



Quest Guyane
un territoire, des projets, un avenir



OPERATION 1708 -

Phase 2 des travaux du franchissement du Maroni

Dossier réglementaire

D'examen au cas par cas



Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Création d'une nouvelle cale pour le futur bac de 400t au sein de la zone portuaire de Saint-Laurent-du-Maroni.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Mme Sophie CHARLES, Présidente de la CCOG

RCS / SIRET

2 4 9 7 3 0 0 3 7 0 0 0 3 6

Forme juridique EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
9° Infrastructures portuaires, maritimes et fluviales	Création d'une nouvelle cale pour le futur bac de 400t, à côté de la cale existante du bac "La Gabrielle" de 40t, au sein de la zone portuaire de Saint-Laurent-du-Maroni.
b) Construction de ports et d'installations portuaires, y compris port de pêche	

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Terrassement d'un terre-plein sur la parcelle AH192 en continuité de la cale existante pour le bac "La Gabrielle" de 40t.
Viabilisation et aménagement de la plateforme portuaire avec la création d'un parking et des dispositifs d'éclairage public et d'assainissement en phase 1 sur le terre-plein réalisé précédemment.
Création d'une nouvelle cale transfrontalière de 15m de largeur x 20,5m de longueur à l'extrémité de la plateforme portuaire avec ses 4 ducs d'albe.

4.2 Objectifs du projet

La cale existante (de construction ancienne) permet actuellement l'accueil du bac de 40t "La Gabrielle" qui effectue les liaisons fluviales transfrontalières entre Saint-Laurent-du-Maroni (en Guyane) et Albina (au Suriname). Un nouveau bac est prévu aux dimensions et capacités supérieures au bac existant (400t). Or, les infrastructures portuaires actuelles ne sont pas adaptées pour accueillir ce nouveau bac, à la fois pour supporter les efforts d'accostage et d'amarrage, mais aussi pour autoriser le déchargement de matériel lourd.

L'implantation d'une nouvelle cale, adaptée au nouveau ferry à côté de la cale existante permet donc de :

- maintenir le service de transbordement du bac existant tout au long des travaux,
- d'offrir la possibilité de réutiliser la cale existante en vue d'un autre usage moins contraignant (par exemple: pirogues) une fois la nouvelle cale mise en service.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux ont été découpés en plusieurs phases. Les plans masses et les coupes du projet sont présentés en annexes 4 du présent Cerfa d'examen au cas par cas.

La phase de terrassement du terre-plein sur la parcelle AH192 a été achevée en 2009.

La phase 1, achevée en 2016, a permis la réalisation :

- de l'aménagement de la plateforme portuaire (parking) et sa protection par des enrochements en pied d'ouvrage,
- des travaux de dévoiement, constitution et raccordement des réseaux (notamment éclairage public et assainissement).

La phase 2, prévue de démarrer en septembre 2019 (pour une durée de 3-4 mois), permettra :

- la création de quatre ducs d'albe à tribord du bac;
- la création d'un ensemble d'amarrage sur duc d'albe et de deux bollards en sommet de rampe;
- la réalisation d'une cale constituée :
 - d'une rampe béton portée sur forme en matériaux insensibles à l'eau et fondée sur un réseau d'appuis par pieux verticaux;
 - d'une dalle de transition mise en œuvre à l'interface entre la cale et le terre-plein portuaire;
- les enrochements de protection contre l'érosion en pied d'ouvrage de la cale.

Les travaux de réalisation de la cale seront réalisés hors d'eau avec le battage des rideaux de palplanches. Les installations de chantier seront implantées sur la plateforme portuaire réalisée en phase 1 (dont une zone de stockage, préparation des tubes et préfabrication d'environ 1000m²). Le ponton grue (d'environ 320m²), nécessaire pour la réalisation des ducs d'albe et pieux, sera stabilisée à l'aval de la cale existante pour éviter toute interférence.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La nouvelle cale permettra la traversée fluviale entre Saint-Laurent-du-Maroni et Albina avec un bac de plus grande capacité (400t). Cette capacité de transport correspond à 200 passagers dont 50 places assises et 4 semi-remorques ou 20 véhicules légers ou 8 camions. Les valeurs cibles pour ce terminal sont de 25 000 passagers et 24 000 véhicules attendus pour 2023.

Ce bac permettra l'embarcation et le débarquement de deux files de véhicules légers, mais il n'est pas dimensionné pour débarquer simultanément deux véhicules lourds. La cale est donc vérifiée pour le transfert d'un camion. Le positionnement longitudinal du bac et la variabilité de l'angle de tablier permet de préserver la capacité des transbordements quelle que soit l'heure de marée.

Le temps de traversée estimé entre Saint-Laurent-du-Maroni et Albina est de 15 minutes. Le futur bac est conçu pour effectuer 68 rotations hebdomadaires.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à un dossier de déclaration Loi sur l'Eau (qui sera prochainement déposé en instruction) au titre des rubriques suivantes :

- 3.1.2.0 : Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou en travers du lit mineur d'un cours d'eau 2° sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100m.
 - 3.1.4.0 : Consolidation ou protection des berges par des techniques autres que végétales vivantes 2° sur une longueur supérieure ou égale à 20m mais inférieure à 200m.
 - 3.2.2.0 : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau 2° surface soustraite > ou = 400m² et < 10000m².
- En effet, le projet prévoit la pose d'enrochements de protection sur une longueur max de 160m, la création d'un terre plein de max 2250m² et d'une cale dans le lit mineur du fleuve Maroni de 20,5m de longueur sur 15m de largeur (soit inférieure à 100m).

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie globale du projet (essentiellement le remblai) :	environ 2250m ²
Surface d'aménagement de la plateforme portuaire (parking et zone de transbordement) :	1650m ²
Surface de la cale :	20,5m long x 15m large = 307,5m ²
Pentes de la cale :	15% (1/2 partie basse) puis 13,5%
Linéaires de palplanches :	70ml
Hauteur des 30 pieux (DN600mm) sous dalle, dont la maille rectangulaire est de 3,5x3,8m :	20m
Dimensions des enrochements libres de roche calibrée :	60/300kg sur moins de 100m de long
Hauteur des 4 ducs d'albe en tube métallique de diamètre extérieur 914mm :	25m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s) d'implantation

Le projet est implanté sur la parcelle AH192 au sein de la zone portuaire de la commune de Saint-Laurent-du-Maroni en Guyane.

D'après géoportail et selon le système de référence "UTM 22N (Guyane)", les coordonnées géographiques du site d'implantation du projet sont :

X : 163501,25m

Y : 608018,97m.

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" _ Lat. ___° ___' ___" _

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), 9° a), 10°, 11° a) et b), 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___° ___' ___" _ Lat. ___° ___' ___" _

Point d'arrivée :

Long. ___° ___' ___" _ Lat. ___° ___' ___" _

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☐

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère de l'environnement vous propose un regroupement de ces données environnementales par région, à l'adresse suivante : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Les-donnees-environnementales-.html>.

Cette plateforme vous indiquera la définition de chacune des zones citées dans le formulaire.

Vous pouvez également retrouver la cartographie d'une partie de ces informations sur le site de l'inventaire national du patrimoine naturel (<http://inpn.mnhn.fr/zone/sinp/espaces/viewer/>).

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☐	☒	La ZNIEFF la plus proche se situe à 4,5km du site d'implantation du projet. Il s'agit d'une ZNIEFF de type 1 "Crique et marais de Coswine".
En zone de montagne ?	☐	☒	Sans objet.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	L'arrêté de protection de biotope le plus proche se situe à 39km du site d'implantation du projet. Il s'agit du FR3800444.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	Saint-Laurent-du-Maroni est une commune bordée par le fleuve Maroni, mais ne présentant aucune frontière littorale sur l'océan Atlantique.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☐	☒	Le parc naturel régional le plus proche se situe à 10,6km du site d'implantation du projet. Il s'agit du FR8000040.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	La commune de Saint-Laurent-du-Maroni ne présente aucun plan de prévention du bruit.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	D'après les plans de servitudes du PLU de Saint-Laurent-du-Maroni, le site d'implantation du projet n'est concerné par aucun périmètre de protection de monument historique.

Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	Aucune zone humide RAMSAR n'est recensée sur la parcelle AH192. La zone humide d'importance internationale RAMSAR la plus proche : « Basse Mana » est située sur le littoral.
Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☐	☒	Selon Géorisques, la commune de Saint-Laurent-du-Maroni n'est pas exposée à l'aléa mouvement de terrain. Toutefois, les études géotechniques du projet ont montré des risques de tassements liés à la présence de sols fins. Le site d'implantation du projet dans le lit majeur est aussi concerné par les zones d'expansion des crues du fleuve du Maroni. La commune est concernée par un risque inondation par "crue à débordement lent de cours d'eau" (PPRI prescrit depuis 2009 mais toujours en cours d'élaboration). Par ailleurs, la commune de Saint-Laurent-du-Maroni n'est pas soumise à des risques majeurs d'ordre industriel ou technologique : aucun établissement industriel sur la commune n'est concerné par la directive SEVESO. Elle n'est donc pas concernée par un PPRT (uniquement quelques ICPE).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	D'après les bases de données BASOL et Géorisques, le seul site pollué recensé à Saint-Laurent-du Maroni est la centrale électrique EDF, située à environ 370m du site d'implantation du projet.
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	Aucune zone de répartition des eaux (ZRE) n'est définie en Guyane.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	D'après les plans de servitudes du PLU de Saint-Laurent-du-Maroni, le périmètre de protection du captage AEP le plus proche (celui de Saint-Louis) est hors du site d'implantation du projet.
Dans un site inscrit ?	☐	☒	D'après les plans de servitudes du PLU de Saint-Laurent-du-Maroni, le site d'implantation du projet n'est concerné par aucun site inscrit.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☐	☒	D'après l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), aucun site Natura 2000 n'est référencé en Guyane.
D'un site classé ?	☐	☒	D'après "carto.geoguyane.fr", aucun site classé n'est référencé à Saint-Laurent-du-Maroni.

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	En phase exploitation, l'usage de la cale par le futur bac n'entraînera aucun prélèvement d'eau. En phase chantier, la pose des palplanches (dans les premières étapes des travaux) permet de travailler hors d'eau pour la réalisation de la cale. De plus, la période des travaux entre septembre et décembre correspond à celle des plus basses eaux du fleuve. Seules les éventuelles infiltrations de l'eau à travers les palplanches pourront donc faire l'objet d'un pompage ponctuel et temporaire en journée (arrêt des pompes la nuit) pour maintenir les conditions d'assec au sein des emprises de la nouvelle cale.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	En phase exploitation, l'usage de la cale par le futur bac n'entraînera aucune modification des masses d'eaux souterraines. Les seules infrastructures souterraines ponctuelles sont les pieux sous dalle et les fondations des ducs d'albe. En phase travaux (aucun drainage, ni pompage des eaux souterraines), les éventuels besoins d'eau pour le chantier seront assurés par les réseaux d'alimentation en eau potable.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☐	☒	Le projet ne prévoit aucun déblai de matériaux du site, donc le projet ne peut pas être excédentaire.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	La réalisation du terre-plein (maximum 6600m3) constitue le volume le plus important de remblais sur la parcelle AH192. La phase 1 des travaux a permis la réalisation d'une couche de revêtement sur le terre-plein. La phase 2 des travaux prévoit un remblaiement en sable sous la rampe de la cale et sous la dalle de transition, ainsi que la pose de protections en enrochements en pied d'ouvrages. Ces matériaux seront tous approvisionnés par des fournisseurs (de carrières), donc le projet peut globalement être qualifié de déficitaire (pas de réutilisation de matériaux du site).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	Dans une zone d'activité portuaire aménagée et en l'absence d'enjeu naturel identifié sur la parcelle AH192 (présence d'une végétation en bordure de fleuve type mangrove), le projet d'infrastructure portuaire n'entraînera aucune perturbation, ni destruction de la biodiversité en phase exploitation. En phase travaux, les nuisances (bruit, poussières, ...) temporaires et ponctuelles liées aux activités et engins de chantier pourront générer un dérangement des éventuelles espèces faunistiques présentes dans les environs du fleuve (oiseaux, insectes, ...). Un débroussaillage et décapage de la terre végétale sur la parcelle a été réalisé avant la réalisation du remblai.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	D'après l'Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN), aucun site Natura 2000 n'est référencé en Guyane. Aucun impact n'est donc à prévoir.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	Au vu des distances séparant le site d'implantation du projet des premiers sites naturels recensés (10,6km du PNR et 4,5km du ZNIEFF), le projet ne peut pas avoir d'impact en phases exploitation et chantier sur d'autres zones à sensibilité particulière.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	Les plus larges emprises sont celles des travaux (d'environ 2250m ²) circonscrites au remblai réalisé sur la parcelle AH192. Les emprises globales du projet (définitives et travaux) ne consomment donc aucun nouvel espace agricole, forestier, ni maritime. Les emprises au sein du fleuve sont limitées à la réalisation de la cale d'environ 307,5m ² , des 4 ducs d'albe ponctuels et des enrochements de protection. Face à la largeur moyenne de 1,8km du lit mineur du fleuve Maroni au niveau de la traversée Saint-Laurent-du-Maroni et Albina, les emprises "fluviales" du projet sont négligeables.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	Le projet d'infrastructure de transport fluvial n'est pas source de nouveau risque technologique dans la zone portuaire en phases exploitation et chantier.
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	En phase exploitation, la cale, d'environ 307,5m ² et pentée selon les côtes de PHE et PBE, ne constituera pas un obstacle à l'écoulement des crues. Le PPRI en cours d'élaboration, intègre déjà le remblai en zone non inondable. La période des travaux entre septembre et décembre 2019 correspond à celle des plus basses eaux du fleuve. En phase chantier, la pose des palplanches de hauteur supérieure aux plus hautes eaux (PHE) permet de travailler hors d'eau pour la réalisation de la cale. Une fois achevés, les palplanches seront recépées pour réduire l'effet temporaire d'obstacle à l'écoulement des crues.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas de nouveaux risques sanitaires. En phase travaux, les engins et activités de chantier peuvent générer des nuisances temporaires (bruit, poussières, ...). Les habitations les plus proches sont à environ 50m du site d'implantation (de l'autre côté de la RN1). Au sein de la zone d'activité portuaire, l'exposition de la population riveraine à ces éventuelles nouvelles nuisances est donc minime.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☒	☐	En phase exploitation, l'activité portuaire fluviale à partir de la nouvelle cale de Saint-Laurent-du-Maroni générera probablement une augmentation du trafic de véhicules de transport de marchandises (notamment sur la RN1), liée à l'augmentation de la capacité du bac. En phase travaux, l'activité du chantier générera un trafic d'engins dans la zone portuaire (notamment pour l'approvisionnement des matériaux). Mais, la majorité des déplacements sera circonscrite aux emprises travaux.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui peut générer du bruit lié notamment à l'accostage du bac et au chargement/déchargement. L'ambiance sonore actuelle comprend déjà ces bruits dans le cadre de la cale et du bac "La Gabrielle" existants. En phase travaux, les engins et activités de chantier peuvent générer des nuisances sonores temporaires. Les horaires de chantier (uniquement de jour) seront adaptés pour réduire les gênes occasionnées auprès des riverains.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas d'odeurs. En phase travaux, les engins à moteur et certaines activités de chantier, notamment le terrassement du remblai, peuvent générer ponctuellement des émissions temporaires de poussières (PM10 et/ou PM2,5).
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas de vibrations particulières. En phase travaux, les rideaux de palplanches, ainsi que les tubes des pieux seront battus par vibrofonçage, ce qui générera ponctuellement et temporairement des vibrations.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☒ ☐	☐ ☒	En phase exploitation, les dispositifs d'éclairage de la plateforme portuaire accentuent la pollution lumineuse au sein de la zone portuaire. Toutefois, les éclairages, nécessaires à l'activité portuaire, sont adaptés pour avoir une incidence réduite (LED, orientation des candélabres vers le sol, ...). En phase chantier, aucun travaux de nuit n'est prévu, donc aucune nouvelle émission lumineuse n'est à prévoir.
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas de rejets dans l'air. Seul le futur bac (navire à moteur non compris dans le périmètre de conception du présent projet), peut générer des émissions de polluants atmosphériques lors de la traversée fluviale. En phase travaux, les engins à moteur et les activités de chantier peuvent générer des émissions temporaires de polluants atmosphériques (CO2, NOx, ...) et des poussières (PM10 et/ou PM2,5).
Emissions	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas de rejets liquides. En phase travaux, les éventuels rejets liquides seront liés aux pompes ponctuels et temporaires des eaux fluviales qui se seraient infiltrées à travers les rideaux de palplanches pour permettre le travail hors d'eau au sein des emprises de la cale.
	Engendre-t-il des effluents ?	☒	☐	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas d'effluents. En phase travaux, les cuves d'hydrocarbures seront dotées d'un bac de rétention sur les installations de chantier. L'entreprise veillera au bon entretien des engins et sera équipée pour circonscrire rapidement les pollutions accidentelles (kit anti-pollution). En cas de fuite de carburant ou d'huile, des sacs de terre de diatomée ainsi qu'un barrage flottant seront utilisés afin de stopper toute propagation vers le fleuve Maroni.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	En phase exploitation, la cale accueillant le bac est une infrastructure de transport portuaire qui ne génère pas de déchets. En phase travaux, des bennes dédiées au tri des déchets (notamment emballages, ...) seront disposées sur les installations de chantier. Ces déchets une fois collectés seront évacués dans les filières de traitement et de valorisation agréées en Guyane. Les pieux et palplanches récupérés seront notamment ramenés au dépôt de l'entreprise pour réemploi ultérieur : guides, soutènement provisoire, ...

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	En l'absence d'enjeux patrimoniaux et archéologiques identifiés sur le site d'implantation, le projet n'est pas susceptible d'y porter atteinte.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol?	☐	☒	La nouvelle cale permettant l'accueil d'un bac de 400t améliorera les capacités de transport fluvial entre Albina et Saint-Laurent-du-Maroni. Le projet contribuera donc positivement à l'activité portuaire. En phase travaux, l'activité de transport fluvial sera maintenue par la cale et le bac "La Gabrielle" existants, donc aucune perturbation des activités portuaires n'est à prévoir.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

D'après le site de la DEAL Guyane, a priori, aucun avis de l'autorité environnementale (MRAe, CGEDD et Préfet) rendus entre 2017 et 2019 ne concerne un projet à proximité du site d'implantation du projet (ex: modification du PLU de Saint-Laurent-du-Maroni; installation photovoltaïque sur la route de Saint-Jean; nombreuses demandes de recherche ou exploitation minière; hélistation pour le centre hospitalier; ...).

De plus, les cartes du schéma d'aménagement régional de la Guyane identifie le site d'implantation du projet dans un "espace d'activités économiques existants" et non pas "futurs", donc l'éventualité de nouveaux projets y est plus limitée.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☒ Non ☐ Si oui, décrivez lesquels :

La création de la nouvelle cale a pour but d'accueillir un futur bac de capacité plus importante (400t) que le bac existant (40t). L'impact positif pour le Suriname (pays frontalier du fleuve Maroni), est donc une augmentation de la capacité de transport fluvial entre Albina et Saint-Laurent-du-Maroni, et donc des échanges (marchandises notamment). A priori, aucun impact négatif n'est à prévoir pour la rive d'Albina (située à environ 1,8km de la cale de Saint-Laurent-du-Maroni).

D'autant plus que la nouvelle cale fait partie du Programme de Coopération INTERREG Amazonie conjoint entre la CCOG et la Société publique d'Etat du Port de Pamaribo NV HBS. Ce programme consiste en l'aménagement du franchissement du Maroni sur les deux berges du fleuve Maroni à Saint-Laurent-du-Maroni et à Albina. Des travaux sont donc aussi définis à Albina pour améliorer et pérenniser l'accueil du bac "La Gabrielle" et du futur bac. En parallèle de la phase 1 réalisée à Saint-Laurent-du-Maroni, des travaux de construction d'une passerelle intégrée à l'embarcadère du bac ont été réalisés à Albina. Une seconde phase de travaux à Albina est aussi prévue pour moderniser l'embarcadère (pose de ducs d'Albe, défenses d'accostage, bollards, ...).

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet a été conçu en intégrant plusieurs mesures de réduction de son impact, notamment vis-à-vis du fleuve Maroni, en phases travaux et exploitation : - la mise en place de dispositifs de gestion des eaux pluviales (noues et caniveaux avec séparateur à hydrocarbures); - l'optimisation des emprises de la cale à 15m de large et 20,5m de long;

- la pose de rideaux de palplanches pour permettre de travailler hors d'eau au sein de la cale et ainsi limiter les éventuels pompages en fond de fouille;
- la planification des travaux durant la période des plus basses eaux du fleuve;
- la mise en place des protections en enrochements libres en pied d'ouvrage, et le battage/vibrofonçage des palplanches et pieux pour éviter les travaux de bétonnage dans le fleuve;
- l'implantation de la nouvelle cale à côté de la cale actuelle pour assurer le maintien de l'activité portuaire tout au long des travaux;
- l'optimisation des emprises travaux avec l'utilisation de la plateforme portuaire pour les installations de chantier et d'un ponton grue (pas besoin d'emprises terrestres supplémentaires);
- la mise en place d'une organisation de chantier : bennes pour trier les déchets, cuve de rétention pour le stockage d'hydrocarbures, kit d'intervention en cas de pollution accidentelle (barrage flottant), ...

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les enjeux initiaux du site d'implantation du projet au sein de la zone portuaire aménagée de Saint-Laurent-du-Maroni sont limités au fleuve Maroni (aucun enjeu terrestre identifié). En phase travaux, les méthodes constructives (notamment l'emploi des palplanches et le choix de la période d'étiage) sont optimisées pour limiter les impacts temporaires du chantier sur les écoulements des crues et la qualité des eaux du fleuve. En phase exploitation, le projet prévoit une cale de taille restreinte qui n'entraîne aucune perturbation significative des écoulements des crues, une plateforme portuaire accolée à la cale existante qui ne modifie pas significativement le profil en travers du lit mineur du fleuve (dont la largeur moyenne est de 1,8km au niveau de la traversée existante entre Saint-Laurent-du-Maroni et Albina), et des dispositifs d'assainissement. Au vu des faibles enjeux et impacts pressentis dans ce cas par cas, le projet ne semble pas nécessiter la réalisation d'une évaluation environnementale.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6° b) et c), 7°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☐
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☐

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

☒

Fait à Mana

le, 27/08/2019

Signature



Insérez votre signature en cliquant sur le cadre ci-dessus