RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

MRAe
Mission régionale d'autorité environnementale
GUYANE

Avis délibéré
Projet de dragage du chenal du fleuve Maroni

N°MRAe 2025APGUY6

PRÉAMBULE

La MRAe de Guyane a adopté le présent avis, sur le projet de dragage du fleuve Maroni, porté par la Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais (CCOG) sur la commune de Saint-Laurent du Maroni, le 30 juillet 2025.

Ont délibéré : Bertrand GALTIER, Françoise ARMANVILLE.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 2020, 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'élaboration du présent avis .

Conformément au 3° de l'article R.122-6 et au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie pour avis par la DGTM (Direction Générale des Territoires et de la Mer de Guyane), service instructeur du dossier. Celui-ci a été reçu le 2 juin 2025.

Le service de la DGTM chargé de l'environnement et du développement durable a consulté l'Agence régionale de la santé de Guyane, qui a transmis ses observations le 2 juillet 2025, lesquelles sont prises en compte dans le présent avis.

Sur la base des travaux préparatoires du service de la DGTM, après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une «autorité environnementale» désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci. Les observations et propositions recueillies au cours de la mise à disposition du public sont prises en considération par l'autorité compétente pour adopter le projet.

SYNTHÈSE

La Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais (CCOG) a présenté une demande d'autorisation pour des travaux de dragage du fleuve Maroni sur trois secteurs situés sur la commune de Saint-Laurent du Maroni. Le dragage a pour objectif d'obtenir une hauteur d'eau suffisante pour permettre l'accès au Port de l'Ouest, dont la CCOG est propriétaire, aux navires d'un tirant d'eau[1] de 5,50 m.

Le dossier précise que la hauteur d'eau s'est réduite avec le temps faute d'entretien du chenal d'accès au port, et que des talonnages et échouages ayant été constatés à divers endroits du chenal, le projet vise à rétablir la profondeur antérieurement disponible. Le dragage facilitera le franchissement des points critiques. Le projet prévoit également la récupération et le stockage à terre des sédiments dragués en vue de leur réutilisation.

Bien que le dossier ne le mentionne pas, des opérations de dragage d'urgence ont été autorisées et réalisées sur le chenal, de manière anticipée, afin de garantir la sécurité de la navigation et l'accessibilité au port.

L'état initial de l'environnement présente certaines lacunes. Les sites terrestres retenus pour stocker les sédiments issus du dragage se situent sur des zones anthropisées, pour lesquelles l'état initial de l'environnement révèle un nombre limité d'enjeux. Le projet fait état d'un enjeu important quant au milieu aquatique, mais les incidences sur le fleuve en tant qu'habitat naturel sont peu mises en évidence. La situation transfrontalière du fleuve est par ailleurs négligée.

Des mesures d'évitement et de réduction d'impact sont prévues, ainsi que des mesures d'accompagnement. Les impacts résiduels étant considérés comme non notables, il n'est pas proposé de mesure compensatoire.

Pour la MRAe, il convient de compléter ou préciser l'étude d'impact du projet sur plusieurs points et de les reprendre dans le résumé non technique.

➔ Afin d'apporter ces améliorations, la MRAe recommande principalement au porteur de projet :

- de compléter la présentation du projet avec une estimation de la durée des opérations de dragage et du linéaire de chenal concerné par le projet ;

- de compléter l'état initial par une analyse plus précise des enjeux concernant l'avifaune, une description et une évaluation des enjeux sur les habitats fluviaux et marins, et des enjeux relatifs à la présence des ZNIEFFs marines ;

- de compléter l'état initial et l'identification des impacts avec une prise en compte de la localisation du projet sur un fleuve transfrontalier ;

- d'indiquer si les opérations de dragage réalisées en urgence sur le chenal ont eu des impacts identifiés sur l'environnement et ont permis, pour les travaux futurs, d'affiner l'identification des impacts ou les mesures ERC ;

- de démontrer la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ;

- de prévoir une mesure permettant d'éviter tout impact sur la qualité de l'eau captée dans le Maroni et destinée à la consommation humaine (dragage à marée descendante).

D'autres recommandations sont présentées dans l'avis détaillé qui suit. La MRAe recommande que l'ensemble de ces éléments soit également pris en compte dans le résumé non technique de l'étude d'impact.

1. Profondeur à laquelle un bateau est immergé dans l'eau, soit la distance verticale entre la ligne de flottaison et la partie la plus basse de sa coque.

AVIS DETAILLE

TABLE DES MATIÈRES

1 Présentation du projet objet de l'avis..... 5

2 Cadre Juridique..... 6

3 Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale..... 7

4 Qualité du dossier de demande d'autorisation..... 9

4.1 Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet..... 9

4.1 Etat initial..... 9

4.1.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés..... 12

4.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement.....12

4.2.1 Analyse des impacts.....12

4.2.2 Qualité de la conclusion.....14

4.3 Justification du projet et solutions de substitution.....14

4.4 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les incidences du projet (mesures ERC).....14

4.5 Conditions de remise en état 15

4.6 Résumé non technique..... 16

5 Prise en compte de l'environnement par le dossier d'autorisation..... 16

1 Présentation du projet objet de l'avis

La CCOG a présenté une demande d'autorisation environnementale pour des travaux de dragage du chenal d'accès au Port de l'Ouest, dont elle est propriétaire, situé dans l'estuaire du fleuve Maroni, sur la commune de Saint-Laurent du Maroni.

Le dragage a pour objectif d'augmenter la hauteur d'eau du chenal dans les zones où la navigation n'est actuellement possible que pour les navires présentant un tirant d'eau inférieur à 4 m, afin d'obtenir une profondeur suffisante pour éviter les risques de talonnage et d'échouage, et permettre plus particulièrement la navigation des navires d'un tirant d'eau de 5,50 m. Le dossier gagnerait à mieux décrire les navires de tirant d'eau de 5,50 m dont l'accès au port est considéré comme nécessaire.

Le développement du transport maritime permettra un acheminement plus direct des matériaux de construction destinés aux chantiers de l'ouest guyanais, et une diminution du transport routier depuis le port de Dégrad-des-Cannes. En effet, selon le dossier, les nouveaux navires attendus sont surtout des navires de marchandises chargés de matériaux de construction.

Le projet concerne trois zones de hauts fonds :
- la zone « Banc des Français »,
- la zone « Crique Vache »,
- la zone « Port ».

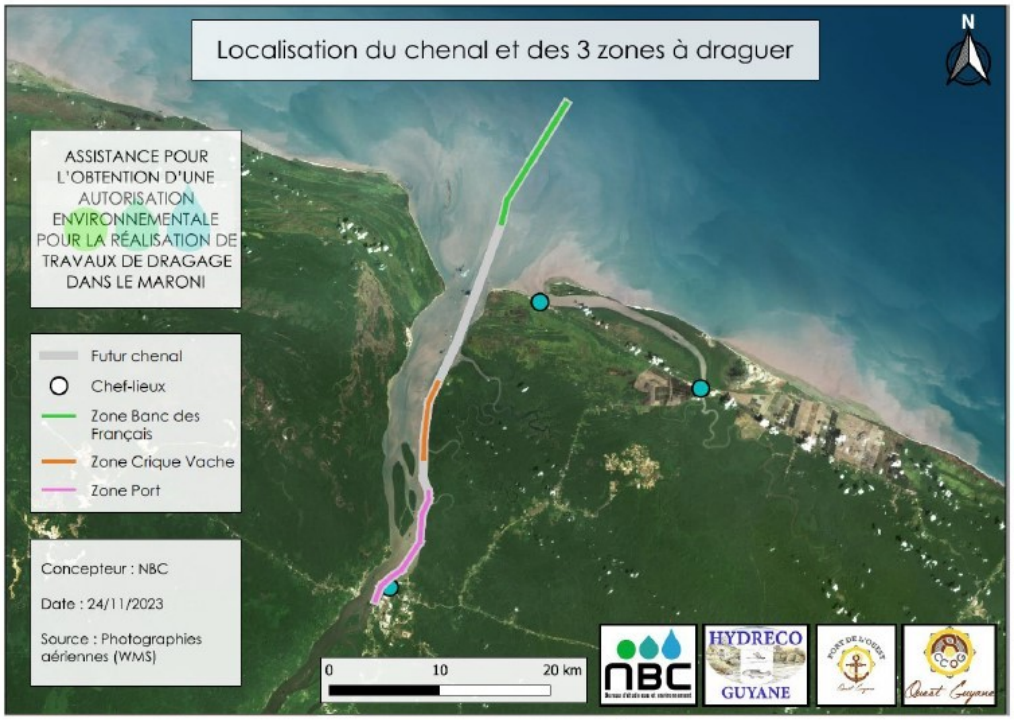

Figure 1 : localisation du projet (source : dossier)

Sur les zones « Port » et « Crique Vache » c'est la technique d'aspiration par une drague qui sera utilisée. Les sédiments issus du dragage seront récupérés et stockés à terre, dans des casiers de décantation, en prévision d'une valorisation comme matériaux de remblais. Deux parcelles jouxtant le port de l'Ouest sont identifiées comme pouvant accueillir les zones de stockage des sédiments.

Une technique « Airset » sera utilisée sur le secteur Banc des Français (dispersion des sédiments par l'injection d'un mélange d'air et d'eau sous pression).

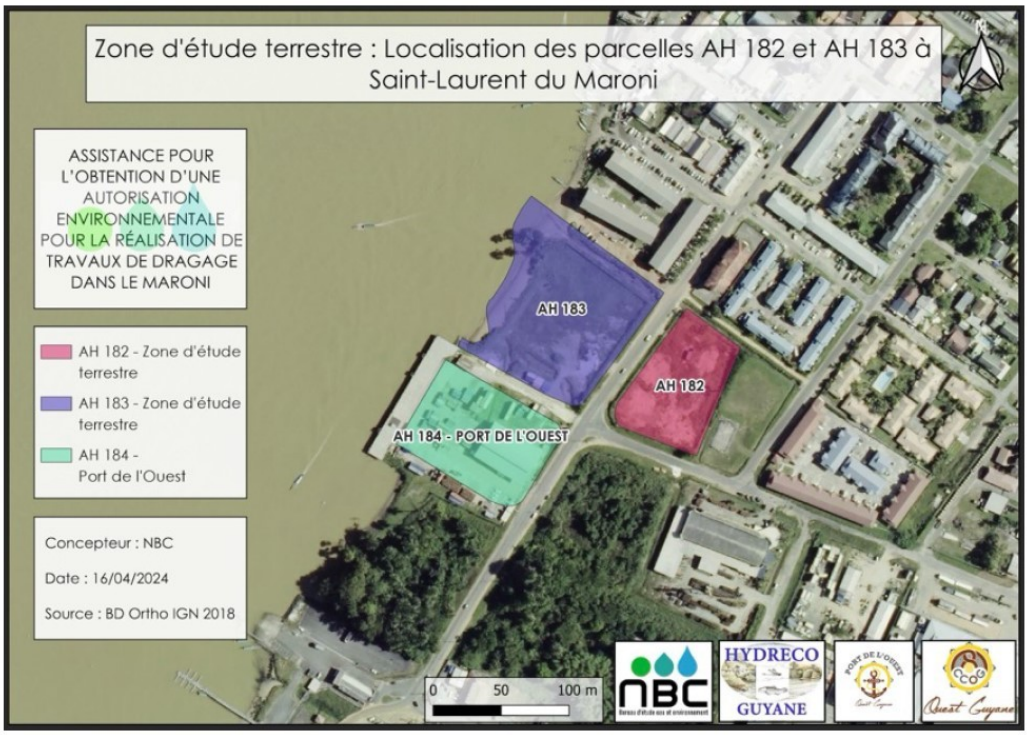

Figure 2 : zones envisagées pour le stockage des sédiments (source : dossier)

Le porteur de projet annonce un dragage régulier pour entretenir le chenal, mais la fréquence de dragage n'est pas établie à ce stade et les connaissances semblent actuellement insuffisantes pour pouvoir définir l'échéance et la régularité de ces opérations.

Les volumes du premier dragage sont les suivants pour chaque zone :

- Banc des Français : 500 000 m^3,
- Crique Vache : 45 000 m^3,
- Port : 15 000 m^3.

Les volumes des dragages ultérieurs ne sont pas connus, mais le dossier indique que la régularité du dragage impliquera des volumes de sédiments beaucoup moins importants

La MRAe regrette que dossier ne fasse pas apparaître dès la présentation du projet la durée des travaux de dragage et l'emprise des zones concernées.

➔ ***La MRAe recommande de préciser la durée et la fréquence des opérations de dragage et d'indiquer clairement le linéaire de chenal dragué.***

2 Cadre Juridique

Suite à l'examen au cas par cas réalisé en 2018 au titre de la rubrique 25 de l'annexe au R122-2 du code de l'environnement concernant l'extraction de minéraux par dragage marin ou fluvial, le projet a été soumis à évaluation environnementale préalable. Il est également soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, ainsi qu'à l'obtention d'une dérogation à la législation sur les espèces protégées. Le projet nécessite par ailleurs des autorisations d'occupation temporaire des domaines publics fluvial et maritime.

3 Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale

Enjeux environnementaux du territoire susceptible d'être impacté par le projet et leur importance.

	Enjeu pour le territoire	**Impact potentiel du projet vis-à-vis de cet enjeu**	**Commentaire et/ou bilan**
Milieux naturels dont les milieux d'intérêts, les zones humides	L	+++	Travaux sur un fleuve, en zone d'estuaire. Dragage de 560 000 m³ de sédiments à l'embouchure du Maroni. Milieu terrestre anthropisé (environ 1,5 ha). ZNIEFFs marines de type 1 à proximité et de type 2 en superposition avec les opérations de dragage. ZNIEFFs terrestres de type 1 et 2 le long des berges et du littoral.
Faune, flore (en particulier les espèces remarquables dont les protégées)	L	++	Faune aquatique et estuarienne : Une seule espèce de poisson identifiée comme vulnérable au niveau mondial. 13 espèces d'oiseaux à enjeux forts. 2 espèces de mammifères marins et 3 espèces de tortues marines, à enjeux forts. Faune terrestre : Amphibiens et reptiles : pas d'espèces protégées ni d'espèce à enjeu de conservation. Mammifères : pas d'espèce inventoriée. Flore : Présence d'espèces exotiques envahissantes sur la partie terrestre.
Eaux superficielles	L	+++	Risque de pollution par la mise en suspension des sédiments du fleuve. Présence de mercure et d'arsenic. Risque de pollution accidentelle par les hydrocarbures. Augmentation des ruissellements au niveau des zones terrestres de stockage.
Eaux souterraines	L	+	
Énergies (utilisation des énergies renouvelables)	E	0	
Changement climatique	E	++	Diminution des émissions de gaz à effets de serre liées au transport routier de marchandises depuis Cayenne et Kourou.
Sols	L	++	Modification de la topographie marine. Risque d'érosion des berges par batillage[2]
Air (pollutions)	L	+	

2. Battement des vagues contre les rives d'un cours d'eau, produit par le remous des navires.

Risques naturels (inondations, mouvements de terrains…) et technologiques	L	+	Risque d'accentuation du phénomène d'érosion des côtes.
Déchets (gestion à proximité, centres de traitements)	L	+++	Sur la zone Banc des Français, les sédiments seront refoulés dans le lit de la rivière, aussi le risque de dispersion de sédiments contaminés doit être pris en considération.
Consommation des espaces naturels et agricoles, lien avec corridors biologiques	L	+	Superposition avec un corridor aquatique.
Patrimoine architectural, historique	L	0	
Paysage	L	+	
Odeurs	L	0	
Émissions lumineuses	L	0	
Sécurité	L	+++	Suppression des zones d'atterrissements.
Santé	L	++	Captage d'eau destinée à la consommation humaine à environ 2 km en amont du Port de l'Ouest.
Bruit / Vibrations	L	++	Dérangement possible des mammifères marins et tortues marines en raison du dragage et de l'augmentation du trafic maritime.
Mobilité / Transports	L	+++	Augmentation du trafic maritime. Augmentation des volumes de marchandises transportées jusqu'au Port de l'Ouest, et réduction du transport routier depuis le port de Dégrad des Cannes.
Autres :	L	++	Situation du projet en zone transfrontalière.

+++ : très fort, ++ fort, + présent mais faible, 0 pas concerné

E : ensemble du territoire, L : localement, NC : pas d'informations

4 Qualité du dossier de demande d'autorisation

4.1 État initial et identification des enjeux environnementaux par le porteur de projet

4.1.1 État initial

Un état initial a été dressé, portant sur l'environnement humain, les milieux physiques et naturels, la flore et la faune.

La MRAe souligne que l'organisation retenue pour l'étude d'impact a tendance à disperser les informations relevant d'une même thématique et rend particulièrement compliquée la lecture de l'état initial et sa compréhension. On note par exemple que la plupart des enjeux sont évalués dans la partie concernant les impacts ou encore que l'état initial de la faune marine est éparpillé selon la source des données.

Pour la partie terrestre, l'état initial porte sur le périmètre des parcelles AH182 et AH183 jouxtant la zone du Port de l'Ouest qui abrite le port de commerce et sur lesquelles seront stockées les sédiments extraits.

L'analyse de l'état initial indique que les principales sensibilités du projet sont liées :

- En ce qui concerne l'environnement humain,

  1. A l'augmentation des volumes de fret maritime à destination du Port de l'Ouest, et la diminution du trafic de fret routier.

  2. A l'enjeu fort d'acheminement des matériaux et marchandises de construction nécessaires au développement des constructions et équipements dans l'ouest guyanais.

  L'état initial n'identifie aucun enjeu relatif à la localisation du projet en zone transfrontalière. Le fleuve Maroni étant partagé entre la France et le Suriname, il est essentiel de prendre en compte cette spécificité du projet, d'en évaluer les enjeux et d'identifier les impacts possibles.

  L'enjeu quant à la présence d'un captage d'eau destinée à la consommation humaine à environ 2 km en amont du Port de l'Ouest n'est pas non plus identifié ni évalué.

- En ce qui concerne le milieu physique et naturel,

  1. A la qualité des eaux superficielles et des sédiments. Des prélèvements ont été réalisés en 2022 pour analyser la qualité physico-chimique des sédiments du chenal. Sur le secteur Banc des Français, les résultats de ces prélèvements identifient une forte turbidité sur plusieurs points du chenal, ainsi que des taux d'arsenic importants sur plusieurs points et un dépassement de seuil pour le taux de mercure sur trois points de prélèvement (avec un taux particulièrement important sur l'un des trois points).

  Un risque de pollution des eaux par les hydrocarbures est présent par ailleurs.

  2. A la présence de 17 espèces végétales exotiques envahissantes. Les zones terrestres sont composées de milieux dégradés constitués en majorité de friches (végétation rudérale et pionnière) et pour une partie d'une zone industrielle en activité (stockage de matériaux). Trois de ces espèces présentent une dynamique d'envahissement forte (*Murdannia nudiflora, Cenchrus purpureus*) à très forte (*Acacia mangium*).

3. A la présence en bordure nord-ouest de la parcelle AH183, d'un bosquet de Palmiers bâches favorable à plusieurs espèces d'oiseaux remarquables.

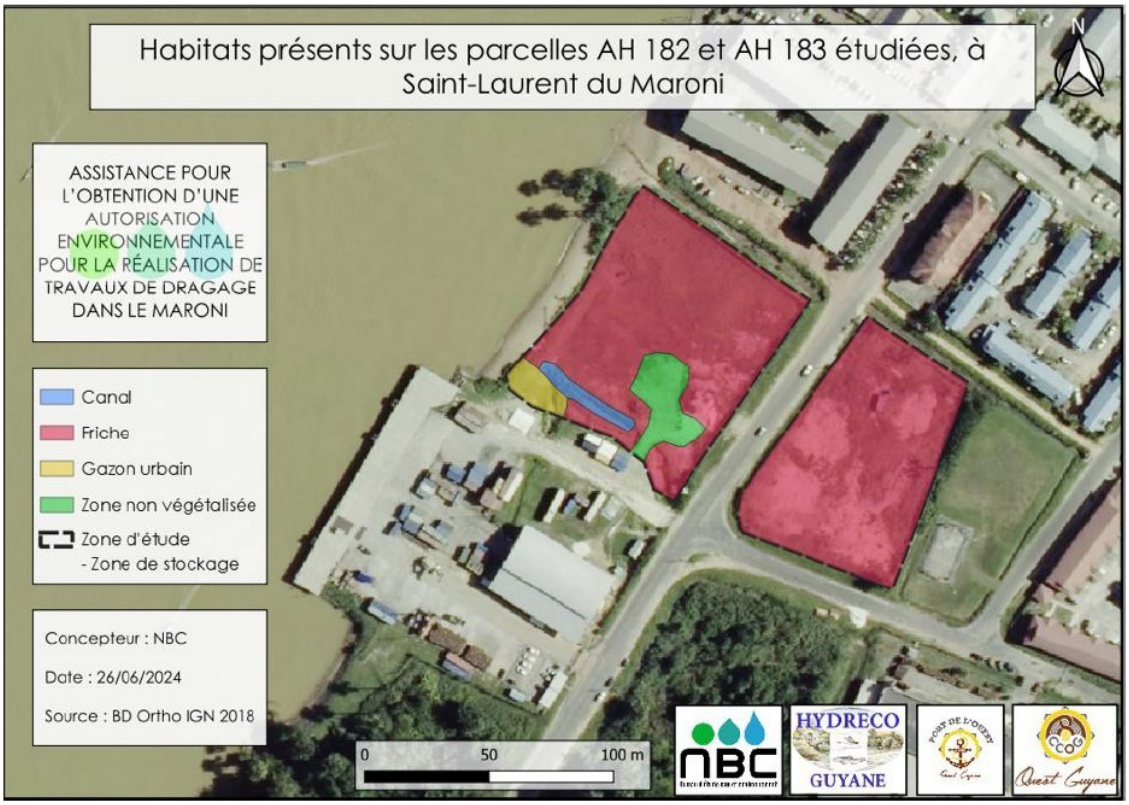

Figure 3 : Cartographie des habitats sur la partie terrestre (source : dossier)

4. A la présence de la réserve naturelle nationale de l'Amana à l'Est de l'embouchure du fleuve, et de la ZNIEFF de type 1 « Plages de l'Amana ». L'état initial souligne que le secteur d'Awala-Yalimapo est impacté par un phénomène important d'érosion des berges.

Le long des berges du Maroni le dossier mentionne les ZNIEFF de type 1 « Marais de Panato », et « Crique et marais de Coswine », et le long du littoral de la ZNIEFF de type I « Pointe Isère » et de la ZNIEFF de type 2 « Mangrove et vasières du Maroni à l'Iracoubo ».

Les ZNIEFF marines sont mentionnées succintement sans que le dossier précise leur localisation par rapport au projet de dragage, lequel se trouve en superposition avec la ZNIEFF de type 2 « Bande côtière » et à proximité de la ZNIEFF marine de type 1 « Estuaire du Maroni ». La zone RAMSAR quant à elle n'est pas identifiée. La MRAe regrette que la présence de ces ZNIEFF ne fasse l'objet d'aucune analyse particulière quant à l'enjeu qu'elles représentent.

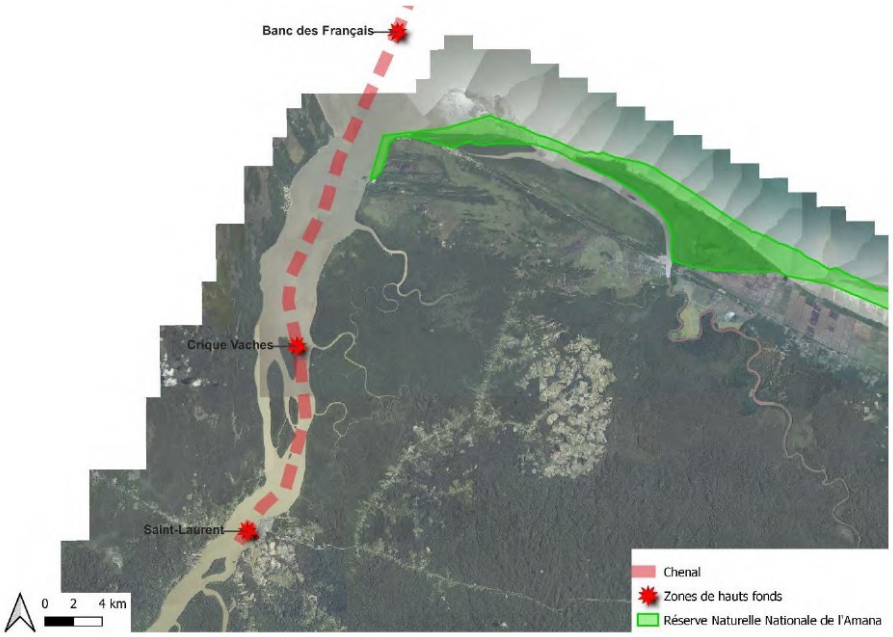

Figure 4 : Situation du projet par rapport à la réserve naturelle (source : dossier)

6. A la présence dans l'estuaire de mammifères marins et de tortues marines, qui semble constituer l'enjeu le plus important du projet. La présence de la Tortue olivâtre sur la zone prévue pour le dragage a été notée lors des inventaires. L'état initial mentionne la présence des deux autres espèces qui utilisent les plages d'Awala-Yalimapo comme site de ponte (Tortue verte et Tortue luth). L'estuaire est également fréquenté par le Dauphin de Guyane et le Lamentin.

L'inventaire ichtyologique ne fait pas apparaître d'enjeu particulier. Une espèce est toutefois classée comme vulnérable au niveau mondial (*Cynoscion acoupa*). Le dossier mentionne également qu'une étude datant de 2016, atteste la présence de deux autres espèces menacées ou quasi menacées au niveau international : *Styracura schmardae* (en danger), *Hypanus guttatus* (quasi menacée). Une espèce classée comme vulnérable au niveau régional était également signalée : *Pseudacanthicus serratus.* En Guyane, cette espèce est connue uniquement au sein de quelques localités du bassin fleuve Maroni.

Pour la MRAe, l'état initial présente un déséquilibre entre l'attention inégale portée aux milieux terrestres et maritimes. En effet, en raison de l'anthropisation des parcelles destinées au stockage des sédiments, l'étude d'impact considère qu'ils présentent une très faible diversité d'espèces animales et végétales, et que les enjeux sont très faibles sur la partie terrestre du projet. Le milieu marin à l'inverse n'est pas identifié en tant qu'habitat naturel, et en conséquence aucun enjeu propre ne lui est associé. La MRAe regrette également la faiblesse de l'analyse des enjeux concernant l'avifaune qui fréquente l'estuaire, et note que le rapport complet de l'expert n'est pas joint au dossier alors que c'est le cas pour les autres inventaires faune/flore. L'état initial présente un résumé des inventaires dépourvu d'informations relatives au statut de protection des espèces ou à leur statut de conservation et ne présente pas d'identification claire des enjeux. On trouve cependant un tableau récapitulatif au sein du dossier de demande de dérogation à la législation sur les espèces protégées dans lequel il est indiqué qu'au moins 13 espèces présentent un enjeu fort de conservation à l'échelle locale. Une partie des oiseaux d'estuaire inventoriés utilisant le fleuve comme zone d'alimentation, il semble nécessaire de détailler l'état initial pour ce groupe faunistique.

➔ **La MRAe recommande de compléter l'état initial :**

- par la prise en compte de la situation du projet en zone transfrontalière, en présentant les échanges qui ont été organisés avec le Suriname sur le projet ou, à défaut, le processus envisagé pour assurer la concertation avec le Suriname,

- par la prise en compte de la présence d'un captage d'eau dans le Maroni à environ 2 km en amont du Port de l'Ouest,

- par une description et une évaluation des enjeux sur les habitats fluviaux et marins, et des enjeux relatifs à la présence des ZNIEFFs marines,

- par une analyse détaillée des enjeux concernant l'avifaune qui fréquente l'estuaire.

4.1.2 Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier mentionne la compatibilité du projet avec le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Saint-Laurent du Maroni, et le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), mais ne fournit aucune autre analyse relative aux autres plans et programmes susceptibles d'être concernés.

➔ La MRAe recommande de démontrer la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

Par ailleurs le dossier n'analyse pas la compatibilité du projet avec les accords et protocoles conclus avec le Suriname, concernant la dimension environnementale de la gestion du fleuve Maroni. Il ne fait pas état d'une concertation avec les voisins surinamiens, notamment en ce qui concerne Longanam condré et Christian condré.

➔ La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du processus d'élaboration du projet avec les accords et protocoles conclus avec le Suriname, de faire état des échanges conduits avec le Suriname sur le projet, ou, le cas échéant, de préciser quelles sont les concertations envisagées avec ce pays.

4.2 Analyse des effets du projet sur l'environnement

4.2.1 Analyse des impacts

L'étude d'impact comporte l'analyse des incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur son environnement physique, naturel et humain.

Les principaux impacts du projet sont évalués au regard de l'état initial de l'environnement et des caractéristiques du projet :

- En ce qui concerne l'environnement humain,

Une incidence positive forte est identifiée quant à la réduction des difficultés d'acheminement de marchandises destinées à la construction d'équipements publics dans un contexte de développement de la commune de Saint-Laurent. Une partie des matériaux nécessaires aux chantiers de l'ouest guyanais sont actuellement transportés par voie terrestre depuis le port de Dégrad-des-Cannes (Rémire-Montjoly) et Kourou.

Le dossier reste peu développé sur les impacts en matière d'activité de pêche et de navigation des villageois, y compris pour les usagers du fleuve du Suriname.

- En ce qui concerne le milieu physique et naturel,

Le dragage d'un volume de 560 000 m^3 de sédiments entraînera une modification de la topographie marine au niveau du chenal. L'impact sur la topographie fluviale et marine n'est cependant pas identifié et évalué.

L'incidence sur la qualité des eaux superficielles est jugée faible en raison du caractère très temporaire de la mise en suspension des sédiments lors du dragage. Cependant, l'augmentation de la turbidité, et le déplacement des sédiments suggèrent un risque de dérangement non négligeable pour la faune aquatique, voire pour l'avifaune piscivore. Un impact plus important aurait pu être identifié.

L'incidence du projet sur le climat est jugée positive. Cette affirmation repose sur la présentation d'un bilan carbone complet, qui analyse le ratio entre la diminution du transport de marchandise par voie routière, l'augmentation du trafic maritime, et les émissions de CO2 liées aux activités de dragage. Le dossier conclut que le projet devrait permettre une diminution de 22 % d'émission de CO2equiv dans le cas où 50 % de la marchandise transitant actuellement par voie routière serait amenée par voie maritime. Cette diminution serait de 55 % si la totalité des marchandises était acheminée par voie maritime.

Des risques de pollution accidentelle sont présents et concernent les sols et les eaux superficielles.

L'étude d'impact identifie un risque que l'extraction de matériaux du lit du fleuve provoque des glissements ou des déplacements du substrat des berges. Si les mangroves sont moins sensibles au phénomène, les berges nues ou les plages de sables sont susceptibles d'être affectées. Le dossier mentionne en particulier le risque d'accentuation de l'érosion sur les plages d'Awala-Yalimapo, mais l'impact est jugé faible en raison du batillage modéré engendré par le navire de dragage, et pour ce qui concerne les plages d'Awala-Yalimapo de la distance avec la zone à draguer la plus proche (6 km).

L'incidence du projet sur les habitats naturels n'est analysée que pour la partie terrestre. Si l'absence d'enjeu sur les parcelles terrestres destinés au stockage des sédiments met en évidence un impact relativement faible, l'absence d'identification et de description de l'habitat aquatique (fluvial et marin) est particulièrement problématique.

Concernant la flore, l'étude d'impact identifie un risque quant à la dispersion des espèces exotiques envahissantes depuis les parcelles où seront stockés les sédiments.

Concernant la faune, l'incidence principale du projet concerne le risque de dérangement des mammifères marins (dauphins et lamentins) et des tortues marines qui sont susceptibles de fréquenter l'estuaire en phase de travaux. Le dragage générera une mise en suspension des sédiments, ainsi que des bruits et vibrations susceptibles de perturber ces espèces. Les émissions sonores des moteurs peuvent aussi être source de nuisances acoustiques, et entraîner une perturbation des communications et une modification du comportement des individus. Le risque de collision est également présent. L'impact des travaux comme celui de l'augmentation du trafic maritime est cependant considéré comme faible pour les tortues marines et moyen pour les mammifères marins.

Enfin, l'absence d'identification claire des enjeux concernant l'avifaune de l'estuaire conduit à définir un impact nul qui semble relever d'une sous-évaluation. En effet, si le dragage n'entraîne pas de risque de destruction de pontes ou de dérangement direct lors de la nidification, le risque d'augmentation de la turbidité de l'eau et la mise en suspension des sédiments pourraient constituer un impact direct sur la zone d'alimentation de certains de ces oiseaux.

➔ ***La MRAe recommande de compléter l'analyse des impacts du projet :***

- par l'analyse des impacts en matière de pêche et de navigation, y compris pour les usagers provenant du Suriname.

- par une révision de l'évaluation de l'impact du projet sur la qualité des eaux superficielles, la topographie marine et l'avifaune,

- par une analyse des incidences sur l'habitat aquatique, tant des opérations de dragage que de la circulation maritime induite par le projet.

4.2.2 Qualité de la conclusion

L'étude d'impact présente des tableaux de synthèse des enjeux et incidences du projet pour les différentes thématiques étudiées (milieu physique, humain, naturel) et une conclusion générale sur les incidences du projet sur l'environnement.

4.3 Justification du projet et solutions de substitution

La modification du tracé du chenal d'accès a été envisagée comme alternative au dragage. Cette solution a été écartée en raison des risques de navigation liés au manque de connaissance sur la navigation dans un nouveau chenal présentant des conditions différentes (courants et sédimentation).

Par ailleurs, la diminution du gabarit des navires pouvant accéder au port n'a pas été retenue car cette solution engendrait une limitation de la capacité d'acheminement des marchandises et défavorisait le Port de l'Ouest au profit d'autres ports.

Enfin, concernant les différentes techniques de dragage envisagées, le dragage à la charrue a été écarté en raison de son manque d'efficacité sur les sédiments concernés.

4.4 Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les incidences du projet (mesures ERC)

Le projet de dragage du Maroni donne lieu à des mesures d'évitement et de réduction d'impact, ainsi qu'à des mesures d'accompagnement. Les impacts résiduels du dragage étant jugés faibles, aucune mesure compensatoire n'est établie.

Les principales mesures concernent le milieu physique et naturel.

Le dossier annonce la réalisation d'une étude hydraulique pour évaluer le risque d'inondation sur la zone où seront stockées les sédiments.

Une mesure consiste à préserver la végétation existante en bordure des parcelles terrestres afin de conserver un habitat aux oiseaux rudéraux et d'atténuer le caractère industriel du cadre paysager de la zone. La végétation existante sera conservée lorsqu'elle n'est pas constituée d'espèces exotiques envahissantes, puis renforcée par des plantations d'espèces locales. Une mesure d'accompagnement consiste par ailleurs à procéder à la destruction des espèces exotiques envahissantes sur l'ensemble de la zone destinée au stockage des sédiments.

Un bosquet de Palmiers bâches ayant été identifié en bordure de parcelle AH183, le pétitionnaire prévoit la mise en place d'une palissade destinée à protéger les arbres du batillage afin d'empêcher leur déracinement.

Un plan de gestion des sédiments prévoit que des analyses physico-chimiques seront réalisées avant chaque dragage du secteur Banc des Français sur lequel des prélèvements effectués lors de l'état initial avait révélé des concentrations élevées de polluants. En cas de dépassement des seuils d'analyse toxicologique, il est proposé d'adapter la méthode de dragage. En effet, pour éviter la remise en suspension des polluants, la technique Airset sera remplacée par la drague aspiratrice qui collectera les sédiments contaminés pour les décharger à terre dans des bennes étanches, lesquelles seront transportées jusqu'au Port de Dégrad des Cannes pour être expédiées en métropole afin d'y traiter les sédiments pollués.

Concernant les macro-déchets, le dossier précise que la drague aspiratrice est équipée d'une grille et que peu de déchets seront aspirés.

Plusieurs mesures concernent la présence des mammifères marins et tortues marines. Les travaux de dragage seront réalisés hors période de ponte des tortues marines et une surveillance visuelle sera assurée avec un arrêt des opérations en cas de détection de mammifères marins/tortues. Certaines de ces mesures sont cependant évasives et mériteraient d'être précisées, notamment la mesure qui consisterait à réduire la vitesse de navigation des navires, ou le respect des seuils d'intensité acoustiques qui ne font l'objet d'aucun développement chiffré et ne s'appuient sur aucune étude identifiable. Une participation aux suivis des pontes sur les plages d'Awala est évoquée parmi les mesures d'accompagnement sans précision sur le type de participation ou l'objectif de cette mesure.

Enfin, concernant l'environnement humain, le porteur de projet n'ayant pas identifié la présence d'un captage d'eau destinée à la consommation humaine, situé à environ 2 km en amont du Port de l'Ouest, aucune mesure n'est proposée.

> ➔ ***La MRAe recommande de mettre en place une mesure prévoyant de réaliser les opérations de dragage en période de marée descendante afin d'éviter toute dégradation de la qualité de l'eau au niveau du captage, et de prévoir une coordination étroite avec les autorités sanitaires afin d'informer de toute pollution accidentelle risquant de perturber la qualité de l'eau captée dans le fleuve.***
>
> ➔ ***Elle recommande de compléter le dossier par l'exposé des techniques qui seront mises en œuvre pour évacuer et traiter les déchets présents dans le milieu, et qui seraient susceptibles d'être captés par le dispositif de dragage. Elle recommande de préciser les filières de réemploi des sédiments collectés.***
>
> ➔ ***Elle recommande également de préciser les mesures relatives à la participation au suivi des pontes de tortues marines sur les plages d'Awala-Yalimapo, au respect des seuils acoustiques des navires et à la limitation de la vitesse de navigation.***

4.5 Conditions de remise en état

Le projet ne prévoyant pas d'échéance à l'exploitation du Port de l'Ouest, le dossier n'est pas concerné par les modalités de remise en état.

4.6 Résumé non technique

Le dossier transmis comporte une présentation du projet, une note non technique globale de la demande d'autorisation environnementale, ainsi qu'un résumé non-technique de l'étude d'impact.

Le résumé non-technique de l'étude d'impact reprend de manière synthétique les différentes parties de l'étude d'impact et présente sous forme de tableau les niveaux d'enjeux, d'impacts, et les mesures d'évitement et de réduction envisagées pour chaque thématique étudiée.

5 Prise en compte de l'environnement par le dossier d'autorisation

L'étude d'impact du projet reprend dans son ensemble les points exigés par la réglementation.

Elle présente néanmoins un état initial qui souffre de lacunes, notamment sur l'identification des enjeux concernant l'habitat fluvial et marin, et sur l'avifaune qui fréquente l'estuaire.

Une prise en compte du caractère transfrontalier du projet fait particulièrement défaut. Tout comme la prise en compte de la présence d'un captage d'eau destinée à la consommation humaine à environ 2 km en amont du Port de l'Ouest.

L'étude d'impact étudie les incidences du projet, lesquelles, sauf pour les thématiques évoquées ci-dessus, sont globalement bien identifiées.

Les mesures d'évitement, de réduction, et d'accompagnement proposées semblent adaptées et permettent de limiter les impacts négatifs majeurs du projet sur l'environnement.

➔ ***La MRAe recommande au porteur de projet de compléter l'étude d'impact du projet de dragage du Maroni sur les différents points évoqués dans cet avis.***