affirme ensuite que la population doit participer à l'amélioration des sauts et transmettre la connaissance.

La DEAL s'appuiera sur la population locale pour les besoins de traduction et identifier les trajets empruntés par les pirogues en fonction du niveau d'eau. Elle rappelle son objectif d'obtenir un projet accepté par tous, au service des usagers et permettant d'améliorer les conditions de franchissement des sauts.

Orpailage illégal

Un participant affirme que cela n'a aucun sens d'améliorer le franchissement des sauts sans régler les problèmes liés à l'orpailage, qui modifient aussi les conditions de navigation.

Le projet consiste en des interventions ponctuelles sur les sauts. Le traitement des bancs de sables générés par l'orpailage illégal n'est pas intégré dans cette étude, bien que la DEAL ait conscience que ces derniers modifient le chenal et les conditions de navigation.

Informations véhiculées par les réseaux sociaux

Un participant fait état de nombreuses informations circulant sur les réseaux sociaux concernant l'utilisation des explosifs et la disparition des sauts.

La DEAL a eu, à plusieurs reprises, connaissance de ces informations erronées au cours de précédentes réunions. Elle indique que ces réunions de concertation sont également organisées pour expliquer à la population en quoi consiste l'aménagement des sauts et précise qu'aucune charge explosive ne sera utilisée pour fracturer les rochers.

Création d'emplois et dimension participative des études et travaux

L'emploi et la dimension participative des études et des travaux sont deux composantes importantes du projet, qui doit être partagé par tous. Les habitants du fleuve en seront les principaux bénéficiaires.



Réunion de concertation publique – Saint-Laurent-du-Maroni

Entretien et navigation sur les fleuves

Les fleuves de Guyane sont navigables (même en l'absence de classe de gabarit), aux risques et périls des usagers.

Un participant rappelle que la DEAL doit entretenir les fleuves, au même titre que les routes.

La DEAL précise que l'entretien du fleuve est un vrai sujet. Elle a envisagé de donner du matériel/carburant aux populations qui habitent aux abords des bistouris (voie de contournement naturelles) à l'instar des cantonniers par le passé pour les entretenir.

Elle cite également en exemple l'intervention qu'elle a programmée en novembre 2018 suite à l'obstruction de la navigation fluviale sur l'Oyapock par un chablis.

Un participant propose de créer des chantiers d'insertion sociale avec des associations de Grand-Santi, Papaïchton ou Maripasoula pour réaliser l'entretien du fleuve (à une fréquence bi-annuelle).

Assurance des piroguiers et certificat de capacité

Un participant aborde le sujet de l'assurance des piroguiers et le lien avec les certificats de capacité.

Les assurances, du fait d'une méconnaissance de la navigation en Guyane, ont tendance à ne pas assurer les piroguiers, ou à les assurer au prix fort. Les services de l'État travaillent sur ce sujet. En particulier, une reconnaissance du métier de piroguier (certificat de capacité) est en cours d'élaboration.

La DEAL reviendra dans les prochaines semaines vers les piroguiers avec un ingénieur formation pour la mise en place d'un référentiel pédagogique. En effet, les jeunes ont besoin de se former au métier de piroguier pour pouvoir accéder aux marchés publics de transport fluvial.

Aménagement des sauts sur l'Oyapock

Un participant souligne que les aménagements des sauts sur le fleuve Oyapock (déplacement et fracturation de rochers) ont entraîné un « changement sur le fleuve » et ont contraint les piroguiers à modifier leur façon de naviguer. Il rappelle que les sauts constituent l'unique barrière naturelle empêchant les orpailleurs illégaux de remonter le fleuve et précise que la question de la sécurité sur le fleuve ne peut être uniquement abordée au travers de l'aménagement des sauts.

La DEAL répond que la notion de « perte de la connaissance du fleuve suite à l'enlèvement des rochers » a été soulevée par les piroguiers lors de la réunion de concertation du 17 avril. Elle sera prise en compte dans le cadre des futurs aménagements. D'autres types d'aménagement (treuil, anneaux d'amarrage, etc.) pourront ainsi être étudiés.

Organisation et calendrier des réunions de concertation

Un participant reproche à la DEAL de ne pas avoir consulté le Grand Conseil Coutumier en amont du projet et indique que cette phase de concertation aurait dû être définie avec celui-ci, comme le stipule l'article 78 de la loi Egalité Réelle Outre-Mer.

Les horaires des réunions organisées à Taluen et Antecume Pata (respectivement 10h00 et 16h00) ne sont pas non plus adaptés compte tenu des activités de la population en journée.

La DEAL rappelle le planning initial des réunions de concertation franco-surinamaise et précise qu'elles devaient se dérouler initialement en France et au Suriname. Le processus de concertation ayant été suspendu, la DEAL a néanmoins décidé de maintenir les réunions en France. Les chefs coutumiers, le Président du Grand Conseil Coutumier, les piroguiers, les transporteurs et la population locale ont ainsi été invités aux réunions. La DEAL s'est également rendue sur le Haut-Maroni début avril afin d'en informer la population.

La réunion organisée à Taluen à 10h00 n'était pas prévue initialement. Compte tenu de la population présente dans ce village, ainsi qu'à Twenké, la DEAL a souhaité rajouter cette réunion de concertation, mais était contrainte par l'horaire.

Un registre est mis à disposition du public en mairie afin que les personnes absentes aux réunions de concertation puissent s'exprimer.

Un participant indique que les réunions de concertation auraient dû être organisées en fonction de l'emploi du temps de la population, dans les différentes communes du fleuve et en présence de chaque communauté.

Participation de la population aux réunions de concertation

Un participant demande si la DEAL considérera que les avis formulés lors des réunions sont représentatifs de celui de la population dans sa globalité. Il interroge également la DEAL sur les modalités de prise en compte de l'avis de la population.

Il émet de fortes réserves sur le projet d'aménagement des sauts et précise que des projets doivent émerger de l'intérieur si les populations le décident car elles sont les mieux placées pour choisir elles-mêmes leur mode de développement, ce dont elles ont besoin et ce qu'elles acceptent.

Il termine en rappelant que les participants présents ne peuvent pas se prononcer uniquement sur la liste des sauts et leurs aménagements. L'ensemble du projet doit être travaillé avec eux.

Un participant demande si les conclusions de cette phase de concertation seront rendues publiques car ce projet risque de profondément modifier la navigation sur le Maroni.

La DEAL répond que des comptes-rendus de chaque réunion de concertation et une synthèse seront rédigés et diffusés. Elle détaille de nouveau le planning des réunions de concertation et les moyens mis en œuvre pour diffuser l'information (affiches, mission sur le Haut-Maroni).

Un participant reconnaît que l'information sur les réunions de concertation a été bien diffusée, mais demande, en prenant l'exemple de Taluen, si la DEAL tiendra compte de cette réunion parce qu'elle s'est rendue sur place et a présenté le projet ou bien parce qu'elle considère qu'il y a eu suffisamment de participants.

Il demande que la DEAL fixe un nombre minimal de participants aux réunions en dessous duquel elle abandonne le projet. Il conclut que le projet pourrait être

intéressant, mais qu'il ne pourra se réaliser dans des délais trop restreints et sans le soutien de la population.



Réunion de concertation publique – Saint-Laurent-du-Maroni

Invitation des pêcheurs aux réunions de concertation

Les pêcheurs du Maroni et le biotope pouvant être impactés par ce projet, un participant demande que l'avis des habitants d'Awala Yalimapo soit pris en compte. Il cite l'exemple du projet de la SARA qui aurait pu aboutir si la population ne s'était pas mobilisée.

Le projet d'aménagement des sauts reste pour lui relativement opaque et ne perçoit pas les conséquences de ces aménagements sur le biotope et le quotidien des habitants du Maroni.

La DEAL répond que la population sera régulièrement associée au projet, depuis la phase de concertation jusqu'aux travaux. Elle aura connaissance des résultats rendus par les bureaux d'études. Les piroguiers seront consultés durant la phase étude. Si la population refuse le projet, alors ce dernier ne se fera pas.

Risque inondation à Maripasoula

Un participant évoque les inondations de 2017 à Maripasoula et s'inquiète des éventuelles conséquences des aménagements sur ce phénomène.

La DEAL répond que les impacts des aménagements à court et moyen termes seront pris en compte lors de la phase étude. En particulier, le risque inondation sera étudié.

Synthèse des échanges

Les avis des participants sur le projet d'aménagement des sauts ont divergé au cours de la réunion. Certains s'y sont fortement opposés, tandis que d'autres ont souligné la création d'emplois et la dimension participative des études et travaux, en lien avec les populations locales.

La construction de la route du fleuve entre Apatou et Maripasoula est apparue comme une préoccupation majeure pour le développement des communes de l'intérieur.

Réunion de concertation publique à Grand-Santi – 14 mai 2019

Intérêt du projet

Un participant fait part de ses nombreuses réserves sur ce projet, qui selon lui, n'apportera rien aux habitants du fleuve, mais uniquement aux transporteurs en saison sèche. Il cite le saut Tetei Wata pour lequel les travaux consistant à augmenter le tirant d'eau amélioreront son franchissement pour les transporteurs, mais pas pour la population. Il doute que l'aménagement des sauts diminue la consommation de carburant et précise que le coût de la vie dans les villages restera identique en saison sèche et en saison humide, malgré l'aménagement des sauts.

La DEAL précise que les aménagements ont pour objectifs d'améliorer les conditions de franchissement des sauts en saison sèche (la majorité de ces sauts est immergée en saison des pluies) et de limiter la casse du matériel (moteur) lors de leur passage.



Réunion de concertation publique – Grand Santi

Connaissance du fleuve

Un participant explique que s'il ne parvient pas à franchir le saut Tetei Wata en saison sèche, il décharge la marchandise, passe le saut à vide, puis la recharge. Il a également la possibilité d'emprunter le saut Sissibi, en fonction de la puissance de son moteur. La rupture de charge au passage du saut Tetei Wata ne lui pose pas de difficulté.

Il précise qu'il parvient à naviguer sur le fleuve indépendamment de la taille de sa pirogue et de la puissance de son moteur et connaît l'emplacement de chaque bloc rocheux. Tous les piroguiers connaissent leurs emplacements, qui ne constituent donc pas une difficulté particulière pour la navigation.

En revanche, il indique que ce projet pourrait intéresser les personnes ne sachant pas naviguer car ces aménagements permettraient de faciliter leur apprentissage. Il est favorable à la mise en place de rails uniquement en berge. Le fleuve appartient à son patrimoine. La navigation s'apprend dès l'enfance, en commençant avec une pagaie pour identifier la localisation des rochers. Il refuse que les sauts soient aménagés et affirme que ce projet va apporter de nouveaux changements, en sus de ceux liés à l'orpaillage illégal.

Il conclut qu'il n'a pas attendu ce projet pour déplacer les blocs rocheux qui posent des difficultés pour la navigation et demande qu'une route reliant Apatou à Grand-Santi soit construite.

Aménagements des sauts

Nature des aménagements

Un participant demande en quoi consisteront les travaux (contournements ou rails).

La DEAL répond qu'elle identifiera précisément les aménagements à réaliser après les études effectuées à la saison sèche 2019. Le choix des aménagements dépendra également du retour de la population et des piroguiers.

En particulier, la DEAL ne réalisera pas d'aménagement (exemple du contournement) s'ils ne sont pas utiles pour les usagers du fleuve. Elle souhaite ainsi s'appuyer, pour chaque saut, sur l'avis de la population locale.

Un participant cite trois sauts très dangereux (Poligoudou, Lesse Dede et Tetei Wata) et indique que leur franchissement peut être amélioré en installant des rails ou en augmentant le tirant d'eau.

Saut Sissibi (aval de Grand-Santi)

Un piroguier précise que le déchargement et le rechargement de la marchandise lors du franchissement de ce saut ne posent pas de difficulté particulière. Il ne perd pas de temps.

Saut Poligoudou (aval de Grand-Santi)

Un participant indique qu'il est favorable à l'enlèvement des blocs rocheux ou à la mise en place de contournement terrestre. Il précise que les sauts les plus difficiles à franchir sont Tetei Wata et Poligoudou. Il souhaite qu'un rail puisse être installé sur les rochers du saut Poligoudou, ainsi qu'un autre au niveau du saut Abaladi Fessi. En revanche, il s'oppose à la disparition des sauts.

La DEAL précise que l'aménagement des sauts a pour objectif de faciliter et sécuriser leur franchissement, mais ne conduira pas à leur disparition.



Vue aérienne du saut Poligoudou avec l'aménagement proposé

Saut Mankaba (aval de Grand-Santi)

Un participant indique qu'il existe des sauts sur lesquels de petits travaux permettraient d'améliorer le passage. Il cite l'exemple du saut Mankaba, dans lequel des blocs rocheux situés en amont et en aval gênent son franchissement.

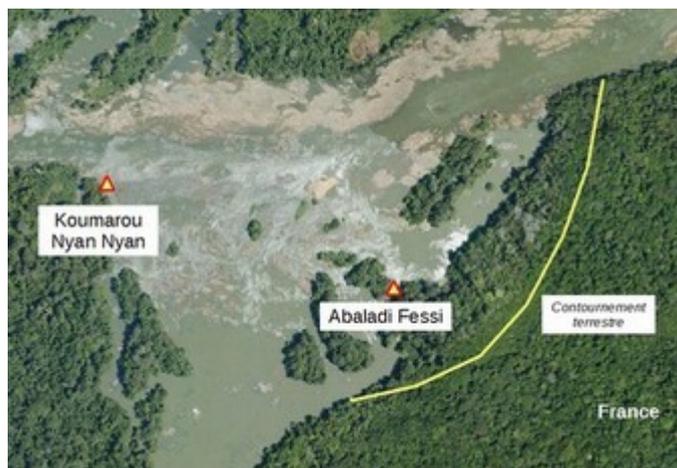
Saut Singa Tetei (aval de Grand-Santi)

Un participant explique que des blocs rocheux pourraient être enlevés dans le saut Singa Tetei pour améliorer les conditions de franchissement.

Sauts Koumarou Nyan Nyan et Abaladi Fessi (aval de Grand-Santi)

L'aménagement réalisé au niveau du saut Koumarou Nyan Nyan est, selon un participant, mal positionné et accroît la difficulté de franchissement de ce saut. Des rochers se situent désormais au milieu du passage. Il affirme que le nombre d'accidents a augmenté au niveau de ce saut suite à cet aménagement.

Un autre participant a vu de nombreux piroguiers casser l'hélice de leur moteur lors du franchissement de ce saut. Il privilégie un contournement terrestre ou un rail au niveau du village Providence. Cet aménagement permettrait également d'éviter le franchissement du saut Abaladi Fessi.



Contournement terrestre des sauts Koumarou Nyan Nyan et Abaladi Fessi

Un participant accepte que la DEAL réalise des travaux pour augmenter le tirant d'eau du saut Tetei Wata et déplace les rochers pour faciliter leur passage. Il refuse néanmoins que les sauts soient cassés, c'est-à-dire que les conditions de franchissement soient intégralement modifiées. Il accepte des aménagements de type contournement terrestre, notamment pour les sauts Koumarou Nyan Nyan et Abaladi Fessi.

Balisage

Un participant évoque la difficulté du franchissement des sauts en fonction du niveau d'eau et demande si un marquage des rochers les plus dangereux pourrait être mis en place, en remplacement de l'aménagement des sauts.

La DEAL répond que cette solution pourra être étudiée lors de la saison sèche.

Prise en compte du risque inondation

Un participant demande quel sera l'impact de l'aménagement des sauts sur le risque inondation.

La DEAL précise que l'impact des aménagements sur le risque inondation sera évalué lors de la phase étude.

Quatre sauts ont été aménagés sur l'Oyapock en 2014-2015 (enlèvement de blocs rocheux et mise en place de contournement terrestre). Les sauts, situés sur la commune de Camopi, ne sont pas concernés par l'aléa inondation. De façon générale, le fleuve connaît des crues essentiellement en mai.

Compte tenu de la morphologie du fleuve et de son débit, la DEAL indique que le risque inondation sur le Lawa et le Maroni lié à l'aménagement des sauts est faible, voire inexistant.

Les travaux réalisés ne devront pas avoir d'impact significatif sur le niveau d'eau. Des mesures de hauteur de niveau d'eau auront lieu avant, pendant et après les travaux.

Origine du projet

Un participant demande quelle est l'origine du projet.

Le projet d'aménagement des sauts a été initié en 2009 et avait pour principal objectif de sécuriser le transport scolaire lors du franchissement des sauts. Deux sauts ont ainsi fait l'objet d'aménagement spécifiques : Hermina en 2012 et Koumarou Nyan Nyan en 2016.

Douze nouveaux sauts vont être aménagés sur l'Oyapock et la rivière Camopi aux saisons sèches 2019 et 2020. La population sur ce fleuve s'est dite favorable à la poursuite des travaux suite aux aménagements réalisés en 2014-2015.

Sur le Maroni, la population n'a pas sollicité directement la DEAL pour aménager les sauts. En revanche, cette dernière a souhaité organiser ces réunions de concertation afin d'obtenir l'avis des usagers du fleuve sur ce projet. La DEAL précise que ce projet ne se réalisera pas si la population s'y oppose.

Intervention du Président du Grand Conseil Coutumier

Le Président du Grand Conseil Coutumier explique le fonctionnement du Grand Conseil Coutumier. Il s'est réuni en mars à Maripasoula en présence des chefs bushiniques et amérindiens des deux rives et a abordé le projet d'aménagement des sauts. Les membres du Grand Conseil Coutumier se sont prononcés à l'unanimité contre le projet par manque d'élément.

Le Président indique que le Grand Conseil Coutumier émettra un avis sur ce projet à partir de ceux formulés par les chefs coutumiers et par la population, puis le transmettra à la DEAL. Les avis émis lors des réunions de concertation seront également pris en compte.



Intervention du Président du Grand Conseil Coutumier

Consultation de la population située à proximité des sauts

Un participant indique que la population située à proximité des sauts, et donc directement concernée par les aménagements, doit être consultée. Il refuse en revanche que les participants n'empruntant pas les sauts se prononcent sur les aménagements à réaliser.

Participation du Gran Man surinamais aux réunions de concertation

Un participant demande si le Gran Man situé sur la Tapanahony a été invité à participer aux réunions de concertation.

Le Suriname ayant suspendu jusqu'à nouvel ordre la coopération sur ce sujet avec la France, aucun surinamais n'a été invité. Les réunions de concertation ont été organisées en amont du projet, en attendant une reprise de la coopération entre les deux pays.

Un participant demande si les différents capitaines du Grand Conseil Coutumier consulteront ceux du Suriname sur ce projet. Le Président répond qu'il n'y a pas de frontière entre les deux pays pour les autorités coutumières.

Aménagement des sauts en fonction du gabarit et de la charge des pirogues

Un participant demande si la nature des aménagements retenus à l'issue de la phase étude tiendront compte des gabarits et des charges transportées dans les pirogues. En particulier, celles des pirogues de l'armée ou du CHAR sont plus faibles que celles des pirogues de fret. Certains passages sont empruntés uniquement par des pirogues faiblement chargées, avec des moteurs de faible puissance.

La DEAL répond que ce paramètre sera pris en compte lors des études en saison sèche.

Identification des blocs rocheux situés à l'extérieur des sauts

La DEAL précise que des blocs rocheux gênant la navigation et situés à proximité des sauts pourront également être déplacés. Ils seront identifiés avec les piroguiers lors des études.

Association des piroguiers lors de la phase étude

La DEAL souhaite être accompagnée par quelques piroguiers lors de la phase étude afin d'identifier avec eux les difficultés de franchissement et les aménagements qui pourraient être réalisés.

Intervention d'une participante

Une participante Basia synthétise les échanges. Elle pensait, suite aux informations qui lui avaient été communiquées avant la réunion, que la DEAL venait présenter la liste des sauts qu'elle souhaitait « casser » ou faire disparaître. Elle était alors totalement opposée au projet. Elle indique avoir compris au cours de la réunion que la DEAL avait l'intention de réaliser des aménagements, sans entraîner une disparition des sauts. Elle cite plusieurs sauts dans lesquels les blocs rocheux ne devront pas être fracturés et précise que les habitants sont habitués à naviguer sur le fleuve et savent identifier précisément, en fonction de la hauteur du niveau d'eau, le chemin à emprunter.

Elle accepte le projet si la DEAL réalise des aménagements pour faciliter le passage des sauts pour les transporteurs (notamment à Tetei Wata), installe des rails (notamment à Poligoudou) ou crée des contournements terrestres (notamment à Koumarou Nyan Nyan). Elle accepte également que les rochers gênant la navigation soient enlevés, mais restera vigilante sur les travaux qui pourront être menés.

Elle est applaudie par l'ensemble des participants de la salle qui partagent ses propos.

Elle propose enfin de se faire le relai auprès des autorités coutumières et de la population du fleuve côté surinamais.

Synthèse des échanges

Les participants ont majoritairement émis un avis favorable de principe sur les solutions d'aménagement de sauts « réversibles », c'est-à-dire de type rails ou contournement terrestre. En revanche, ils ont fait part de nombreux points de vigilance et s'opposent à toutes solutions « irréversibles » susceptibles de porter atteinte à l'intégrité des sauts. Les rochers ne doivent pas être fracturés afin de ne pas « casser » les sauts.

Les sauts font partie du patrimoine et de la culture de la population. L'apprentissage de la navigation et du franchissement des sauts intervient dès l'enfance. Les participants ont souligné leur attachement à ce fleuve naturel et s'opposent unanimement à la disparition des sauts. La DEAL a justifié à maintes reprises durant cette réunion que ce projet n'entraînerait pas leur disparition.

L'augmentation du risque inondation suite à l'aménagement des sauts apparaît également comme une préoccupation majeure de la population.

L'augmentation du tirant d'eau du saut Tetei Wata avec l'enlèvement des rochers situés dans le passage a été plébiscitée par les participants. Plusieurs d'entre eux souhaitent être associés à la phase étude afin que les aménagements réalisés puissent réellement correspondre à leurs besoins.

Réunion de concertation publique à Taluen – 15 mai 2019

Niveau d'eau du fleuve et prise en compte du risque inondation

Le chef du village de Taluen explique que le niveau d'eau du fleuve était extrêmement bas en 2006. L'ensemble des rochers situés dans les sauts étant émergés, les piroguiers devaient haler leur pirogue.

La DEAL précise que les aménagements des sauts sont effectués pour améliorer leur franchissement. Aucun chenal ne sera néanmoins créé pour canaliser l'eau au niveau des sauts. En l'absence d'eau, les piroguiers devront donc continuer de haler leur pirogue.

A l'inverse, suite à de fortes pluies, le chef du village précise que le niveau d'eau du fleuve était extrêmement haut en 2017. Des inondations sont survenues dans certains villages amérindiens.

La DEAL indique que le risque inondation, évoqué lors de précédentes réunions, sera évalué lors des études. Les aménagements envisagés (déplacement de blocs rocheux, rails, contournements terrestres) sont des opérations ponctuelles, qui ne devraient pas accroître ce risque.



Réunion de concertation publique – Taluen

Augmentation du débit d'eau du fleuve suite aux aménagements

Un participant demande si l'enlèvement des blocs rocheux dans les sauts risque d'augmenter le débit d'eau du fleuve en saison des pluies.

En saison des pluies, les sauts sont majoritairement immergés. Des mesures de niveau d'eau et de débit seront effectuées en amont et en aval de chaque saut à aménager. Les sauts dans lesquels l'enlèvement des blocs rocheux présente un risque d'abaissement de la ligne d'eau en amont ne seront pas aménagés.

Elle cite l'exemple d'un saut situé sur l'Oyapock à aménager à la saison sèche 2019, dans lequel une barre rocheuse soutenant la ligne d'eau et constituant le verrou hydraulique du saut sera préservée. Cette barre fera l'objet d'une vigilance particulière lors de la phase travaux.

Acceptabilité du projet par la population

La DEAL demande si la population est favorable à ce projet.

M. Pinkali, représentant du Gran Man Amaïpoti, indique qu'il a expliqué le projet et demandé l'avis à de nombreux villageois. Plusieurs amérindiens se sont excusés de ne pouvoir assister à cette réunion, mais ont émis un avis favorable au projet, qui va, selon eux, leur faciliter la vie.

M. Pinkali indique que la population est en majorité favorable à ce projet. Il précise également que les amérindiens ne considèrent pas les sauts comme des lieux sacrés.



Réunion de concertation publique – Taluen

Liste des sauts préalablement identifiés

La DEAL interroge les participants sur la liste des 7 sauts préalablement identifiés en amont de Maripasoula.

Ils précisent que de nouveaux sauts pourraient être ajoutés dans cette liste. Les participants ne connaissant pas leur nom exact, un piroguier propose à la DEAL d'enregistrer les coordonnées GPS de ces sauts lors du trajet vers Antecume Pata.

Les piroguiers amérindiens indiquent également qu'ils pourront transmettre à la DEAL en saison sèche 2019 une nouvelle liste de sauts à aménager, qu'ils considèrent moins dangereux que ceux listés initialement.

Synthèse des échanges

Le projet d'aménagement des sauts est très bien reçu par la population. Les participants présents lors de la réunion de concertation y sont favorables. Les habitants n'ayant pu assister à cette réunion ont en majorité, par l'intermédiaire du représentant du Gran Man, donné leur accord sur ce projet.

Les participants souhaitent également que de nouveaux sauts desservant les zones de chasse, pêche et abattis puissent être intégrés dans le périmètre d'étude du projet.

Réunion de concertation publique à Antecume Pata – 15 mai 2019

Liste des sauts

Un participant demande si des sauts non listés initialement pourraient être ajoutés et étudiés. Il cite plusieurs sauts sur l'Alitani et le Marouini (Con, Alimiaime, etc.). M. Cognat ne connaît pas le saut éponyme situé en face du village d'Antecume Pata. Son nom est probablement erroné.

Un participant précise que les piroguiers franchissent 6 sauts entre Antecume Pata et Pidima. Nombre d'entre eux ayant précédemment cassé les moteurs de leurs pirogues, il demande si ces sauts peuvent être aménagés. Il indique que de nombreux chablis gênent également la navigation.

La DEAL répond que les sauts situés au-delà de Lolo et sur le Marouini n'ont pas été identifiés. Elle propose à quelques piroguiers de l'accompagner le lendemain afin de les localiser ensemble.



Identification des sauts lors de la réunion publique

Emplacements des blocs rocheux enlevés

Un participant demande si les rochers enlevés seront entretenus afin de ne pas être tranchants.

La DEAL répond que les rochers posant des difficultés pour le franchissement des sauts seront enlevés du cheminement préférentiel des pirogues. Ils seront ensuite mis en berge ou déposés dans le lit du fleuve de sorte qu'ils constituent un refuge pour la faune piscicole et un réservoir de pêche pour les habitants. La DEAL sera vigilante à ce qu'il n'y ait aucune arrête tranchante suite aux travaux.

Ouverture de passages annexes aux sauts (bistouris)

Un participant indique que les chemins empruntés par les piroguiers varient en fonction du niveau d'eau et demande si des passages, précédemment fermés par la végétation, peuvent être de nouveau ouverts.

La DEAL répond qu'ils pourront l'être. En particulier, la réouverture de ces bistouris en remplacement de l'aménagement d'un saut sera examinée lors de la phase étude. Elle cite l'exemple du saut Lesse Dede et d'un bistouri fermé à proximité.

Route du fleuve

Un participant demande si le projet d'aménagement des sauts a pour vocation cachée d'enterrer toute idée de faire une route reliant Maripasoula à Cayenne. Il suppose que ce projet se réalisera au détriment de cette route et pose la question de son coût.

La DEAL répond que la construction de la route du fleuve relève de la compétence de la CTG. L'enveloppe budgétaire du projet d'aménagement des sauts est de 3 à 4 millions d'euros, contre plusieurs centaines de millions d'euros pour cette route.

Les échéances du projet mené par la DEAL se situent en 2022-2023, tandis que le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de la Guyane précise que la route du fleuve ne sera pas construite avant 2030. Le maître d'ouvrage, le coût prévisionnel et les échéances de ces deux projets sont différents.

Un participant indique que la construction de la route du fleuve n'arrêtera pas la navigation sur le fleuve. En particulier, certains transporteurs, bushinengés ou amérindiens, continueront de naviguer dessus et de franchir les sauts. Il souhaite donc qu'ils soient aménagés.

Coopération avec le Suriname

Un participant demande si ce projet est mené en coopération avec le Suriname.

Le Suriname a été associé au projet. Une délégation surinamaïse s'est rendue sur le fleuve en présence de la DEAL en janvier 2019 afin de visualiser les sauts pouvant faire l'objet d'un aménagement dans les prochaines années. La coopération transfrontalière ayant été par la suite suspendue, la DEAL a souhaité néanmoins maintenir ces réunions de concertation afin d'obtenir l'avis de la population sur ce projet.

Aménagement des sauts sur l'Oyapock et définition de la frontière entre la France et le Brésil

Un participant interroge la DEAL sur l'état d'avancement des travaux côté Oyapock et la définition de la frontière entre la France et le Brésil.

Quatre sauts ont été aménagés en 2014-2015 sur l'Oyapock (deux à proximité de Camopi, deux autres à proximité de Trois-Sauts). Douze autres sauts le seront également aux saisons sèches 2019 et 2020. L'enquête publique réalisée en janvier 2019 a montré que la population était favorable à ce projet.

La frontière entre la France et le Brésil est définie comme la ligne médiane du fleuve. Le Brésil n'ayant pas souhaité participer à ce projet, les 16 sauts aménagés sur l'Oyapock se situent entre la rive française du fleuve et sa ligne médiane.

La DEAL précise que l'absence de définition de la frontière entre la France et le Suriname au-delà de Grand-Santi sur le Lawa et l'Alitani risque de compromettre la phase travaux du projet.

Impact des aménagements

Un participant demande quels seront les impacts de l'aménagement des sauts sur la pêche et les repères que possèdent actuellement les piroguiers lors de leur franchissement.

La DEAL répond que l'ensemble des impacts des aménagements seront évalués au cours des prochaines années. Ils seront détaillés dans le dossier d'autorisation environnemental unique instruits par les services de l'État. Une étude d'impact sera notamment réalisée.

La DEAL précise que la perte de repères lors du franchissement des sauts aménagés a été évoquée lors de précédentes réunions. Elle cite deux sauts situés en aval de Maripasoula (Mankassiaba et Dagou Ede) sur lesquels des blocs rocheux pourraient être déplacés. Les autres sauts, s'ils étaient aménagés, devraient faire l'objet d'aménagements différents.

Risque inondation

Un participant demande si le risque inondation sera accru suite à l'aménagement des sauts.

La DEAL répond que ce risque sera évalué au cours des études. Les aménagements des sauts constituent des opérations minimales à l'échelle du fleuve. Le déplacement de quelques blocs rocheux ne devrait pas accroître ce risque. Il sera néanmoins étudié et quantifié. Elle précise qu'elle s'appuiera également sur le retour d'expérience des aménagements des sauts réalisés sur l'Oyapock. En particulier, les aménagements des sauts effectués en 2014-2015 n'ont pas entraîné, jusqu'à présent, une augmentation de ce risque.



Réunion de concertation publique – Antecume Pata

Intervention du Président du Grand Conseil Coutumier

Le Président du Grand Conseil Coutumier indique que les porteurs de projet ont obligation de consulter le Grand Conseil Coutumier dès lors que le projet impacte les populations bushinengés et amérindiennes. Il précise qu'il accompagne la DEAL afin d'entendre l'avis de la population.

Il rappelle qu'une assemblée plénière du Grand Conseil a eu lieu à Maripasoula en mars 2019, en présence des chefs coutumiers bushinengés et amérindiens des deux rives du fleuve. L'ensemble des participants s'est opposé à ce projet pour différentes raisons : manque d'information, incidences du projet sur le risque inondation, sauts appartenant au patrimoine des populations du fleuve, changements induits par les aménagements, etc.

Une nouvelle assemblée plénière sera organisée au mois de septembre 2019, durant laquelle la DEAL viendra présenter le projet. Le Grand Conseil Coutumier rendra son avis par la suite.

Un participant indique que ce projet est accueilli avec enthousiasme par la population et demande que l'avis du Grand Conseil Coutumier le respecte.

Création d'emplois locaux dans le cadre du projet

Un participant demande si le projet permettra de créer des emplois locaux.

La population locale sera mobilisée tout au long du projet. Lors de la phase étude, la DEAL se rendra sur site avec des bureaux d'études et des piroguiers afin qu'ils identifient

ensemble les passes principales des sauts et les difficultés de franchissement. Ces piroguiers seront rémunérés.

Des chantiers d'insertion sociale seront par la suite mis en place afin que la population locale prenne part aux travaux. La DEAL cite l'exemple de l'aménagement des sauts sur l'Oyapock où les entreprises titulaires des marchés de travaux vont recruter et former plusieurs personnes de la commune de Camopi pour participer à leur réalisation.

Navigabilité des fleuves

Un participant demande si la réalisation des travaux d'aménagement des sauts rendra le fleuve navigable.

La DEAL répond que les fleuves de Guyane sont navigables, au risque et périls de chaque usager, même en l'absence du projet d'aménagement des sauts.

Navigation sur le Lawa et le Maroni

Un participant demande le nombre de pirogues navigant entre Saint-Laurent-du-Maroni et Antecume Pata.

La DEAL estime, à partir de données datées de 2014, que 20 000 passagers (hors scolaires) circulent annuellement sur le fleuve. Elle mentionne la création d'un Observatoire du Transport Fluvial sur le Maroni (OTFM) qui permettra de préciser ces chiffres.

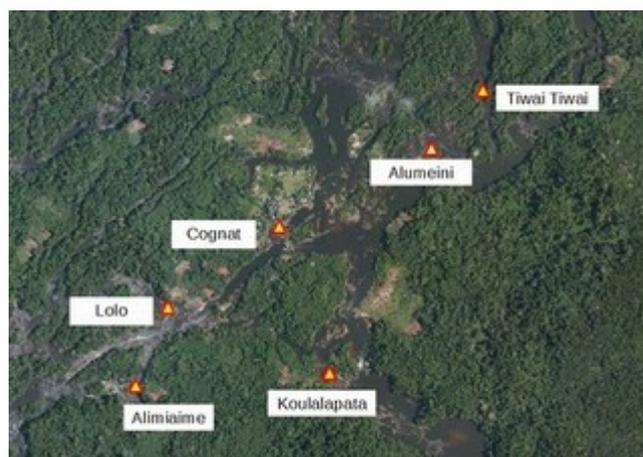
Elle estime également que 400 pirogues navigent quotidiennement sur le fleuve entre Saint-Laurent-du-Maroni et Albina.

Synthèse des échanges

Un participant synthétise les échanges. Il demande que les sauts situés sur le Marouini soient aménagés et souhaite que ce projet tienne compte de la localisation des abattis et des zones de pêche. Il demande que la DEAL fasse son maximum pour que ce projet se concrétise.

Identification de nouveaux sauts

Les sauts Alumeini (situé en aval d'Antecume Pata), Alimiaime et Koulalapata (situé sur le Marouini) présentés sur la carte ci-dessous ont été identifiés par la DEAL au lendemain de la réunion de concertation à Antecume Pata, en présence de trois piroguiers amérindiens.



Vue aérienne des sauts identifiés

Synthèse des échanges

Le projet d'aménagement des sauts est bien accepté par la population. Les participants présents lors de la réunion de concertation ont fait part de leurs attentes et de leur volonté que ce projet se réalise. Certains habitants navigant régulièrement sur le fleuve souhaitent être associés à la phase étude afin d'identifier précisément les difficultés de franchissement et les solutions d'aménagement qui pourraient être retenues.

Suite à cette réunion, trois nouveaux sauts ont également été identifiés.

Réunion de concertation publique à Maripasoula – 16 mai 2019

Suite à la présentation du projet par la DEAL, les participants demandent de suspendre la réunion afin qu'ils puissent se concerter.

Route du fleuve

Les participants s'opposent au projet d'aménagement des sauts. Ils souhaitent que soit privilégié le projet de route reliant Maripasoula à Apatou (route du fleuve) ou à Cayenne et demandent que la construction et l'entretien de cette route soient assurés par la DEAL.

La DEAL répond que l'État n'a pas la compétence de la route du Fleuve. Cette route est inscrite dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) à l'horizon 2030.

Aujourd'hui, la DEAL a en charge la gestion de deux routes nationales en Guyane, la RN1 et la RN2. Les RN3 et RN4 ont été transférées à la CTG en 2008.

Les routes nationales RN1 et RN2 font partie de la transamazonienne qui relie l'Amérique du Nord à l'Amérique du Sud. C'est une des raisons pour laquelle leur statut de route nationale a été conservé. Dans tous les autres DOM (sauf Mayotte), les routes nationales ont été transférées aux Régions. De plus, en France métropolitaine, l'État a transféré plus de la moitié du réseau routier national aux départements en 2006. Seuls 11 000 km de routes nationales restantes sont actuellement gérées par des Directions Interdépartementales des Routes, qui seront probablement regroupées à terme dans un établissement public. En conclusion, la construction de la route du fleuve n'est pas un projet à l'initiative de l'État.

Suite aux explications de la DEAL, les participants indiquent qu'ils maintiennent leur position et privilégient la construction d'une route plutôt que le projet d'aménagement des sauts.

Bancs de sable générés par l'orpaillage

Un participant évoque les bancs de sable générés par l'orpaillage et compliquant la navigation sur le Lawa et le Maroni. Les piroguiers rejoignent, il y a quelques années, Papaïchton depuis Maripasoula en 45 minutes, contre 1h30 aujourd'hui. Il demande que le budget dédié à l'aménagement des sauts (4 millions d'euros) soit investi pour traiter les bancs de sable.

La DEAL répond qu'elle réfléchit à la mise en œuvre d'un programme d'entretien pluriannuel pour traiter ces bancs.

Suspension de la coopération entre la France et le Suriname

Un participant demande si le projet pourra aboutir compte tenu de la suspension de la coopération entre la France et le Suriname et de l'absence de définition de la frontière entre les deux pays.

La DEAL reprend l'historique de la coopération entre la France et le Suriname. Cette coopération sur ce projet a été suspendue pendant 5 ans entre 2013 et 2018, puis a repris en juillet 2018. Malgré une nouvelle suspension des échanges à partir de mars 2019, la DEAL a souhaité poursuivre le projet et obtenir l'avis de la population en organisant ces réunions de concertation. Les sauts seront identifiés et étudiés, en attendant une reprise des discussions avec le Suriname.

Intérêt et origine du projet

Un participant indique qu'il ne comprend pas l'intérêt du projet si les aménagements des sauts ne permettent pas aux

piroguiers de s'affranchir du halage de leur pirogue en saison sèche.

Un autre participant demande si les capitaines et Grans Mans sont à l'origine de ce projet.

La DEAL répond que le projet, initié en 2009, avait pour objectif de sécuriser le transport scolaire lors du franchissement des sauts. Deux sauts ont ainsi été aménagés : Hermina en 2012 et Koumarou Nyan Nyan en 2016. Ce projet a été initié à l'époque avec le Conseil Général de la Guyane.

Dimension culturelle des sauts

Un participant reproche à la DEAL de ne pas avoir abordé au cours de sa présentation la dimension culturelle des sauts. Il fait preuve d'une grande méfiance envers ce projet en indiquant qu'ils sont plusieurs à « soupçonner des choses », sans préciser ses propos.

Navigation sur le fleuve

Un participant rappelle qu'à l'époque de ses ancêtres, le fleuve était « déjà maîtrisé » et ne représentait pas un problème pour les populations vivant à proximité. Il demande que la DEAL privilégie l'entretien de la route reliant Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni, plutôt que l'aménagement des sauts. La navigation sur le fleuve ne constitue pas, pour lui, une difficulté.

Un autre participant demande pourquoi la DEAL vient proposer un tel projet, alors que la population n'a « rien demandé ».

Organisation des réunions de concertation à Apatou et Papaïchton

Un participant demande les raisons pour lesquelles les communes de Papaïchton et Apatou n'ont pas été intégrés dans le projet.

La DEAL répond que la concertation devait avoir lieu initialement en France et au Suriname (3 réunions au Suriname, 6 autres en France), durant une semaine. Malgré la suspension de la coopération transfrontalière, la DEAL a décidé de maintenir les réunions de concertation sur la rive française du fleuve. Cependant, le planning des réunions prévu initialement en concertation avec les autorités surinamaises ne permettait pas d'en organiser à Apatou et Papaïchton.

Un participant regrette que l'ensemble des populations du fleuve n'ait pas été préalablement réuni pour organiser ces réunions.

Certificat de capacité

Un participant indique que la reconnaissance des piroguiers n'est pas établie. Il précise que l'Etat ne prend pas en compte leur statut et demande qu'ils puissent être « valorisés ».

La DEAL répond que le Certificat de Capacité à la Conduite de Pirogue, actuellement en cours de définition, permettra de reconnaître les compétences des piroguiers. Ce diplôme sera attribué aux piroguiers dont l'expérience professionnelle sera reconnue. Toutefois, les nouveaux piroguiers devront passer un examen local pour l'acquérir. La DEAL travaille actuellement avec les professionnels et le rectorat pour définir le référentiel de compétence, puis le référentiel de formation de ce certificat de capacité.

Un participant précise que l'apprentissage du métier de piroguier fait partie de leur culture. Les enfants apprennent à naviguer directement sur le fleuve.

Avis des capitaines sur le projet

Un participant affirme que les capitaines de village se sont précédemment prononcés contre le projet et demande les raisons pour lesquelles la DEAL continue d'organiser ces réunions sur ce projet.

Consultation des différentes communautés du fleuve

Un participant souligne que le fleuve en aval de Maripasoula appartient à la communauté des Alukus, et non pas à la DEAL, qui a précisé au cours de sa présentation qu'elle était gestionnaire du domaine public fluvial en Guyane. Il reproche à la DEAL d'avoir, d'une part, demandé l'avis des transporteurs de Saint-Laurent-du-Maroni alors qu'il estime qu'ils ne sont pas directement concernés par ce projet, et d'autre part, d'avoir consulté la

population de Grand-Santi (communauté à dominante Ndjuka) avant celle de Maripasoula (communauté à dominante Alukus). Il affirme que le projet doit être préalablement validé à Maripasoula en présence des chefs coutumiers d'Apatou, de Papaïchton, du Suriname ainsi que des chefs coutumiers amérindiens et de la population. Le projet pourra ainsi prendre « un autre sens ».

Un autre participant reproche également à la DEAL de ne pas avoir consulté le Grand Conseil Coutumier en amont de ce projet.

Intervention du Président du Grand Conseil Coutumier

Le Grand Conseil Coutumier, composé de 18 membres, rassemble les chefs coutumiers amérindiens et bushinengué. Il défend les intérêts des populations sur le plan économique, social, culturel et éducatif.

La DEAL souhaite présenter le projet d'aménagement des sauts au Grand Conseil Coutumier lors d'une assemblée plénière organisée en septembre. Il émettra ensuite un avis.

Synthèse des échanges

Les participants à cette réunion de concertation ont fait part de leur très forte opposition au projet d'aménagement des sauts. Ils souhaitent que soit privilégiée la construction d'une route reliant Maripasoula à Cayenne ou Apatou.

La population a indiqué faire preuve d'une grande méfiance et précisé qu'elle n'avait « rien demandé ». L'avis des chefs coutumiers aurait dû être demandé avant la tenue de ces réunions de concertation.

Les sauts faisant partie intégrante de la culture des populations du fleuve, les participants ont demandé que ce projet soit discuté à Maripasoula en présence des différentes autorités coutumières françaises et surinamaises et de la population.

4 CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Des registres ont été mis à disposition du public dans les communes et villages dans lesquels les réunions de concertation ont été organisées, afin que la population, présente ou non aux différentes réunions, puisse s'exprimer sur le projet.

Réunion organisée à Saint-Laurent-du-Maroni le 28 avril 2019

Suite à la réunion publique organisée le 18 avril à Saint-Laurent-du-Maroni, le collectif A Liba a organisé une réunion publique sur le projet le dimanche 28 avril 2019 sur la Place des Sociétés Maronnes d'Amérique. Selon ce collectif, plus de 35 personnes y ont assisté parmi lesquelles figuraient :

- Un membre du syndicat des transports fluviaux sur le Maroni
 - Un ancien piroguier de l'armée de terre à la retraite
 - Des piroguiers non professionnels
 - Des anciens piroguiers
 - Les membres de l'association A Steng Fu A Liba.
- La DEAL n'a pas participé à cette réunion.

Des participants ont indiqué que des aménagements de sauts avaient été réalisés sans que la population n'en soit informée. Le saut Koumarou Nyan Nyan a été cité.

De nombreuses questions ont également été formulées par écrit. La DEAL a apporté les éléments de réponses suivants.

Faut-il faire des travaux pour permettre aux piroguiers de passer les sauts plus facilement en période de saison sèche ou en petite saison sèche ?

Ce sujet a été soulevé par les piroguiers travaillant pour le compte de la sphère publique lors d'une réunion à Saint-Laurent-du-Maroni le 17 avril dernier. Ces piroguiers ont indiqué que les chemins empruntés au niveau des sauts dépendaient de la hauteur du niveau d'eau du fleuve. Ce paramètre sera pris en compte dans les études. Lorsque la DEAL se rendra au niveau des sauts à la saison sèche 2019 pour les étudier (l'identification des sauts résultant de la phase de concertation préalable), elle identifiera, avec les piroguiers, les différents itinéraires et discutera avec eux de la nature des aménagements à envisager en fonction de la hauteur du niveau d'eau. En particulier, il s'agira, lors de ces études sur site, de définir précisément avec les piroguiers la hauteur du niveau d'eau critique en dessous de laquelle l'aménagement du saut est nécessaire. Cette hauteur du niveau d'eau devrait également conditionner la nature de l'aménagement à prévoir.

Si oui quels sont les sauts les plus difficiles à passer pendant ces périodes ?

La réponse à cette question constitue un des objectifs de la concertation.

En effet, cette phase de concertation préalable que la DEAL mène en avril et mai 2019 a pour objectif,

d'une part, de recueillir l'avis de la population (autorités coutumières, transporteurs, piroguiers, usagers du fleuve, population locale) sur ce projet et d'autre part, d'identifier précisément les sauts qui posent des difficultés de franchissement en saison sèche et la nature des aménagements.

Pour ce faire, elle a identifié en amont une liste de 16 sauts (Lesse Dede, Poli Goudou, Manbali, Boli Mofou, Singa Tetei, Wan Bokali, Man Kassiaba, Anponou Soungou, Abouna Sounga, Awala-Soula, Pèle kumalu, Akuli Tiki, Tiwai Tiwai, Lolo, Awala Kumta et Cognat), liste qui lui a été transmise par des piroguiers bushinenge et amérindiens en septembre 2018. Cette liste n'est pas figée et évoluera en fonction des discussions tenues lors des concertations.

Pour donner un exemple, les piroguiers travaillant pour le compte de la sphère publique ont indiqué, lors de la réunion du 17 avril, que le saut Boli Mofou ne nécessitait pas spécialement d'aménagement (car pas de réelle difficulté pour le franchir), mais en revanche que les sauts Koumarou Nyan Nyan, Sissibi et Tetei Wata pouvaient être étudiés, la priorité devant être donnée au saut Tetei Wata dont l'aménagement pourrait consister en l'augmentation du tirant d'eau. La DEAL a pris bonne note des remarques des participants et pourra modifier, le cas échéant après la phase de concertation, la liste des sauts en ce sens. Si d'autres sauts, non identifiés initialement, posent des difficultés de franchissement, la DEAL pourra les intégrer dans le projet.

Où pourrait-on réaliser des travaux pour faciliter le passage ?

Une fois la liste des sauts définie suite à la phase de concertation, la DEAL se rendra sur les différents sauts à la saison sèche 2019, en présence de quelques piroguiers, afin d'identifier précisément quels aménagements pourraient être envisagés pour faciliter leur franchissement.

La DEAL a identifié, lors de la réunion avec les piroguiers travaillant pour le compte de la sphère publique, les passages empruntés par les pirogues au niveau de chaque saut, en fonction du niveau d'eau. Elle pourra affiner ces passages en les partageant avec l'ensemble des piroguiers qui ont la connaissance du fleuve et identifier précisément la localisation des éventuels travaux lors de prochaines discussions.

Quels types de travaux sont envisageables sur les sauts choisis ?

Les études menées à la saison sèche 2019 permettront d'identifier précisément la nature des travaux qui pourront être envisagés sur les sauts choisis. En particulier, seront étudiées, pour chaque saut, les solutions techniques suivantes :

- la fracturation, l'enlèvement, le déplacement ou l'arasement de blocs rocheux. Les blocs rocheux pourront être déplacés à l'aide de sangles, ou bien fracturés. Aucun explosif ne sera utilisé sur site à cause du très fort impact environnemental ;
- des contournements terrestres, avec la réalisation de cales de débarquement et cheminements piétons ;
- la réalisation d'équipements et d'aménagements divers : balisage, anneaux de traction, anneaux d'amarrage, dispositifs mécaniques de type treuils, signalisation...

En particulier, les piroguiers travaillant pour le compte de la sphère publique, ainsi que des piroguiers rencontrés à Maripasoula en janvier 2019, souhaitent que des systèmes de treuil soient installés pour améliorer le franchissement des sauts. Cette solution sera étudiée en priorité pour chaque saut. Les choix conduisant à ne pas retenir des solutions techniques listées ci-dessus seront justifiés.

La DEAL a compris, suite aux réunions de concertation de Saint-Laurent-du-Maroni les 17 et 18 avril, que les suppressions de blocs rocheux (par déplacement, fracturation ou arasement) conduiront les piroguiers à réapprendre à naviguer et à franchir ces sauts. Pour cela, elle essaiera de privilégier au maximum les autres solutions techniques décrites ci-dessus.

Toutes les personnes invitées ont exprimé un avis perplexe sur le projet, mais souhaitent que ce soient les chefs coutumiers et les usagers des fleuves qui soient en tête du projet. Les raisons qui viennent expliquer tout cela sont d'une part la modification de façon durable des composantes physiques du fleuve, les répercussions sur le fonctionnement des écosystèmes, la diminution de la diversité naturelle des habitats et des espèces présentes.

Les chefs coutumiers, ainsi que les usagers du fleuve ont été invités aux différentes réunions de concertation afin qu'ils puissent s'exprimer et donner leur avis sur le projet.

L'impact des aménagements sur les composantes physiques du fleuve, le fonctionnement des écosystèmes et la diminution de la diversité naturelle

des habitats et des espèces présentes sera étudié bien en amont des travaux.

Une fois la liste des sauts définie, la DEAL se rendra sur chaque saut à la saison sèche 2019, en présence de piroguiers, pour identifier précisément la meilleure solution technique qui permettra d'améliorer le franchissement des sauts.

Une fois les solutions techniques retenues et partagées par tous (cela signifie qu'elle réorganisera des réunions pour présenter les résultats de la concertation et la liste des sauts retenus), de nouvelles études, seront menées en 2020 et 2021 pour identifier précisément l'impact de ces aménagements sur la biodiversité. En particulier, seront étudiés l'impact sur l'environnement, la biodiversité, le régime hydraulique, l'érosion des berges, les aspects humains et socio-économiques. Tout aménagement qui aurait des répercussions trop importantes sur l'environnement ne sera pas réalisé.

Les habitants souhaitent savoir si l'idée de la route terrestre demandée lors des doléances de 2017 n'est pas meilleure et pourquoi celle-ci a été mise en suspens jusqu'à maintenant.

La route du fleuve, entre Apatou et Maripasoula, relevant de la compétence de la CTG et non de la DEAL, la DEAL ne peut apporter une réponse sur ce sujet.

En conclusion, les habitants de la vallée du Maroni ainsi que celui du Lawa ne souhaitent pas que les sauts soient aménagés sans l'accord de leurs « représentants suprêmes », c'est-à-dire le Gran man des N'djuka, Paramaca, Aluku, Amérindien et leur capitaine en chef.

Ils estiment que jusqu'à ce jour, aucun saut ne leur pose de difficultés en saison sèche, car ils connaissent le chemin à emprunter pendant cette période. Les habitants ainsi que les usagers des fleuves s'opposent catégoriquement à des aménagements sans l'accord des Gran man.

Le collectif A Liba a précisé qu'il y a plusieurs groupes ethniques vivant sur les fleuves. Certains y sont implantés depuis plus de 600 ans. Chacun de ces groupes est représenté par des Gran man. Le grand conseil des chefs coutumiers joue le rôle d'intermédiaire et de consultant. Cependant, les chefs coutumiers n'ont toujours pas la possibilité de consulter les habitants avant de donner leurs avis sur certains projets.

Remarques et questions inscrites dans les registres

5 remarques ont été inscrites dans le registre mis à disposition du public dans la commune de Grand-Santi : « Je suis contre ce projet », « STOP », « Moi aussi je suis contre ce projet », « Tout à fait contre » et « Je ne suis pas d'accord ».

Aucune autre remarque, ni question relative au projet n'a été inscrite dans les registres des autres communes.

5 ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le fleuve fait partie intégrante de la culture des populations locales

Les participants ont régulièrement exprimé leur attachement à ce fleuve, déjà maîtrisé à l'époque par leurs ancêtres. Les sauts appartiennent à leur patrimoine et leur culture. La navigation et le franchissement des sauts s'apprend dès l'enfance.

Les participants se sont fortement opposés à la disparition des sauts. La DEAL a rappelé à plusieurs reprises que ce n'était pas l'objectif du projet. La perte de la connaissance du fleuve suite à l'enlèvement des rochers est apparue comme une préoccupation majeure de la population.

Des avis divergents sur le projet

Les avis recueillis lors des réunions de concertation ont montré de fortes divergences selon les communautés.

A Saint-Laurent-du-Maroni, certains participants étaient fortement opposés au projet, tandis que d'autres ont souligné la création d'emplois et la dimension participative des études et travaux, en lien avec les populations locales.

A Grand-Santi (Ndjuka), les participants ont majoritairement accepté l'idée d'une intervention pour améliorer le franchissement des sauts qui pourrait comprendre les types de travaux suivants : déplacement de blocs rocheux, réalisation de contournement terrestre, mise en place de treuil ou de rail. La fracturation de rocher a toutefois été rejetée quels que soient les moyens utilisés.

Certains participants souhaitent apporter leur contribution aux études de projet, tout en faisant preuve d'une grande vigilance sur les travaux que pourra mener la DEAL.

A Maripasoula (Aluku), les participants ont clairement exprimé leur opposition au projet, en privilégiant la construction de la route du fleuve. Ils ont indiqué que les sauts faisaient partie de leur patrimoine culturel et qu'ils ne devaient pas être modifiés, tout en regrettant que l'avis des chefs coutumiers n'ait pas été demandé préalablement à l'organisation de ces réunions.

La communauté amérindienne s'est exprimée favorablement pour le projet et souhaite être associée aux études. Elle a proposé d'étendre le périmètre du projet à l'amont du fleuve pour améliorer le franchissement de certains sauts. La fracturation de blocs rocheux pourrait être acceptée pour certains sauts, sous réserve qu'il ne subsiste aucune arrête tranchante.

Les participants ont exprimé leur espoir que le projet aboutisse et ont demandé à la DEAL de ne pas l'abandonner.

Une crainte d'augmentation du risque inondation

La population a exprimé, à plusieurs reprises, sa préoccupation quant à l'augmentation substantielle du risque inondation suite à l'aménagement des sauts.

Les aménagements des sauts constituent des opérations minimales à l'échelle du fleuve. Des études hydrauliques seront réalisées en phase projet afin d'évaluer l'impact des aménagements envisagés sur l'écoulement des eaux en période de crue. Quelles que soient les solutions retenues, les aménagements à réaliser ne devront créer aucun impact négatif sur les zones d'habitation situées de part et d'autre des sauts en période de crue. Le retour d'expérience de l'aménagement des sauts réalisés sur l'Oyapock en 2014-2015 puis en 2019-2020 pourra également être capitalisé dans le cadre des futurs aménagements sur le Lawa et le Maroni.

Un projet à mener en concertation avec les piroguiers

Les piroguiers ont souhaité être associés à la phase études du projet. La DEAL y a répondu favorablement, en rappelant qu'elle s'appuierait sur ceux qui connaissent et naviguent quotidiennement sur le fleuve afin de concevoir des aménagements répondant aux besoins de la population.

Un périmètre du projet élargi ou réduit selon les territoires

En aval de Maripasoula, les sauts Boli Mofou, Manbali, Oko Wii et Wanbokali (ces deux derniers constituant le saut Anponou Soungou) pourraient être supprimés du périmètre d'étude. En revanche, les sauts Mankaba, Tchabissi, Koo Booba et Dagou Ede pourraient être rajoutés.

En amont de Maripasoula, trois autres sauts pourraient être ajoutés aux 7 sauts listés initialement : Alumeini, Koulalapata (situé sur le Marouini) et Alimiaime.

De nombreuses solutions techniques proposées

Les débats menés au cours des réunions de concertation ont permis d'esquisser plusieurs solutions d'amélioration du franchissement des sauts. Il est précisé qu'aucune de ces solutions n'est, à ce stade du projet, validée ou arrêtée.

Sauts	Proposition d'aménagements
Saut Tetei Wata	– Nettoyage du chenal pour augmenter le tirant d'eau
Saut Koumarou Nyan Nyan	– Suppression de l'aménagement réalisé en 2016 dans le lit du fleuve – Création d'un contournement en berge
Saut Sissibi	– Création d'un aménagement en berge
Saut Poligoudou	– Création de rails sur les rochers
Saut Mankaba	– Déplacement de rochers en amont du saut
Saut Singa Tetei	– Déplacement de rochers
Saut Dagou Ede	– Déplacement des rochers
Saut Lesse Dede	– Mise en place d'un treuil
Saut Tchabissi	– Suppression de blocs de ciment
Saut Mankassiaba	– Déplacement de rochers

Proposition d'aménagement de sauts issus des réunions de concertation

L'importance de la décision des autorités coutumières

La poursuite du projet est conditionnée à un avis favorable des autorités coutumières. Le Grand Conseil

Coutumier rendra son avis sur ce projet. La population de Grand-Santi a invité la DEAL à consulter le Gran Man situé sur la Tapanahony au Suriname.

La population de Maripasoula et de Saint-Laurent-du-Maroni a également demandé que le projet soit validé en présence des chefs coutumiers d'Apatou, de Papaïchton, du Suriname ainsi que des chefs coutumiers amérindiens et de la population.

Une forte demande de construction de la route du fleuve

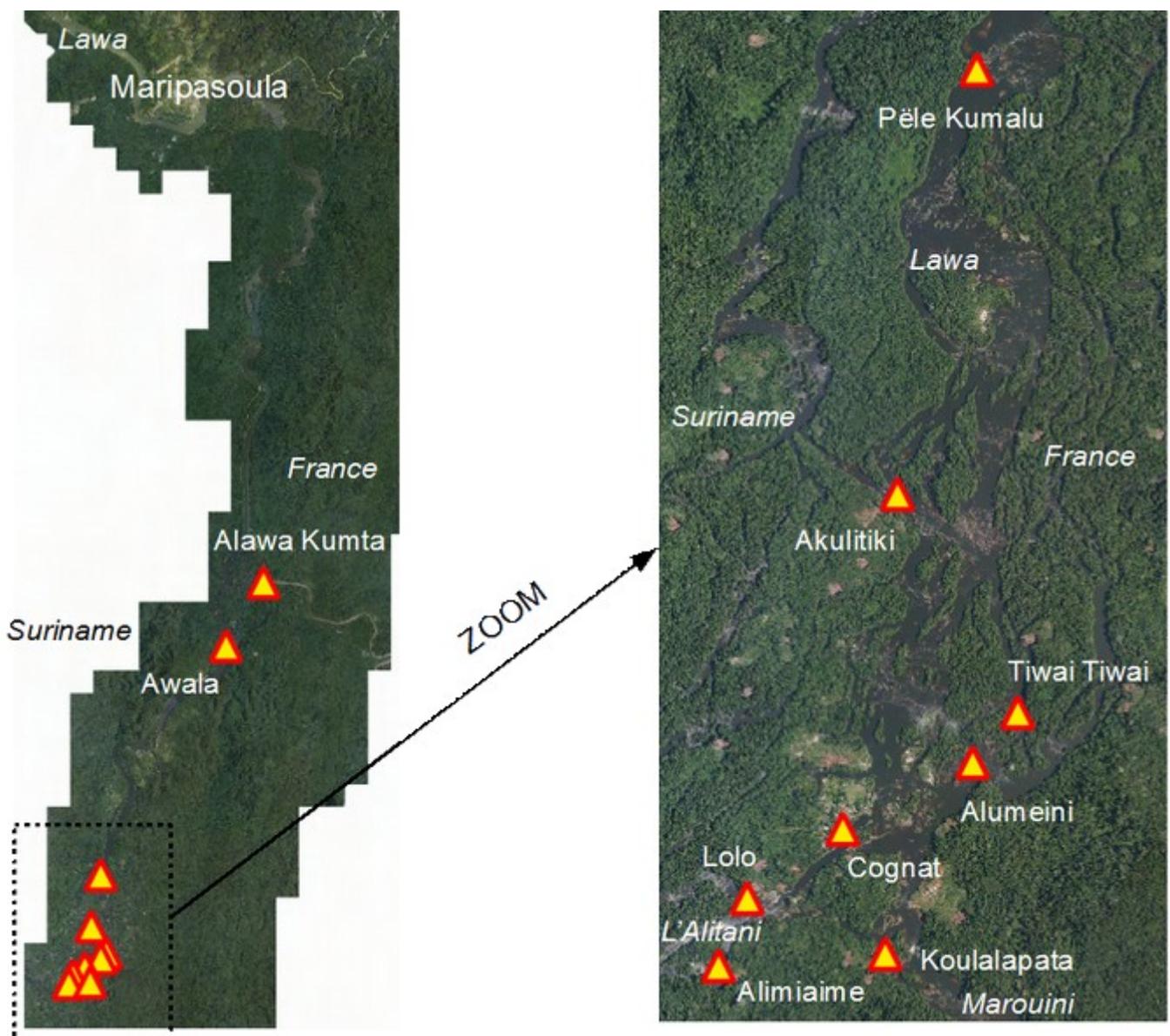
La construction de la route du fleuve reliant Apatou à Maripasoula a été un sujet récurrent au cours des réunions de concertation. Le projet d'aménagement des sauts a été interprété, par certains participants, comme une volonté de l'État de ne pas construire cette route. La DEAL a expliqué à plusieurs reprises que la construction de cette route relevait de la compétence de la CTG.

6 PERSPECTIVES

Au travers de cette concertation qui s'est déroulée pendant un mois, le projet d'aménagement des sauts sur le Lawa et le Maroni a pu être présenté dans ses détails à plus de 80 personnes au travers de 5 réunions publiques et une réunion technique.

L'ensemble de ces réunions a donné lieu à des débats et discussions animés. La DEAL, maître d'ouvrage du projet, en a tiré les conclusions et décisions suivantes :

- Compte tenu de l'absence d'adhésion nette au projet de la population bushinengue, la DEAL décide d'abandonner l'étude des sauts situés en aval de Maripasoula ;
- La DEAL demande une audience au Grand Conseil Coutumier afin de lui présenter le projet d'aménagement des sauts situés en amont de Maripasoula en séance plénière. L'avis du Grand Conseil Coutumier sera demandé ;
- Les sauts Alumeini, Koulalapata et Alimiaime sont rajoutés aux 7 sauts initialement listés en amont de Maripasoula. 10 sauts situés en pays amérindien sont donc intégrés dans le périmètre d'étude du projet ;
- Compte tenu de la forte attente de la population amérindienne par rapport à ce projet, la DEAL engagera les études projet sur ces 10 sauts dès la saison sèche 2019, en concertation avec les piroguiers ;



ANNEXES – LISTES DES PARTICIPANTS AUX RÉUNIONS DE CONCERTATION

Réunion de concertation technique à Saint-Laurent-du-Maroni – 17 avril 2019

Nom	Administration	Courriel	Téléphone
Pascal CHIFTON	Transport Pascal	pascalchifton@yahoo.fr	06 94 12 75 16
Joseph PESNA	Piroguier CHAR		06 94 40 92 54
AMAWASA	GTI		
PARINI	GTI	gti.guyane@gmail.com	06 94 03 80 03
Awasai ABOLLO	Transport fluvial		06 94 90 48 02
Patrick MADELEINE	SDIS 973 SLM	patrick.madeleine@sdis973.fr	06 94 20 33 89
Alain ESPERANCE	SDIS 973 SLM	alain.esperance@sdis973.fr	06 94 40 30 29
Jimmy ADOMPAI			
Koina	Piroguier Rectorat		06 94 00 34 44
Jean-Claude AMAIKON	Gendarmerie	jeanclaudeamaikon@gmail.com	06 94 01 70 17
Fania Adam			06 94 93 25 56
Sane LOWAKI			06 94 98 47 37
Madeleine AKATIA		madeleine.akatia@yahoo.fr	06 94 25 86 78
Myrosca ADAM Mani MADE	Maroni transport et liaison (transport combustible pour EDF)	com.mtl@orange.fr	06 94 92 92 67 05 94 34 08 88
BANTIFO Roger	Transport Bantifo (STB)	transports.bantifo@hotmail.fr	06 94 21 81 72 05 94 34 99 37
Jérôme CHRISTIN	DEAL Guyane	jerome.christin@developpement- durable.gouv.fr	05 94 35 58 19 06 94 23 03 23
Gilles POIROT	DEAL Guyane	gilles.poirot@developpement- durable.gouv.fr	05 94 35 05 92
Garance FAGE	DEAL Guyane	garance.fage@developpement- durable.gouv.fr	
Patrick GONET	DEAL Guyane	patrick.gonet@developpement- durable.gouv.fr	

Réunion de concertation publique à Saint-Laurent-du-Maroni – 18 avril 2019

Nom	Administration	Courriel	Téléphone
Pascal CHIFTON	Transport Pascal	pascalchifton@yahoo.fr	06 94 12 75 16
Gérard GUILLEMOT		mamabobi@wanadoo.fr	05 94 34 39 17
Awasai ABOLLO	Transport fluvial		06 94 90 48 02
Christophe PIERRE	Grand Conseil Coutumier	grandconseilcoutumier@gmail.com yanuwana.jag@gmail.com	06 94 27 91 22
Nadia-Line FAHAM	Chargée de mission Grand Conseil Coutumier	grandconseilcoutumier@gmail.com	06 23 08 89 22
Bruno APOUYOU	Grand Conseil Coutumier		06 94 26 35 11
Abango ADAM	Société MTL		
TAVIERZ	Commerçant		06 94 42 28 31
Christina KOESJEN	Chef Coutumier Mana ANANAS		06 94 14 09 31
Ruben ATANSO	Association Mawima Pikiny	maninapikiny973@gmail.com	06 94 94 64 40
Wender KARAM	Conseiller pédagogique éducation nationale	wenderkaram@hotmail.fr	06 94 42 97 57
BANTIFO Roger	Transport Bantifo (STB)	transports.bantifo@hotmail.fr	06 94 21 81 72 05 94 34 99 37
SELLIER Bernard	Ajoint au maire de Saint-Laurent-du-Maroni	Bernard.sellier97320@gmail.com	06 94 91 36 94
Louis SMITH	Sous-Préfecture	louis.smith@guyane.pref.gouv.fr	
Christine MOORGHEN	Sous-Préfecture	christine.moorghen@guyane.pref.gouv.fr	
Fabien CANAVY	DEAL Guyane	fabien.canavy@developpement-durable.gouv.fr	06 94 41 35 16
Jérôme CHRISTIN	DEAL Guyane	jerome.christin@developpement-durable.gouv.fr	05 94 35 58 19 06 94 23 03 23
Gilles POIROT	DEAL Guyane	gilles.poirot@developpement-durable.gouv.fr	05 94 35 05 92
Garance FAGE	DEAL Guyane	garance.fage@developpement-durable.gouv.fr	
Kevin LE MOUEL	DEAL Guyane	kevin.le-mouel@developpement-durable.gouv.fr	

Réunion de concertation publique à Grand-Santi – 14 mai 2019

Nom	Administration	Courriel	Téléphone
Xavier ASTANG	CTG		06 94 03 55 44
Pierre THALMENSY	Policier municipal	thalmensypierre@gmail.com	06 94 38 42 47
Teunis DIKANG	Restaurateur		06 94 49 19 15
Robby BROMKHIE	Piroguier		06 94 45 38 93
Robby KENNET			
Patrick WINTER			
WAAKZAAM	Transporteur	973wetfils@gmail.com	06 94 44 27 80
Marc MONTHIEUX	DST mairie	marc.monthieux@gmail.com	06 94 23 55 46
Justine GUSTAAFsoon		Rosine.97340@gmail.com	06 94 32 33 81
STEVEN	Chef entreprise		06 94 42 30 21
Mock	Chef entreprise		06 94 24 98 47
Auguste ANELLI	Adjoint administratif	auguste1900@hotmail.com	06 94 44 97 22
Jessina ALAFOE			
Paul SINTIE			
Michel ALASA	Electricien	alasa.michel973@hotmail.com	06 94 09 14 81
Companie Esto			760 78 65
FOUE Flavien	Instituteur	flavien.foue@gmail.com	06 94 96 04 21
Adam TOJO			05 94 35 58 19 06 94 23 03 23
Sylvio VAN DER PILJ	Président du Grand Conseil Coutumier		
Jean-Luc JOSEPH	DEAL Guyane	jean-luc.joseph@developpement- durable.gouv.fr	
Jérôme CHRISTIN	DEAL Guyane	jerome.christin@developpement- durable.gouv.fr	05 94 35 58 19
Gilles POIROT	DEAL Guyane	gilles.poirot@developpement- durable.gouv.fr	05 94 35 05 92
Paul PALFROIX	DEAL Guyane	paul.palfroix@developpement- durable.gouv.fr	
Garance FAGE	DEAL Guyane	garance.fage@developpement- durable.gouv.fr	

Réunion de concertation publique à Taluen – 15 mai 2019

Nom	Administration	Courriel	Téléphone
Carole BLANCO		amanboo@hotmail.com	06 94 98 23 01
Amandine BLANCO	Infirmière	amandine2b@hotmail.com	06 21 17 14 80
Rémi BLANCO	Gendarme		
Cédric KILINAN		jeancarlosbalvin18@gmail.com	
Tamadi SINAKU		tsimank@gmail.com	
Opaya JOLANDA			
Tilimoike AJELATANI	Responsable annexe mairie Taluen	Tilimoike.ajelatani@ville-maripa-soula.fr	06 94 23 15 60
Brytan TALEUS	Sans		06 94 99 24 81
David KANTRA	Transporteur / piroguier	wayanaboy973@gmail.com	06 94 91 66 09
Kaluet SINTAMAN	Chef coutumier – Taluen		06 94 99 96 21
Anawaike PINKALI	Représentant du Grand Man	anwaikepinkeli@gumail.com	06 94 90 42 55
Jelibon ALUPKI			
Deborah TAJAN	Secrétaire /Agent APC	Deborah.tajan@ville-maripa-soula.fr deb.tajan@gmail.com	06 94 90 33 93
Care TOTI			597 71 18 132
Aimen ALAWALIKA			06 94 95 42 93
Towokonpe TALOEKAIDOE		amanboo@hotmail.com	
Sylvio VAN DER PILJ	Président du Grand Conseil Coutumier		
Jean-Luc JOSEPH	DEAL Guyane	jean-luc.joseph@developpement-durable.gouv.fr	
Jérôme CHRISTIN	DEAL Guyane	jerome.christin@developpement-durable.gouv.fr	05 94 35 58 19
Gilles POIROT	DEAL Guyane	gilles.poirot@developpement-durable.gouv.fr	05 94 35 05 92
Paul PALFROIX	DEAL Guyane	paul.palfroix@developpement-durable.gouv.fr	
Garance FAGE	DEAL Guyane	garance.fage@developpement-durable.gouv.fr	

Réunion de concertation publique à Antecume Pata – 15 mai 2019

Nom	Administration	Courriel	Téléphone
Yan NANUK			
Aleminmeli			
Philippe DEKOU	Candidat aux municipales 2020		
Charlotte BERTHET -RIVIERE	Animatrice réseau Sud Guyane Entreprendre - PAG	charlotte.berthet- riviere@guyane.parc.national.fr	06 94 28 3334
Yves LELEU	Formateur	merz70@live.fr	07 69 15 26 55
Marion BRISWATTER	Journaliste (Guyaweb/mediapart)		
ANAIMA	Vannier / agriculteur		
Wataiman NANUK	Guide accompagnateur	wthai97@gmail.com	0694 95 71 16
Kalanki PANAPASI	Animateur Yéyé	panapasikalanki@yahoo.com	
Pilikiza TOKO TOKO			
Alinkina PALANAIWA			
Aitatewa PALANAIWA			
Elwin Atipi MEKOUANALI			
Yaku NANUK			
Akayuti PALANAIWA			
Aleina KULIAMAN			
TMANATE			
André COGNAT	Responsable du village	andre.antecume.cognat@gmail.com	
Sylvio VAN DER PILJ	Président Grand Conseil Coutumier		
Jean-Luc JOSEPH	DEAL Guyane	jean-luc.joseph@developpement- durable.gouv.fr	
Jérôme CHRISTIN	DEAL Guyane	jerome.christin@developpement- durable.gouv.fr	05 94 35 58 19
Gilles POIROT	DEAL Guyane	gilles.poirot@developpement- durable.gouv.fr	05 94 35 05 92
Paul PALFROIX	DEAL Guyane	paul.palfroix@developpement- durable.gouv.fr	
Garance FAGE	DEAL Guyane	garance.fage@developpement- durable.gouv.fr	

Réunion de concertation publique à Maripasoula – 16 mai 2019

Nom	Administration	Courriel	Téléphone
F. DINGON	CTG		06 94 42 78 58
Guillaume REGNIER			06 94 16 72 59
Ernesto MISSIDJAN	CTG	ernesto-leonard.missidjan@ctguyane.fr	06 94 40 58 26
Jeanine DJO	CTG		06 94 44 41 69
Philippe DAKAN	CTG	philippe.dakan@ctguyane.fr	06 94 22 73 90
YOMA			
Joseph MACHINE	Société Aniku Mineral		06 94 95 16 25
KOUKOUMAN	Agent		06 94 44 59 22
NRFE			
Sylvain BALLOF	Mairie Maripasoula	Sylvain.ballof@ville-maripa.soula.fr	06 94 41 96 16
Denis CAZA	Artisan		
Patrick VALIES		pat19918@gmail.com	06 94 41 96 16
Ornica APAYACA	Professeur/Association	ornicap@hotmail.com	06 94 44 04 63
Willem BALANSI	Opérateur		
Pascal JOSEPH	Électricien	pascalmichel.jp@gmail.com	06 94 44 04 63
Miaka TANI	Habitant		06 94 41 93 23
Michel DADA			06 94 90 17 84
Adj. VARACHAUD Vincent	Gendarmerie	cob-maripa@gendarmerie-interieur.gouv.fr	06 94 90 17 84
Sylvio VAN DER PILJ	Président du Grand Conseil Coutumier		
Jean-Luc JOSEPH	DEAL Guyane	jean-luc.joseph@developpement-durable.gouv.fr	
Jérôme CHRISTIN	DEAL Guyane	jerome.christin@developpement-durable.gouv.fr	05 94 35 58 19
Gilles POIROT	DEAL Guyane	gilles.poirot@developpement-durable.gouv.fr	05 94 35 05 92
Paul PALFROIX	DEAL Guyane	paul.palfroix@developpement-durable.gouv.fr	
Garance FAGE	DEAL Guyane	garance.fage@developpement-durable.gouv.fr	