

**Conseil général de l'environnement et du
développement durable**

AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Avis n° 2010 - 01

*Avis délibéré de l'Autorité environnementale concernant
la reconstruction des quais 1 et 2 du port de Dégrad-des-Cannes, en Guyane*

Avis établi lors de la séance du 14 janvier 2010
de la formation d'autorité environnementale du CGEDD

Dossier SIGMANET n° 007061-01

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), régulièrement convoquée par son président le 6 janvier 2010, s'est réunie le 14 janvier 2010 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de reconstruction des quais 1 et 2 du port de Dégrad-des-Cannes en Guyane.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Bersani, Guerber Le Gall, Guth, MM. Badré, Caffet, Creuchet, Lagauterie, Laurens, Lebrun, Letourneux, Merrheim

Étaient absents ou excusés : Mme Jaillet, MM. Rouer, Rouques, Vernier

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

*
* *

Par courrier du 13 octobre 2009, reçu le 19 octobre, du directeur départemental de l'équipement de la Guyane, l'AE a été saisie du projet de reconstruction des quais 1 et 2 du port de Dégrad-des-Cannes à Rémire-Montjoly. Cette saisine était accompagnée d'une étude d'impact incluse dans un dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Le projet étant établi sous la maîtrise d'ouvrage de la DDE de Guyane, cette saisine est conforme au décret n° 20009-496 du 30 avril 2009 (paragraphe II de l'article 1) relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue aux articles L. 122-1 et L.122-7 du code de l'environnement. Conformément à l'article 2 § I de ce même décret, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'AE a consulté le 21 octobre 2009 le préfet de Guyane pour ses attributions en matière d'environnement.

Sur le rapport de Messieurs LAGAUTERIE et ROUQUES, après en avoir délibéré, l'AE rend l'avis suivant :

1 Ci-après désignée par AE

Synthèse de l'avis

Le port de Dégrad-des-Cannes en Guyane se situe sur la commune de Rémire-Montjoly, à l'embouchure du fleuve Mahury. Il est constitué de 3 quais, dont les 2 plus anciens datent de 1974. Du fait de son état dégradé, le quai 1 a été interdit à la manutention en juin 2002, et une grande partie du trafic a été reportée sur le quai 2 qui présente des signes de vétusté. L'opération soumise à étude d'impact concerne la reconstruction des quais n°1 et 2.

Le quai 1 a fait l'objet d'une autorisation de travaux dans le cadre d'un arrêté préfectoral². Les travaux ont commencé en début d'année 2009 et conformément à l'article 10 de cet arrêté, le dossier présenté à l'AE constitue une régularisation de la situation.

L'opération de reconstruction des deux quais englobe la création d'un réseau d'assainissement unique permettant de traiter les eaux de surface avant rejet dans le fleuve Mahury, ce qui est de nature à améliorer la situation environnementale existante.

Dans un souci de clarification, que l'AE approuve, le maître d'ouvrage a décidé de mener conjointement les procédures d'autorisation du projet au titre des articles R. 122-1 et suivants et L. 214-4 et suivants du code de l'environnement et de constituer un seul et même dossier pour la mise à l'enquête publique du projet.

L'AE souligne tout l'intérêt pour le public d'avoir un seul dossier regroupant plusieurs procédures, notamment celles sur l'eau et sur la protection de la nature (études d'impact) et une seule enquête publique pour un même projet.

Pour justifier le démarrage des travaux du quai n° 1 en janvier 2009, le DDE, maître d'ouvrage, consulté par l'AE, indique que l'arrêté autorisant ces travaux a été pris sur le fondement juridique de l'article 34 du décret 93-742³ qui permet d'entreprendre en urgence des travaux pour prévenir un danger grave et immédiat.

Le caractère de dangerosité semble avéré pour le quai 1 puisqu'il a été fermé à la manutention en 2002. Pour pouvoir évoquer l'urgence, il faut que l'administration se trouve dans une situation où elle doit agir avec une rapidité telle qu'il lui est impossible de respecter les règles et procédures normales.

L'arrêté préfectoral ayant été pris le 29 septembre 2006 et les travaux de réfection du quai 1 ayant démarré au début d'année 2009, ***l'AE constate que le délai permettait sans doute de respecter la réglementation en réalisant une étude d'impact et en organisant une enquête publique.***

L'étude d'impact comporte des lacunes. ***Pour le dossier mis à l'enquête publique, l'AE recommande :***

- ***de compléter le résumé non technique***, notamment en citant les impacts sur le milieu naturel, la faune et la flore, les méthodes utilisées et les difficultés rencontrées, et en joignant des cartes explicatives ;
- ***pour les travaux du quai 1 (dossier de régularisation a posteriori) de justifier la maîtrise***

² Arrêté n° 2220 2D/2B/ENV du 29 septembre 2006

³ En date du 29 mars 1993

des impacts environnementaux par l'analyse de la situation réelle au vu des mesures effectivement prises ;

- *d'analyser les effets du chantier sur la santé* (bruit et poussières notamment), en prenant en compte toutes les zones d'urbanisation proches du chantier ;
- *d'indiquer les effets sur l'environnement de la zone de chantier et de présenter son traitement paysager suite aux travaux* ;
- *de mettre en conformité son document par rapport aux choix techniques qu'il a retenus* pour la construction des quais ;
- *de détailler les aménagements liés au traitement des eaux* de ruissellement ;
- *de compléter le dossier sur le traitement des pollutions et sur la mise en place des moyens d'alerte et de surveillance* dans le cadre de l'activité courante du port.

L'avis détaillé est annexé ci-après.

*
* *

Avis détaillé

I L'analyse du contexte et de la justification du projet

La Guyane dispose actuellement d'un port situé à Dégrad-des-Cannes, commune de Rémire-Montjoly, qui est le principal point d'entrée des marchandises dans le département, avec 90 % du trafic maritime y transitant. Ce port, situé sur la rive gauche du fleuve Mahury, et construit par remblaiement de zones humides est aujourd'hui constitué de 3 quais numérotés de 1 à 3, du plus vétuste au plus récent et de ducs d'albe permettant le transit de minéraux et de pétrole. La zone d'activité portuaire en arrière de ces quais est d'environ 40 ha.



port du Dégrad-des-Cannes

Le quai 3 est de construction récente. Le quai 1 a été jugé dangereux et fermé à l'activité portuaire en 2002. Ce quai est en travaux depuis le début de l'année 2009 et le port fonctionne de manière non optimale avec les seuls quais 2 et 3 en activité, seulement. Sachant que le quai 2 est beaucoup plus sollicité, il est jugé trop vétuste également. Les travaux, objet de ce dossier, concernent donc la reconstruction des quais 1 et 2.



Les travaux du quai 1 ont débuté suite à un arrêté préfectoral daté du 29 septembre 2006⁴ autorisant la DDE de Guyane, maître d'ouvrage, à démarrer ces travaux en vertu des décrets 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993, relatifs aux procédures d'autorisation et de déclaration sur l'eau et à la nomenclature des opérations.

Le DDE maître d'ouvrage, consulté par l'AE, indique que l'arrêté du préfet autorisant ces travaux a été pris sur le fondement juridique suivant :

« Compte-tenu de l'urgence et du danger grave constitué par les états préoccupants du quai n° 1 interdit à la manutention depuis 2002 et du quai n° 2, seul quai en fonctionnement pour l'accueil des navires transatlantiques, le service chargé de la police de l'eau a proposé au préfet de requérir l'article 34 du décret 93-742 du 29 mars 1993⁵. Cet article stipule que « les travaux destinés à

4 Arrêté n° 2220 2D/2B/ENV

5 Transcrit dans l'Art. 214-44 du code de l'environnement

prévenir un danger grave et présentant un caractère d'urgence peuvent être entrepris sans que soient présentées les demandes d'autorisation ou les déclarations auxquels ils sont soumis, à condition que le préfet en soit immédiatement informé ».

L'arrêté préfectoral, dans son article 10, prévoit une régularisation de la situation avec la construction d'un réseau d'assainissement global pour les quais 1 et 2 et la réalisation d'une étude d'impact générale.

L'article L.123-2 du code de l'environnement précise également que « *les travaux qui sont exécutés en vue de prévenir un danger grave et immédiat sont exclus du champ d'application du présent chapitre (champ d'application et objet de l'enquête publique).* »

L'AE constate que le caractère de dangerosité semble avéré pour la reconstruction du quai 1 puisque ce quai a été fermé à la manutention en 2002. Il paraît par contre difficile d'être affirmatif sur le caractère d'urgence des travaux pour ce même quai puisque plus de deux ans se sont écoulés entre la prise de l'arrêté et le début des travaux.

II L'analyse du caractère complet du rapport environnemental

Le dossier de demande d'autorisation, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement adressé à l'autorité environnementale, comporte une étude d'impact qui est conforme, sur la forme, à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

L'AE souligne, cependant, que les coûts liés à la réduction des impacts, qui sont intégrés dans la consultation des entreprises et dans la reconstruction des quais (p. 130), auraient dû être estimés, même grossièrement.

III L'analyse du résumé non technique

Le résumé non technique se lit facilement sous forme de tableaux de synthèse et reprend les parties obligatoires de l'étude d'impact, à l'exception des impacts sur le milieu naturel, la faune et la flore, des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées. De plus il ne comporte aucune carte, ni photographie explicatives. Le résumé non technique devant pouvoir se lire de façon autonome, ***L'AE recommande de le compléter au moment de l'enquête publique.***

IV L'analyse de la qualité du contenu du rapport environnemental et du caractère approprié des informations qu'il contient

La reconstruction des quais 1 et 2 du port de Dégrad-des-Cannes a peu de conséquences importantes sur l'environnement et l'étude d'impact, même incomplète, est en rapport avec le projet. Pour l'établissement du dossier il n'y a pas eu d'investigations et de mesures nouvelles, le bureau d'étude faisant une synthèse des données existantes.

IV-1 L'analyse de l'état initial

Le fleuve Mahury est le 6^{ème} fleuve de Guyane par son débit. Ce dernier connaît de grandes variations liées à la pluviométrie qui est de presque 3 000 mm par an, mais le port n'est pas situé en zone inondable. Il est à noter qu'il est relativement protégé des effets de la houle, avec cependant sa

partie aval qui peut être concernée par l'érosion marine.

Le port est entouré de marécages et de mangroves et est situé au cœur d'une zone naturelle de grande qualité, même si elle est dégradée par endroits. Le fleuve est très turbide et la qualité de son eau est moyenne. Une population de lamentins (espèce vulnérable classée sur la liste rouge de l'UICN) fréquente le fleuve plus en amont. D'autre part, un site de ponte de tortues marines est répertorié sur la plage de Mahury à environ 4 km en aval du port.

L'étude cartographie tous les espaces naturels de la Guyane mais oublie le Parc amazonien de Guyane et souligne qu'il est toujours en projet, p 63. Or le Parc a été créé par décret du 27 février 2007. D'autre part, des espèces sont inventoriées et citées (p 69), mais il n'est pas indiqué qu'elles sont protégées.

Dans l'ensemble le dossier manque de cartes précises présentant notamment les informations suivantes :

- une zone d'urbanisation incontrôlée s'est développée à proximité du port et le secteur en travaux. La maîtrise des impacts environnementaux et sanitaires du projet sur les habitants concernés apparaît essentielle à l'AE ;
- des zones humides ont été remblayées pour construire le port, avec des stations de pompage pour évacuer l'eau ;
- des dragages pour augmenter le tirant d'eau des navires et favoriser le trafic portuaire sont effectués. Il est regrettable que l'étude qui cite ces dragages ne parle pas des volumes déplacés, ni des lieux de dépôt.

IV-2 L'analyse des effets directs et indirects du projet sur l'environnement et la santé

Les remarques suivantes seront portées sur l'examen effectué par le maître d'ouvrage des travaux de reconstruction des quais en période de chantier et les effets en période d'exploitation du port.

IV-2-1 Les effets du projet pendant la période de chantier

S'agissant d'un dossier de régularisation global, on peut s'étonner que les effets du chantier liés à la reconstruction du quai 1 et à l'élimination et à la valorisation des déchets de ce quai ne soient pas traités dans l'étude d'impact. L'AE recommande que le dossier mis à l'enquête soit complété par le traitement des effets de la reconstruction du quai 1 sur les déchets, le bruit, les atteintes à la faune aquatique, aux pollutions diverses...

Par contre, « pour le quai 2 les matériaux seront utilisés au maximum de leurs potentialités, c'est-à-dire dans la mesure où ils sont non dangereux et inertes ». Des analyses concernant l'amiante sont notamment envisagées pour envisager leur devenir précis.

Le maître d'ouvrage indique qu'il n'y aura pas d'effets sur le milieu aquatique car il s'engage à limiter les risques de contamination du fleuve liée aux travaux et aux installations provisoires. Le démarrage des travaux aurait dû être l'occasion de vérifier cette assertion.

Les impacts des travaux sur le milieu sont jugés minimes par le maître d'ouvrage alors qu'aucun inventaire du benthos (ensemble des organismes vivants au fond de l'eau) n'a été réalisé à l'occasion de cette étude. La reconstruction des quais aura bien quelques impacts sur les peuplements benthiques et de poissons mais on peut effectivement estimer qu'ils seront peu impactés au regard de la turbidité du fleuve ou des dragages. Le maître d'ouvrage impose néanmoins des mesures qui sont fixées dans le cahier des charges des entreprises responsables des travaux.

Même s'ils sont mineurs, les effets sur la faune protégée auraient dû être indiqués. Le démarrage des

travaux du quai 1 aurait dû permettre de vérifier que les espèces protégées ne sont pas impactées.

Pour les habitations qui sont situées toutes à plus de 200 m de la zone des travaux lourds, il est indiqué qu'elles ne seront pas impactées car « *le port génère déjà des nuisances importantes pendant les heures ouvrées* ».

Le maître d'ouvrage indique, cependant, que des habitations sont situées à environ 50 m des travaux liés au réseau d'assainissement. Aucune carte ne situe les lieux d'habitations et aucun niveau sonore n'est indiqué dans l'étude d'impact, ce qui rend difficile toute appréciation.

La description des effets du chantier sur la santé humaine (bruit et émissions de poussières, notamment) présente des insuffisances liées à la description lacunaire de ces nuisances.

À l'aval du quai 1 en travaux (à droite sur la photo prise en novembre 2009), est créée une zone de



chantier dont l'existence n'est pas citée dans l'étude d'impact. Cette zone est classée en UE dans le POS de Remire-Montjoly et la partie qui borde le fleuve est mentionnée dans le plan de prévention des risques d'érosion littorale du 25 juillet 2001.

Cette zone aurait dû être analysée dans l'étude d'impact. D'autre part, comme cette zone doit servir à la création du bassin d'orage et du bac décanteur, l'AE recommande qu'elle fasse

l'objet d'un projet d'aménagement paysager global avec une remise en état naturel des berges du fleuve.

IV-2-2 Les effets du projet pendant l'exploitation

Le maître d'ouvrage précise :

- que la construction du réseau d'assainissement, couplée aux mesures envisagées pour la sécurité « *aura un impact très positif au regard de la situation actuelle où l'intégralité des eaux de ruissellement étaient rejetées sans traitement* » ;
- que pour le paysage, « *la perception de l'environnement portuaire global ne sera pas modifiée* » ;
- que « *l'impact socio-économique et financier du projet est donc globalement positif* » ;
- que pour les effets sur la santé, « *le projet consiste en la reconstruction des quais et à une amélioration de ses capacités d'accueil. Le projet n'aura qu'un impact positif sur la santé ou le cadre de vie* ».

Le dossier présenté n'apporte pas les informations démontrant le bien-fondé de ces affirmations.

D'autre part, seule la reconstruction du quai 2 a été étudiée pour l'impact socio-économique.

L'AE recommande que le dossier mis à l'enquête à titre de régularisation pour le quai 1 justifie en quoi les mesures prises ont un impact positif sur la qualité des eaux, la santé, le cadre de vie etc.

IV-3 Les raisons pour lesquelles ce projet a été retenu du point de vue de l'environnement parmi les partis envisagés

Le projet ne comporte évidemment pas de variantes géographiques, mais des variantes ont été étudiées pour la reconstruction des quais et pour la réalisation du réseau d'eau pluviale.

- Pour le quai 1, le maître d'ouvrage a étudié plusieurs solutions et a maintenu la technique d'un quai sur pieux, seule technique limitant les volumes déplacés et les impacts sur l'environnement. Le choix s'est porté, en outre, sur un quai à 2 travées au lieu de 4, basé sur la réutilisation du rideau de palplanches arrière limitant les coûts, les déchets de démolition et la consommation nouvelle de matériaux.
- Pour le quai 2, plusieurs solutions, sur pieux avec 4, 3 ou 2 travées et solution mixte pieux et palplanches ont été étudiées. Une analyse multicritères a été utilisée faisant entrer la technique pour 35 % dans la pondération du choix, l'économie pour 20 %, l'environnement pour 20 % et l'exploitation pour 25 %. Le choix du maître d'ouvrage se serait porté sur la solution rideau mixte qui respecte les coûts et réduit les déchets de manière importante.

Car si le maître d'ouvrage indique p. 22 que « *la solution retenue est un rideau mixte composé de pieux métalliques et de palplanches* », p. 119, il est moins affirmatif « *ce choix s'opèrera au vu d'une analyse multicritères ...* ». Cette phrase peut laisser penser que le choix n'a pas encore été opéré définitivement.

L'AE recommande que le dossier mis à l'enquête précise le choix de la technique qui sera retenue.

- Pour le réseau d'assainissement, 4 variantes ont été étudiées. Le scénario 3 permettant de collecter l'ensemble des eaux des quais et des terre-pleins, avec un traitement de la pluie mensuelle, a été retenu. Ce choix a été fait sachant que ce sont les premières pluies qui lessivent les polluants sur les sols. Un bassin d'orage de 500 m³ et un poste de relevage sont prévus pour lisser les débits en entrée de l'unité de traitement (décantation lamellaire) et garantir une qualité des eaux satisfaisante en sortie. Le maître d'ouvrage estime que 70 à 99 % des pollutions, selon les éléments, seront adsorbées par les sédiments qui seront piégés dans le dispositif.

Il est prévu une vidange du silo à boues au moins une fois par an. Le maître d'ouvrage indique qu'il fera appel à une entreprise spécialisée pour l'évacuation des boues polluées.

Il ne fait aucun doute que le projet améliorera la situation existante, mais l'étude d'impact ne comporte aucun détail sur l'emplacement exact, la géométrie, le fonctionnement et la protection des installations alors qu'il s'agit aussi d'un dossier loi sur l'eau. ***L'AE préconise de compléter le dossier soumis à l'enquête publique sur ce point.***

Le site du projet est inclus dans le périmètre du schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) contenu dans le schéma d'aménagement régional (SAR). Le projet est compatible avec le projet de SAR et le SMVM.

Le projet de reconstruction des quais 1 et 2 prévoit un développement des activités fluviales sans consommation de nouvel espace de berges avec une amélioration des conditions de sécurité par rapport à l'existant et la construction d'un réseau de collecte et de traitement des eaux pluviales. Il est donc compatible avec le SDAGE révisé de la Guyane. Le projet est, en outre, compatible avec le

POS valant PLU de Remire-Montjoly.

IV-4 Les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences du projet

Aucune mesure particulière n'est prévue en matière de bruit au moment du chantier. Il est impossible de se forger une opinion, faute de cartographie des habitations et d'indication du niveau de bruit pendant le chantier.

Le réseau d'assainissement va conduire les eaux ayant lessivé la zone portuaire dans un bassin d'orage de 500 m³ (et non de 50 m³ comme indiqué p.138) avant d'aller dans un bac de décantation lamellaire qui devrait améliorer la situation existante. Le maître d'ouvrage a apporté les informations à l'AE, mais il n'existe aucun plan précisant le fonctionnement de ces aménagements dans l'étude d'impact.

L'AE recommande de compléter le dossier mis à l'enquête publique sur le bruit et sur l'aménagement et le traitement des eaux.

Il est prévu une gestion des déchets du chantier qui paraît adaptée à la situation. D'autre part, le maître d'ouvrage (p. 127) indique qu'il prendra des mesures pour éviter les pollutions et établira des cahiers des charges (p. 125 et 126) techniques particulières pour les entreprises intervenant pour ses travaux et son chantier. Ces CCTP intègrent la prévention des pollutions par création de zone étanche pour effectuer les réparations et les vidanges, la gestion des déchets, le stockage des hydrocarbures dans des cuves à double étanchéité.

Dans le dossier spécifique à la loi sur l'eau, le maître d'ouvrage indique (p. 138) qu'« *il serait nécessaire de mettre en place un barrage anti-pollution fixe à la passe d'entrée du port prêt à être déployé en cas d'accident pour fermer la passe d'entrée* ». Compte tenu de la configuration du port, des précisions doivent être apportées sur la mise en place de cet aménagement.

L'AE recommande que le dossier mis à l'enquête soit complété et comporte un engagement du maître d'ouvrage sur la mise en place de ces moyens.

D'une manière générale, l'organisation des moyens d'alerte et de réaction pour gérer les situations d'urgence et la mise en place de tous les moyens de surveillance qui sont prévus en phase d'exploitation sont de nature à améliorer considérablement la situation actuelle.

IV-5 L'analyse des données et des méthodes utilisées pour évaluer les effets

Le travail a été essentiellement réalisé à partir de recherche documentaire, et complété par des visites de terrain. Des réunions ont été également programmées avec les services administratifs en charge de l'environnement et de la police de l'eau (DIREN, DRIRE et DDE). L'étude n'a pas fait l'objet de mesures nouvelles, par exemple sur le bruit ou la faune.

*

* *