



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'autorité environnementale
relatif au projet d'aménagement du giratoire de Balata
en Guyane**

n°Ae: 2011-35

Avis établi lors de la séance du 14 septembre 2011 - n° d'enregistrement : 007851-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 14 septembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du giratoire de Balata en Guyane.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès.

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.

Étaient absents ou excusés : MM. Caffet, Creuchet, Vernier.

*

* *

L'AE a été saisie pour avis sur ce projet par lettre du 17 juin 2011 du préfet de la région de Guyane.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 10 août 2011 du préfet de Guyane au titre de ses attributions en matière d'environnement.

Sur le rapport de Madame Annick Guerber Le Gall, l'AE a formulé l'avis suivant.

1 Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

L'aménagement du giratoire de Balata, dont l'Etat (Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Guyane) est maître d'ouvrage, consiste en la création d'un deuxième giratoire aux côtés de celui existant. C'est un des projets d'amélioration du réseau routier guyanais prévu par le Programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI).

Ce giratoire est situé sur la frange littorale de la Guyane, qui connaît une forte urbanisation avec la réalisation notamment de nombreux projets de zones commerciales.

Le dossier d'étude d'impact présente de nombreuses insuffisances, notamment les trois suivantes :

- › S'agissant d'un programme routier, une appréciation de l'ensemble des impacts du programme sur l'environnement est nécessaire. Ni l'étude dite d'incidence du programme d'aménagement routier de janvier 2011, jointe en annexe 3 du présent dossier, ni l'étude intitulée « Synthèse des enjeux environnementaux sur un périmètre élargi au programme » ne comporte les informations escomptées.

Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que la présentation des opérations du PDMI soit complétée par une appréciation qualitative et quantitative de l'ensemble des impacts de ce programme routier sur l'environnement.

- › Le fait que les projets locaux d'urbanisation participeraient à l'imperméabilisation des sols qui accroît le risque inondation, tout comme le fait que le niveau de pollution de cette zone littorale serait important en raison de l'absence de traitement des eaux de rejets domestiques ne sauraient, exonérer le maître d'ouvrage du giratoire de Balata de l'appréciation précise des impacts propres aux ouvrages routiers.

Or les études menées dans le cadre de l'étude d'impact présentent des faiblesses : il en est ainsi de l'étude hydraulique ou des études acoustiques non achevées.

L'Ae recommande que des études adéquates et suffisantes soient menées, que les impacts directs du programme routier soient rigoureusement mesurés et que les résultats de ces analyses soient inclus dans le dossier d'étude d'impact.

- › Il est prévu d'implanter l'échangeur complémentaire de Balata sur les terrains réservés pour des bassins de compensation associés au projet de Parkway.

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage précise dans l'étude d'impact les mesures qu'il prendra pour que des compensations fonctionnellement équivalentes à celles initialement prévues au titre de la réalisation du projet Parkway puissent être effectivement mises en œuvre.

*

* *

Avis détaillé

1 Description générale de l'opération

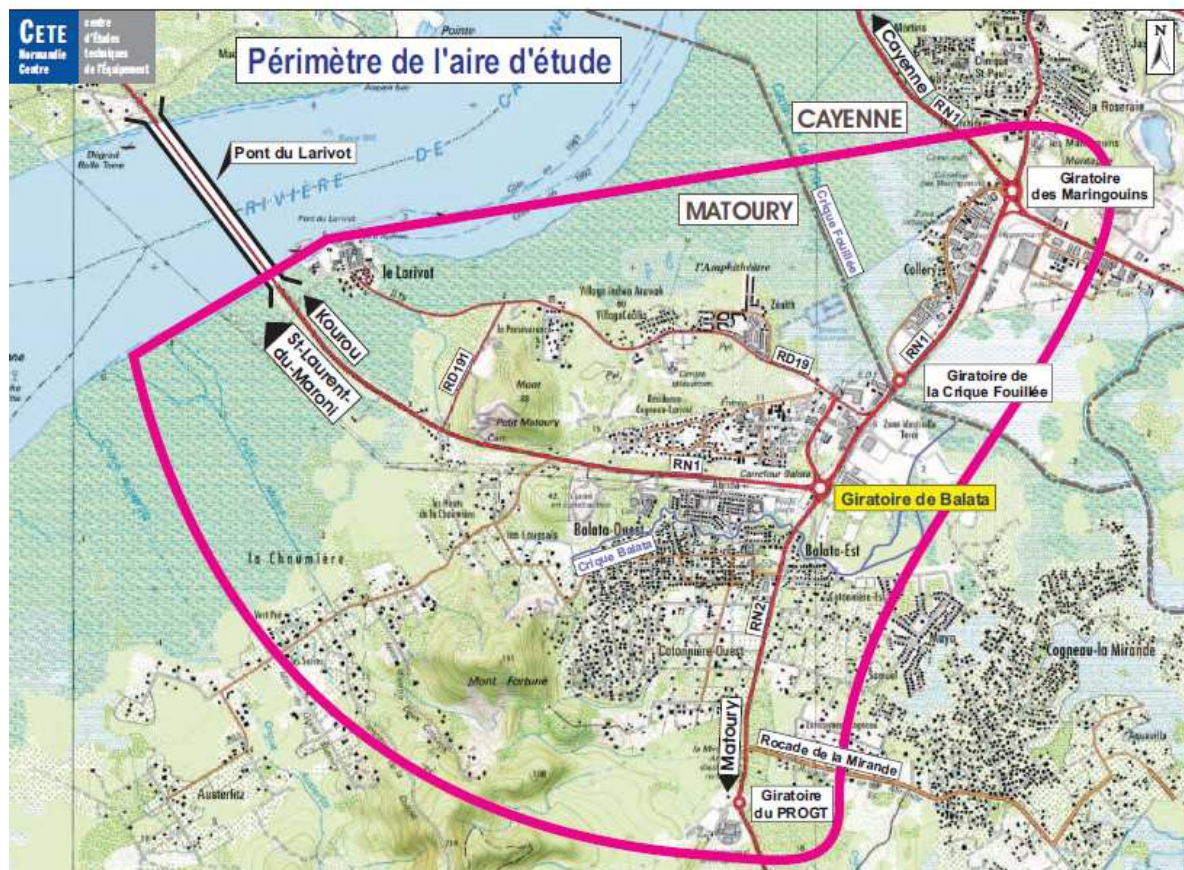
1.1 Objectifs et consistance du projet

Le carrefour giratoire de Balata, situé au nord de la commune de Matoury, assure notamment la jonction d'axes routiers importants :

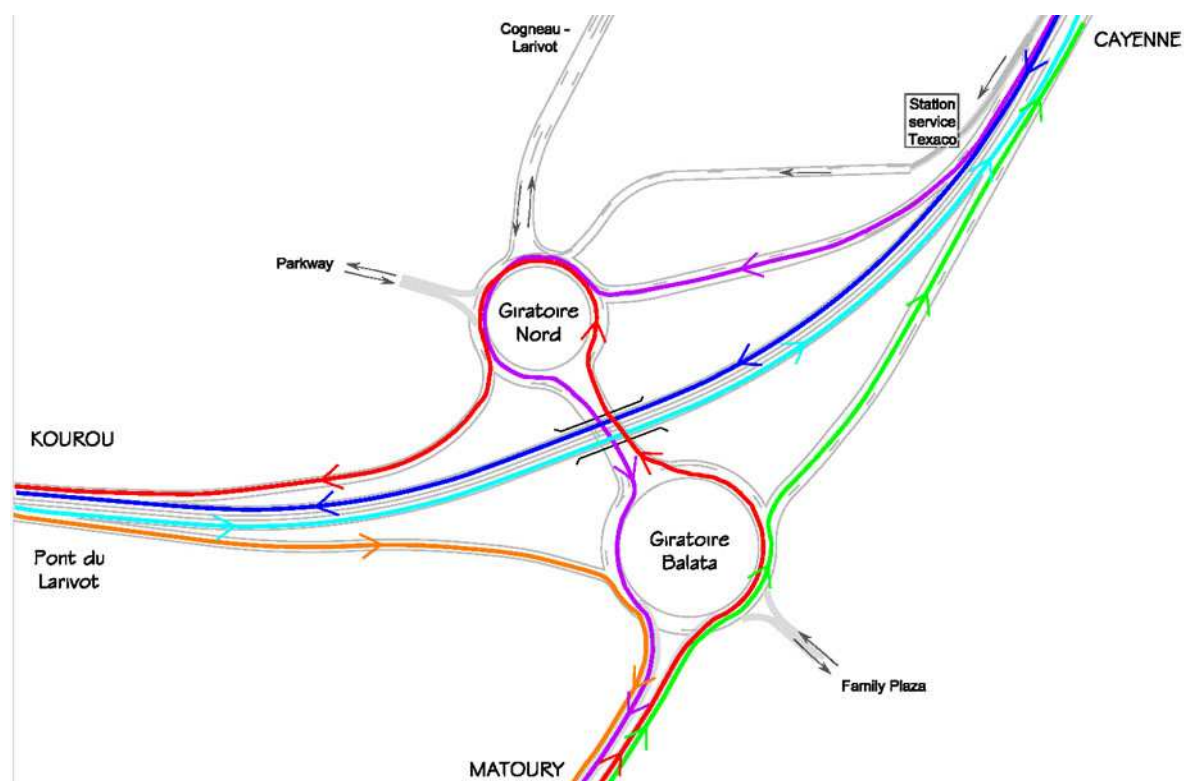
- au nord, la RN 1 vers Cayenne, à 2x2 voies jusqu'au **giratoire des Maringouins**,
- au nord-ouest, la RD 19 à 2 voies vers le port du Larivot,
- à l'ouest, la RN 1 à 2 voies, vers **le pont du Larivot**, qui dessert l'Ouest guyanais jusqu'à la frontière avec le Surinam,
- au sud, **la RN 2 à 2 voies**, qui dessert les communes de l'Est guyanais, jusqu'à la frontière avec le Brésil à Saint-Georges-de-l'Oyapock.

L'aménagement du carrefour giratoire de Balata est réalisé sous maîtrise d'ouvrage Etat.

Le carrefour giratoire de Balata est situé dans une zone, qui connaît un rythme élevé d'urbanisation depuis les années 90. De nouveaux projets d'aménagement s'articulant autour du giratoire sont en cours de concrétisation, qui devraient générer des charges de trafic importantes, et contribuer à accroître les actuelles difficultés de circulation. Ainsi sont envisagés de nombreuses zones d'activité et également de commerce (Parkway, vers la zone Terca le complexe «Family plaza» avec boutiques, bureaux et un multiplexe cinéma, le centre commercial Carrefour, Collery et cotonnière Est, Le bas de la Chaumière, le Larivot), mais aussi des lotissements (Collery et cotonnière Est, la Montagne Maringouins), et enfin l'extension de la station d'épuration Leblond à Cayenne.



Pour répondre aux nouveaux besoins en déplacements, le projet d'aménagement de ce giratoire de Balata comprend la réalisation d'un deuxième giratoire (« giratoire Nord » sur le schéma ci-dessous) juxtaposé à celui existant (dit « giratoire Balata »), ainsi qu'une dénivellation à 2 voies passant entre les deux ouvrages.



Le projet de réaménagement du giratoire de Balata s'inscrit dans le Programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) routiers, qui a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation aux abords de l'agglomération de Cayenne, et qui prévoit à cette fin, de réaliser à relatif court terme, 3 autres opérations situées dans la partie ouest de l'île de Cayenne : le doublement du pont du Larivot, la dénivellation du giratoire des Maringouins, l'aménagement à 2x2 voies de la RN2 sur le tronçon Balata-PROGT (Palais régional omnisport Georges Théolade). Le giratoire de Balata, quant à lui, se situe au centre de ces différents projets routiers. A plus long terme, sont également prévus l'aménagement de la section Balata-Tonate de la RN 1, l'aménagement de la RD17 en boulevard urbain. Et enfin d'autres opérations routières sont également envisagées comme l'itinéraire routier du PROGT vers la route de la Chaumière.

Le maître d'ouvrage précise que ce projet de giratoire de Balata est conforme au SCOT (Schéma de cohérence territoriale). Il est localisé sur une zone appartenant au secteur ouest du bassin versant de la crique Fouillée, drainée par la rivière de Cayenne. Sur ce bassin versant, se trouve notamment la crique Balata au sud-ouest, qui draine les eaux du mont Fortuné, et qui rejoint la crique Fouillée au niveau des marais situés à l'est de Collery. Une petite crique, appelée Saint-Christophe, est également présente au nord du giratoire de Balata, qui rejoint ensuite la crique Fouillée.

1.2 Appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme routier

Conformément aux dispositions de l'article R122-3-IV du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'une opération est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune de ses phases doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Or le projet de réaménagement du giratoire de Balata s'inscrit bien dans le PDMI précité. En outre, les améliorations des itinéraires qui y sont prévues induiront des projets d'aménagements, qui se concrétiseront à court terme. Ces projets qualifiés d'« autres aménagements prévus dans le secteur » sont décrits pages 90 et 91 de l'étude d'impact.

Certes, une étude de l'incidence du programme d'aménagement routier Larivot – Balata – Maringouins a été réalisée en janvier 2011 par l'agence Biotope². Elle figure en annexe 3 du dossier d'étude d'impact.

Si cette étude porte bien sur une aire d'étude dont le périmètre est élargi à 3 des principales opérations routières prévues par le PDMI, contrairement à ce que son titre laisse entendre, elle n'identifie pas la nature précise des impacts de chacune des opérations routières concernées, et ne quantifie pas plus l'importance prévisible de ces impacts. Enfin cette étude bien qu'elle annonce porter sur les effets cumulés des projets routiers et autres projets d'aménagements urbains³ ne procède à aucune analyse de ces effets cumulatifs, reste muette sur leur niveau potentiel, et se borne à réaliser un état des lieux de l'existant environnemental, en listant les habitats, la faune et la flore présents localement, et à affirmer que les terrains prélevés pour les opérations routières sont modestes par rapport aux ressources guyanaises, et que par suite l'impact sur l'environnement peut être qualifié de faible⁴. Au demeurant, la conclusion de l'étude apparaît en décalage avec le contenu de l'étude elle-même.

Il existe par ailleurs une autre étude de mai 2011 intitulée de façon différente dans les versions papier et électronique (Synthèse des enjeux environnementaux sur un périmètre élargi au programme / Appréciation des impacts environnementaux sur un périmètre élargi), qui a pour objet de compléter l'étude d'impact du projet d'aménagement de Balata. Mais bien que cette étude annonce établir, in fine, une évaluation sommaire des impacts de ces opérations, elle se borne simplement à citer sans les quantifier les impacts prévisibles importants communs aux différents projets. Elle reconnaît au demeurant que « les impacts, notamment sur le milieu naturel, n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation précise. »

Ces études très embryonnaires ne répondent pas aux exigences de l'article R122-3 IV du code de l'environnement. L'Ae recommande que cette étude réglementairement nécessaire soit conduite et que ses résultats soient portés à la connaissance du public dans le dossier mis à l'enquête publique.

2 Procédures

2.1 Dossier joint d'autorisation relative à la loi sur l'eau

Le montant total des travaux (16,26 M€), étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet fait l'objet d'une étude d'impact selon les dispositions des articles R.122-1 à R.122-9 du code de l'environnement. Cette enquête portera également sur l'utilité publique du projet en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la complète réalisation du projet.

Cette enquête vaudra aussi enquête préalable à l'autorisation de travaux susceptibles d'avoir un effet sur le libre écoulement des eaux. Le présent projet est en effet selon les dispositions des articles R.214-6 à R.214-31 du code de l'environnement soumis à autorisation accordée après enquête publique.

2.2 Le cas de l'étude hydraulique de novembre 2009

La zone du giratoire de Balata est définie dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de l'île de Cayenne comme une zone inondable, sur laquelle le projet de giratoire de Balata prévoit des remblais. L'étude hydraulique a eu pour objet de déterminer pour une crue de référence centennale, les mesures compensatoires éventuellement nécessaires.

Cependant cette étude est réalisée sur la base d'un projet d'échangeur représenté en figure 5 de l'étude, qui ne semble

2 « Cette présente analyse a pour but d'être intégrée dans les études d'impact pour les opérations de doublement du pont du Larivot et de dénivellation du giratoire des Maringouins (celle du giratoire de Balata étant déjà finalisée). »

3 De fait cette étude omet notamment la section Balata-PROGT, et ne vise toujours que très incidemment les opérations d'aménagements urbains.

4 Le programme d'aménagement routier de la DEAL reste en effet modeste par rapport aux surfaces d'espaces naturels restants sur l'île de Cayenne et générera probablement des effets mineurs sur le fonctionnement des écosystèmes. A l'inverse, les autres aménagements prévus hors programme correspondent à des créations de zones urbaines commerciales et industrielles consommatrices importantes d'espaces naturels ou en friches. Les enjeux pour ces aménagements sont donc bien plus importants pour le maintien en bon état de conservation des milieux naturels remarquables autour du Larivot.

pas correspondre exactement à celui figurant sur le document dit « APS solution 3 bis giratoire Balata », car il ne comporte notamment pas de voie d'accès à la zone dénommée Parkway. Or les résultats de l'étude hydraulique sont par nature directement fonction de la variante retenue pour le giratoire de Balata⁵.

Mais en outre, cette étude hydraulique porte sur une seule opération du PDMI, celle du giratoire de Balata. Les conséquences hydrauliques devraient être appréciées pour l'ensemble des opérations routières intégrées au PDMI ainsi que pour les aménagements urbains qui seront réalisés suite aux améliorations apportées aux infrastructures routières.

L'Ae recommande en conséquence qu'une étude hydraulique traitant de l'ensemble des opérations routières du PDMI, et dans toute la mesure du possible des aménagements urbains directement induits par ces améliorations des infrastructures routières, soit réalisée en précisant que s'agissant du giratoire de Balata cette étude se fonde bien sur les caractéristiques de la variante 3 bis mise à l'enquête.

3 Raisons du choix du projet retenu, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

Quatorze variantes ont été examinées. Tout d'abord une présélection a été opérée au vu de 8 critères, dont le dernier d'entre eux sur l'« emprise au sol » peut être regardé comme relevant des préoccupations d'environnement, tout comme le 5^{ème} critère de prise en compte des contraintes du site, certes dans une moindre mesure et uniquement au titre de l'inondabilité du secteur.

Cette analyse multicritères dite sommaire (page 106 de l'étude d'impact) conduit à rejeter l'option n°1 très favorable à l'environnement au vu du critère de capacité d'écoulement des trafics, alors que sont retenues la variante 7 bis avec un impact faible pour les 2 critères environnementaux précités, et les variantes n°s 3 et 3 bis, qui présentent elles, pour ces 2 critères, un impact plus important dit modéré. A l'issue de cette analyse multicritères, il ressort que c'est la variante n°3 qui présente le meilleur bilan global sur l'ensemble des critères.

Il est ensuite procédé à une étude comparative dite affinée de ces 3 variantes retenues, sur la base cette fois de 5 critères, dont l'un porte sur l'environnement. Il ressort que la variante 7 bis est de loin la plus favorable sur l'aspect consommation d'espace, alors que les variantes n°3 et 3 bis ont un meilleur résultat sur les autres aspects (qualité des eaux, déchets et paysage).

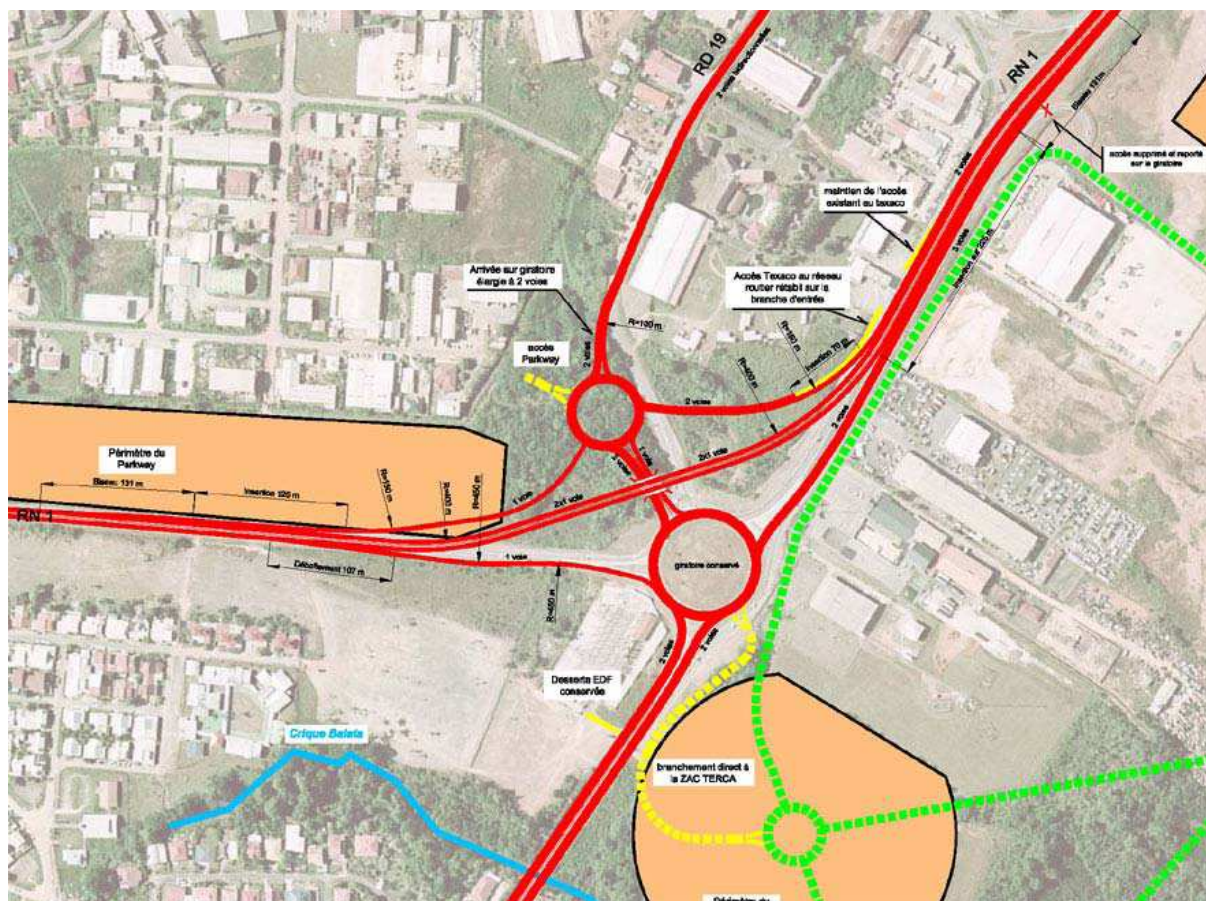
Par ailleurs, est inclus dans le critère risques et sécurité, l'item risque d'inondation, pour lequel la variante 7 bis est moitié moins impactante que les variantes n°3, et 3 bis.

Enfin, si des facteurs environnementaux (nuisances sonores et pollution de l'air) figurent bien dans le critère socio-économie, ils sont, sans analyse, considérés en l'espèce « non déterminants ».

Au terme de cette étude comparative dite affinée, la variante 7 bis, de coût très élevé, est écartée, car elle nécessite un recalibrage de l'ouvrage de franchissement de la crique Balata et une intervention sur la ripisylve de cette crique.

L'analyse multicritères, établie par juxtaposition de couleurs, montre que les variantes n°3 et 3 bis se différencient uniquement sur deux critères : Si le coût de la variante n°3 est moins élevé que celui de la 3 bis, s'agissant de la desserte des aménagements attenants, la variante n°3 est moins satisfaisante, car contrairement à la 3 bis, décrite ci-dessous, elle ne permet pas la desserte du Family Plaza par le giratoire.

5 cf. la conclusion, §5 p 10, de l'étude hydraulique jointe au dossier : « **Dans le cas de l'implantation du projet tel que retenu au final après concertation avec l'assistant au Maître d'ouvrage (cf. figure 5), il est alors possible de dire que celui-ci n'aura pas d'impact sur les zones avoisinantes, et que le rehaussement de la ligne d'eau à proximité immédiate du projet n'aura pas d'impact significatif sur les routes (actuelles et futures), ni sur les zones construites se situant à proximité.** »



La pondération des critères n'est pas indiquée, bien que cette étude comparative soit dite affinée ; mais sachant que la variante 3 bis a été retenue, il en ressort que les critères n'ont pas une pondération identique et, que notamment le critère desserte des aménagements commerciaux a nécessairement un poids plus déterminant que le critère coût de l'ouvrage routier.

A noter toutefois que bien qu'une seule variante soit à l'enquête publique, 2 cartes sont maintenues dans le dossier d'étude d'impact, à savoir la carte 19 pour le plan variante 3 et la carte 20 pour le plan variante 3 bis.

L'Ae recommande pour la bonne information du public, que soient explicitées les raisons de cette analyse en deux temps portant sur des batteries différentes de critères non pondérés et insuffisamment définis, que soient indiquées les pondérations des différents critères, et enfin que soient clairement exposées les raisons ayant conduit au choix de la variante retenue, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement.

4 La constitution du dossier d'étude d'impact

Le sommaire de l'étude d'impact porte sur le contenu de 206 pages, sans cependant qu'y soient mentionnées d'une part l'existence du résumé non technique de 9 pages figurant pourtant en début de ce dossier, d'autre part la présence en page 208 d'un glossaire, et à partir de la page 209 de 28 cartes ne faisant l'objet d'aucune pagination, et enfin après les cartes précitées, les 10 annexes pourtant fort volumineuses.

En outre les annexes effectivement présentes dans le dossier diffèrent de celles listées ; ainsi l'annexe n°8 sur l'étude hydraulique de la SOGREAH pour l'aménagement du giratoire, réalisée en novembre 2009 ne figure, ni dans la version papier ni dans la version électronique du dossier d'étude d'impact. Cette étude est présentée de façon séparée.

A contrario, figure au dossier une annexe non annoncée de 19 pages, qui a pour objet de compléter l'étude d'impact du projet d'aménagement de Balata, dénommée Synthèse des enjeux environnementaux sur un périmètre élargi au programme.

Par ailleurs, l'Ae relève l'absence de l'étude sur les niveaux de bruit que générera à terme le projet, dont il est dit en page 161 de l'étude d'impact, qu'elle est en cours de réalisation.

Enfin, des documents annoncés sont absents du dossier d'étude d'impact ; il en est ainsi par exemple de la figure 91 relative au système racinaire du Vétiver ayant de fortes capacités de phytoremédiation et de maintien des berges ou la figure 92 sur ce principe de la phytoremédiation.

L'Ae recommande que le dossier soit correctement établi, et dûment complété, une étude d'impact devant traiter tous les thèmes cités à l'article R.122-3 du code de l'environnement.

4.1 La cohérence des informations figurant dans les divers documents

Les termes de l'étude d'impact ne sont pas toujours en totale cohérence avec ceux de la notice du dossier d'enquête préalable à la DUP et avec ceux du résumé non technique, ce qui conduit à une incompréhension notamment de la teneur des mesures envisagées par le maître d'ouvrage en faveur de l'environnement et crée un déficit de crédibilité vis-à-vis du contenu du dossier.

Ainsi à titre d'exemple, pour les acquisitions foncières, leur superficie est différente selon les documents : Si dans la notice du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le projet est dit nécessiter l'acquisition d'une superficie de 34 000 m² sur la commune de Matoury, en page 181 de l'étude d'impact, la superficie à acquérir est d'environ 43 750 m².

Ainsi également, s'agissant des voies de déplacement doux pour les piétons et pour les cycles figurant dans les documents d'urbanisme des villes de Cayenne et de Matoury, les intentions effectives du maître d'ouvrage ne paraissent pas exprimées de façon identique dans l'étude d'impact et dans la notice du dossier d'enquête préalable à la DUP : Le dossier d'étude d'impact comporte une carte n° 28 de propositions d'itinéraires piétons-cycles, et en pages 183 et 194 de l'étude d'impact, 5 passages piétons sont envisagés. Dans la notice du dossier d'enquête préalable à la DUP, en pages 33/53 et 34/53, il est dit que l'emplacement du cheminement pour piétons n'est pas encore localisé. Une étude modes doux est actuellement en cours afin d'intégrer des itinéraires pertinents. Les éléments complémentaires nécessaires seront éventuellement intégrés en phase projet.

L'Ae recommande qu'une nécessaire harmonisation des contenus du dossier d'enquête préalable à la DUP soit mise en œuvre avec les éléments figurant dans l'étude d'impact.

4.2 L'affirmation claire et précise des engagements du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage doit dans ce dossier d'étude d'impact préciser de façon explicite et claire les engagements qu'il entend prendre. Or le dossier comporte trop de formulations sous la forme de suggestions ou de conseils, et non d'engagements. Ainsi à titre de simple illustration, page 122, il est indiqué « l'exploitant *devra* effectuer des visites d'inspection, maintenir les performances hydrauliques, veiller qu'en cas de dysfonctionnement ou de pollution accidentelle ... ». Et au chapitre 10 relatif à la présentation des mesures d'insertion dans l'environnement, il est dit page 182 au sujet de la prise en compte des installations présentes ou futures, que le projet Parkway *devra être réétudié* pour tenir compte de la diminution d'emprise due à la création du giratoire Nord.

L'Ae recommande que les engagements du maître d'ouvrage soient transcrits sans la moindre ambiguïté possible.

4.3 Les modalités de réalisation des inventaires

L'étude d'impact précise que l'ensemble des prospections faune-flore n'ont été réalisées que sur quelques journées durant la saison des pluies favorable à l'identification des oiseaux et des batraciens. L'Ae constate que, malgré un

calendrier contraint, des investigations en saison sèche auraient également été nécessaires (avifaune, reptiles, micro-mammifères, flore) pour une meilleure prise en compte des impacts du projet sur les milieux et les habitats (friches herbacées et arbustives, ripisylve et zones humides, pri-pri à joncs).

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de procéder à des investigations complémentaires, particulièrement en matière de faune (micro-mammifères, reptiles), permettant de vérifier les hypothèses de présence signalées dans le document.

5 Analyse de l'étude d'impact

L'aménagement implique une consommation d'espaces artificiels ou naturels, qui augmente les superficies imperméabilisées, ce qui induit une modification de l'évacuation des eaux pluviales, et l'éventuel rejet d'eaux polluées dans le milieu.

5.1 Le risque d'inondation

Pour le maître d'ouvrage, le risque inondation inhérent à la crique de Balata représente le principal enjeu environnemental du secteur identifié par l'étude d'impact. D'après le Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) de l'île de Cayenne, auquel la commune de Matoury est soumise, le giratoire de Balata se situe dans une zone inondable, directement concernée par le risque d'inondation de la crique Fouillée. Par ailleurs, la crique Saint-Christophe et le réseau d'eaux pluviales de la zone de Cogneau-Larivot débordent régulièrement provoquant des inondations.

L'Ae recommande que les dispositifs nécessaires pour éviter toute majoration du risque d'inondation soient précisément décrits dans l'étude d'impact.

5.2 Les impacts sur la qualité des eaux

La crique Saint-Christophe est le milieu récepteur principal des eaux de ruissellement induites par le trafic routier sur le giratoire de Balata. La crique Balata, dont la majeure partie de la pollution du milieu aquatique serait due aux rejets domestiques d'eaux usées, est le second exutoire des eaux de ruissellement du giratoire de Balata.

Le risque de pollution chronique ou accidentelle du fait de l'aménagement routier est lié aux circulations de transports exceptionnels du Centre Spatial Guyanais, et aux trafics en liaison avec le port de Degrad des Cannes ou avec l'aéroport de Rochambeau à Matoury.

L'analyse des impacts sur la qualité des eaux est faite en comparant les conséquences selon que l'aménagement routier intègre ou non des mesures compensatoires. Ces mesures compensatoires ne sont cependant guère décrites de façon précise et quantifiée. Ainsi, il est dit : « Les eaux pluviales seront envoyées *dans les bassins de contenance* assurant le stockage temporaire des eaux de ruissellement. A leurs sorties elles transiteront par *des fossés enherbés* couverts de vétivers assurant un abattement des charges polluantes. »

L'Ae recommande que soient précisés les dispositifs reconnus comme nécessaires pour annuler tout impact négatif sur la qualité des eaux. L'Ae préconise enfin qu'un suivi annuel sur les 20 prochaines années soit mis en œuvre.

5.3 Les impacts sur les milieux naturels, faune et flore

La zone du périmètre d'étude restreint du giratoire de Balata regroupe principalement des espaces urbanisés, traversés par un réseau de criques et canaux secondaires. On y note la présence de ripisylve à balisiers et fougères aquatiques, de friches herbacées et arbustives et zones humides (pri-pri à joncs). Selon l'étude d'impact, aucun habitat d'intérêt patrimonial n'est présent aux abords immédiats du giratoire.

Le maître d'ouvrage indique que les cours d'eau et canaux ainsi que leur ripisylve forment des continuités écologiques réelles. La crique Balata notamment, représente un habitat aquatique dont il est dit que l'intérêt écologique « devra être maintenu » par la conservation de la ripisylve encore présente ou sa reconstitution dans les portions les plus dégradées

(concerne notamment l'Ibis vert, le Rôle de Cayenne, et diverses rainettes arboricoles).

L'Ae recommande que les engagements du maître d'ouvrage en faveur du maintien de ces continuités écologiques soient très clairement précisés dans le dossier d'étude d'impact.

5.4 Les impacts sonores

Pour déterminer la situation acoustique initiale, 5 mesures au droit des bâtiments dits sensibles ont été réalisées en Mai 2010. La nuisance sonore serait supérieure au seuil réglementaire uniquement pour le bâtiment de l'AFPA, qui situé face au giratoire présente en deux points un nombre de décibels de 68 dB et de 60 dB ; les autres bâtiments présentent des niveaux de 55 dB. Aucune autre mesure n'a été entreprise au droit des bâtiments autres que sensibles. Selon l'étude d'impact, aucune habitation ne serait située en point noir bruit actuellement.

Après aménagement du giratoire de Balata, une augmentation du bruit est considérée comme probable en raison de l'augmentation du trafic routier et de la vitesse de circulation. En outre la présence sur le giratoire d'une route surélevée à une hauteur de 7m devrait accroître la propagation du bruit. (page 83 de l'étude d'impact).

Il est prévu en page 42/53 du dossier d'enquête préalable à la DUP une protection sonore (double vitrage) pour les établissements concernés (AFPA). Mais il est précisé toutefois, pages 189 et 190 de l'étude d'impact, qu'une campagne de mesures au niveau de l'établissement AFPA *va être réalisée avec l'ARS* afin de vérifier la nuisance du giratoire actuel sur les classes exposées, que le maître d'ouvrage suivra les recommandations de l'ARS, et que compte tenu de la distance avec les zones d'habitats alentour *il ne semble pas nécessaire de mettre en place des murs anti bruit*⁶.

L'Ae relève d'une part que ces éléments ne paraissent pas en cohérence totale, le maître d'ouvrage faisant successivement état d'un engagement à mettre en place une protection en façade du bâtiment AFPA et d'un engagement de suivre les recommandations que formulera l'ARS au vu des résultats d'une campagne de mesures non encore réalisée.

L'Ae relève d'autre part que l'étude d'impact bruit qui est en cours est à l'horizon 2020, ce qui constitue un horizon trop court. Cet horizon doit se situer à 15 ans minimum après la mise en service de l'ouvrage routier. Enfin cette étude devra intégrer les impacts acoustiques cumulatifs de l'ensemble des opérations du programme routier de Guyane (PDMI).

L'Ae recommande que les résultats complets de l'étude acoustique qui devra être réalisée comme indiqué ci-dessus, ainsi que les engagements du maître d'ouvrage sur les aménagements de protection éventuels, figurent dans le dossier d'étude d'impact.

5.5 Les impacts sur les paysages

Il est seulement indiqué dans le dossier d'étude d'impact que l'aménagement du giratoire de Balata « devra tenir compte » de son intégration dans le paysage notamment du côté de la zone industrielle du Larivot et de Terca où un effort « doit être apporté » pour créer des aménagements limitant l'impact visuel de la zone depuis le giratoire. (page 58)

L'Ae recommande que les engagements du maître d'ouvrage soient clairement explicités.

5.6 La compensation des impacts du projet « Parkway »

Au voisinage immédiat du giratoire Nord de Balata, se trouve le projet Parkway en cours de construction. Le maître

⁶ Il est dit par ailleurs (page 161 de l'étude d'impact) qu'une étude d'impact bruit est actuellement en cours afin de modéliser les nuisances sonores à échéance 2020 et définir les aménagements de protection éventuels.

d'ouvrage de ce projet doit créer des bassins à titre de compensation environnementale. L'emprise au sol du giratoire Nord de Balata empiète sur l'extrémité est de l'emplacement prévu pour ces bassins.

Le dossier d'étude d'impact se borne à indiquer que le projet Parkway « devra être réétudié » pour tenir compte de cette diminution d'emprise (page 182).

L'Ae recommande que le maître d'ouvrage précise dans l'étude d'impact les mesures qu'il prendra pour que des compensations fonctionnellement équivalentes à celles initialement prévues au titre de la réalisation du projet Parkway puissent être effectivement mises en œuvre.

5.7 Les mesures envisagées par le maître de l'ouvrage pour supprimer, réduire ou compenser les impacts négatifs du projet

L'aménagement du giratoire de Balata induit une consommation d'espaces artificiels ou naturels, qui augmente les superficies imperméabilisées, et modifie l'évacuation des eaux pluviales et les éventuels rejets d'eaux polluées dans le milieu.

Dans le dossier d'enquête préalable à la DUP, il est question de 'mesures d'atténuation des impacts environnementaux'. Et dans l'étude d'impact, il est question soit de mesures d'insertion (pages 176 à 193), soit simultanément de 'mesures compensatoires associées' et de 'mesures correctives' dans le tableau de page 193. L'Ae recommande de rendre homogène les terminologies figurant dans le dossier d'étude d'impact.

Les principales mesures dites d'atténuation des impacts environnementaux sont évaluées au total à 150 151 €. Les mesures permanentes sont en effet peu nombreuses et d'importance modeste. Ainsi essentiellement, selon l'étude d'impact, les ouvrages hydrauliques seront suffisamment dimensionnés, et les délaissés seront remodelés pour rétablir le champ d'expansion des crues. « Les eaux pluviales seront collectées dans un réseau de fossés à la fois enherbés pour permettre une décantation des matières en suspension et plantés de graminées qui assurent une dépollution des eaux. Des espèces dépolluantes comme le vétiver seront plantées pour améliorer la qualité des eaux rejetées dans la crique St-Christophe, 'ce qui contribuera' à l'amélioration des eaux des différentes criques limitrophes. L'intérêt écologique de la crique de Balata sera maintenu par la conservation de la ripisylve encore présente ou sa reconstruction dans les portions les plus dégradées. Le camouflage des remblais ' pourra être traité' par la mise en place de palmiers et de pelouse. Les talus et délaissés seront également revégétalisés avec des essences adaptées. Un réaménagement paysager du talweg sera réalisé pour améliorer la qualité du milieu aquatique. Des structures végétalisées et étagées ' pourront prendre place' au centre du giratoire. »

L'Ae considère que ces mesures restent trop vagues, et très imprécises. En outre, elles résultent d'une analyse des impacts environnementaux exclusivement centrée sur le seul giratoire de Balata, sans prendre en considération les éventuels impacts cumulatifs du PDMI.

5.8 L'analyse des méthodes utilisées

L'analyse des méthodes utilisées, qui figure pages 205 à 206 du dossier d'étude d'impact, ne mentionne aucune difficulté de nature technique ou scientifique rencontrée pour établir l'évaluation environnementale, alors même que certaines difficultés ont été rencontrées lors de la réalisation des inventaires : ainsi, il est mentionné au sujet de l'étude faunistique que l'absence de protocole standardisé et aisément reproductible rend l'interprétation des résultats pas forcément significative. De même s'agissant de la qualité de l'eau, il est indiqué que « les données concernant les masses d'eau de surface en Guyane sont trop limitées, à ce jour, pour pouvoir déterminer les états qualitatifs et quantitatifs. »

5.9 Résumé non technique

L'Ae recommande s'agissant du résumé non technique, que d'une part, soit abandonné le recours à toute formulation tant au conditionnel qu'insuffisamment précise (comme « les zones basses humides *pourraient être valorisées* pour

bonifier l'aspect visuel esthétique ; Ou, l'augmentation du trafic, la dénivellation de la voie et l'augmentation des vitesses *risquent d'augmenter* le bruit et sa distance de propagation. »), que d'autre part les résultats de toutes les études concernant le projet y soient mentionnés (comme s'agissant du « cheminement piétons et cycles, continu, qui sera mis en œuvre en fonction de la situation des pôles générateurs de trafic. Une étude est actuellement en cours afin de définir les caractéristiques des aménagements à prévoir. »), qu'en outre les engagements du maître d'ouvrage y soient très clairement exposés ; et qu'enfin, soit adapté le contenu du résumé non technique pour tenir compte des modifications demandées au contenu de l'étude d'impact.
