



## PREFET DE LA REGION GUYANE

Direction de l'environnement, de  
l'aménagement et du logement

Service prospective connaissance  
évaluation

Unité évaluation et éducation  
environnementales

Cayenne, le 15 JAN 2013

Référence : DEAL/PCE/2012-014

### Avis de l'autorité environnementale

#### **1 Présentation du projet**

Projet : Aménagement de la crique Anguille  
Localisation : Lieu dit « Crique Anguille » à Matoury  
Maître d'œuvre : Société immobilière de Kourou (SIMKO)  
Références : Dossier de demande d'autorisation « loi sur l'eau » (article R 214-1 et suivants  
du code de l'environnement)  
Dossier soumis à étude d'impact (article R 122-2 du code de l'environnement)

#### **2 Cadre juridique**

Selon l'article R122-13 du Code de l'environnement, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, donne son avis sur le dossier d'étude d'impact dans les deux mois suivant cette réception. Selon l'article R122-1-1 du Code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le préfet de Région ; pour préparer son avis, le préfet de région s'appuie sur les services de la DEAL.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, est joint au dossier d'enquête publique. Il porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

#### **3 Le projet et les enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet consiste à créer 465 logements et des équipements collectifs (commerces, école, plateau sportif) à l'ouest du bourg de Matoury, sur une superficie de 25 hectares environ.

La zone périurbaine concernée est constituée d'espaces naturels, traversés par une zone humide où s'écoule la crique Hôpital. Elle est constructible.

Les principaux enjeux identifiés sur la zone sont les suivants :

- Faune, flore (espèces remarquables, espèces protégées...), milieux naturels, zones humides : Le site est peu anthropisé, et est susceptible d'abriter des espèces faunistiques ou floristiques intéressantes. D'autre part, une crique coupe le site, avec une zone inondable ;
- Trafic routier : La création de 465 logements, dans un secteur où le trafic routier est actuellement saturé aux heures de pointe, est de nature à aggraver cette situation. La sécurité routière est aussi un point sensible compte tenu de la configuration actuelle des lieux.

#### **4 État initial**

Par rapport aux enjeux environnementaux identifiés, le dossier a correctement analysé l'état initial et ses évolutions pour les enjeux et de manière proportionnelle.

Cependant, les inventaires faunistiques mériteraient d'être complétés, notamment avec un inventaire des chiroptères. En effet, ceux-ci sont de bons indicateurs de couloirs écologiques.

D'autre part, alors qu'il s'agit d'un enjeu fort dans ce dossier, la question du transport n'est que partiellement traitée. La desserte routière et son usage n'est décrite qu'au travers des véhicules légers, les transports en commun à peine évoqués, aucun élément n'étant donné sur les autres modes et leur importance : Poids lourds, transports en commun; deux-roues motorisés, cycles et piétons. Pourtant, les moins de 14 ans représentent 25 % de la population de Matoury. Ce point devrait être complété, les modes doux en particulier étant très représentés dans les accidents de la route.

#### **5 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

L'étude d'impact précise la compatibilité du projet avec les documents suivants :

- Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)
- Plan local d'urbanisme (PLU) de Matoury
- Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI)
- Schémas directeur d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales de Matoury

La compatibilité du projet avec le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) ne sont pas analysés. Ces points devraient être complétés.

#### **6 Analyse des effets du projet sur l'environnement**

L'étude prend en compte les principaux aspects du projet :

- Les phases de chantier (si travaux sont nécessaires avant l'exploitation : terrassement, routes pour desserte, gestion des déchets...)
- La période d'exploitation
- Les impacts cumulés avec les autres projets concernant la zone

#### **7 Analyse des impacts**

Par rapport aux enjeux présentés au point 3 ci-dessus, le dossier présente une analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Il prend en compte les incidences directes, indirectes, cumulées, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement. Toutefois, sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, l'analyse apprécie mal certains impacts qui sont à préciser.

La zone de reproduction des ibis verts a été localisée. Cette zone étant impactée, le choix d'un déplacement volontaire de leur part n'est pas satisfaisant : il est nécessaire de maintenir des corridors d'accès à leurs zones de vie qui n'ont pas été identifiées.

La forêt inondable du bas fond mérite d'être conservée. Des efforts notables ont été fait en ce sens au sein du projet. Néanmoins les limites du bas fond préservé sont calées sur les périmètres du plan de prévention des risques naturels (PPRI) et non sur ceux des habitats naturels. Il conviendrait d'ajuster ces limites à ces écosystèmes et aux reliefs, pour conserver cette forêt inondable dans son ensemble, notamment en incluant des zones de terre ferme de part et d'autre. Ainsi, ces corridors écologiques pourront jouer leur rôle pour une plus grande variété de taxons.

Les deux infrastructures de franchissement prévues doivent garantir les continuités écologiques, par exemple le passage de la faune terrestre. La description des ouvrages et de leur mise en œuvre ne permet pas d'estimer ces continuités (absence de seuil au niveau des fondations...). Ce point devrait être précisé.

Le projet, qui prévoit la création de nombreux logements (465), outre quelques activités économiques et des équipements scolaires, aura un impact important sur les transports, en augmentant le trafic routier de véhicules légers accédant sur la route nationale 2. Les raccordements routiers envisagés (en « T ») n'offrent pas les meilleures garanties en matière de sécurité routière et devront être validés avec le gestionnaire de la voie (DEAL). La mise en œuvre de carrefours giratoires permettraient de marquer l'entrée de ville et favoriserait la modération des vitesses.

Le dossier ne montre pas l'impact sur les modes doux, notamment, ni sur le développement des transports en commun. Le seul aménagement de trottoirs, la signalisation et la limitation de vitesse ne peuvent apporter de réponse suffisante. Ce point devra être complété.

## **8 Qualité de la conclusion**

L'étude conclut à la présence d'impacts du projet sur l'environnement. Elle propose des mesures d'évitement et de réduction des impacts. Certains points pourront être utilement complétés par les améliorations du projet retenu par la prise en compte des recommandations du présent avis.

## **9 Justification du projet**

L'étude d'impact doit présenter une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.

Le dossier justifie le projet au niveau de son insertion sur le site. Aucune solution de substitution n'est évoquée. Ce point devra être complété.

## **10 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser**

Les mesures compensatoires doivent compenser les dommages persistant une fois toutes les mesures de réductions mises en place. Elles constituent des mesures ultimes qui doivent être prises si l'on n'a réussi ni à éviter, ni à supprimer, ni à réduire suffisamment un impact généré par le projet pour le rendre environnementalement acceptable.

Les objectifs de telles mesures sont de conserver ou d'améliorer la valeur patrimoniale et fonctionnelle de l'ensemble du site. La compensation peut consister en une reconstitution d'un milieu différent de celui impacté, par exemple.

Dans le présent dossier, il n'y a pas de mesure compensatoire, seulement des mesures d'évitement ou de réduction. L'absence de mesure compensatoire n'est pas justifiée. Ce point devra être complété soit par une justification incontestable de l'absence de telles mesures, soit par la proposition de nouvelles mesures.

La description de l'ensemble ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets. Ce point devra être complété.

## **11 Résumé non technique**

Le résumé non technique est placé à la page 143 du volume titré « Étude d'impact », il comporte 11 pages, dont 8 pages de tableaux décrivant les effets du projet et les mesures compensatoires.

La position de cette pièce et son contenu nuisent à l'objectif de permettre une compréhension facile et rapide au dossier par tout public.

Il convient de rendre plus synthétique le résumé non technique, et de le placer en tête du volume « Étude d'impact » ou de le présenter séparément des autres documents qui constituent le dossier.

## **12 Analyse de méthodes**

L'étude d'impact présente une analyse correcte des méthodes utilisées pour analyser les effets du projet sur l'environnement, et donne la liste des intervenants qui ont permis la constitution de l'étude d'impact.

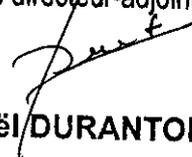
## **13 Conclusion**

Le projet prend en compte les principaux enjeux environnementaux identifiés sur la zone du projet et à proximité. Cependant, quelques points méritent d'être complétés dans le dossier présenté lors de l'enquête publique :

- La compatibilité du projet avec le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés et le schéma de cohérence territoriale (SCoT) n'est pas analysée
- L'analyse de l'état initial et les impacts du projet sur les déplacements doit être complétée pour prendre en compte tous les modes, dont les modes doux
- Une espèce protégée, l'ibis vert, a été identifiée sur le site. L'approche de « départ volontaire » des individus doit être justifiée, et des mesures de protection prises, par exemple en maintenant des corridors d'accès à la zone de vie de ces oiseaux
- Les continuités écologiques de la forêt inondable du bas fond et des infrastructures de franchissement des criques devront être mieux assurées
- Les mesures de suppression, de réduction et de compensation des impacts doivent être complétées, justifiées et chiffrées. Des mesures de suivi doivent être précisées, ainsi que l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet ainsi que les principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets
- La justification du projet devra être complétée par une esquisse des principales solutions de substitution examinées et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu
- Le résumé non technique doit être plus synthétique, et être détaché de l'étude d'impact ou placé en tête du document

pl Le préfet de la Guyane,

Le directeur-adjoint

  
Joël DURANTON