

DIRECTION  
DE  
L'AMÉNAGEMENT,  
DE  
L'ENVIRONNEMENT  
ET DU LOGEMENT  
Unité  
Ingénierie Routière

AOÛT 2019

# RN2 Aménagement de la section Balata-PROGT

## Dossier d'enquête parcellaire



DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU LOGEMENT

<http://www.developpement-durable.guy.fr/>



# **SOMMAIRE**

<b>1 - INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>2 - NOTICE DE PRÉSENTATION.....</b>	<b>5</b>
2.1 - Plan de situation.....	5
2.2 - Contexte de l'opération.....	7
2.2.1 - Une section à circulation difficile et accidentogène.....	7
2.2.2 - Objectifs de l'opération.....	8
2.2.3 - Programmation.....	8
2.2.4 - Emprise de la DUP et plan général des travaux.....	8
2.3 - Description de l'opération.....	9
<b>3 - TABLEAU ET PLANS DES SURFACES D'EMPRISES PARCELLAIRES.....</b>	<b>10</b>
<b>LISTE DES ANNEXES.....</b>	<b>11</b>

# 1 - INTRODUCTION

Le présent document constitue le dossier d'enquête parcellaire relative au projet d'Aménagement de la RN2 au niveau de la section Balata-PROGT sur le territoire de la commune de Matoury.

Le présent projet a été déclaré d'utilité publique le 16 mars 2017 (voir arrêté de Déclaration d'Utilité Publique en annexe 1).

L'utilité publique de l'opération ayant été reconnue, il reste à déterminer avec précision les biens fonciers à acquérir et les ayants droits à indemniser.

L'objectif de l'enquête parcellaire est de déterminer avec exactitude les parcelles et les propriétaires des terrains et ayant droits (locataires, exploitants,...) nécessaires à l'opération, éléments essentiels permettant d'acquérir ces terrains soit par voie amiable soit par voie d'expropriation.

Les acquisitions foncières et les travaux seront réalisés par la Collectivité Territoriale de Guyane, à qui l'État a délégué sa maîtrise d'ouvrage pour cette opération d'aménagement.

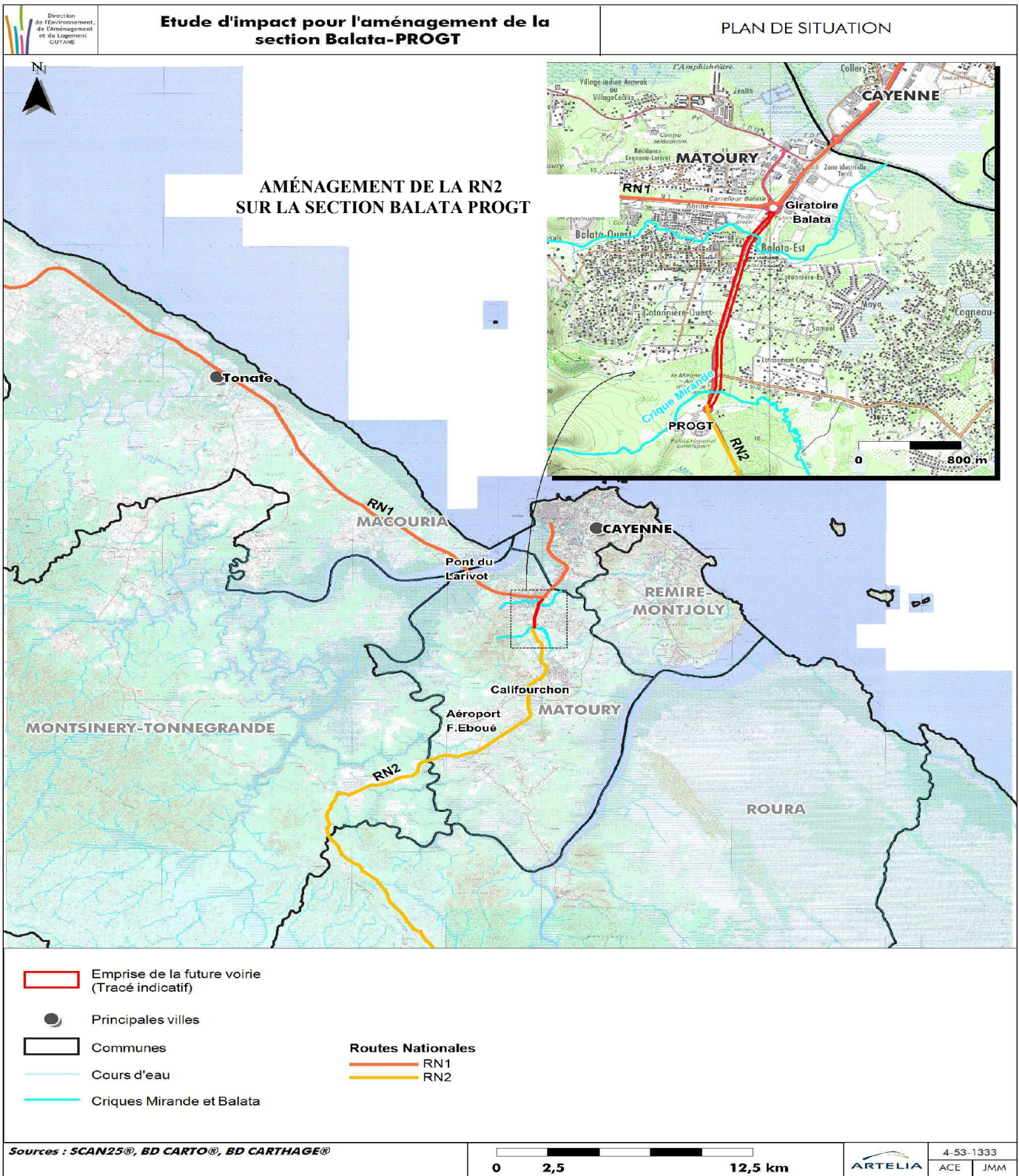
Ce document vise donc à :

- présenter succinctement le projet aux actuels propriétaires de parcelles concernés par son emprise,
- indiquer l'emprise du projet sur un plan,
- déterminer précisément les surfaces concernées par le projet pour chaque parcelle, en vue de l'enquête parcellaire.

## **2 - NOTICE DE PRÉSENTATION**

### **2.1 - Plan de situation**

Voir page suivante



## **2.2 - Contexte de l'opération**

### **2.2.1 - Une section à circulation difficile et accidentogène**

Cette section (tronçon Balata-PROGT) de la RN 2 connaît de fortes difficultés de circulation aux heures de pointes du matin et du soir.

Ces difficultés de circulation résultent d'un trafic important lié au statut de voie primaire et de la présence de multiples points d'échange dans un secteur urbanisé entraînant l'entrée et la sortie d'un nombre important de véhicules. En effet, 7 voies secondaires et tertiaires sont directement raccordées sur la RN 2 générant de graves problèmes de sécurité et de nombreux embouteillages notamment aux heures de pointe.

Cette route reçoit un trafic moyen journalier de plus de 25 000 véhicules avec une part de poids lourds faible mais un pourcentage élevé de deux roues.

Les remontées de files à l'heure de pointe du matin s'étendent parfois sur plusieurs centaines de mètres en direction de Matoury et à l'heure du soir de l'échangeur de Balata jusqu'au Larivot.

Ce tronçon est de surcroît particulièrement accidentogène.

Les conditions de sécurité sont très dégradées sur cette section. Sur la période 2007 à 2014, 44 accidents corporels y ont été recensés. Le bilan humain est lourd : 2 morts et 54 blessés dont 34 hospitalisés. Les points noirs sont bien entendus les carrefours.

### **2.2.2 - Objectifs de l'opération**

Cette voie est fortement congestionnée aux heures de pointes et peu sécurisante pour les usagers qui l'empruntent (VL, PL, vélos, piétons). Cette situation devrait se dégrader dans les prochaines années avec l'augmentation de la population, de la motorisation et le développement de zones d'activités et de logements sur ce territoire.

**Face à cette situation, l'État a engagé un programme de réaménagement de ce tronçon de la RN2** comportant particulièrement :

- la requalification de la voirie pour améliorer son partage entre les différents usagers et améliorer la sécurité de ces derniers
- un élargissement de l'axe pour permettre une meilleure fluidification du trafic
- la mise en place de deux voies réservées aux transports en commun ;
- la création d'un aménagement de type boulevard urbain pour valoriser l'axe en cohérence avec les milieux traversés.

### **2.2.3 - Programmation**

Le projet est inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, pour un montant de 25 Millions d'euros, financés à parts égales par l'État et la CTG.

### **2.2.4 - Emprise de la DUP et plan général des travaux**

Ce projet a été déclaré d'utilité publique le 16 mars 2017 sur une emprise intégrant les travaux. Voir plan page suivante. Voir en annexe 1 pour l'arrêté de DUP (Déclaration d'Utilité Publique).



## 2.3 - Description de l'opération

La section de la RN 2 située entre le giratoire de Balata et le Palais Régional Omnisports Georges Théolade (PROGT), constitue le point de départ de la RN 2 (Carrefour de Balata). Celle-ci traverse le bourg de Balata sur un kilomètre et compte sept accès de voies secondaires vers la RN, permettant d'accéder à différents quartiers de Matoury (Balata, Cotonnière, Cogneau). Elle draine la majorité du trafic provenant des communes de l'est Guyanais (Roura, Régina, Saint Georges de l'Oyapock, ...) et constitue un axe préférentiel d'accès à l'aéroport Félix Eboué.

Les projets de développement de l'habitat sur la commune de Matoury vont renforcer le flux de véhicules sur cette section.

**Inscrite au PLU de Matoury, la mise à 2 x 2 voies et la création des voies dédiées aux transports en commun doivent permettre d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers. Il est, de plus, indispensable d'améliorer le traitement de l'ensemble de l'espace public environnant afin d'en faire un boulevard urbain s'intégrant dans son environnement.**

Le projet retenu comporte ainsi, 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 ;
- 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 hautes infranchissables ;
- des espaces verts linéaires assurant l'intégration paysagère du projet ;
- un assainissement permettant d'évacuer les eaux pluviales et protégeant le milieu récepteur par l'intermédiaire de deux bassins.

### **3 - TABLEAU ET PLANS DES SURFACES D'EMPRISES PARCELLAIRES**

Pour le tableau de répartition des emprises au niveau des parcelles, voir l'état parcellaire en annexe 2.

Pour le plan de ces emprises parcellaires au sein de l'emprise maximale des travaux en trait rouge, voir les 4 planches en annexe 3 :

- planche 1 en annexe 3.1,
- planche 2 en annexe 3.2,
- planche 3 en annexe 3.3,
- planche 4 en annexe 3.4.

# **Liste des annexes**

**Annexe 1 : arrêté de DUP**

**Annexe 2 : état parcellaire**

**Annexes 3 : plans d'emprise parcellaire**

- annexe 3.1 : planche 1 ,
- annexe 3.2 : planche 2 ,
- annexe 3.3 : planche 3 ,
- annexe 3.4 : planche 4.



## **ANNEXE 1 : arrêté de DUP**



## **ANNEXE 2 : ETAT PARCELLAIRE**





### **Annexes 3 : PLANS d'emprise parcellaire**

- annexe 3.1 : planche 1 ,**
- annexe 3.2 : planche 2 ,**
- annexe 3.3 : planche 3 ,**
- annexe 3.4 : planche 4.**