

Dossier d'information du public

Aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51

Septembre 2017



Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Guyane



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

GUYANE

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE GÉNÉRAL.....	3
2 - POURQUOI UN DOSSIER D'INFORMATION DU PUBLIC ?.....	4
3 - LE PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RN1.....	6
3.1 - Le contexte.....	6
3.1.1 - La route nationale 1 en Guyane.....	6
3.1.2 - La RN1 dans la traversée de l'agglomération de Cayenne.....	6
3.1.3 - La RN1 entre l'échangeur de Balata et la RD51.....	7
3.1.4 - L'agglomération de Cayenne.....	7
3.1.5 - La problématique de la RN1.....	7
3.1.6 - La problématique du pont du Larivot.....	8
3.2 - Les objectifs de l'aménagement.....	8
3.3 - Le projet et les documents de planification de la Guyane.....	9
3.4 - Le coût et le financement de l'aménagement de la RN1.....	9
3.5 - Le porteur du projet.....	9
4 - SYNTHÈSE DE L'ÉTAT ACTUEL DE L'ENVIRONNEMENT.....	10
4.1 - Milieu physique.....	10
4.1.1 - Relief.....	10
4.1.2 - Rivière Cayenne.....	10
4.1.3 - Risques naturels majeurs.....	10
4.1.4 - Le paysage.....	10
4.2 - Milieu naturel.....	12
4.3 - Milieu humain.....	13
4.4 - La prise en compte de l'environnement naturel et humain.....	13
4.4.1 - Les effets sur le milieu physique : la sensibilité des eaux superficielles et souterraines.....	13
4.4.2 - Les effets sur le milieu naturel.....	13
4.4.3 - Les effets sur le milieu humain.....	13
5 - L'AMÉNAGEMENT DE LA RN1 : UNE RÉPONSE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE.....	14
5.1 - Le projet d'aménagement de la RN1.....	14
5.2 - Une réponse aux enjeux du territoire.....	15
5.3 - La suite du projet.....	15
6 - LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION ENVISAGÉE.....	16
6.1 - Préambule.....	16
6.2 - Informer régulièrement.....	16
6.3 - Concerter sur le projet en amont de l'enquête d'utilité publique.....	16
6.3.1 - Concertation avec le public.....	16
6.3.2 - Concertation autour de thèmes spécifiques.....	16
6.3.3 - Le recueil des avis.....	16
6.3.4 - Bilan de la concertation.....	17
7 - GLOSSAIRE.....	18

1 - Contexte général

Le réseau routier national de la Guyane est constitué d'un axe le long du littoral de près de 450 kilomètres reliant Saint-Laurent-du-Maroni à Saint-Georges-de-l'Oyapock, aux frontières respectives du Surinam et du Brésil.



Carte illustrée de situation de la Guyane (données cartographiques ©2017 Google)

Il supporte un trafic variable allant de 500 à plus de 40000 véhicules/jour sur les sections les plus chargées dans la périphérie de Cayenne. Il comporte près de 80 ouvrages d'art pour le franchissement des fleuves et des rivières dont plusieurs de dimensions exceptionnelles, le pont du Larivot sur la rivière Cayenne et le pont de Kourou sur la rivière Kourou, ainsi que plus de 800 ouvrages hydrauliques pour le franchissement de cours d'eau (criques et criquots).

La route nationale n°1 (RN1) relie, sur 250 km, Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni, à l'extrémité Ouest de la Guyane (frontière avec le Surinam). Elle longe sur tout son itinéraire le littoral atlantique et constitue le support à la route transamazonienne. Avec la RN2, qui est le pendant de la RN1 côté Sud-Est en reliant Cayenne au Brésil, la RN1 dessert plus de 90 % de la population de Guyane. Ces deux voies constituent ainsi le réseau principal structurant toute la Guyane.

Le réseau secondaire offre très peu de possibilités de maillage, la RN1 est de fait une voie quasi unique de desserte de l'Ouest Guyanais. Cette situation rend l'activité sociale et économique guyanaise très vulnérable à chaque rupture du service routier (endommagement d'une section de la route ou d'un pont, grèves et coupures de la voie, etc.). Hormis la desserte aérienne reliant Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni, il n'existe pas d'autre mode de déplacement motorisé.

Le dynamisme démographique de l'agglomération de Cayenne entraîne un fort développement de son urbanisation sur le territoire de communes de plus en plus éloignées, ce qui génère une forte hausse des besoins de déplacements, concentrés sur la RN1, dans un contexte de quasi-absence d'itinéraire alternatif à celle-ci.



Forte présence de scooter sur la RN1

Un projet d'aménagement à 2 x 2 voies depuis l'échangeur de Balata jusqu'au carrefour avec la RD 51 représenterait au stade actuel des études à 250 M€, dont 100 M€ pour le doublement du pont du Larivot.

Dans le cadre de l'Accord de Guyane signé le 21 avril 2017, l'État s'est engagé à financer les travaux d'un deuxième pont sur le Larivot, ainsi qu'une première tranche de doublement de la RN1 à hauteur de 100 M€. L'enveloppe de 100 M€ nécessaire au deuxième pont du Larivot a été intégrée par un avenant signé le 26 juillet dernier à l'actuel contrat de plan entre l'État et la Guyane.

2 - Pourquoi un dossier d'information du public ?

L'aménagement de la RN1 depuis l'échangeur de Balata jusqu'au carrefour avec la RD51, de par ses caractéristiques relève des articles L121-8 et R121-2 du code de l'environnement :

l'élargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies, ou plus, à chaussées séparées, d'un coût compris entre 150 M€ et 300 M€ doivent être rendus publics.

Le maître d'ouvrage doit alors rendre public les objectifs et les caractéristiques essentielles.

Tel est l'objet du présent document. Il permet ainsi à chacun, acteurs du territoire et habitants, de prendre connaissance du projet d'aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata (commune de Matoury) et le carrefour avec la RD51 (commune de Macouria).

L'État maître d'ouvrage représenté localement par la DEAL Guyane, doit, selon l'article L121-8-II du code de l'environnement, indiquer s'il saisit ou non la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Son choix est de ne pas saisir la CNDP. En effet, le projet consiste en un aménagement sur place de la route actuelle et une concertation aura lieu au quatrième trimestre 2017 (voir les modalités envisagées au chapitre 6)

La CNDP peut néanmoins être saisie par des tiers identifiés par le code de l'environnement :

- dix mille ressortissants majeurs de l'Union européenne résidant en France,
- un ensemble de dix parlementaires,
- un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressés,
- une association agréée au niveau national en application de l'article L. 141-1 du code de l'environnement.

Cette saisine doit intervenir dans un délai de **deux mois** à compter du moment où le présent projet est rendu public par le maître d'ouvrage et dans le cas présent peut aboutir à trois types de décision de la part de la CNDP :

- l'organisation d'un débat public,
- la nomination d'un garant pour superviser la concertation,
- la validation des modalités de concertations proposées par le maître d'ouvrage.



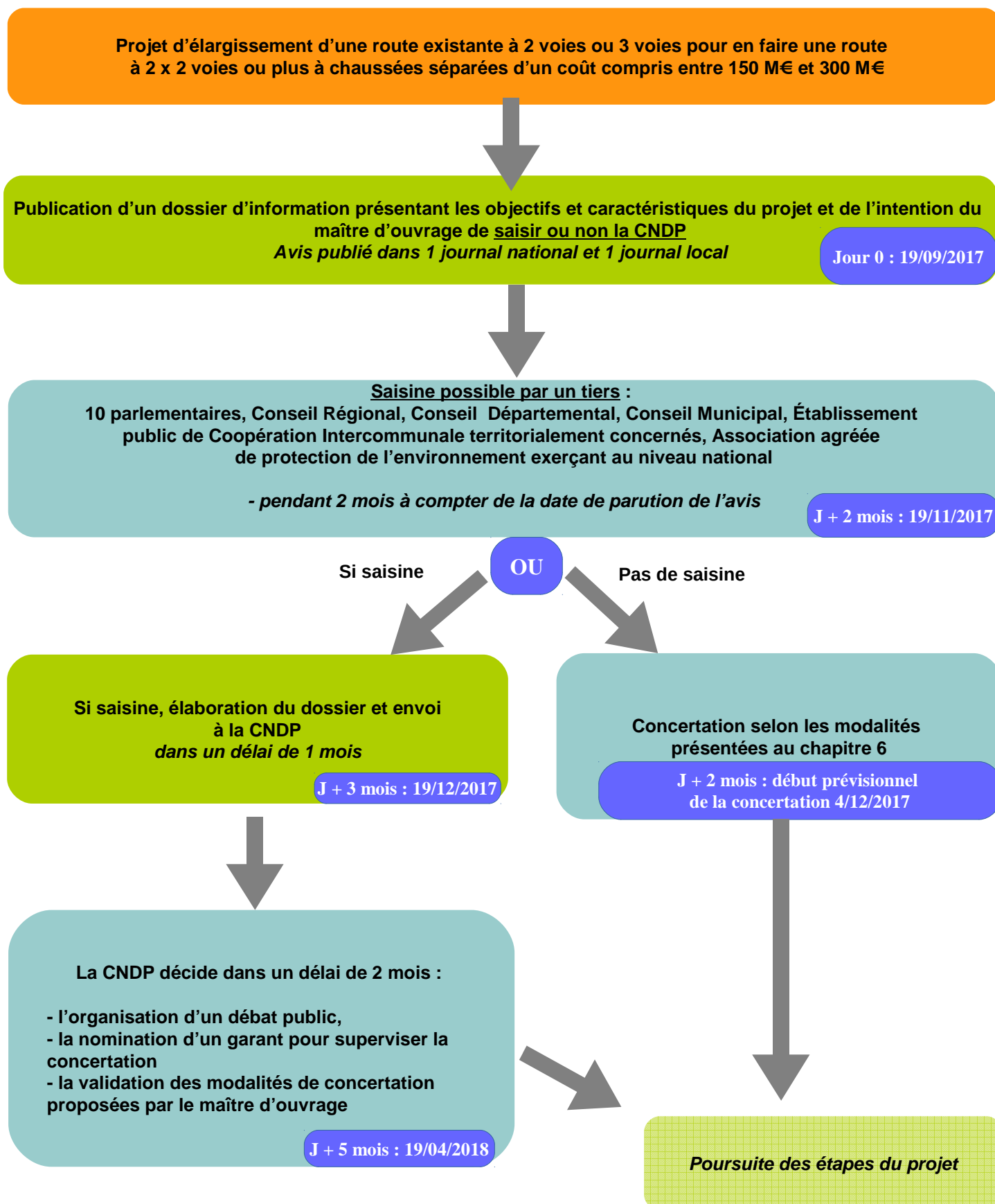
Insécurité sur la RN1

? ? Définitions

DEAL – Dans le cadre de la réforme de l'État, le Conseil de modernisation des politiques publiques a décidé, en décembre 2007, la création d'un échelon régional unifié du ministère en charge de l'environnement : la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL). Cette structure régionale met en œuvre les politiques d'aménagement et de développement durable résultant notamment des engagements du Grenelle de l'Environnement ainsi que celles du logement et de la ville.

CNDP – La Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national.

Procédure d'information de la CNDP



3 - Le projet d'aménagement de la RN1

3.1 - Le contexte

3.1.1 - La route nationale 1 en Guyane

La route nationale n°1 (RN1) s'étend sur 250 km depuis l'échangeur de Balata sur la commune de Matoury (proche de Cayenne) pour relier Saint-Laurent-du-Maroni. Elle est à 2 voies de circulation avec des carrefours plans et connaît de nombreux phénomènes de congestion sur le tronçon situé entre l'échangeur de Balata (carrefour dénivelé) et le carrefour avec le RD51. Cette route est un élément de l'axe routier participant aux échanges internationaux appelé route transamazonienne.

3.1.2 - La RN1 dans la traversée de l'agglomération de Cayenne

A son origine Est, la RN1 traverse l'agglomération de Cayenne (CACL – Communauté d'Agglomération Centre Littoral). Cette partie de la RN1 concentre de nombreuses fonctions, essentielles pour le développement de la Guyane et de sa principale agglomération. La RN1 doit ainsi :

- être le support des **flux longue distance** de personnes et de marchandises, notamment entre Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni ;
- accueillir les flux d'échanges entre les agglomérations de Cayenne et Kourou, avec en particulier un rôle de **desserte stratégique** du **Centre Spatial Guyanais** à assurer ;
- permettre le développement des **flux multimodaux** de courte distance au sein de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral, qui sont en



pleine expansion du fait de la croissance démographique des communes de l'agglomération, et tout particulièrement de Macouria ;

- permettre la **desserte** routière des communes traversées.

Entre son origine, le carrefour Leblond, et Balata, des aménagements de capacité ont déjà été réalisés. La RN1 est ainsi à 2 x 2 voies, sans accès riverains et avec des carrefours giratoires plans. Pour améliorer son fonctionnement, il a été décidé de déniveler ses deux principaux carrefours. L'échangeur de Balata a ainsi été mis en service en 2014 et le dénivèlement du carrefour des Maringouins est en cours d'étude.

Après l'échangeur de Balata et jusqu'à Tonate, la RN1 est une route à 2 voies de circulation avec des carrefours plans et de **très nombreux** accès riverains.

3.1.3 - La RN1 entre l'échangeur de Balata et la RD51

Le présent dossier d'information porte sur la section de la **RN1** située entre l'**échangeur de Balata** (sur la commune de Matoury) et la **route départementale n°51** (RD51 – route de Carapa). Sur 12 km, cette section de la RN1 traverse et dessert les communes de Matoury et de Macouria. L'infrastructure possède la configuration d'une route à 2 x 1 voie de circulation. Une particularité clef de la RN1 sur cette section est le franchissement de la rivière Cayenne via le **pont du Larivot**. Cet ouvrage, d'une longueur d'environ 1300 m, est le seul qui permette une liaison facile entre Cayenne et l'Ouest de la CACL ainsi que l'Ouest de la Guyane (Kourou, Saint-Laurent du Maroni).

Le trafic sur la RN1 varie de plus de **22 000** véhicules par jour au Nord de l'échangeur de Balata à près de **14 000** véhicules par jour au niveau de la RD51. Quasiment **20 000** véhicules empruntent le pont du Larivot quotidiennement. Le trafic a évolué très fortement, en effet, au niveau du pont du Larivot l'augmentation a ainsi été supérieure à 5 % annuellement durant la dernière décennie.

3.1.4 - L'agglomération de Cayenne

L'agglomération de Cayenne connaît un très fort développement de son urbanisation, phénomène qui va perdurer dans les années à venir. Les marchés du foncier et du logement de l'agglomération induisent des phénomènes de péri-urbanisation de plus en plus éloignés de Cayenne (notamment sur les communes Macouria, Matoury et Montsinéry-Tonnégrande). Les emplois et les équipements (établissements scolaires, administrations, etc.) restent quant à eux plus concentrés sur Cayenne.

Ce développement génère une **forte augmentation** des besoins en **déplacement** et des mouvements pendulaires très marqués. Or le réseau routier et l'offre de transport en commun sont insuffisants. La conjonction de ces deux facteurs génère **des saturations très importantes du réseau routier aux heures de pointe**.

3.1.5 - La problématique de la RN1

Ce phénomène de saturation **concerne en particulier la RN1** et plus spécifiquement la section objet du présent dossier qui n'a qu'une configuration à 2 voies de circulation avec des carrefours.

Sur cette section entre Balata et la RD51, mais aussi jusqu'à Tonate, on constate une forte progression de l'habitat illicite et un mitage important de l'espace rural.

! A savoir

La saturation d'une route s'exprime par la mesure d'une capacité.

La capacité correspond au nombre maximal de véhicules pouvant être écoulé en une heure. Au-delà de ce seuil, le plus petit incident risque d'entraîner la formation de bouchons.

Ces phénomènes ont impliqué la création de très nombreux accès riverains sur la route nationale (près de 100 recensés entre Balata et la RD51).

Cette situation pénalise doublement la route nationale en :

- **dégradant la fluidité** de la circulation,
- **dégradant** les conditions de **sécurité** routière.

Les programmes d'aménagement urbain prévus à court ou moyen termes (comme la Zone d'Aménagement Concerté de Soula), la pression démographique générale et l'augmentation du taux de motorisation des ménages vont inéluctablement continuer à faire progresser les besoins de déplacements et d'accès sur la RN1 et au final aggraver la situation actuelle. L'amélioration du réseau de transport en commun ne suffirait pas pour désengorger et compenser ce besoin supplémentaire de déplacement.

3.1.6 - La problématique du pont du Larivot

Le pont du Larivot est le seul ouvrage qui permette de desservir de manière satisfaisante l'Ouest de l'agglomération de Cayenne mais aussi tout l'Ouest de la Guyane (Kourou, Saint-Laurent-du-Maroni). En effet les itinéraires alternatifs nécessitent des rallongements de parcours de l'ordre de **40 km** et empruntent des routes dont les ouvrages franchissant la rivière Cayenne ou ses affluents sont à une seule voie de circulation limitant ainsi très fortement leur capacité.



Pont du Larivot - Les piles

RN1 afin qu'elle puisse assurer les différentes fonctions, locales et régionales, qui lui sont assignées dans des conditions satisfaisantes tout en garantissant la sécurité des usagers. Cet objectif global peut se décliner suivant les thématiques suivantes :

- Assurer le rôle d'infrastructures de transport à l'échelle de la Guyane et de l'agglomération.
- Faciliter le report modal, le développement des transports en commun et des modes actifs.
- Améliorer la sécurité routière sur le secteur d'étude.
- Rétablir la circulation de la faune sauvage
- Améliorer l'écoulement des eaux.



Pont du Larivot - Franchissement de la rivière Cayenne

Cette problématique s'est révélée d'actualité en 2009/2010 quand le pont a dû être fermé pendant plus de 3 mois après qu'un affaissement de 21 cm ait été constaté au niveau d'une pile. Cette fermeture a **fortement perturbé** la vie sociale et économique de l'agglomération et de toute la Guyane.

3.2 - Les objectifs de l'aménagement

La superposition des différentes fonctions sur un axe traversant une urbanisation encore diffuse mais en voie de densification n'est pas sans générer d'ores et déjà d'importants dysfonctionnements : dégradation de l'accessibilité routière à l'île de Cayenne, insécurité routière élevée, absence d'infrastructures spécifiques pour les modes alternatifs (transport collectifs et modes actifs).

Les principaux dysfonctionnements observés et qui vont s'amplifier concernent plus particulièrement la section de la RN1 comprise entre Balata et la RD51 en raison d'opérations d'aménagements en cours ou à venir.

L'objectif de l'opération est donc d'aménager la

! A savoir

Modes actifs : Modes de transport moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre : marche, vélos, etc.

3.3 - Le projet et les documents de planification de la Guyane

Le projet d'aménagement de la RN1 est inscrit au **Plan Global de Transports et de Déplacements de Guyane (PGTD)** validé en 2013. Il est cohérent avec les préconisations du **Schéma d'Aménagement Régional de la Guyane (SAR)** validé en 2016 ainsi qu'avec le SCoT.

Le projet est inscrit au **Contrat de Plan Etat/Région 2015-2020**.

Enfin, la construction d'un deuxième pont en aval du pont du Larivot ainsi que l'aménagement de la RN1 ont été intégrés au **plan d'urgence** pour la Guyane signé en avril dernier.

Extrait du Schéma d'Aménagement

Régional (Décret n°2016-931 du 6 juillet 2016 portant approbation du schéma d'aménagement régional de la Guyane)

« La section entre Cayenne et Kourou est stratégique, notamment pour l'acheminement des satellites et éléments de fusée du CSG. Le doublement du pont du Larivot est essentiel pour la sécurisation de cette liaison qui connaît un trafic en croissance de 7% par an (13.000 véhicules en 2010, 19.000 en 2015 et 30.000 en 2020) »

3.4 - Le coût et le financement de l'aménagement de la RN1

Le coût de l'aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata et la RD51 est estimé, au stade actuel des études, à 250 millions d'euros dont 100 millions d'euros pour le doublement du pont du Larivot sur la rivière Cayenne.

Dans le cadre du plan d'urgence, l'État a dédié une enveloppe de **100 millions d'euros** pour les travaux du doublement du pont du Larivot.

Ce doublement du pont sera financé à 100% par l'État et est inscrit dans l'avenant 2 du contrat plan État-région signé le 26 juillet 2017 par le préfet et le président de la Collectivité territoriale.

L'État a aussi programmé la réalisation d'une première tranche du doublement de la RN1 pour **100 millions d'euros** (raccordement du nouveau pont sur la rivière Cayenne à la RN1 actuelle) et s'est engagé à

lancer les études pour une deuxième tranche du doublement correspondant à un montant de travaux de l'ordre de 100 millions d'euros.

Extrait du dossier de presse du Plan d'urgence et accords pour la Guyane - 2017

« - L'État engagera les études de doublement du pont du Larivot dès 2017, une enveloppe de 100 millions d'euros est dédiée aux travaux.
- L'État engagera une première tranche du doublement de la route nationale 1 (RN1) entre Cayenne et Macouria et de la route nationale 2 (RN2) entre Cayenne et Matoury, pour un montant de 100 millions d'euros.
- L'État lancera les études d'une deuxième tranche du doublement de la route nationale 1 (RN1) qui correspondent à un montant de travaux de l'ordre de 100 millions d'euros. »

Extrait du communiqué de presse du 28 juillet 2017 sur le suivi des engagements du plan d'urgence Guyane : l'avenant au CPER pour le financement du doublement du pont du Larivot est signé.

« La ministre des outre-mer, Mme Annick Girardin, se félicite de la signature le 26 juillet 2017 de l'avenant au contrat de plan État Région (CPER) 2015-2020 pour la Guyane, qui permet d'inscrire le doublement du pont du Larivot, au sein de la programmation contractuelle entre l'État et la Collectivité territoriale de Guyane »

3.5 - Le porteur du projet

L'État – Direction des Infrastructures de Transport – est le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN1.

Il est représenté localement par la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Guyane (**DEAL Guyane**).

4 - Synthèse de l'état actuel de l'environnement

4.1 - Milieu physique

4.1.1 - Relief

Le contexte topographique de la RN1 entre Balata et la RD51 ne présente pas de difficulté particulière. Le relief est globalement peu marqué en dehors de la partie Sud-Est de la zone d'étude avec les Monts Petit Matoury et Fortuné qui dominent le paysage.

La RN1 actuelle évite cependant ces reliefs et son élargissement ne se heurtera pas à de fortes difficultés liées à la topographie.

4.1.2 - Rivière Cayenne

La RN1 franchit l'estuaire de la rivière Cayenne au droit d'un pont appelé « pont du Larivot ».

La rivière est, à cet endroit, soumise à l'influence de la marée qui remonte par l'estuaire.

La navigation fluviale est limitée à de petites embarcations, les chalutiers du port du Larivot n'étant pas susceptibles de passer sous l'ouvrage actuel.

La zone estuarienne est soumise à une variation de son trait de côte en raison du passage (ou des mouvements) des bancs de vase.

4.1.3 - Risques naturels majeurs

Le secteur est concerné par un risque inondation, tout particulièrement aux abords de la rivière Cayenne. Une attention particulière sera donc apportée lors de la conception du projet routier afin de ne pas engendrer une aggravation du risque et préserver l'écoulement des eaux de part et d'autre de l'aménagement.

Il est, dans une moindre mesure, également affecté par un risque mouvement de terrain au niveau du lieu-dit Mont Petit Matoury. Si le projet d'aménagement recoupe ces zones sensibles, une étude géotechnique pourra être nécessaire afin de définir les éventuellement mesures de précaution à mettre en œuvre.

? ? ? Définition

Bande d'étude – La bande d'étude d'une largeur de 300 m est celle dans laquelle viendra s'inscrire le tracé. Cette largeur, usuellement retenue pour les projets routiers de 2 x 2 voies, est localement adaptée pour tenir compte des contraintes du projet.

La bande d'étude – ou fuseau – a vocation à s'affiner dans les phases ultérieures du projet.

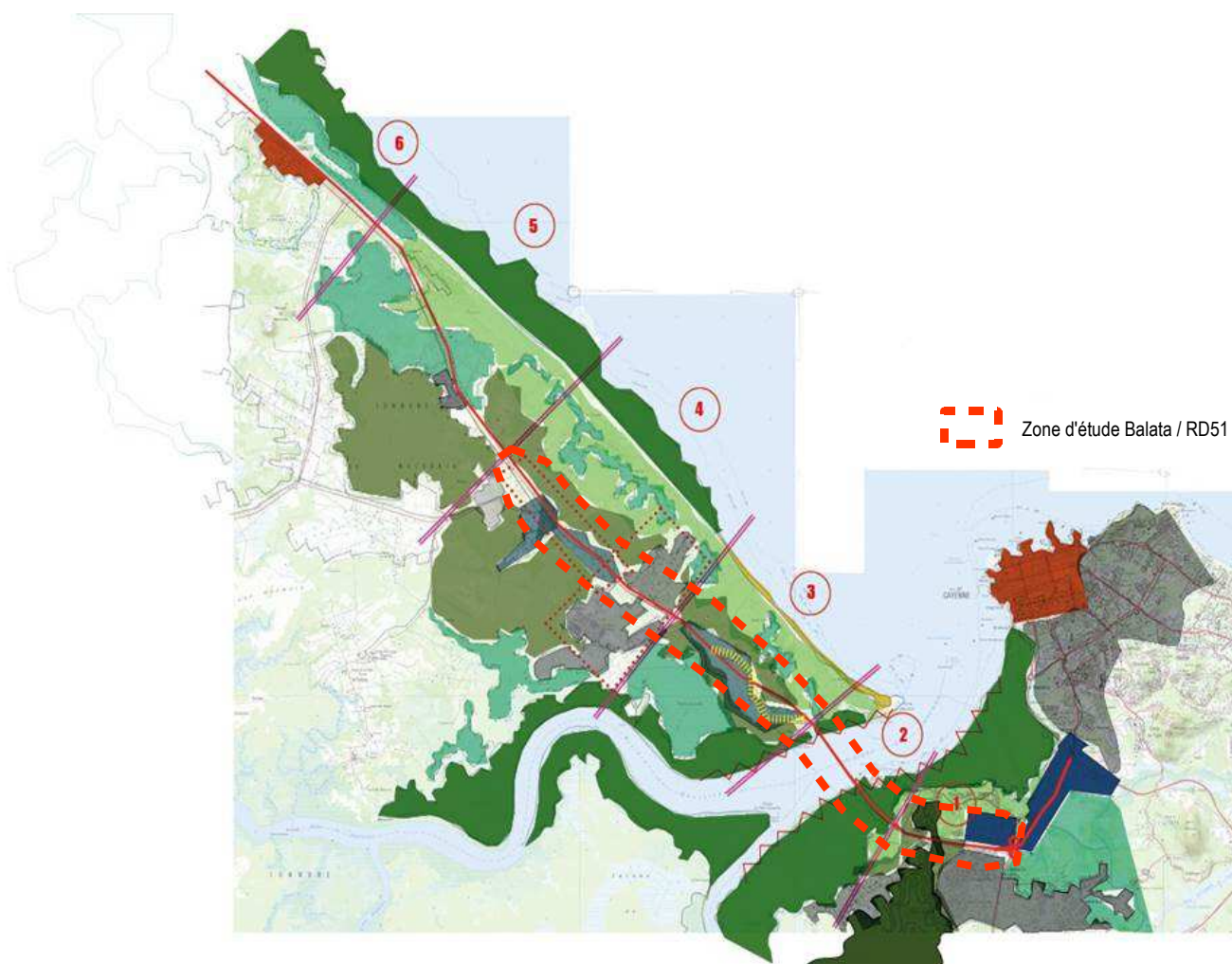
4.1.4 - Le paysage

Le paysage est le reflet de l'occupation des sols sur ce territoire :

- Sur la première séquence entre l'échangeur de Balata et l'intersection avec la Chaumière, les vues depuis la RN1 révèlent un paysage urbain désorganisé et peu attractif (amoncellement d'enseignes, poteaux, transformateur EDF, etc.). La RN1 forme une barrière entre deux quartiers d'urbanisation.

- Le pont actuel n'est visible d'aucune habitation ni lieu susceptible d'induire des enjeux importants. On peut néanmoins noter qu'il est visible depuis la Pointe Liberté et depuis Cayenne au niveau du fort Cépérou (en étant cependant très éloigné : 5 km). De surcroît l'ouvrage est masqué par la végétation présente sur les rives de la rivière Cayenne. S'il est très peu perçu depuis l'extérieur, en revanche les vues offertes depuis le pont sont tout à fait essentielles : elles constituent la seule respiration visuelle sur 12 kilomètres de parcours.

- Le reste du parcours, en direction de la RD51, révèle un mélange de zones habitées plus ou moins dispersées et de zone de végétation anthropisée.



*Séquences paysagères le long
de la RN1*

- 1 – seuil d'entrée de ville*
- 2 – ouverture sur le grand paysager*
- 3 – dualité des paysages*
- 4 – pôle urbain*
- 5 – la route nationale au contact des pri-pris*
- 6 – entrée de ville de Tonate*

? ? ? *Définition*

pri-pris – Le terme « pri-pris » signifie « marais » en Guyane. Ce sont de vastes zones humides réservoir de biodiversité

4.2 - Milieu naturel

La richesse floristique de la zone considérée est somme toute assez modeste, et demeure classique eu égard à l'état de naturalité des habitats rencontrés. Aucune espèce floristique protégée au sens de la réglementation française n'a été observée dans l'aire d'étude.

L'analyse des données de collision (étude réalisée par l'association KWATA, commandée par la DEAL sur la mortalité de la faune ¹) révèle un problème de mortalité importante des mammifères à la traversée de la RN1. Il est intéressant de noter qu'à l'entrée Est du pont du Larivot, ce sont les espèces terrestres qui sont principalement affectées par la mortalité routière tandis que sur le reste du parcours, les espèces arboricoles dominent.



Cadavre d'un tamarin à mains dorées tué en traversant la RN1 (photo KWATA)

Les enjeux écologiques en matière d'habitats concernent essentiellement les zones de mangrove d'estuaire qui se sont développées de part et d'autre du pont.

Cette mangrove accueille plusieurs espèces d'oiseaux et, par exemple de manière épisodique une colonie d'ibis rouge espèce protégée, ou d'autres oiseaux plus commun comme le caïque à queue courte.

L'enjeu majeur du dédoublement de la RN 1 concerne donc le respect, mais surtout le **rétablissement**, des corridors écologiques coupés par la route actuelle.

La RN1 côtoie ou traverse plusieurs Zones Naturelles d'intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Ces zones constituent un outil scientifique de connaissance de la valeur écologique des milieux naturels. Les ZNIEFF concernées sont les ZNIEFF « mangrove Leblond », « zones humides de la Crique fouillée », « Mont Grand Matoury et Petit Cayenne », « Rivière de Cayenne » (ZNIEFF maritime), « Bande côtière » (ZNIEFF maritime).

Enfin, la RN1 se situe en dehors des grands corridors définis dans le chapitre traitant de la trame verte et bleue du SAR 2016. Cependant, signalons que les réserves naturelles nationales, les ZNIEFF (de type 1) ainsi que les espaces naturels remarquables du littoral sont tous considérés comme des réservoirs de biodiversité. À ces espaces, il faut ajouter les zones naturelles de conservation durable qui ne bénéficiaient pas d'inventaire suffisant pour les qualifier lors de l'élaboration du Schéma d'Aménagement Régional, mais qui constituent des zones à fort potentiel.

Il est à noter qu'il n'existe pas de zonage Natura 2000 en Guyane, ce dispositif ne s'applique pas à l'outre-mer.



Cadavre de tamanoir tué en traversant la RN1 (photo KWATA)

1 Marché : « Etude de la mortalité de la faune sur les routes nationales en Guyane » KWATA 2016

4.3 - Milieu humain

Les territoires des communes de Macouria et Matoury subissent une forte pression foncière liée au développement de l'agglomération cayennaise et à l'accroissement démographique (entre +3 % et +4 % par an ces dernières années alors qu'elle n'est comprise qu'entre 0,4 % et 0,6 % sur l'ensemble de la France). Cette pression affecte notamment les espaces naturels et agricoles.

Pour prendre en compte et maîtriser cette pression, les collectivités locales ont développé une politique cohérente et planifiée en matière d'habitat qui s'est traduit par plusieurs projets d'aménagement en cours ou à venir comme la ZAC de Soula ou le lotissement de Belle Humeur sur la commune de Macouria et les quartiers résidentiels de : Balata Nord / Larivot , Balata Ouest / Abriga, Chaumière sur la commune de Matoury.

La RN1, sur le secteur objet de l'aménagement évolue essentiellement aujourd'hui dans des espaces semi-naturels. L'habitat au bord de la route est le plus souvent épars et disséminé selon des logiques d'opportunité (habitat spontané) qui augmente la pression foncière. Il s'agit d'un habitat de type individuel, souvent précaire « informel », c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet d'une autorisation au titre du code de l'urbanisme.

4.4 - La prise en compte de l'environnement naturel et humain

Ce projet est susceptible d'avoir des effets environnementaux de nature et d'ampleur différentes selon les milieux traversés. Comme le prévoit la réglementation, le maître d'ouvrage s'attachera dans la mise au point du projet à éviter, à réduire ou compenser les impacts résiduels par des mesures appropriées. Le fuseau retenu s'appuie sur le tracé actuel. Il est cependant étendu à des créations et ou aménagements de carrefours ainsi qu'à la création d'un nouveau pont. Au-delà des contraintes techniques, des points de vigilance sont identifiés au stade des études actuelles du projet.

4.4.1 - Les effets sur le milieu physique : la sensibilité des eaux superficielles et souterraines

La traversée des ruisseaux (criquots) sur l'ensemble de la liaison fera l'objet de rétablissement permettant d'assurer la transparence hydraulique du projet ainsi que la préservation du milieu aquatique.

La perturbation éventuelle du régime d'écoulement des eaux souterraines fera l'objet de mesures correctives et de suivi en phase travaux et de dispositifs adaptés chaque fois que nécessaire.

Les eaux pluviales de l'ensemble de la nouvelle voirie seront traitées avant rejet dans le milieu.

4.4.2 - Les effets sur le milieu naturel

La première disposition prise pour réduire l'impact sur le milieu naturel est la limitation des emprises de l'aménagement au strict nécessaire.

Dans les secteurs boisés, il s'agira de reconstituer les lisières et le paysage ainsi que des passages pour la faune sauvage. A ce sujet, la prise en compte des mouvements de la faune conduira à prendre des dispositions permettant de diriger la faune vers des aménagements spécifiques permettant de rétablir la continuité biologique de chaque côté de cet aménagement.

L'impact sur les habitats humides et notamment la mangrove fera l'objet de mesures appropriées permettant la reconstitution de l'habitat des espèces concernées en relation avec les gestionnaires des milieux impactés.

4.4.3 - Les effets sur le milieu humain

Les logements construits dans les secteurs où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires, bénéficieront de protections phoniques.

Les dessertes agricoles se feront par l'intermédiaire de rétablissements routiers envisagés.

Le traitement paysager de la liaison permettra une meilleure intégration.

5 - L'aménagement de la RN1 : une réponse aux enjeux du territoire

5.1 - Le projet d'aménagement de la RN1

Le projet consiste à aménager sur place la RN1 à 2 x 2 voies. Une voie verte à double sens, bordera la chaussée dans le sens de circulation Cayenne Kourou. Elle permettra d'améliorer la sécurité des cycles et piétons.

Les accès sur la RN1 se feront par des carrefours aménagés garantissant de bonnes conditions de sécurité aux usagers.

Les autres accès existants seront dirigés vers ces carrefours aménagés par des voies de désenclavement parallèles à la RN1.

Cette maîtrise des accès sur la RN1 vise plusieurs objectifs :

- assurer la sécurité des usagers,
- maintenir de bonnes conditions de circulation sur la RN1.

L'aménagement de la RN1 fluidifiera le trafic et facilitera le développement des transports en commun. Outre la stabilisation des temps de parcours

qui améliorera la qualité de service, la mise à 2 x 2 voies de la RN1 pourra servir de support pour des aménagements complémentaires nécessaires au bon fonctionnement des transports en commun comme des pôles d'échanges multimodaux (à Soula par exemple) ou des parkings relais. Cette amélioration concernera aussi bien le réseau de cars interurbains que les bus de l'agglomération.

Un nouveau pont sera réalisé pour franchir la rivière Cayenne une quarantaine de mètres à l'aval du pont actuel. Ce nouveau pont comportera deux voies de circulation et une voie verte dédiée aux modes actifs.

Un itinéraire sera aménagé, y compris sur le nouveau pont franchissant la rivière Cayenne, pour les **modes actifs** (c'est-à-dire pour les piétons et les cycles). Cet itinéraire leur permettra de circuler en sécurité en dehors de la RN1.

Des belvédères seront aménagés sur le nouveau pont pour permettre aux modes actifs de faire des pauses mais aussi de profiter de la vue sans gêner la circulation de la voie verte.

Le nouveau pont sera utilisé pour les 2 voies de circulation en direction de Kourou tandis que le pont actuel sera aménagé afin de permettre la circulation sur 2 voies en direction de Cayenne.



Principe d'aménagement de la RN1

5.2 - Une réponse aux enjeux du territoire

L'aménagement envisagé permet de répondre aux enjeux du territoire :

- L'aménagement de la RN1 permettra d'améliorer de manière très significative la **sécurité des usagers** et en particulier des usagers les plus vulnérables (2 roues motorisés, cycles, piétons).
- La mise à 2 x 2 voies **répondra à la demande de déplacement tous modes**, aussi bien locaux que de longue distance, qui va continuer de s'accroître au cours des prochaines années.
- L'amélioration des conditions de circulation permettra aussi d'accompagner **l'amélioration et de développement des transports en commun** le long de l'axe (en particulier grâce à la fiabilisation des temps de parcours) ainsi que des modes actifs (piétons/cycles) par la réalisation d'un itinéraire continu en dehors de la circulation de la RN1.
- L'opération, notamment le doublement du pont du Larivot, permettra de supprimer le **risque d'isolement** de l'Ouest de l'agglomération et de la Guyane en cas d'incident sur le pont du Larivot ainsi que d'accompagner le développement de l'urbanisation.
- Les aménagements qui seront réalisés dans le cadre du projet en faveur de l'environnement permettront en particulier le **rétablissement de couloirs écologiques, limitant ainsi la mortalité des animaux**. Les dispositions prises, en particulier au niveau du nouveau pont franchissant la rivière Cayenne permettront d'assurer la transparence hydraulique du projet.

5.3 - La suite du projet

Les principales étapes à venir du projet jusqu'au début des travaux sont les suivantes :

- Concertation avec les collectivités locales et le public fin 2017 et recueil de leurs remarques et avis
- Études de niveau projet début 2018
- Enquête publique en mai / juin 2018
- Première phase des travaux fin 2018 avec la construction du deuxième pont.

! A retenir

L'aménagement améliorera la desserte du territoire par la diminution et la fiabilisation des temps de parcours et une sécurisation de l'itinéraire.

Il améliorera la qualité de vie des habitants et participera au développement des transports en commun.



Nouveau pont (vue depuis le port du Larivot)

6 - Les modalités de la concertation envisagée

6.1 - Préambule

Compte tenu de l'estimation du projet inférieure au seuil de 300M€, et conformément aux dispositions de l'article L121-8-II du code de l'environnement, la saisine de la Commission nationale du Débat Public sur le projet, objet du présent dossier, est laissée à l'appréciation du maître d'ouvrage.

Considérant :

- qu'il s'agit d'un aménagement d'une voie existante ;
- que la sécurité des usagers est une des composantes essentielle de ce projet ;
- qu'il s'agit d'une desserte stratégique incluant le développement des flux multimodaux ;
- qu'une concertation est prévue selon les modalités définies ci-dessous,

L'État maître d'ouvrage, ne saisira pas la Commission Nationale du Débat Public sur le projet d'aménagement de la RN1 depuis l'échangeur de Balata jusqu'au carrefour avec la RD51.

Il s'engage parallèlement à mettre en œuvre les modalités d'information et de concertation explicitées ci-après.

6.2 - Informer régulièrement

Pour faciliter la bonne compréhension du projet et de ses enjeux, le maître d'ouvrage assurera une information régulière au public au moyen :

- de son site internet : Le site internet de la DEAL Guyane sera un vecteur important d'information sur le projet et le déroulement de la concertation.
- d'une présence de proximité sur les territoires concernés (via notamment des réunions publiques et des rencontres avec les acteurs concernés).

6.3 - Concerner sur le projet en amont de l'enquête d'utilité publique

Ainsi qu'indiqué au chapitre 4, le réaménagement sur

site est un choix de moindre impact environnemental. Il va néanmoins donner lieu à une large concertation permettant aux acteurs et usagers de s'exprimer sur ce projet.

6.3.1 - Concertation avec le public

A l'issue de la phase actuelle d'information, la concertation fera l'objet d'un nouveau document.

L'objectif de cette concertation au quatrième trimestre 2017, sera de permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions. La concertation sera lancée à l'échelle du territoire concernée : Macouria, Matoury, en associant les collectivités territoriales concernées (CACL et CTG).

Les dispositifs de concertation comprendront :

- Un dossier de concertation (en consultation en mairie, à la CACL, la CTG, la DEAL et téléchargeable sur le site internet de la DEAL Guyane).
- L'organisation de réunions publiques. Au minimum, deux réunions publiques seront organisées.
- Le site internet de la DEAL Guyane permettra au public d'accéder aux informations.
- Une adresse courriel dédiée permettra de recueillir les observations et propositions.

Les observations du public pourront être formulées sur des registres dans les mairies de Matoury et Macouria, ou à la CACL ou à la CTG ou à la DEAL.

Le dossier de concertation rappellera les étapes ayant conduit au projet d'aménagement et à son tracé.

6.3.2 - Concertation autour de thèmes spécifiques

En complément de la concertation avec le public, des actions de concertation seront mises en œuvre autour de thèmes spécifiques, seront ainsi concertés au minimum : les milieux socio-économiques, les collectivités locales, les représentants du milieu agricole et les associations de protection de l'environnement.

6.3.3 - Le recueil des avis

Un dispositif complet de recueil des avis sera mis en œuvre pour permettre l'expression directe de tous les publics :

- des registres seront mis à disposition du public dans les mêmes lieux que le dossier de concertation pendant toute la période de concertation.
- Les avis et commentaires pourront également être déposés via une adresse courriel dédiée à la concertation pour ce projet.

6.3.4 - Bilan de la concertation

Un bilan sera tiré de la concertation à son issue. Ce document reprendra tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, position des acteurs et partenaires, suites à donner, etc.).

Ce bilan sera pris en compte dans la suite des études du projet.

Ce document sera rendu public.

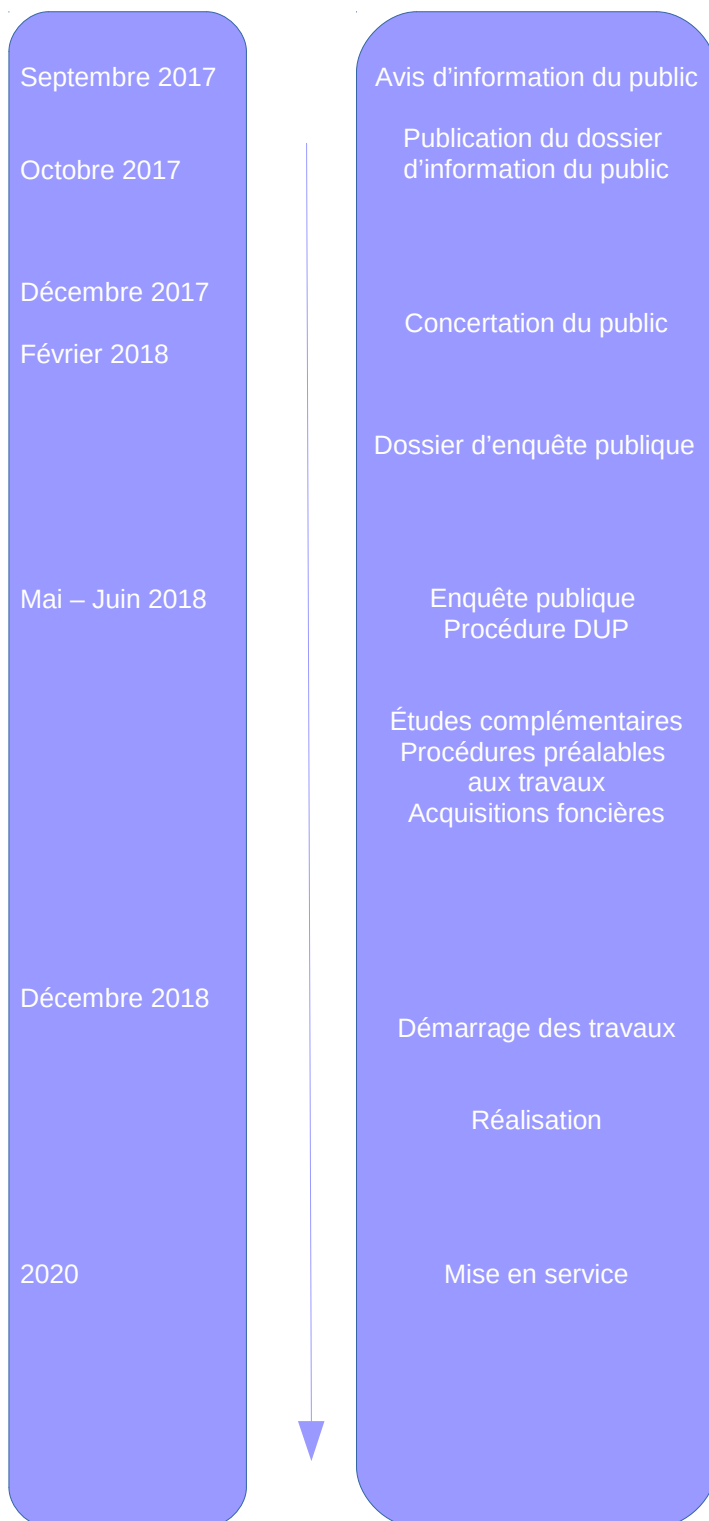
Il sera inclus dans le dossier d'enquête publique.

? ? Définitions

DUP – La déclaration d'utilité publique (DUP) est une procédure administrative qui permet de réaliser une opération d'aménagement en partie sur des terrains privés pour cause d'utilité publique.

L'enquête publique vise notamment à démontrer que les avantages du projet pour la collectivité excèdent les coûts et les nuisances liés.

Les étapes du projet



7 - GLOSSAIRE

Bande d'étude – La bande d'étude d'une largeur de 300 m est celle dans laquelle viendra s'inscrire le tracé. Cette largeur, usuellement retenue pour les projets routiers de 2 x 2 voies, est localement adaptée pour tenir compte des contraintes du projet. La bande d'étude – ou fuseau – a vocation à s'affiner dans les phases ultérieures du projet.

CACL – Communauté d'Agglomération Centre Littoral, communauté des communes de Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Macouria et Roura. La CACL gère sur son territoire la production et distribution d'eau potable, l'assainissement des eaux usées, la gestion des déchets, le développement économique et l'aménagement du territoire communautaire, la voirie intercommunale, le transport urbain, scolaire, le sport et la culture, le cimetière intercommunal et la fourrière animale.

Carrefour plan – Intersection de routes à un même niveau altimétrique. Il peut être giratoire.

Carrefour dénivelé - Un carrefour dénivelé est un ensemble de deux ou plusieurs routes qui se croisent sur des niveaux séparés par le biais d'un ou de plusieurs ouvrages d'art. Cela permet à la circulation de chacune de ces routes de franchir toutes les autres routes sans conflits.

CNDP – Commission Nationale du Débat Public : autorité administrative indépendante, chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national.

CPER – Contrat de Plan État Région, document d'engagement sur la programmation et le financement pluriannuels de projets d'aménagement du territoire.

Criques et criquots - Appellation guyanaise pour désigner un cours d'eau (crique) et un ruisseau (criquot).

CTG – Collectivité territoriale de Guyane, elle succède au département de la Guyane et à la région de Guyane dans tous leurs droits et obligations.

Flux multimodaux – Circulation par différents modes de transport.

Mouvement pendulaire - Désigne les déplacements quotidiens des personnes de leur domicile à leur lieu de travail et inversement.

Modes actifs - (anciennement modes doux) Modes de transport moins polluants, moins dangereux et à moindre impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre : marche, vélos, etc.

Pri-pri – Le terme « pri-pri » signifie « marais » en Guyane. Ce sont de vastes zones humides réservoir de biodiversité

Route transamazonienne - Projet des années 1970 destiné à relier les deux façades océaniques de l'Amérique du Sud. La Guyane est traversée dans sa partie nord par la route nationale n°1 reliant les deux pays frontaliers, à l'ouest le Surinam et à l'est le Brésil.

SCoT - Schéma de Cohérence Territoriale - Le **SCoT** est un document de planification stratégique qui fixe à l'échelle d'un territoire, les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 10/20 ans à venir dans une perspective de développement durable.

Trame verte et bleue - C'est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de planification de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements.

Transparence hydraulique – Aptitude que possède un ouvrage ou un aménagement à ne pas faire obstacle à l'écoulement des eaux. Un ouvrage est dit *transparent* d'un point de vue hydraulique lorsqu'il n'amplifie pas le niveau des plus hautes eaux, ne réduit pas la zone d'expansion des crues, n'allonge pas la durée des inondations ou n'augmente pas leur étendue, n'intensifie pas la vitesse d'écoulement des eaux.

Voie verte – Voie de communication réservée aux déplacements non motorisés. Elle est destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. Elle est développée dans un souci d'aménagement intégré.

**Direction de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement**

1 rue du Port – CS 76003
97306 CAYENNE Cedex
Tél. : 05 94 39 80 00

