

PL/PT/ST/TB

Rémire-Montjoly, le 23 NOV. 2020

002534

V/Réf. : SPEB/UPE/2020-369

Affaire suivie par : Tristan Blanchard

Objet : Compléments aux dossiers de demande d'autorisation de dragage des chenaux du Mahury et du Kourou.

P.J. : Note complémentaire au dossier d'autorisation de dragage sur le chenal du Mahury.
Note complémentaire au dossier d'autorisation de dragage sur le chenal du Kourou.

A l'attention de M. Vincent NICOLAZO DE BARMON

Monsieur le Préfet,

Par courrier du 13/11/20, Vous demandez des compléments à nos dossiers de demandes d'autorisations environnementales de dragage des chenaux du Mahury et du Kourou. Vous trouverez en pièces jointes à ce présent courrier des notes complémentaires prenant en compte vos demandes d'intégration de ZNIEFF et de synthèse concernant la sensibilité des espèces aux nuisances acoustiques.

Par ailleurs, dans votre demande de complétude de notre dossier, vous nous demandez de vous faire part de notre retour d'expérience des dragages réalisés entre 2009 et 2019.

Je vous rappelle que le Grand Port Maritime de la Guyane a été créé le 01 janvier 2013 et qu'avant cette date, c'était la DEAL qui était en charge du dragage.

Par conséquent, notre retour d'expérience ne concerne que la période de 2013 à 2019.

Nous constatons d'une manière générale que :

- Lors de la présence d'un banc de vase aux abords des chenaux, les apports sédimentaires du large sont bloqués et la houle est amortie par le banc. Par conséquent, les apports maritimes sont moindres dans la partie fluviale.

Parallèlement à cela, les apports des fleuves Mahury ou Kourou sont bloqués en sortie d'embouchure et nous avons une évacuation des sédiments qui est ralentie par le courant de chasse.

Les apports fluviaux sont plus importants et leurs évacuations ralenties.

Nous constatons aussi, que lors du passage et de l'avancement du banc au droit du chenal, il y a par le biais de ce lit artificiel, une liquéfaction du banc de vase puis une consolidation une fois le chenal passé.

Cette vase liquide, en quantité très importante, dévie régulièrement de sa trajectoire et vient s'accumuler dans notre chenal sous forme de lentille vaseuse. Même si la densité de navigation est respectée, nous sommes régulièrement interpellés par les Commandants de navire et les Pilotes de Guyane qui nous signalent des ralentissements importants (chute de vitesse pouvant aller jusqu'à deux fois la vitesse nominale) et d'une perte notable de manœuvrabilité pouvant entraîner un échouage. Ces phénomènes inexplicables et imprévisibles nous imposent des efforts de dragage supplémentaires.

- Lors de l'absence de banc de vase au droit des chenaux, nous recevons des apports importants de vases transportés par la modification des courants dues aux alizées et/ou aux vagues. Ces apports peuvent être ponctuels ou soutenus sur de longues périodes et viennent engraisser notre chenal jusqu'au bassin portuaire.

Durant la saison des pluies, les tempêtes et les vagues déstructurent les vases consolidées au niveau côtier et le courant Nord-Guyane transporte les apports à l'embouchure des fleuves.

Durant la saison sèche, les régimes d'alizées accompagnées d'une salinité plus importante, ont tendance à augmenter la floculation des sédiments en suspension et apportent une quantité de vase liquide non négligeable.

A titre d'exemple, pendant la période de saison des pluies 2018, sur 24 heures, le chenal s'est rempli complètement de vase sur 300 mètres. Pendant un mois, l'entreprise en charge du dragage a dû mettre tous ses moyens et personnels sur un dragage 24h/24 sur une section d'un kilomètre de long et le GPM mettait à disposition à titre gracieux le remorqueur pour chaque entrée ou sortie de navire afin de sécuriser les escales.

Ce retour d'expérience est basé sur des suppositions et des observations. Compte tenu de la complexité du milieu hydro-sédimentaire de nos côtes et de l'état des connaissances, il nous est impossible de démontrer ou vérifier pour l'instant nos dires.

En définitive, l'effort de dragage est équivalent, que l'on soit en phase de banc ou d'inter-banc à l'embouchure.

Néanmoins le GPM – Guyane continue, via sa participation financière à des thèses sur le sujet (CNRS), par le partage de ses expériences sur les phénomènes observés et à la mise à disposition des navires de dragage pour des observations et/ou instrumentations, à approfondir les connaissances sur ces phénomènes.

Si ces phénomènes sont aujourd'hui connus à l'échelle des côtes de Guyane, leur compréhension à l'échelle d'un estuaire demeure au stade de la recherche.

Concernant la planification et l'utilisation des différents moyens de dragage disponibles en Guyane, ils sont :

- Pour la planification des interventions, l'entreprise planifie ces interventions en fonction de la bathymétrie hebdomadaire. Cette bathymétrie, même sommaire, permet de connaître à la semaine, la tendance et la localisation des nouveaux apports de sédiments. Compte tenu de ce qui est exposé supra, il est impossible de planifier à plus long terme.
- Pour l'utilisation des moyens de dragage, nous constatons une montée en puissance des moyens utilisant le système AIRSET. Nous croyons aussi beaucoup à l'efficacité de cette technique, pour laquelle nous avons investi des capitaux pour la réalisation d'une étude de modélisation mathématique et physique de performance. Cette étude a été confrontée après à des essais in situ pour confirmer ces résultats.

Actuellement, nous draguons à environ 90 % nos chenaux avec cette technique.

De plus, cette technique permet des rendements plus importants du fait de la largeur de la barre injectant eau et air au fond.

Concernant la fréquence de rencontrer des fonds sableux, elle est actuellement nulle sur le Kourou. Néanmoins, n'effectuant le dragage sur ce chenal que depuis 2016, il est actuellement impossible de dire si ce phénomène est ponctuel ou permanent.

Pour le Mahury, du fait de la technique de dragage employée, la visualisation de banc ou de zone sableuse n'est pas simple. La zone n'est supposée être composée de sable que si, après de multiples passages de dragage, la côte n'évolue pas.

A ce moment-là, on envoie une DAM travailler la zone et cela permet une identification plus fine des fonds.

En fonction de la nature des sédiments, ces derniers sont soit déplacés, soit prélevés.

En février 2014, février 2015 et août 2016, nous avons fait 3 campagnes de prélèvements, respectivement de 15 200, 15 400 et 4 100 m³. Ces dépôts ont été faits sur des terrains appartenant au GPM – Guyane et sont destinés à notre propre utilisation.

A titre d'exemple, nous allons utiliser une partie de ces sédiments pour le pré chargement des sols pour la création du Poste Communautaire Frontalier basé à Dégrad des Cannes.

Enfin, conformément à votre demande, je vous confirme que nous intégrerons les stations 22 et 34 du Mahury dans le rythme annuel de suivi des sédiments et que nous effectuerons ce suivi en saison sèche en fin de marée descendante et/ou à l'étape de morte-eau.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes sincères salutations.

Le Directeur Général,



Philippe Lemoine



Monsieur Marc DEL GRANDE

Préfet de la Guyane

Chef du Service Paysage, Eau et Biodiversité

Impasse Buzaré – BP 6003

97300 CAYENNE CEDEX