

# CONSTRUCTION DE LA ROUTE MARIPASOULA - PAPAÏCHTON

## DECLARATION D'INTENTION

*21 juillet 2021*



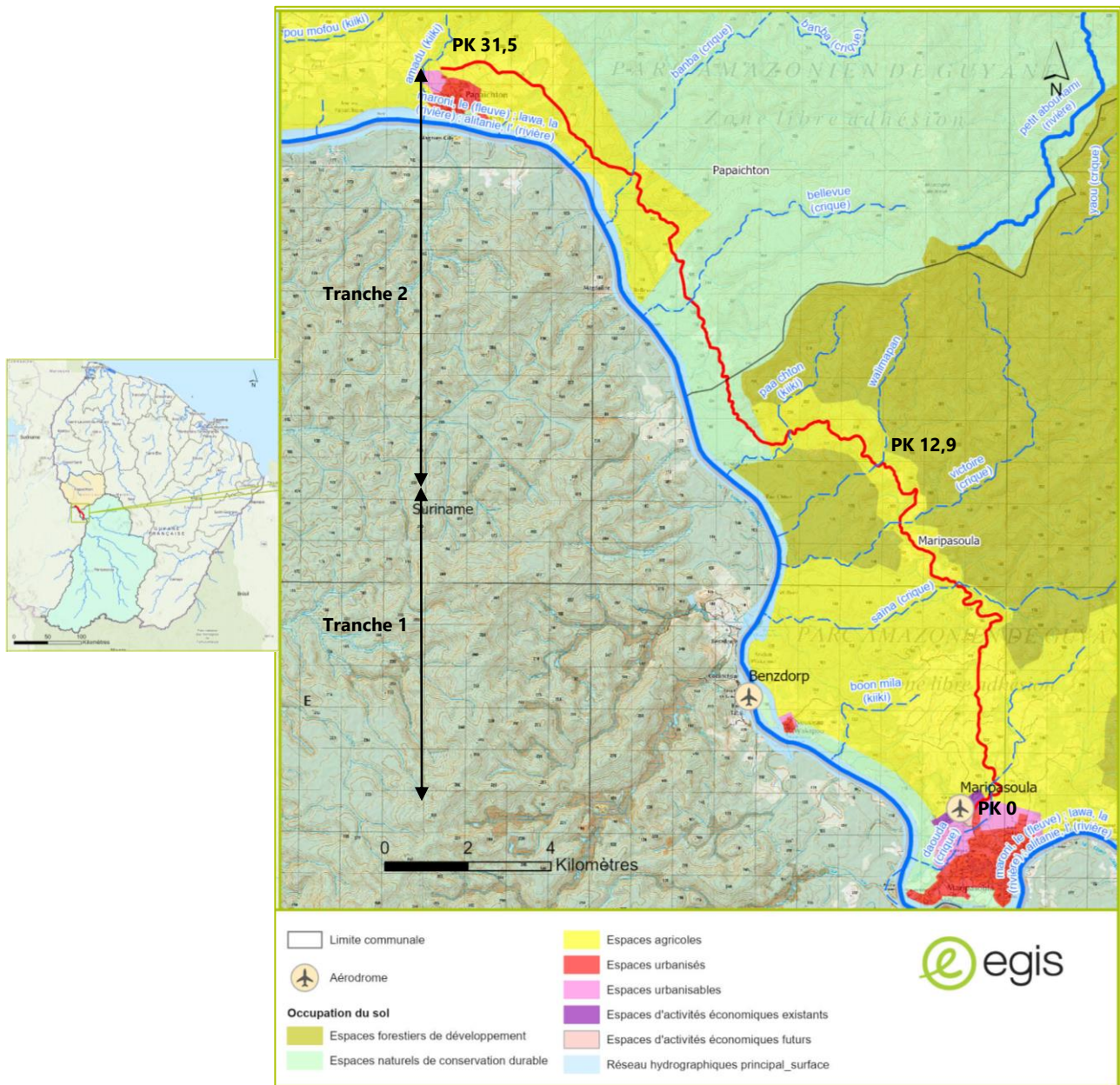
## SOMMAIRE

---

<b>1 PRÉAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>2 MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET .....</b>	<b>4</b>
<b>3 COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET.....</b>	<b>4</b>
<b>4 SYNTHÈSE DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>5</b>
<b>5 SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES.....</b>	<b>8</b>
<b>6 MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC .....</b>	<b>9</b>

# 1 PRÉAMBULE

Le présent dossier porte sur la **construction de la route reliant Maripasoula à Papaïchton**, sur la base de la remise à niveau et de l'aménagement de la piste existante entre Maripasoula et Papaïchton (Guyane).



**FIGURE 1 - LOCALISATION DU PROJET CONSTRUCTION DE LA ROUTE RELIANT MARIPASOULA À PAPAÏCHTON**

Le présent dossier est établi conformément à l'article L212-18 du Code de l'Environnement.

## 2 MOTIVATIONS ET RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

La liaison Maripasoula – Papaïchton est une liaison d'importance car elle permet de désenclaver ces 2 communes de l'Ouest de la Guyane.

Aujourd'hui, la piste devenue difficilement praticable du fait de son altération et de la présence d'ornières, de ravines. Elle ne joue pas son rôle de connexion entre ces deux communes. Cette liaison doit donc être rétablie puis confortée et sécurisée pour des véhicules non tout terrain.

En effet, le Schéma d'Aménagement Régional SAR précise que « Papaïchton est relié à Maripasoula par une piste accessible aux véhicules tout terrain qui mériterait aujourd'hui d'être requalifiée afin de faciliter les échanges et l'accès à l'aérodrome de Maripasoula ».

Sa remise en état et son aménagement constituent une nécessité pour répondre à l'accroissement des déplacements et assurer le désenclavement de ces deux communes isolées, notamment en lien avec la construction du lycée de Maripasoula (horizon 2022) et les travaux de réfection de l'aérodrome de Maripasoula.

La réalisation des travaux permettra de sécuriser l'itinéraire Maripasoula – Papaïchton, aujourd'hui soumis aux aléas climatiques et de navigation sur le Maroni. Le temps de parcours sera également amélioré entre les deux villes, ce qui facilitera les échanges, tant économiques que sanitaires et sécuritaires.

## 3 COMMUNES CORRESPONDANT AU TERRITOIRE SUSCEPTIBLE D'ÊTRE AFFECTÉ PAR LE PROJET

Les communes, sur lesquelles est implanté le projet et susceptibles d'être affectées par le projet sont les communes de Maripasoula et de Papaïchton.

## 4 SYNTHÈSE DES INCIDENCES POTENTIELLES SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet (et les travaux nécessaires à sa réalisation), ont fait l'objet d'une évaluation environnementale. La déclinaison de la séquence Éviter Réduire Compenser (ERC) a été mise en œuvre dans le cadre des études de conception et des études environnementales et réglementaires. L'analyse a été conduite pour la phase travaux et pour la phase d'exploitation.

Ainsi, les principaux impacts et mesures sont résumés ci-après par thématique.

### ■ Impacts en phase travaux

La phase travaux nécessite des interventions qui présentent des impacts potentiels, notamment sur les axes d'écoulement et le milieu naturel.

Ces impacts sont notamment liés :

- Au défrichement impactant directement des habitats naturels et d'espèces protégées. Le défrichement engendre la destruction d'espèces patrimoniales et la dégradation d'habitats. Ce défrichement, initialement prévu à 40 m de part et d'autre depuis l'axe central, puis à 30 m de part et d'autre depuis l'axe central a été réduit à 20 m de part et d'autre de l'axe central et même à 15 m aux droits des zones à enjeux écologique. Notons qu'une mesure d'évitement d'une espèce patrimoniale floristique est mise en œuvre. En effet, deux stations *Heliconia chartacea* seront balisées et préservées par les travaux.
- Aux terrassements et interventions aux droits des axes d'écoulement et des criques pouvant engendrer la mise en suspension de particules et occasionner une augmentation de la turbidité des eaux et un risque de colmatage des habitats humides et aquatiques. Cependant, la période et le mode opératoire des travaux prend en compte ce phénomène et est étudié pour le limiter autant que possible (travaux depuis des berges des criques pour la pose des ouvrages d'art, dérivation des axes d'écoulement pour la pose des ouvrages hydrauliques...),
- Aux risques de pollution liés aux installations de chantier qui seront réduits grâce à de multiples mesures concernant l'approvisionnement du chantier, les aires de chantier, les zones de stockage et d'entretien du matériel. En outre, ces zones seront implantées hors zone à enjeux (forêt marécageuse, habitation, axe d'écoulement, mares, corridors). Notons qu'à proximité des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable de Papaïchton, un cône de protection consistant en l'absence de rejet ou d'installation de chantier est prévu. Les risques d'altération de la ressource en eau potable sont donc nuls.
- Aux nuisances engendrées par le chantier pouvant engendrer un dérangement d'espèces naturelles.

En outre, dans le cadre du suivi environnemental de chantier, des prospections botaniques seront réalisées préalablement au démarrage des travaux de la tranche 2 (tranche 1 déjà défrichée). Ce passage permettra d'identifier la présence potentielle d'une espèce protégée au droit de la zone d'intervention.

### ■ Déplacement

Le principal impact est un impact positif en terme de déplacements :

- Une amélioration de la desserte des communes de Maripasoula et Papaïchton, des abattis, et des différents équipements, notamment la déchetterie, l'aérodrome, le centre médical et le futur lycée sur la commune de Maripasoula,

- Une réponse à l'augmentation de la demande en transport, en lien avec le développement démographique et économique de la vallée du Haut-Maroni,
- Une réduction l'isolement de Maripasoula et Papaïchton, notamment en garantissant un accès terrestre en cas de coupure de l'accès fluvial. Le projet permet de répondre en partie à l'urgence de sécurité civile actuelle sur le désenclavement de ce secteur,
- Une amélioration du confort de conduite et une fiabilisation des temps de parcours pour les usagers,
- Une nette amélioration de la sécurité routière : dans le cadre des déplacements quotidiens, les aménagements offriront aux usagers une infrastructure plus sûre et davantage sécurisée. Son niveau de service et les aménagements autour de la nouvelle section réduiront l'accidentologie en supprimant les zones accidentogènes actuelles (fortes pentes, manque de visibilité, revêtement non adapté aux conditions météorologiques de la Guyane),
- Une amélioration de la pérennité de l'aménagement routier par le traitement de la chaussée (40%) et de 40% des accotements au liant hydraulique et la mise en œuvre de protection de talus et de fossés contre l'érosion notamment en zone inondable. Ces protections limiteront les phénomènes érosifs et garantiront la pérennité des aménagements.

Les trafics routier restant faibles après la mise en service, il n'est pas attendu d'impact sur la qualité de l'air ou l'ambiance sonore.

### ■ Contexte socio-économique

Le projet ayant vocation à améliorer la desserte du territoire, contribuera au développement économique et à un meilleur accès aux équipements (sociaux, médicaux, écoles...) ainsi qu'aux zones agricoles.

### ■ Gestion des eaux

Le projet permet une reprise de l'assainissement de la voie et de ses dispositifs de transparence hydraulique vis-à-vis des écoulements en amont.

En effet, l'ensemble des eaux pluviales ruisselant sur la piste sera collecté par des fossés longitudinaux et rejeté de manière diffuse au milieu naturel par un grand nombre d'ouvrages de décharge (près de 490 ouvrages).

Notons qu'à proximité des périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable de Papaïchton, un cône de protection consistant en l'absence de rejet et en l'imperméabilisation des fossés est prévu. Les risques d'altération de la ressource en eau potable sont donc nuls.

En outre, les ouvrages de franchissement hydraulique des eaux des bassins versant amont sont intégralement remplacés par des ouvrages hydrauliques de capacité centennale (pour la quasi-totalité des ouvrages). Les ponts existant font également l'objet d'un remplacement par des ponts bois, avec une capacité d'écoulement adaptée.

Le projet améliore donc significativement la gestion des eaux pluviales de la piste ainsi que le transit des écoulements naturels de l'amont vers l'aval de la piste.

### ■ Biodiversité

L'infrastructure impacte les habitats et fonctionnalités naturelles au sein de laquelle elle s'insère. Les impacts bruts potentiels sont :

- Dégradation d'habitats par effet lisière
- Dégradation d'habitats par les particules fines liées à l'érosion
- Perte, modification et fragmentation des habitats

- Ruptures et dégradation de corridors écologiques
- Augmentation des risques de collisions routières
- Augmentation de la pression de chasse

Cependant, de nombreuses mesures sont prévues afin de d'Éviter, Réduire, Compenser les impacts du projet.

Comme évoqué précédemment, une **mesure d'évitement** a été mise en œuvre afin de préserver une espèce floristique.

Des **mesures de réduction** sont également prévues notamment :

- La limitation des défrichements et l'implantation des zones de chantier hors zones à enjeux ;
- La réalisation des défrichements en saison sèche ;
- Réduction de la largeur à défricher. Initialement prévu à 40 puis à 30 m de part et d'autre depuis l'axe central a été réduit à 20 m de part et d'autre de l'axe central et même à 15 m accompagné d'un abattage dirigé aux droits des zones à enjeux écologique.
- La mise en place mesures antiérosives (traitement de la chaussée 40 % et de 40% des accotements au liant hydraulique et protection de talus et fossés en zone sensible). Ces protections limiteront les phénomènes érosifs et les impacts indirects liés à une augmentation de la turbidité des eaux ;
- La mise en place de ponts de singe pour la mammalofaune arboricole aux droits des corridors de compensation.

Enfin, il est prévu la mise en œuvre d'une **mesure de compensation**, sous la forme de la création d'un Arrêté de Protection des Habitats Naturels multisite :

- Mise en place du Grand Corridor Bellevue. Cette mesure de compensation d'une surface de 368 ha englobe un cours d'eau riche en mares temporaires. Ainsi, le corridor permet de compenser avec 111 ha de forêt humide ripicoles et de végétation particulière et 253 ha de forêt mature. Il compense donc les milieux qui seront détruits par le projet de route.
- Protection de mares abritant des amphibiens protégés avec habitats.

La mise en œuvre de ces mesures s'accompagne de **mesures de suivi** sur plusieurs années après la mise en service afin de vérifier l'efficacité des mesures proposées (suivi temporel des populations de l'usage des ponts de singes, des populations de plantes patrimoniales, des populations d'oiseaux patrimoniales, des populations d'amphibiens et de reptiles patrimoniales, de l'ichtyofaune).

## ■ Agriculture

L'étude d'impact agricole fait ressortir un impact agricole sur les abattis et les friches de moins de 5 ans d'environ 28 hectares. Seul environ 3.5ha sont des parcelles légales privées ou en bail. Le reste est de l'agriculture informelle sous régime des droits d'usages.

L'impact agricole a été réduit par une diminution de la largeur défrichée (diminuée de 40 m à 30m puis à 20 m de part et d'autre de l'axe central). En outre, les mesures de compensation sont de nature économique.

## 5 SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES

S'agissant d'une piste existante, dont l'état nécessite une remise à niveau, aucune autre alternative de tracé n'est envisagée.

Seul, un secteur, très contraint d'un point de vue topographique, fait l'objet localement d'un nouveau tracé. Trois variantes ont été étudiées.

La déviation de la Montage couronnée, située sur la commune Papaïchton, a été initié du fait de la dangerosité de son tracé actuel avec des pentes en long de l'ordre de 17,5 %. Elles ont été portées de 10% à 11,5 % pour limiter les impacts liés aux terrassements réalisés sur des reliefs qualifiés de difficile.

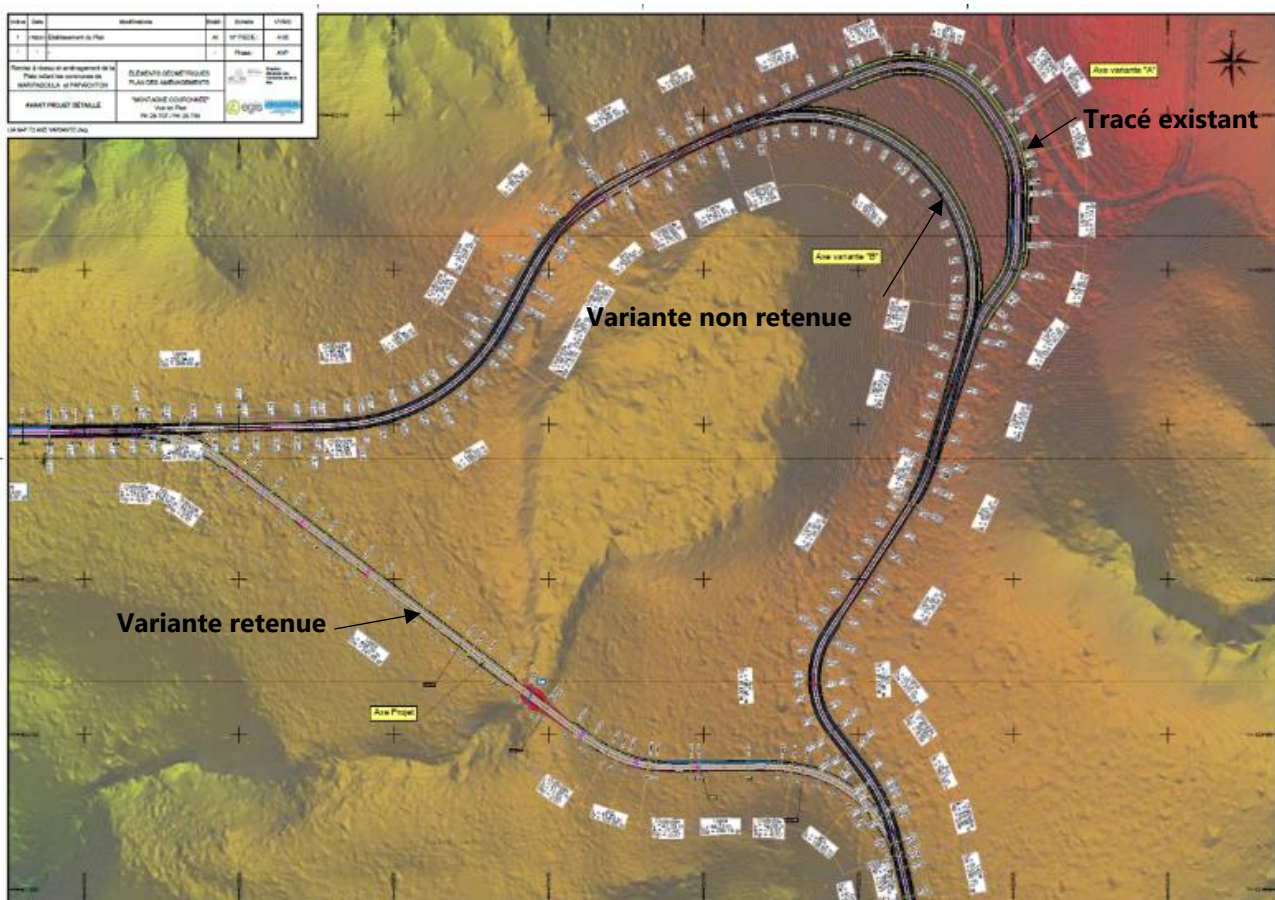


FIGURE 2 - SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGÉES

Les solutions alternatives à la déviation sont plus impactantes au niveau de la mare de la source et présentent des difficultés constructives et financières trop importantes.

La déviation conservée limite au maximum les impacts sur le seuil de la mare protégée :

- Pont enjambant le lit mineur
- Défrichage manuel avec absence de passage des engins dans le lit mineur.



## 6 MODALITÉS DE CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

Les différentes étapes de la concertation ont permis une présentation du projet aux acteurs locaux ainsi qu'une optimisation des mesures de réduction et de compensation liées au projet.

Le projet a fait l'objet de plusieurs réunions travail et de réunions de concertation élargies. Ces réunions réalisées et envisagées sont listées ci-après :

- 08 août 2020 à Maripasoula, en présence des autorités de l'État et de la collectivité ;
- 31 août 2020 présentation de l'organisation des travaux de 2020 au conseil municipal de Maripasoula ;
- Rencontres sur le terrain avec les riverains pendant les travaux de la tranche 1 ;
- Octobre 2020 réunion avec le Parc Amazonien de Guyane ;
- 22 octobre 2020 : réunion avec le CSRPN Guyane et le chef de service Patrimoines Naturels et Culturels du Parc Amazonien de Guyane ;
- Décembre 2020 : réunion avec la chef adjointe de la Délégation Territoriale du Maroni ;
- 5 mai 2021 : concertation et pré-sélection du tracé du grand corridor Bellevue en concertation avec le maire, quelques élus de Papaïchton et le sous-préfet des communes de l'intérieur ;
- 27 mai 2021 : concertation dans le cadre de la commission agriculture-forêt du PLU de Papaïchton avec des élus et des chefs coutumiers, avec présence de PAG et de l'ONF ;
- 28 mai 2021 : concertation avec les chefs coutumiers : le président et le porte-parole de l'association des chefs coutumiers Aluku ;
- 29 juin 2021 : concertation avec les élus, des membres du PAG et une vingtaine d'habitants de la commune de Papaïchton ;
- Juillet 2021 : réunion à la commission ERC du CSRPN ;
- Deuxième semestre 2022 : réunions prévues avec le Parc Amazonien, le Réseau Rural de Guyane, La Chambre d'Agriculture, les communes... concernant les mesures d'accompagnement agricoles.

L'enquête publique sera réalisée au premier semestre 2022.

## EGIS

*10 rue des Remparts*

97300 CAYENNE

GUYANE FRANCAISE

[www.egis-group.com](http://www.egis-group.com)

