



DEAL DE LA GUYANE



Aménagement de la section Balata - PROGT

DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

PIECE C – NOTICE EXPLICATIVE

VILLE & TRANSPORT
DIRECTION REGIONALE OUEST
Espace bureaux Sillon de Bretagne
8 avenue des Thébaudières
CS 20232
44815 SAINT HERBLAIN CEDEX

Tel. : 02 28 09 18 00
Fax : 02 40 94 80 99

DATE : JUILLET 2016

REF : 4-53-1333

SOMMAIRE

1. OBJET DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE	14
1.1. OBJET DE L'OPERATION	14
1.2. PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIES.....	15
1.2.1. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE SECURITE ROUTIERE.....	15
1.2.2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET HUMAINS	15
1.2.3. ENJEUX TECHNIQUES	17
2. CHOIX DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PARMIS LES DIFFERENTS PARTIS ENVISAGES	18
2.1. DEFINITION DU NOMBRE DE VOIES	18
2.2. DEFINITION DU PROFIL EN TRAVERS	18
2.3. LES VARIANTES DE CARREFOURS.....	18
2.4. VARIANTE DE TRACE	19
2.5. SYNTHESE SUR LES RAISONS DU CHOIX DU PROJET.....	20
2.6. LE PROJET RETENU.....	20
3. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE.....	21
4. CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION.....	22
5. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES	22

1. OBJET DE L'OPERATION SOUMISE A ENQUETE PUBLIQUE

1.1. OBJET DE L'OPERATION

La RN2 est un axe majeur et des plus empruntés de la Guyane.

Cet axe qui relie l'agglomération Cayennaise avec le Brésil permet surtout localement :

- de relier Cayenne, chef-lieu de la Guyane, aux communes périphériques (notamment Matoury), et à l'aéroport Félix Eboué ;
- de faire le lien entre l'Est et l'Ouest Guyanais via la RN1 et le pont du Larivot.

Le projet est localisé sur la commune de Matoury, au Sud de la ville de Cayenne.

Les migrations pendulaires entre Matoury et Cayenne sont nombreuses. Elles entraînent un trafic très important sur la RN2. Cette situation se trouve exacerbée par la présence de plusieurs zones d'activités, ainsi que la présence de l'aéroport Félix Eboué qui est l'interface d'accueil de la Guyane.

La présente opération concerne donc l'aménagement du tronçon situé entre les giratoires de Balata et de PROGT (Palais Régional Omnisport Georges Théolade).

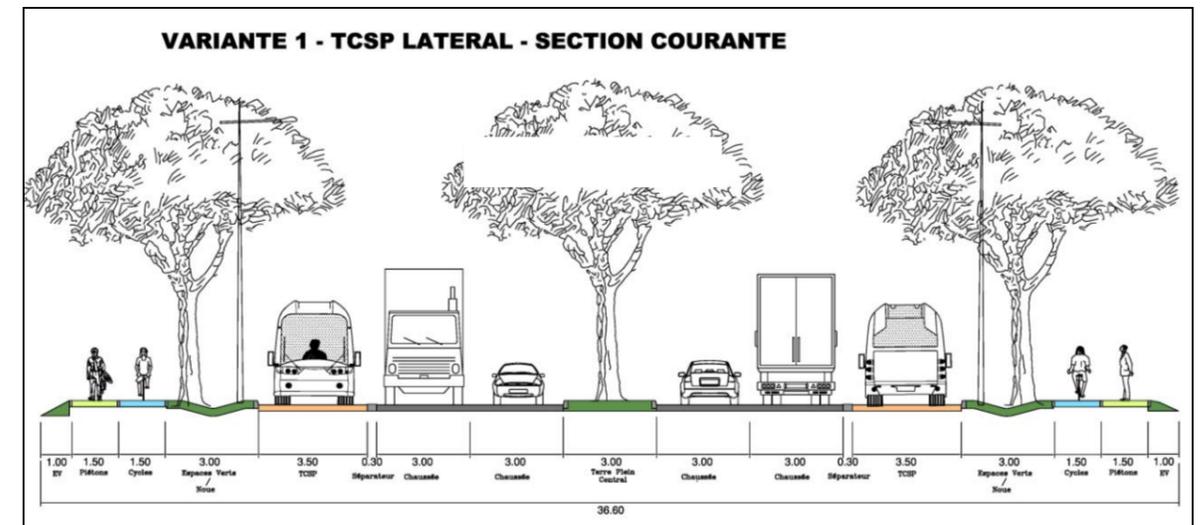
Cette section s'inscrit dans un contexte déjà fortement urbanisé.

La RN2 dessert plusieurs quartiers résidentiels et les entrées/sorties y sont souvent mal aménagées. Ce manque d'aménagement des carrefours aggrave les conditions de circulation et de sécurité sur laquelle un trafic moyen journalier de plus de 23 000 véhicules/jour est répertorié.

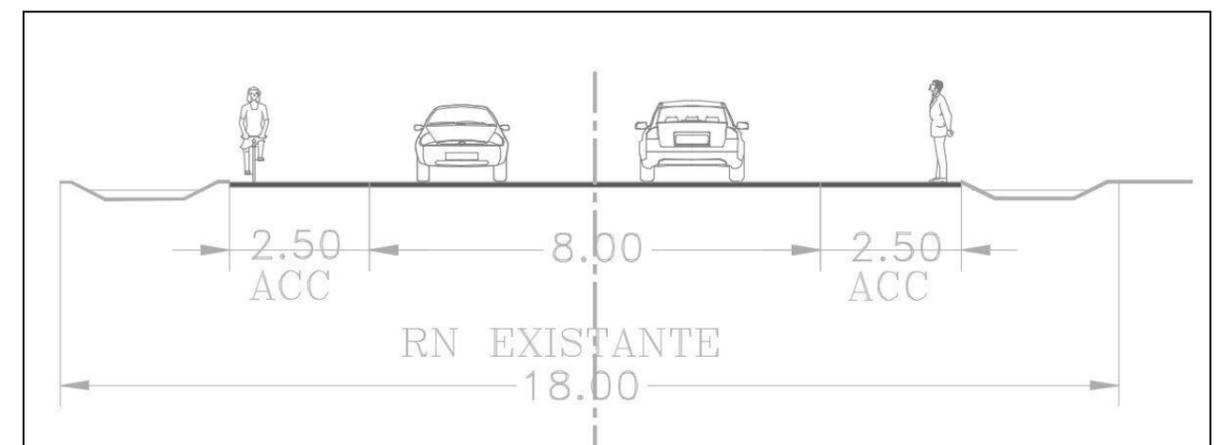
Sur le tronçon de la RN2 entre les carrefours de Balata et PROGT les aménagements concerneront :

- un élargissement de l'axe pour permettre une meilleure fluidification du trafic ;
- la requalification de la voirie pour améliorer son partage entre les différents usagers (automobilistes, transports en commun, cyclistes, deux roues) et sécuriser les déplacements et, en particulier, ceux des modes doux (vélos, piétons) ;
- le réaménagement des carrefours sous la forme de carrefours à feux ;
- la mise en place de deux voies réservées aux bus (une dans chaque sens en position latérale) ;
- la création d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisés ;
- la création d'un axe de type boulevard urbain pour permettre de donner une image de l'axe en cohérence avec les milieux traversés.

Les schémas ci-après permettent de visualiser l'évolution (situation actuelle – état projet) du profil de la voirie.



Profil de voirie situation projet



Profil de voirie situation actuelle

1.2. PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIES

Lors des études préliminaires, les principaux enjeux ont été identifiés et analysés afin de rechercher et de présenter à l'enquête publique la solution d'aménagement optimale.

1.2.1. LES ENJEUX DE CIRCULATION ET DE SECURITE ROUTIERE

La RN2 est un axe stratégique de déplacement à l'échelle du département, et plus particulièrement sur le tronçon Balata-PROGT entre Cayenne et Matoury.

Cet axe à fort trafic (plus de 23 000 véhicules/jour)¹ assure la desserte de nombreux quartiers périphériques.

Les carrefours mal aménagés, associés aux trafics denses, génèrent un engorgement systématique aux heures de pointes.

Cet axe, très accidentogène, est peu sécurisé pour les circulations 2 roues et piétons.

Devant l'inévitable augmentation du trafic, les aménagements actuels ne peuvent plus répondre aux besoins exprimés.

Les aspects relatifs à la fluidification du trafic routier et à la sécurisation des usagers restent les principaux enjeux identifiés.

1.2.2. ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET HUMAINS

Les différents enjeux environnementaux et humains sont détaillés dans l'étude d'impact.

Ces enjeux sont synthétisés sous la forme de tableaux synthétiques dans le cadre de la présente notice explicative.

1.2.2.1. MILIEU PHYSIQUE

CONTEXTE PHYSIQUE				
	Synthèse du contexte	Enjeu	Contraintes/opportunités de l'aménagement	
Climat	Climat équatorial humide marqué par des températures régulières et élevées (moyenne annuelle de 26°C sur la zone littorale), des précipitations abondantes (3 500 mm/an sur l'île de Cayenne), un très fort taux d'humidité relative (moyenne annuelle de 83 %) Vents dominants de direction Nord-Est et Est-Nord/Est, faibles à modérés	2	Forte pluviométrie à intégrer dans la gestion de l'assainissement routier	
Topographie	Topographie relativement plane d'environ + 8 à + 5m du Sud au Nord	2	L'absence de pente naturelle nécessite une adaptation projet pour faciliter les écoulements d'eaux pluviales	
Géologie / pédologie	Substratum granitique avec altération et/ou fracturation variable Sol composé de colluvions argilo-sableuses à limono-argileuses hydromorphes	2	Pas de contrainte géotechnique importante connue à ce jour	
Hydrogéologie	Masse d'eau souterraine profonde du socle (FR9308 « île de Cayenne-Comté ») Terrains sédimentaires argileux à perméabilité relativement faible, excepté localement Secteur marqué par une hydromorphie temporaire à permanente Niveau de la nappe perchée au niveau du terrain naturel et jusqu'à 1 m de profondeur Absence de forage et de périmètre de protection de captage	2	Travaux routiers et aménagements intégrant les niveaux de nappe et sa protection qualitative	
Hydrologie / hydraulique	Bassin versant de la crique de Balata et de la crique Mirande Débits de référence décennaux importants	3	Trois ouvrages hydrauliques à prévoir Ouvrages dimensionnés sur la crue centennale	
Risques naturels	Inondation	Aléa d'inondation fort répertorié au droit de la crique Balata	3	Cote de 3,5 m à prendre en compte dans le cadre du programme d'aménagement
	Mouvement de terrain	Risque circonscrit au Mont Matoury Secteur éloigné de la zone d'étude	1	/
	Risque littoral	Zone d'érosion au droit du débouché de la crique Fouillé (> 3 km de l'aire d'étude)	1	/
	Risque industriel	Port du Larivot et Rochambeau (3 à 10 km de l'aire d'étude)	1	/
Qualité de l'eau	Pas/peu de données sur la qualité des criques La crique Balata présente une qualité plus dégradée que la crique de Mirande Conditions qualitatives variables en fonction des saisons (forts ruissellements avec entraînements des MES en saison des pluies Stagnation des eaux avec concentration des rejets en période sèche	3	Gestion qualitative et quantitative des eaux pluviales à prendre en compte dans l'assainissement routier	

Le niveau d'enjeu pour chaque élément est représenté selon la grille suivante :

1	Absence d'enjeu ou enjeu négligeable
2	Enjeu modéré
3	Enjeu fort
4	Enjeu majeur

¹ Evaluation du trafic moyen journalier en 2015. Les études de trafic réalisées par Egis se sont basées sur un état initial effectué en 2008 qui estime un trafic moyen journalier de l'ordre de 21 100 véhicules par jour.

1.2.2.2. MILIEU HUMAIN

SECURITE PUBLIQUE ET SANTE			
	Synthèse du contexte	Enjeu	Contraintes/opportunités de l'aménagement
Qualité de l'air	Qualité de l'air ponctuellement dégradée par les conditions naturelles (poussières venant du Sahara) mais également par les flux de circulation	2	Amélioration potentielle des conditions actuelles sur ces deux thématiques en raison d'une circulation plus fluide et mieux régulée
Ambiance sonore	Ambiance sonore largement influencée par les flux de circulation On note cependant l'absence d'établissement de santé et d'enseignement exposés au bruit	3	

CONTEXTE HUMAIN ET URBAIN			
	Synthèse du contexte	Enjeu	Contraintes/opportunités de l'aménagement
Population	Population en forte croissance La CACL compte près de 118 000 habitants, soit plus de la moitié de la population du département Croissance rapide de la population de Matoury dans une logique de péri-urbanisation	3	Nombreux projets de réhabilitation / extension / densification d'habitat sur les quartiers périphériques (environ + 2 000 logements à l'échéance 2020) à l'échelle de Matoury
Activités économiques	Le territoire de la CACL accueille près de 3/4 des établissements Guyanais Taux de chômage élevé Nombreux pôles commerciaux localisés dans l'aire de desserte Balata-PROGT	3	Développement potentiel de nouvelles activités économiques / service en lien avec l'amélioration des conditions de circulation / accès / desserte
Urbanisme	Projet de mise à 2 x 2 voies de la RN 2 sur le tronçon Balata-PROGT Voies inscrites en emplacement réservé au PLU de Matoury Emplacement réservé d'une largeur de 80 m au Nord de la voie et de 50 m au contact de PROGT (contournement de l'usine de Lamirande)	2	Pas d'enjeu majeur si le tracé final est maintenu au sein de l'emplacement réservé au PLU (à vérifier au stade PRO au droit de l'usine de Lamirande) Amélioration des conditions de circulation (VL – TC – mode doux) Amélioration des dessertes des quartiers périphériques Sécurisation des voies
Circulation	Voie stratégique de déplacement actuellement saturée Tronçon à fort trafic (plus de 23 000 véhicules/jour) Nombreuses dessertes de quartiers périphériques Voie accidentogène et peu/pas sécurisée pour les 2 roues / piétons	4	Objet principal du projet d'aménagement

1.2.2.3. MILIEU NATUREL

CONTEXTE NATUREL				
	Synthèse du contexte	Enjeu	Contraintes/opportunités de l'aménagement	
Périmètre de protection et inventaire	ZNIEFF et réserve naturelle nationale du Mont Grand Matoury au Sud-Ouest du rond-point de PROGT	2	Périmètre de protection hors emprise de l'aménagement	
Habitats	Aucun habitat patrimonial répertorié. Les savanes sèches présentes sont fragmentées et dégradées Les criques sont les milieux présentant les plus forts enjeux de conservation	3	Continuité écologique à préserver Trames verte et bleue à maintenir / conforter au niveau des criques	
Flore	Aucune espèce patrimoniale au ou déterminantes ZNIEFF n'est recensée L'essentiel de la flore composant les habitats des bords de route sont des espèces communes (rudérales ou pionnières)	2	Perte d'habitat limité à l'emprise réservée au PLU	
Faune	Avifaune	55 espèces répertoriées traduisent une relative pauvreté ce qui s'explique par le caractère urbain de la zone et la faible superficie des boisements présents Absence d'espèce protégée nicheuse autour de la crique de Balata Avifaune plus diversifiée dans les boisements de la crique Mirande	2 Balata 3 Mirande	Protection de la faune à intégrer par la valorisation des trames verte et bleue (passage à faune) et par l'amélioration qualitative des eaux de la crique Balata. Protection qualitative des eaux de la crique Mirande
	Amphibiens	La crique Balata n'abrite pas d'espèce particulière étant donné son état de dégradation La crique Mirande abrite une grosse population reproductrice d'Atélope jaunâtre (batracien endémique du Nord-Ouest de la Guyane) très sensible à la qualité de l'eau	1 Balata 3 Mirande	
	Poissons	La crique Balata, très dégradée, n'abrite pas de communauté de poissons remarquable A l'inverse, la crique Mirande, claire et courante, abrite des peuplements diversifiés dont une espèce peu commune à répartition restreinte et endémique (<i>Rivulus cladophorus</i>)	1 Balata 3 Mirande	
	Mammifères	Aucun mammifère terrestre particulier au sein des secteurs de savanes urbaines Le secteur forestier de la crique La Mirande possède un cortège, certes appauvri, d'espèces forestières (Tamarin, singe écureuil, paresseux à trois doigts, tatou, agouti) Les chiroptères sont représentés par une colonie d'environ 60 individus de <i>Carollia</i> en site sous le pont de la RN 2	2 Savane 3 Boisement	

CONTEXTE PAYSAGER ET PATRIMONIAL			
	Synthèse du contexte	Enjeu	Contraintes/opportunités de l'aménagement
Patrimoine culturel et architectural	Présence de la distillerie de la Mirande en bordure immédiate de la RN 2 (secteur de PROGT)	3	Enjeu patrimonial d'ores et déjà intégré lors du tracé de l'emplacement réservé
Paysages	Axe routier qui s'insère dans un paysage suburbain Section routière située en contrebas des monts qui offrent des perspectives paysagères intéressantes Les paysages naturels ne sont perceptibles qu'au Sud de la voie (forêt de La Mirande)	4	Opportunité pour le futur aménagement d'affirmer le caractère paysager du boulevard

1.2.3. ENJEUX TECHNIQUES

D'un point de vue technique, les principaux enjeux identifiés sont liés :

- à la présence d'une nappe d'eau souterraine libre,
- au faible dénivelé du site rendant l'évacuation des eaux de ruissellement difficile,
- A la présence de nombreux réseaux publics notamment l'eau potable.

Un système d'assainissement et de rétention devra être mis en œuvre sur l'ensemble du projet.

L'espace disponible pour les aménagements est relativement contraint et exigu dans la partie nord, du fait de la forte urbanisation en cours, des habitations, des voiries existantes et des commerces.

Le traitement des intersections nombreuses et du raccordement aux deux giratoires principaux d'extrémités nécessiteront en phase d'études de détail une réflexion approfondie pour en assurer un fonctionnement optimal à l'horizon prévu.

Lors de la réalisation des travaux, s'effectuant sous circulation, l'important volume de trafic représentera également une contrainte dont il faudra tenir compte. Un plan de phasage adapté devra être mis en place et des dispositions transitoires seront prises.

2. CHOIX DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PARMIS LES DIFFERENTS PARTIS ENVISAGES

Afin de répondre aux enjeux majeurs de fluidité du trafic et de sécurité des usagers identifiés sur le tronçon Balata-PROGT, l'Etat a mené depuis 2008 plusieurs études afin de cerner les variantes d'aménagement envisageables.

Ces études ont été menées en partenariat avec la Région Guyane qui cofinance l'opération et en concertation avec la municipalité de Matoury et la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral, qui assure la compétence transport.

Outre l'intégration environnementale du projet dans le site, les études d'aménagement ont permis de définir les différentes caractéristiques du projet, aujourd'hui soumis à enquête publique.

Les chapitres ci-après reprennent, en fonction des principales thématiques (nombre de voies, définition du profil en travers, variante de tracé, gestion des carrefours), les raisons du choix du projet parmi les différentes options étudiées.

2.1. DEFINITION DU NOMBRE DE VOIES

Dans un premier temps, la conception de la future route a été étudiée afin de déterminer le nombre de voies nécessaires pour assurer la fluidité du trafic.

Les options suivantes ont été étudiées :

- 1 voie de circulation + 1 voie de transport en commun dans chaque sens de circulation ;
- 2 voies dans chaque sens de circulation sans voie de transport en commun ;
- 2 voies + 1 voie de transport en commun dans chaque sens de circulation.

La vitesse maximale autorisée est limitée à 50 km/h sur l'ensemble de l'axe Balata-PROGT afin d'assurer la sécurité des usagers.

Avec une voie de circulation dans chaque sens pour les particuliers et pour les transports en commun, le niveau de trafic attendu en heures de pointe est trop important pour fluidifier la circulation et permettre un bon usage de la route. Avec une seule voie de circulation réservée aux particuliers, les temps d'attente aux carrefours seront très longs (plusieurs centaines de mètres d'attente).

La solution sans voies dédiées aux transports en commun ne répond pas aux objectifs de l'aménagement de cet axe.

Seule la solution à 2 voies + 1 voie de transport en commun dans chaque sens est acceptable pour le bon écoulement du trafic. C'est donc cette dernière solution qui a été retenue.

2.2. DEFINITION DU PROFIL EN TRAVERS

La position des voiries dédiées au transport en commun peut être centrale ou latérale.



Fonctionnement d'un carrefour avec insertion d'un site propre bus en axial



Fonctionnement d'un carrefour avec insertion d'un site propre bus en latéral

Fig. 5. LES VARIANTES DE PROFIL EN TRAVERS

Les différences entre ces deux solutions sont sensibles aux points d'arrêts des bus et aux raccordements aux giratoires. Les voies latérales évitent les entrecroisements de circulation, toujours difficiles à gérer au droit des carrefours.

Ainsi, la solution visant une position latérale des voies bus a été retenue.

2.3. LES VARIANTES DE CARREFOURS

Le traitement des carrefours entre la RN2 et les dessertes locales a été envisagé sous la forme :

- de giratoire,
- de carrefours à feux,
- de la condamnation de certains carrefours.

Après analyse des différentes solutions et leur mixage, il a été retenu de traiter les cinq carrefours sous la forme de carrefour à feux.

L'insertion des carrefours à feux est en effet la plus simple. A l'inverse des dispositifs de type giratoire, aucun aménagement spécifique n'est à prévoir. Par ailleurs, l'étude des scénarios avec carrefours giratoires montre des problèmes de saturation à l'heure de pointe du matin, contrairement aux scénarios avec carrefours à feux.

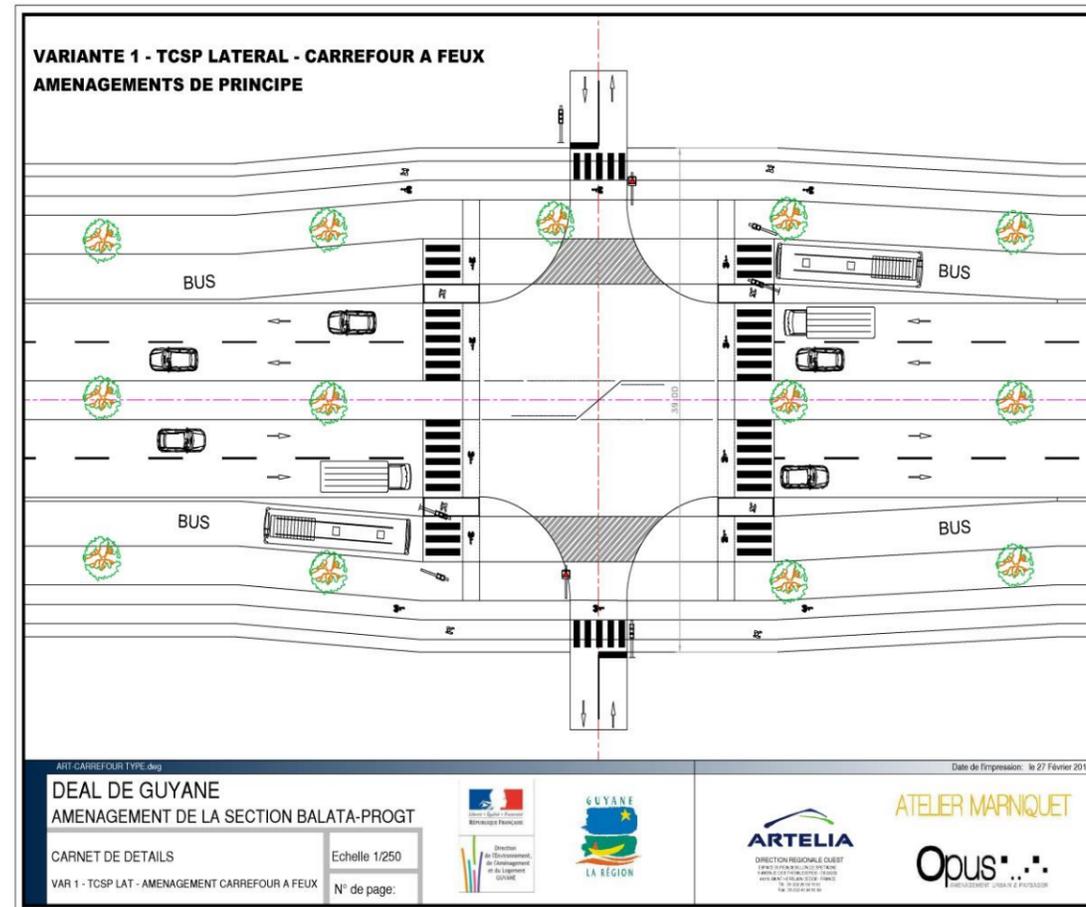


Fig. 6. PLAN TYPE DE CARREFOUR A FEUX

2.4. VARIANTE DE TRACE

S'agissant d'un aménagement sur place, les variantes de tracé se limitent au choix d'un élargissement d'un côté ou de l'autre de la route actuelle en fonction de l'urbanisation existante.

Seule la partie Sud près de la distillerie a fait l'objet d'une réflexion sur des tracés bien différenciés.



Fig. 7. LES VARIANTES DE TRACE AU SUD DU PROJET

Dans un premier temps, trois tracés ont été examinés à l'extrémité sud. Un tracé sur place passant sur la distillerie et deux déviations de part et d'autre de celle-ci compte tenu de son caractère patrimonial.

En raison des contraintes environnementales induites (impacts significatifs sur les zones boisées et sur la crique Miranda, impacts patrimoniaux sur la distillerie) ; ces trois tracés ont été abandonnés.

Après comparaison des variantes, c'est un tracé proche de la route actuelle mais décalé de 20 mètres de la distillerie Lamirande qui a été retenu (décalage non visible à l'échelle des illustrations présentées).

Cette solution qui permet le meilleur compromis entre les aspects sécurité et consommation d'espace, permet en outre de préserver la possibilité de mettre en valeur la distillerie, classée comme monument historique, dans le cadre d'un aménagement futur.



Fig. 8. PRINCIPE DE TRACE RETENU

2.5. SYNTHÈSE SUR LES RAISONS DU CHOIX DU PROJET

Le projet présenté à l'enquête résulte de nombreuses études réalisées et des concertations menées auprès des collectivités publiques. Une concertation du public a été menée mi 2013 en application de l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme.

Le projet a été conçu de manière à assurer un gain de fluidité et de temps qui semble être le gain socio-économique le plus significatif.

Les études et simulations d'évolution des déplacements ont permis de démontrer que si une seule voie était réservée dans chaque sens à la circulation générale, la saturation de l'axe serait importante et socialement inacceptable.

Le trafic sur l'agglomération étant en augmentation constante, la réponse aux besoins en matière de déplacement ne peut se limiter à la mise en place d'infrastructures pour la circulation générale, mais doit passer par la création d'un réseau très structuré de transports en commun.

Il est donc apparu absolument nécessaire de réserver, sur ce tronçon urbain de la RN 2, une voie dans chaque sens pour les transports en commun : premier maillon du réseau de transports en commun en site propre (TCSP) de l'agglomération de Cayenne.

La position de ces voies de transport en commun, soit centrale soit latérale, a été soumise à l'avis du public lors de la concertation. Il en est ressorti que la position latérale était préférable pour des motifs d'accès facilités et plus sécurisés pour les piétons. De plus, le phasage possible des travaux permet une montée en puissance évolutive en parallèle du développement du réseau de transports en commun.

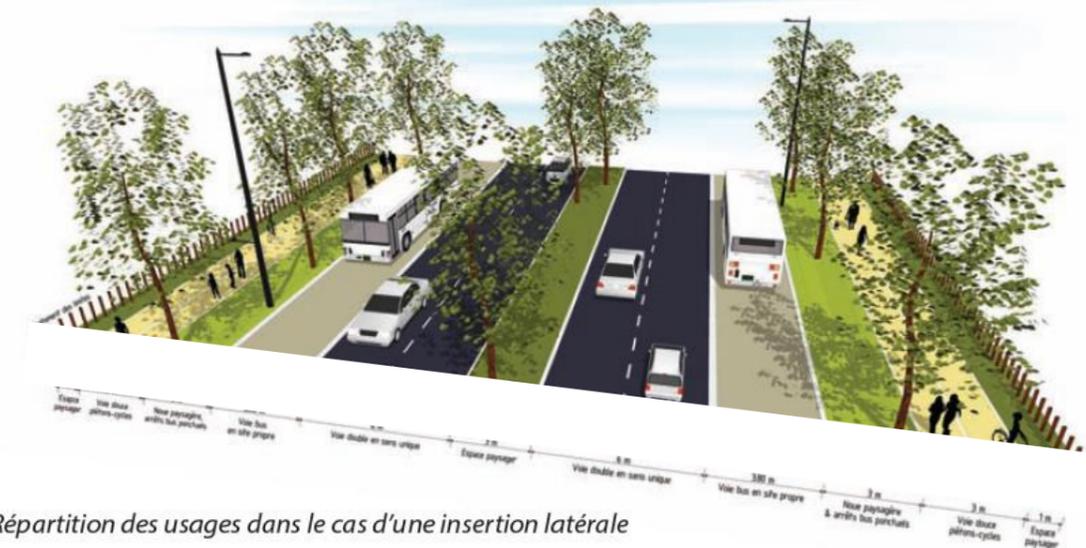
Enfin, le choix du traitement des échanges avec les voies latérales par carrefours à feux a été retenu pour plusieurs motifs :

- le giratoire, bien que performant pour la fluidité, est très consommateur d'espace et s'adapte mal à la circulation des TCSP ;
- emprise des carrefours à feux bien plus limitée que l'emprise indispensable à l'implantation de giratoires ;
- sécurité accrue pour les VL, piétons et deux roues ;
- aspect plus urbain et facilité accrue pour la traversée des piétons et donc réduction de l'effet de coupure entre les quartiers ;
- gestion de la circulation plus fluide par la mise en place d'une « onde verte » qui permet d'avoir tous les feux en « vert » lorsque l'on circule à la vitesse réglementaire ;
- possibilité de gérer la priorité aux carrefours pour les transports en commun ;
- plus grande évolutivité, permettant de mettre éventuellement en place des carrefours et des passages piétons supplémentaires, là où la sécurité se ferait sentir, sans perturber la circulation générale.

- la création de carrefours à feux permettant l'accès à l'axe et les échanges entre quartiers ainsi que des traversées sécurisées des piétons aux feux ;
- un terre-plein central limité par des bordures de trottoirs ;
- des espaces verts linéaires assurant l'intégration paysagère du projet ;
- des disponibilités d'assainissement permettant d'évacuer rapidement les eaux pluviales et protégeant le milieu récepteur.



Exemple d'insertion latérale



Répartition des usages dans le cas d'une insertion latérale

Fig. 9. VUE D'ARTISTE DU PROJET

2.6. LE PROJET RETENU

Le projet retenu comporte donc principalement :

- 2 voies pour VL et PL dans chaque sens ;
- 1 voie pour les transports en commun dans chaque sens ;
- 1 espace de circulation pour piétons et cycles dans chaque sens (éléments communs à toutes les variantes étudiées) ;

3. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE



Le projet porté par la DEAL de Guyane concerne la RN 2, une des voies les plus empruntées de la Guyane. Cette voie principale relie le département avec le Brésil, mais elle permet surtout de relier Cayenne, chef-lieu de la Guyane, aux communes périphériques, notamment Matoury ainsi que l'aéroport Félix Eboué. Elle permet également la desserte de l'Est Guyanais.

La commune concernée par le projet est celle de Matoury, au sud de Cayenne. Les migrations pendulaires entre Matoury et Cayenne sont nombreuses, et entraînent un trafic très important sur la RN 2. De plus, Matoury accueille plusieurs zones d'activités, ainsi que l'aéroport Félix Eboué qui est l'interface d'accueil de la Guyane.

La projet concerne l'aménagement du tronçon de 2 km allant du giratoire de Balata jusqu'au giratoire du Palais Régional Omnisports Georges Théolade (PROGT), sur la commune de Matoury. Cette section s'inscrit dans un contexte fortement urbanisé. La RN 2 y dessert plusieurs quartiers résidentiels et les entrées/sorties sont souvent mal aménagées. Cette situation aggrave les conditions de circulation et de sécurité de la RN 2 sur laquelle un trafic moyen journalier de plus de 23 000 véhicules/jour est répertorié.

Le nouveau profil proposé pour la RN 2 sur la section Balata-PROGT intègre les déplacements piétons / cycles / véhicules et transport en commun.

Les aménagements ainsi envisagés sur la section Balata-PROGT de la RN 2 concerneront ainsi :

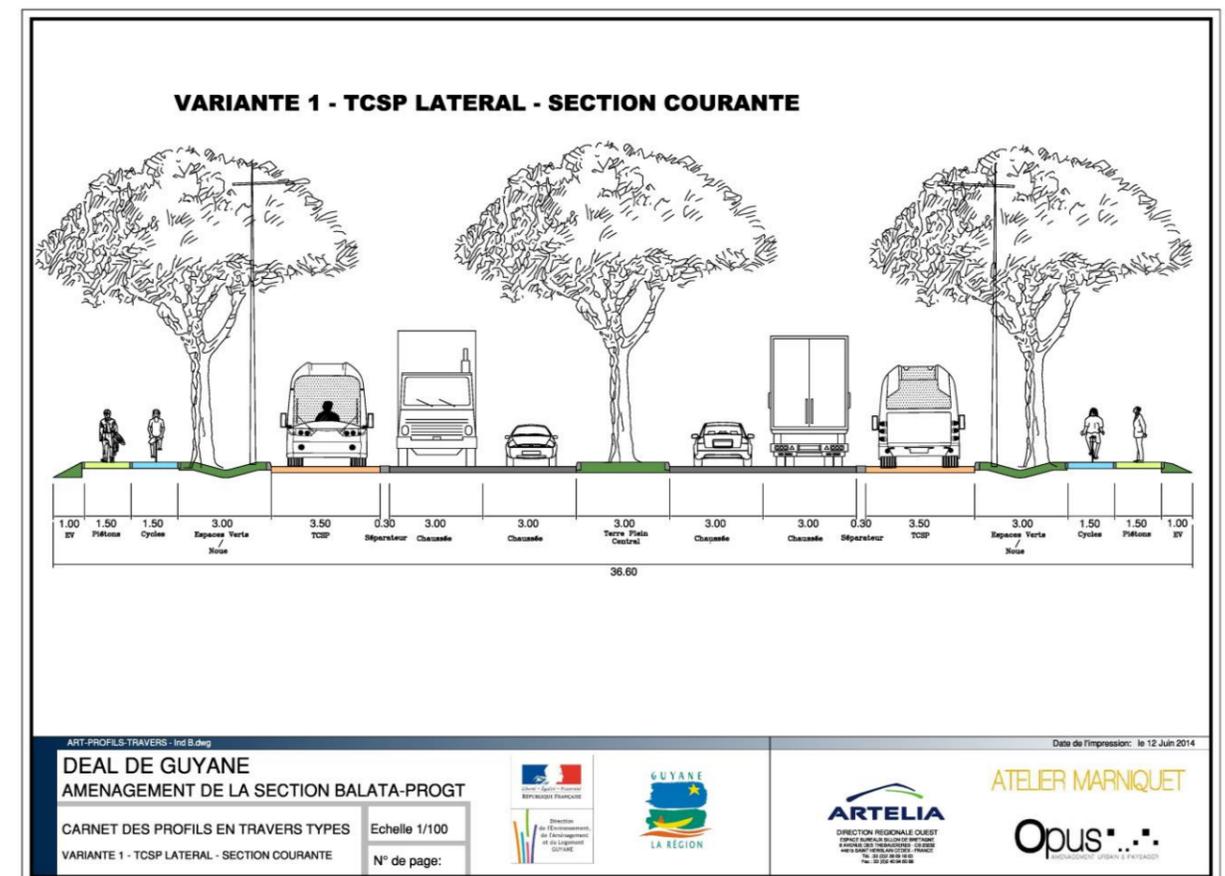
- un élargissement de l'axe à 2 x 2 voies pour permettre une meilleure fluidification du trafic ;
- la mise en place de deux voies réservées aux bus (une dans chaque sens en position latérale) ;
- la requalification de la voirie pour améliorer son partage entre les différents usagers (automobilistes, transport en commun, cyclistes, deux roues) et sécuriser les déplacements et en particulier ceux des modes doux (vélos, piétons) ;
- réaménagement des carrefours avec la mise en place de feux ;
- la création d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisés ;
- la création d'un axe de type boulevard urbain pour permettre de donner une image de l'axe en cohérence avec les milieux traversés.

L'emprise de la voirie passera ainsi d'environ 13 m (voirie et accotement) à plus de 36 m (voies dédiées aux modes doux comprises).

Après analyse des flux routiers la solution retenue consiste en la mise en place de 2 voies véhicules, une voie de transport en commun et une bande de piétons/cycles dans chaque sens.

La bande de voie de transport en commun pourrait être insérée en position axiale ou latérale. A l'issue de la concertation publique la position latérale a été retenue.

Ci-dessous est présenté le profil du projet à la suite des études d'avant-projet.



4. CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le calendrier prévisionnel de l'opération de mise à 2 x 2 voies de la section Balata-PROGT est le suivant :

- Enquête publique : 1^{er} semestre 2016
- Arrêté de DUP :2e semestre 2016
- Travaux préparatoires : 2016
- Travaux généraux :2017

5. ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Au stade des études d'avant-projet, le montant des travaux pour la mise à 2 x 2 voies de la section Balata-PROGT est estimé (hors divers et imprévus) à : 23,55 M€ (date de valeur 2015), se décomposant comme suit :

DESIGNATION DES TRAVAUX	TOTAL SECTION COURANTE	TOTAL AMENAGEMENTS CONNEXES	TOTAL GENERAL
TRAVAUX GENERAUX	368 369,54 €	31 630,46 €	400 000,00 €
TERRASSEMENTS - VOIRIE	10 452 060,80 €	853 412,90 €	11 305 473,70 €
RESEAUX D'ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES	2 359 175,00 €	304 800,00 €	2 663 975,00 €
HYDRAULIQUE	3 493 300,00 €		3 493 300,00 €
RESEAUX ECLAIRAGE PUBLIC -SLT	2 051 250,00 €	295 570,00 €	2 346 820,00 €
MOBILIERS URBAIN	452 000,00 €	155 000,00 €	607 000,00 €
SOUS TOTAL (hors divers et imprévus)	20 956 585,34 €	2 593 668,36 €	23 550 253,70 €

A cette somme, il conviendra de rajouter le coût des acquisitions foncières pour un budget prévisionnel de 1,5 M€.

Il est rappelé que ce projet est inscrit au Contrat Plan Etat Région de la Guyane à hauteur d'une enveloppe de 25 M€ (50 % de financement de part Etat).