L'Etat participe au développement et à l'amélioration du réseau routier national en Guyane. Afin de permettre le déplacement des personnes dans les meilleures conditions de sécurité et de fluidité, l'Etat assure la maintenance de ce réseau, définit et étudie les améliorations des nationales 1 et 2 .

La Région Guyane contribue au développement économique, à l'aménagement du territoire, à l'éducation, à la formation professionnelle, à la culture et à la santé. L'action de la Région se traduit par un rôle important en matière de développement économique, social et culturel. L'aménagement du territoire est un facteur important de la réussite du développement économique et de la qualité de vie des Guyanais. Il s'agit donc de créer les conditions suffisantes à l'implantation et au bon déroulement d'activités économiques locales.

L'Etat est le maître d'ouvrage de l'opération. Ce projet sera porté financièrement par l'Etat et la Région Guyane. Le projet est aujourd'hui estimé à environ 20 millions d'euros. Les modalités précises du financement du projet feront l'objet d'une convention entre l'Etat et la Région.

Les travaux du réaménagement de la RN2 devraient commencer en 2015 après la poursuite des études sur le scénario retenu à l'issue de la concertation, l'affinement des études et l'enquête publique, nouvelle phase de consultation des citoyens.

CALENDRIER DU PROJET

Concertation	2013
Poursuite des études	2014
Enquête publique Acquisitions foncières	
Affinement des études Choix des entreprises	2015
Début des travaux Déviation des réseaux	

LA CONCERTATION EN PRATIQUE

LA CONCERTATION PUBLIQUE AURA LIEU À PARTIR DU 17 JUIN 2013

Comment s'informer ?

Sont mis à votre disposition :

- Un dossier de concertation,
- Une synthèse de ce dossier,
- Une simulation en 3D de l'aménagement,
- Des panneaux d'information.

Où s'informer ?

- À la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) à Cayenne
- À la Région Guyane :
  Cité Administrative Régionale
  Carrefour de Suzini
  Route de Montabo, Cayenne
- Au siège de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral :
  La Chaumière, Matoury
- À l'hôtel de ville de Matoury
- Sur internet :

www.guyane.developpement-durable.gouv.fr
www.cr-guyane.fr
www.cacl-guyane.fr

Comment s'exprimer ?

- Lors de réunions publiques dont vous serez informés par les médias
- Sur les registres installés sur les lieux d'information
- Par e-mail :

concertation-balata-progt.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

- par courrier adressé à la DEAL :
  DEAL - SISR/UIR
  rue du Vieux Port
  BP 6003
  97306 CAYENNE

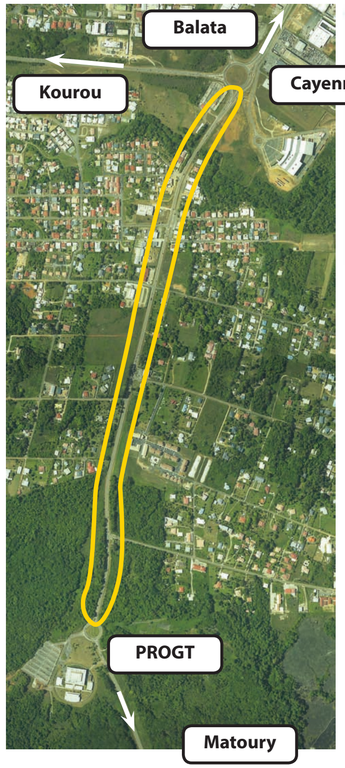
RN2 AMENAGEMENT DU TRONÇON BALATA - PROGT

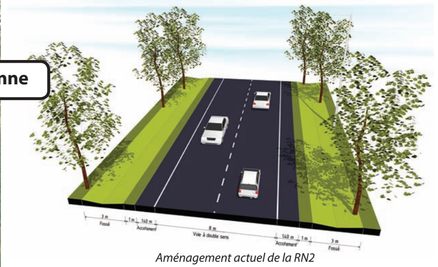
DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE

Le réaménagement de la RN2 entre Balata et PROGT doit permettre de requalifier la voirie avec une mise à 2x2 voies et 2 voies pour le transport en commun :

- Répondre à la demande croissante de déplacements sur cet axe majeur.
- Améliorer son partage entre les différents usagers (automobilistes, usagers des transports en commun, cyclistes, 2 roues) et sécuriser les déplacements, notamment ceux des modes doux (vélos, piétons).

Ce projet sera l'opportunité de réaménager les carrefours pour régler les problèmes de circulation et d'insécurité routière. Il permettra aussi l'ajout d'une voie réservée aux bus et d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisés. La requalification en boulevard urbain améliorera l'image de l'axe et facilitera les échanges entre quartiers.





Aménagement actuel de la RN2

La RN2 se trouve insérée dans une zone urbaine fortement peuplée et en développement avec un nombre important de commerces et d'activités. Le réaménagement de la RN2 sera l'opportunité de requalifier les abords de la voirie et d'en faire un espace plus qualitatif et plus fonctionnel facilitant ainsi l'accès vers les différents commerces et services.

La RN2 offre aujourd'hui 2x1 voies sans aménagement spécifique pour les piétons et les cycles.

25 000
C'est le nombre de véhicules en moyenne par jour sur la RN2 entre Balata et PROGT

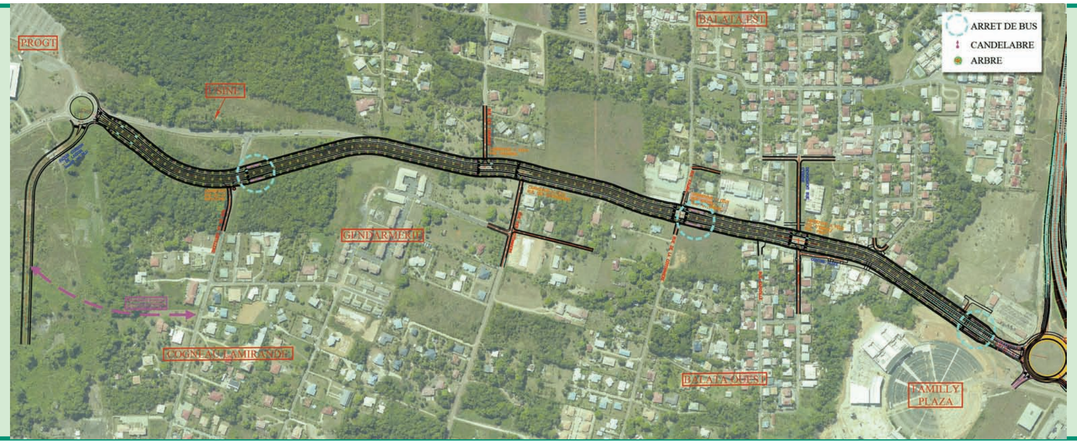
Chaque jour, la portion de la RN2 située entre Balata et PROGT est fréquentée par environ 25000 véhicules. C'est entre 7h et 8h que les véhicules sont les plus nombreux ce qui se traduit par une importante congestion en direction de Cayenne et un trafic dense le midi et l'après-midi vers Matoury. A l'horizon 2020 en prenant en compte les projets d'urbanisation, on attend en moyenne un peu moins de 1720 véhicules entre 7h et 8h en direction de Cayenne contre environ 1230 véhicules en moyenne en 2008.

Les études menées depuis 2008 ont montré que :

- Avec une voie dans chaque sens pour les particuliers et une de transport en commun le niveau de trafic attendu en heures de pointe est trop important pour fluidifier la circulation et permettre un bon usage de cette route.
- L'écoulement du trafic est meilleur avec un aménagement des carrefours à feux. Les traversées cycles et piétons sont par ailleurs facilitées avec cette gestion de carrefours
- Le nombre de carrefours influe très peu sur l'écoulement du trafic. Plus le nombre d'intersections aménagées est important, plus les traversées cycles et piétons sont facilitées

Les solutions sans voie dédiée aux transports en commun ne répondent par ailleurs pas aux objectifs de l'aménagement de cet axe qui doit permettre un fonctionnement optimal du transport en commun.

L'Etat, la Région et la commune de Matoury ont donc choisi de mener des études plus détaillées sur un projet comprenant 2x2 voies avec 2 voies supplémentaires dédiées aux transports collectifs et un aménagement de carrefours à feux. La voie de transports en commun peut être insérée en position axiale ou latérale. Tous les aménagements futurs intègrent un aménagement spécifique pour les modes doux.



Le projet prévoit le passage à 2x2 voies de circulation et 2 voies réservées aux bus et des carrefours à feu. Il est proposé l'aménagement de 3 carrefours ::

- Carrefour des Tamarins au niveau de la rue des Tamarins et de la rue des Cotonniers.
- Carrefour de Kalina situé au niveau de la rue Kalina et de la rue Cotonière.
- Carrefour Ebène situé au niveau de la rue Ebène, la rue Pinot et la rue Pattawa. Ce carrefour peut nécessiter de modifier la rue Ebène afin qu'elle arrive face à la rue Pinot.

La solution proposée préserve la possibilité d'aménager d'autres carrefours en fonction du développement urbain et des éléments issus de la concertation.

Le raccordement au rond-point du PROGT est possible selon 2 options différentes qui sont assez proches. Le raccordement de la route de la Distillerie peut être envisagé en direct sur la RN2 ou via une voie inscrite comme emprise réservée au Plan Local d'Urbanisme de la ville de Matoury.

Le projet vise à intégrer de larges trottoirs pour **faciliter les déplacements piétons et cyclables**. Afin de rendre les traversées de la RN2 plus confortables, les carrefours seront aménagés de façon à offrir des traversées sécurisées. Des pistes cyclables sont prévues dans le projet afin d'offrir aux cyclistes un environnement protégé et agréable. Des espaces verts bordant les pistes cyclables et les trottoirs offriront des cheminements ombragés. L'espace consacré aux piétons et aux vélos sera de 3 mètres de part et d'autre de la chaussée.

Aujourd'hui les transports collectifs se trouvent englués dans la circulation générale des axes principaux de déplacement, comme sur la RN2. La création d'une ligne de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) entre Balata et le PROGT doit contribuer à rendre les transports en commun rapides, fréquents, réguliers et confortables. C'est aussi un outil de requalification urbaine et de dynamisation économique.

L'aménagement de la RN2 entre Balata et PROGT doit permettre de créer un site propre avec une voie pour chaque sens de circulation. Il existe deux possibilités d'insertion :

- En position axiale, c'est-à-dire au milieu de la route avec de part et d'autre des voies de bus les voies de circulation.
- En position latérale, c'est-à-dire en bordure de voie avec d'un côté les voies de circulation et de l'autre les trottoirs et voies cyclables.

Quelles sont les caractéristiques d'un TCSP ?

- La mise en place de voies dédiées aux véhicules de Transport en Commun permettant une vitesse régulière.
- Une intégration le long de voiries existantes.
- Une possible priorité aux carrefours.
- Une accessibilité des Personnes à Mobilité réduite aux stations.

La position axiale du TCSP permet une bonne circulation des bus en limitant les rencontres et donc les possibles conflits avec les autres usagers de l'axe. La présence du site propre au milieu de la voie représente une contrainte pour les automobilistes qui souhaitent tourner à gauche, qui peut toutefois être gérée par le phasage des feux. Cette solution limite les stationnements « sauvages » sur les voies réservées aux bus.

Exemple d'insertion axiale

La position latérale du TCSP offre une bonne lisibilité de l'espace puisqu'il permet en effet de maintenir des linéaires cyclables et de trottoirs continus, des alignements d'arbres. L'accès aux stations est facilité pour les piétons car il ne nécessite aucune traversée des voies de circulation. Certains conflits d'usage peuvent toutefois apparaître avec les automobilistes qui stationneraient sur la voie de bus. Ce type d'insertion présente l'avantage d'être un système évolutif : les voies pouvant être modifiées ultérieurement. Ceci est important car le projet de TCSP de la CACL n'est aujourd'hui pas arrêté.

Exemple d'insertion latérale

COMPARAISON DES 2 TYPES D'INSERTION POSSIBLES

Très satisfaisant : ■
satisfaisant : ■

	Voies bus axial	Voies bus latéral
Accès aux stations du bus		
Vitesse du bus		
impact sur le trafic automobile		
Facilité de traversée de la RN2		
Maintien des accès riverains		
Stationnement et livraisons		
Consommation d'espace		
Evolutivité de l'aménagement		

Répartition des usages dans le cas d'une insertion axiale

Répartition des usages dans le cas d'une insertion latérale