



Aménagement de la route nationale 1 de Guyane

entre l'échangeur de Balata et le carrefour de La Carapa



DOSSIER DE CONCERTATION

Concertation publique du 19 février au 31 mars 2018

SOMMAIRE

Éditorial du préfet de Guyane	3	Les fonctions de la RN1	11
Éditorial du président de la Collectivité territoriale de Guyane	4	Un réseau routier en amélioration	12
Le mot du garant	5	Un réseau routier congestionné	12
La concertation	5	Une offre de transport en commun pénalisée par la congestion du réseau routier	12
Les dates de la concertation	5	La sécurité en jeu	12
Les objectifs poursuivis par la concertation	5	Le franchissement de la rivière de Cayenne	13
Comment participer à la concertation ?	6	Les objectifs du projet	13
Le cadre de la concertation	7	La carte du fuseau	13
Le bilan de la concertation	7	Les grandes caractéristiques du projet	16
Les suites qui seront données à la concertation	7	Le doublement de la voirie, avec un aménagement sur place	16
Le plan de situation du projet	8	Une route à chaussées séparées	16
Partie 1 – Contexte général	9	Des échanges dénivelés et des voies de desserte locale	16
Le réseau routier national de Guyane	9	Les transports en commun intégrés à la circulation	18
Le contexte spécifique de la RN1	9	La prise en compte des modes actifs et des deux-roues motorisés	18
Le projet et les documents de planification	9	Un deuxième pont franchissant la rivière de Cayenne	18
Le coût et le financement du projet	10	Les principaux enjeux environnementaux et humains	19
Les acteurs du projet	10	Topographie	19
Partie 2 – Le projet : une nouvelle étape d'amélioration du réseau routier	11	Hydrologie	19
Pourquoi cet aménagement ?	11	Risques naturels majeurs	19
Un territoire dynamique	11	Paysage	20
		Le milieu naturel	20
		Le milieu humain	21
		La prise en compte de l'environnement naturel et humain	22
		Éviter, réduire, compenser	22
		Les effets sur le milieu physique	22
		Les effets sur le milieu naturel	22
		Les effets sur le milieu humain	22
		Les effets sur le paysage	22
		Glossaire	23

ÉDITORIAL DU PRÉFET DE GUYANE



La question des déplacements est, sur l'ensemble du territoire guyanais, un sujet essentiel sur lequel l'ensemble de la population porte une attention soutenue. L'État et les collectivités territoriales, qui en partagent la responsabilité, investissent chaque année plusieurs dizaines de millions d'euros pour l'entretien et le développement du réseau routier.

Pour autant, afin de répondre aux défis démographiques et économiques d'aujourd'hui comme de demain, ces efforts doivent être accrus. Ils passeront incontestablement par une amélioration du réseau existant, un développement de nouveaux barreaux routiers, mais également par une transformation profonde des modes de transport (covoiturage, transports en commun, transports fluviaux...).

Pour ce qui concerne le secteur du littoral, l'État s'est engagé dans le Plan d'urgence pour la Guyane, adopté en Conseil des ministres le 5 avril 2017, à financer les études et travaux du doublement du pont du Larivot, une première tranche de doublement de la route nationale 1 (RN1) et de la route nationale 2 (RN2), ainsi que les études d'une deuxième tranche du doublement de la RN1 vers Macouria. Ces opérations, qui ont fait l'objet d'un avenant au volet routier du contrat de plan État-région (CPER 2015-2020), représentent un montant total de plus de 200 millions d'euros, entièrement financés par l'État.

Les bénéfices attendus de ces aménagements concernent au premier chef les nombreux usagers et riverains de ces axes. En particulier, ces infrastructures

devront être adaptées aux besoins immédiats et futurs, notamment en termes de sécurité des personnes circulant ou résidant dans ces zones. Je pense notamment aux plus fragiles que sont les piétons et les usagers de deux-roues.

L'amélioration de la fluidité de circulation permettra de répondre à des besoins fondamentaux pour le développement social et économique de l'agglomération de Cayenne, et, au-delà, de l'ensemble de la Guyane. Ces projets routiers constituent en effet des contributions essentielles pour répondre aux besoins du territoire en matière d'aménagement, de développement urbain et de logement, en permettant de mieux desservir les nouvelles zones d'habitat en périphérie des villes actuelles et en offrant aux habitants de ces futurs quartiers l'accès à tous les services et à toutes les fonctions sociales, de l'énergie à l'éducation en passant par les commerces, les transports, l'emploi et les services publics.

Ces travaux importants, comme tous ceux inscrits dans les accords de Guyane, contribueront à soutenir de manière dynamique la commande publique pour les années à venir. En contrepartie, dans le respect des règles du droit de la concurrence et des marchés publics, j'attends des entreprises qu'elles jouent le jeu de l'emploi local et de l'approvisionnement local quand cela est possible. L'État veillera attentivement à ce que ces chantiers soient réalisés au juste prix.

Au moment d'ouvrir la concertation publique sur ce projet, je souhaite que chacun, particuliers, associations, acteurs locaux et élus, prenne le temps de s'informer et d'exprimer ses interrogations et ses attentes. Votre expression viendra enrichir le projet, orienter les études ultérieures, préparer l'enquête publique, et au final participer concrètement à offrir à la population un équipement de qualité comme devront l'être tous ceux que la Guyane attend.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Patrice Faure, Préfet de Guyane

ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT DE LA COLLECTIVITÉ TERRITORIALE DE GUYANE



La mise à 2 x 2 voies de la route nationale 1, entre l'échangeur de Balata et le carrefour de la Carapa, est un indispensable pour la Guyane. Elle fait partie d'un programme d'ensemble d'investissements ambitieux pour le réseau routier national de Guyane, notamment avec les aménagements de l'échangeur des Maringouins et de la route nationale 2 entre Balata et le PROGT.

Prévue dans le schéma d'aménagement régional, dont nous avons obtenu l'adoption par le Conseil d'État en 2016, et incluse dans les Accords de Guyane, elle doit être mise en œuvre le plus rapidement possible, particulièrement au niveau du pont du Larivot qui sera doublé par une nouvelle structure.

Le contrat de plan État-Région 2015-2020 a déjà fait l'objet d'un avenant pour la construction de la nouvelle infrastructure du Larivot. Ainsi, le CPER sera à nouveau amendé rapidement afin de porter les financements prévus pour le reste du doublement de la voie à la hauteur des besoins de l'opération.

Cet aménagement est attendu depuis longtemps par la population guyanaise, qui subit des congestions de plus en plus importantes aux heures de pointe.

L'opération doit permettre à tous les usagers de la route de circuler dans de bonnes conditions, avec des temps de parcours fiables, en toute sécurité.

Ce projet n'accompagnera pas seulement le développement de l'agglomération de Cayenne, mais celui de l'ensemble du territoire guyanais. Il devra être poursuivi pour garantir un itinéraire performant sur l'ensemble de la RN1 jusqu'à Kourou puis vers Saint-Laurent-du-Maroni.

Ce projet ne se réduit à la construction d'une voie supplémentaire. C'est avant tout impulser une dynamique où la RN1 deviendra un véritable axe de transit vers l'ouest guyanais.

Cela renforcera les initiatives d'aménagement portées par les collectivités le long de la RN1 en apportant des réponses en matière de logements, d'établissements scolaires, de zones d'activité, de transport en commun, de desserte locale, etc.

Bien plus qu'une brèche dans le désenclavement du territoire, la mise à 2 x 2 voies de la RN1 est une opération structurante pour la Guyane.

Le temps est aujourd'hui celui de la concertation publique. J'invite mes concitoyens à s'exprimer, à intervenir dans le débat lors des réunions publiques, sur les registres mis à disposition, ou encore par courriel, afin d'enrichir ce projet et d'aller plus loin dans nos décisions pour l'avenir de la Guyane.

Rodolphe Alexandre,
Président de la Collectivité territoriale de Guyane

LE MOT DU GARANT

Le maître d'ouvrage (DEAL) a souhaité qu'une concertation préalable soit mise en œuvre sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). Un garant de la concertation a été nommé en la personne de Daniel Cucheval résidant en Guyane depuis le 1^{er} septembre 2001.

Le garant est un acteur à part entière du processus de concertation. Il observe le processus de concertation dans le but de l'infléchir ou de l'améliorer.

Le garant garantit :

- les modalités de participation du public ;
- la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées ;
- le contenu et la qualité des outils d'information et de communication ;
- les caractéristiques et la pertinence des outils d'expression du public ;
- la possibilité pour le public de poser des questions ;
- le respect des principes et valeurs d'une démarche de concertation du public.

Le garant respecte les valeurs suivantes :

- **neutralité et réserve** : le garant n'exprime pas d'avis sur le fond du projet ;
- **égalité de traitement** : le garant veille à ce que chaque participant, quels que soient son statut ou son opinion, puisse s'exprimer librement dans le respect de chacun ;
- **indépendance** : le garant est totalement indépendant vis-à-vis du gouvernement, du parlement, des collectivités territoriales, des maîtres d'ouvrage et des parties prenantes.

Le garant doit rédiger un compte rendu de la concertation, il établit la synthèse des observations et propositions présentées et le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation.

Daniel Cucheval, garant de la concertation

LA CONCERTATION

LES DATES DE LA CONCERTATION

Du lundi 19 février au samedi 31 mars 2018

LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA CONCERTATION

La direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la Guyane, maître d'ouvrage du projet pour le compte de L'État et sous l'autorité du préfet, organise une concertation sur le projet d'aménagement de la route nationale 1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la route départementale 51 dit de la Carapa.

Dans ce cadre, elle diffuse des supports d'information, met à disposition des moyens d'expression et propose des réunions publiques et des réunions avec les acteurs locaux.

La concertation doit permettre à chacun d'exprimer ses observations et propositions. Elle donnera lieu à un bilan du maître d'ouvrage et à un rapport du garant qui seront rendus publics.

Sous réserve des suites données à la concertation par le maître d'ouvrage, les études ultérieures prendront en compte les remarques, questions et points d'attention qui auront été exprimés durant la concertation.

Les objectifs de cette concertation sont :

- **D'INFORMER** le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles ;
- **D'ÉCOUTER** pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population ;
- **DE DIALOGUER** pour enrichir le projet.

COMMENT PARTICIPER À LA CONCERTATION ?

INFORMEZ-VOUS

Les moyens d'information mis à votre disposition :

- le présent **dossier de concertation** :
 - **en consultation** aux heures d'ouverture au public :
 - dans les mairies des communes de Macouria, Matoury et Cayenne
 - à la Collectivité territoriale de Guyane (CTG)
 - à la Communauté d'agglomération du centre littoral (CACL)
 - au siège de la DEAL Guyane
 - **en téléchargement** sur le site Internet de la DEAL Guyane :
www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-amenagement-de-la-rn1-r871.html
- les **réunions publiques** (voir ci-contre)

EXPRIMEZ-VOUS

- sur les **registres** mis à disposition du public pendant toute la période de concertation et aux heures d'ouverture au public :
 - dans les mairies des communes de Macouria, Matoury et Cayenne
 - à la Collectivité territoriale de Guyane (CTG)
 - à la Communauté d'agglomération du centre littoral (CACL)
 - au siège de la DEAL Guyane
- par **courriel** :
concertation-amenagement-rn1.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

VENEZ ÉCHANGER SUR LE PROJET

5 réunions publiques, ouvertes à tous, sont organisées :

- Macouria, le mardi 20 février 2018, de 18 h à 21 h
à la **salle des fêtes de Macouria**, Bourg de Tonate, 97355 Macouria Tonate
- Matoury, le jeudi 22 février 2018, de 18 h à 21 h
à la **salle de délibération de la mairie de Matoury**, 1 rue Victor Ceïde, 97351 Matoury
- Cayenne, le mardi 27 février 2018, de 18 h à 21 h
à la **salle de délibération de la mairie de Cayenne**, 1 rue de Rémire, 97300 Cayenne
- Macouria / Soula, le mardi 6 mars 2018 de 18 h à 21 h
au **collège Antoine Sylvère Félix**, rue Papaye Biche, 97355 Macouria
- Matoury / Balata, le jeudi 8 mars 2018 de 18 h à 21 h
au **lycée professionnel Balata**, chemin de la Chaumière, 97351 Matoury

Au cours de ces réunions, le maître d'ouvrage présentera le projet. Chacun est invité à venir s'informer et à s'exprimer au cours de ces réunions.

Des réunions supplémentaires pourront être organisées, les dates et les lieux seront communiqués sur le site Internet de la DEAL.

Toute l'information sur :



LE CADRE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée au titre des articles L. 103-2 du code de l'urbanisme et L. 121-1 et suivants du code de l'environnement.

L'opération était soumise à information de la CNDP (Commission nationale du débat public). Au cours de la période d'information du public du 19 septembre au 19 novembre 2017, aucun tiers n'a pris l'initiative de saisir la CNDP.

La DEAL Guyane a demandé par courrier du 15 novembre 2017 de désigner un garant. La CNDP a désigné le 6 décembre 2017 M. Daniel Cucheval comme garant, avec l'appui de Mme Claude Brévan, pour le processus de concertation relatif au projet d'aménagement de la RN1.

La CNDP

La Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de faire prendre en considération les différents points de vue dans le processus de décision lors de l'élaboration des grands projets d'aménagement : « Vous donner la parole et la faire entendre ».

En savoir plus : www.debatpublic.fr

LE BILAN DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, un rapport sera établi par le garant et un bilan par la DEAL. Le bilan du maître d'ouvrage (DEAL) servira à la **définition plus précise du projet** dans le cadre de la poursuite des études ultérieures.

Le bilan de la concertation, et plus généralement toutes les pièces mises à disposition du public dans le cadre de cette concertation seront consultables en mairie des communes de Macouria, Matoury et Cayenne, à la CACL, à la CTG et au siège de la DEAL, rue du Port à Cayenne.

Elles seront également téléchargeables depuis le site Internet de la DEAL de Guyane.

LES SUITES QUI SERONT DONNÉES À LA CONCERTATION

Les grandes étapes administratives suivant la concertation sont :

- le rapport du garant ;
- le bilan de la concertation par le maître d'ouvrage ;
- la réalisation du dossier pour la déclaration d'utilité publique et pour l'autorisation environnementale unique, et la procédure administrative correspondante, comprenant une enquête publique, qui doit aboutir d'une part à la déclaration d'utilité publique et d'autre part à l'autorisation préfectorale de réaliser les travaux ;
- l'enquête parcellaire et les démarches de négociation foncière auprès des riverains du projet ;
- la réalisation des études détaillées de conception (projet routier et projet d'ouvrage d'art pour le nouveau pont) ;
- la consultation des entreprises de travaux.



Pont du Larivot – Vue aérienne du pont actuel

LE PLAN DE SITUATION DU PROJET



Les 12 km du projet relie l'échangeur de Balata au carrefour de la Carapa incluant le franchissement de la rivière de Cayenne avec la construction d'un deuxième pont dédié au sens de circulation de Cayenne vers Kourou.

PARTIE 1 – CONTEXTE GÉNÉRAL

La section de la RN1 comprise entre l'échangeur de Balata et le carrefour de la Carapa, d'environ 12 km, est la plus fréquentée du réseau routier national de Guyane.

LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL DE GUYANE

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 Suriname et du Brésil.

Cet axe supporte un trafic variable allant de **500 à plus de 50 000 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 de 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 criquets).

Le réseau national est découpé en deux routes nationales, la route nationale 1 et la route nationale 2.

- La **route nationale 1** (RN1) relie, sur 250 km, Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni, à l'extrémité ouest de la Guyane (frontière avec le Suriname). Elle longe sur tout son itinéraire le littoral atlantique et constitue le support à la route transamazonienne.
- La **route nationale 2** (RN2) est le pendant de la RN1 côté sud-est en reliant Cayenne au Brésil sur un peu moins de 200 km.

Les deux routes nationales desservent plus de 90 % de la population de Guyane. Ces deux voies constituent ainsi le **réseau de transport principal, structurant toute la Guyane**.

LE CONTEXTE SPÉCIFIQUE DE LA RN1

La route nationale 1 (RN1) s'étend sur 250 km depuis Cayenne (giratoire Leblond) jusqu'à Saint-Laurent-du-Maroni. Elle est à 2 x 2 voies sur 5 km environ entre le giratoire Leblond et l'échangeur de Balata, puis à 2 voies de circulation sur le reste de son itinéraire. Les carrefours sont des carrefours plans (giratoires, carrefours en croix ou en T) sauf au niveau de Balata où les échanges entre la RN1 et la RN2 se font de manière dénivelée. L'échangeur de Balata, mis en service en 2014, est le seul point d'échange dénivelé de 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**, entre la rivière de Cayenne et Saint-Laurent du Maroni. Il n'existe pas d'alternative sur l'itinéraire complet, hormis la desserte aérienne entre les 2 villes.

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.).

Cette vulnérabilité a été mise en exergue en 2009-2010 lorsque l'affaissement d'une pile du pont du Larivot qui permet le franchissement de la rivière de Cayenne a nécessité sa fermeture pendant plus de 3 mois.

Le dynamisme démographique de l'agglomération de Cayenne entraîne un fort développement de son urbanisation sur le territoire des communes de plus en plus éloignées de la ville centre alors que les emplois et les activités y restent concentrés. Cette situation génère une forte hausse des besoins de déplacements entre Cayenne et les autres communes, qui se concentrent, dans la partie ouest, sur la RN1 du fait de l'absence d'alternative. La RN1 supporte ainsi un niveau de trafic très élevé qui atteint, dans sa partie entre l'échangeur de Balata et la RD51 (carrefour dit de la Carapa) sa limite de capacité. La circulation y est ainsi très difficile avec une **saturation quotidienne matin et soir**.

L'accidentologie est élevée sur cette section de la RN1, principal axe de circulation, avec de nombreux carrefours plans et accès riverains.

LE PROJET ET LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

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 schéma de cohérence territoriale (ScoT) en vigueur sur la communauté d'agglomération du centre littoral.

Le projet est par ailleurs inscrit au contrat de plan État-région (CPER) 2015-2020.

LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

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 :

- 100 millions d'euros pour le deuxième pont sur la rivière de Cayenne ;
- 150 millions d'euros pour les travaux de raccordement et de doublement de la RN1 de part et d'autre des ponts.

Dans le cadre du premier volet de l'accord de Guyane signé le 21 avril 2017, dit plan d'urgence, l'État a dédié une enveloppe de 100 millions d'euros pour les travaux du deuxième pont sur la rivière de Cayenne qui sera financé à 100 % par l'État.

L'État a aussi annoncé la réalisation d'une première tranche du doublement de la RN1 pour 100 millions d'euros 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.

Le doublement de la RN1 est inscrit au CPER à ce jour à hauteur de 22,5 millions d'euros hors pont, avec une participation de la Collectivité territoriale de Guyane à hauteur de 5,5 millions, et à hauteur de 100 millions d'euros pour le pont.

Le CPER fera l'objet d'un avenant par la suite afin de financer l'intégralité de l'opération.

Montants prévus au CPER suite à l'avenant signé le 26 juillet 2017 (extrait)

Opérations	État	CTG	Total
RN1 – Section Balata – RD51	17 M€	5,5 M€	22,5 M€
RN1 – Doublement du pont du Larivot (Section Balata – RD51)	100 M€		100 M€

LES ACTEURS DU PROJET



L'État, ministère de la Transition écologique et solidaire, est le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la RN1. Sous l'autorité du préfet de Guyane, la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de Guyane, dont la mission est de mettre en œuvre les politiques d'aménagement et de développement durable de l'État au sein de la région, assure la maîtrise d'ouvrage locale du projet.

À ce titre elle conduit les études et la concertation sur le projet jusqu'à la déclaration d'utilité publique (DUP) et l'autorisation environnementale.

L'État choisit après appel d'offre les prestataires chargés de la réalisation du projet d'aménagement et s'assure qu'ils respectent les obligations réglementaires.



La Collectivité territoriale de Guyane est le partenaire central dans la réalisation de l'aménagement de la RN1, d'une part pour répondre aux besoins quotidiens de la population et d'autre part pour le développement et l'aménagement du territoire.

PARTIE 2 – LE PROJET : UNE NOUVELLE ÉTAPE D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

POURQUOI CET AMÉNAGEMENT ?

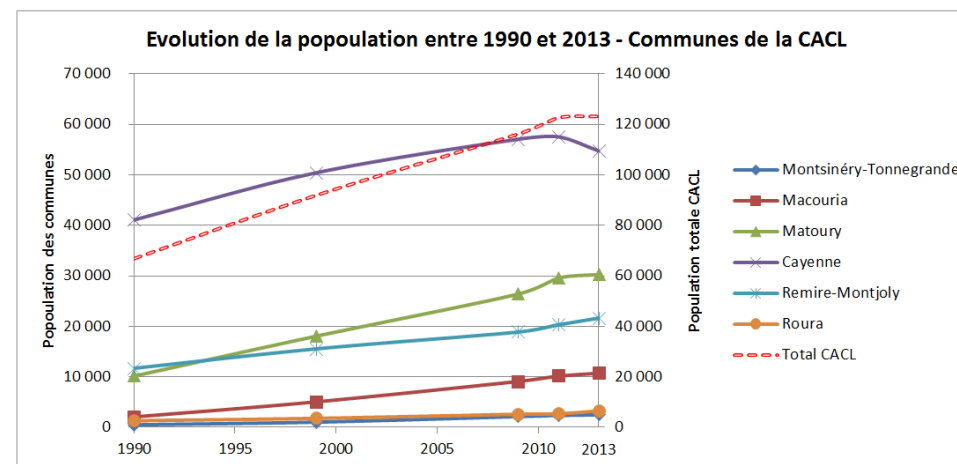
UN TERRITOIRE DYNAMIQUE

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 en grande partie concentrés sur Cayenne.

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

La population de l'agglomération de Cayenne (territoire de la CACL) augmente fortement. Elle a ainsi été multipliée par près de 4 entre 1990 et 2013.

Les différentes hypothèses de croissance démographique sur l'agglomération de Cayenne amènent à envisager une population de la CACL à l'horizon 2030 comprise entre 180 000 de 200 000 habitants, l'augmentation de la population se faisant essentiellement sur les communes de Matoury et Macouria.



Évolution de la population de la CACL

En combinant ces hypothèses de croissance démographique à des hypothèses sur la structuration du territoire (implantation ou non d'activités et de services dans les communes de Matoury et Macouria), on aboutit à des besoins de déplacement à l'horizon 2030-2035 entre 26 000 et plus de 40 000 véhicules par jour sur la RN1 au niveau du pont du Larivot.

LES FONCTIONS DE LA RN1

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 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 et moyenne distance au sein de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL), 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.

UN RÉSEAU ROUTIER EN AMÉLIORATION

À son origine à l'est, la RN1 traverse l'agglomération de Cayenne, des aménagements de capacité ont déjà été réalisés entre le giratoire Leblond et l'échangeur de Balata. La RN1 est ainsi à 2 x 2 voies, sans accès riverains et avec des carrefours giratoires plans. Mis en service en 2014, l'échangeur de Balata supporte un trafic de plus de 50 000 véhicules / jour.

Le dénivellement du carrefour des Maringouins est en cours d'étude.

Un autre projet dans le même secteur, l'aménagement de la section Balata – PROGT (palais régional omnisport Georges Théolade) sur la RN2, supportant un trafic de 25 000 véhicules par jour, va permettre un accès facilité à Matoury, à l'aéroport Félix Eboué et une fiabilisation des temps de parcours pour la desserte de la frontière avec le Brésil.

UN RÉSEAU ROUTIER CONGESTIONNÉ

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.

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.

En lien avec le développement de l'agglomération de Cayenne, le trafic a évolué très fortement sur la RN1, en particulier au niveau du pont du Larivot où il a progressé, durant la dernière décennie, de plus de à 5 % par an.

Sur cette section entre Balata et la RD51, mais aussi jusqu'à Tonate, on constate aussi une forte progression de l'**habitat illicite** et un **mitage** important de l'espace rural. Ces phénomènes ont impliqué la création de **très nombreux accès riverains** sur la route nationale qui se rajoutent aux carrefours déjà nombreux (près de 100 recensés entre Balata et la RD51, tous n'étant pas autorisés).

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.

UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN PÉNALISÉE PAR LA CONGESTION DU RÉSEAU ROUTIER

Le réseau de transport en commun de l'agglomération du centre littoral, aggro'bus, comporte 5 lignes interurbaines, 5 lignes urbaines et un réseau scolaire de 110 lignes.

À moyen terme, la CACL souhaite renforcer son offre de transport périurbain pour prendre en compte le développement de l'urbanisation.

Un projet de navettes fluviales est par ailleurs en cours d'étude pour compléter la desserte en transport en commun des communes de Roura et de Montsinéry-Tonnegrande.

LA SÉCURITÉ EN JEU



De multiples cas d'insécurité le long de la route

La RN1 étant le seul axe desservant toute la zone d'étude, on y retrouve tous les modes de déplacement. Sa configuration n'est cependant pas adaptée pour assurer tous ces déplacements dans des conditions de sécurité satisfaisante.

Il en résulte une forte implication des piétons et conducteurs de deux roues dans les accidents, essentiellement du fait de collisions avec des voitures.

Si la part des conducteurs de deux roues parmi les victimes n'est pas supérieure à la moyenne guyanaise, en revanche la part des piétons parmi les tués est très élevée sur la RN1.

LE FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE DE CAYENNE

Le pont du Larivot est le seul ouvrage qui permet de desservir de manière satisfaisante l'ouest de l'agglomération de Cayenne mais aussi tout l'ouest de la Guyane (Kourou, Sinnamary, Iracoubo, 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 de Cayenne ou ses affluents sont à une seule voie de circulation limitant ainsi très fortement leur capacité.



Pont du Larivot – Les piles du pont actuel

LES OBJECTIFS DU PROJET

La superposition des différentes fonctions sur un axe traversant une urbanisation encore diffuse mais en voie de densification rapide 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 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.

Les objectifs du projet

- limiter le risque de rupture du service routier
- permettre une circulation fluide avec des temps de parcours fiables
- assurer la sécurité des usagers

La réponse à ces objectifs se déclinera selon les thématiques suivantes :

- assurer le rôle d'infrastructure 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.

LA CARTE DU FUSEAU

La carte du fuseau d'étude est présentée sur les pages suivantes.

Le fuseau ou la bande d'étude

Le fuseau, ou bande d'étude, d'une largeur de 300 mètres environ, est la zone dans laquelle viendra s'inscrire le tracé.

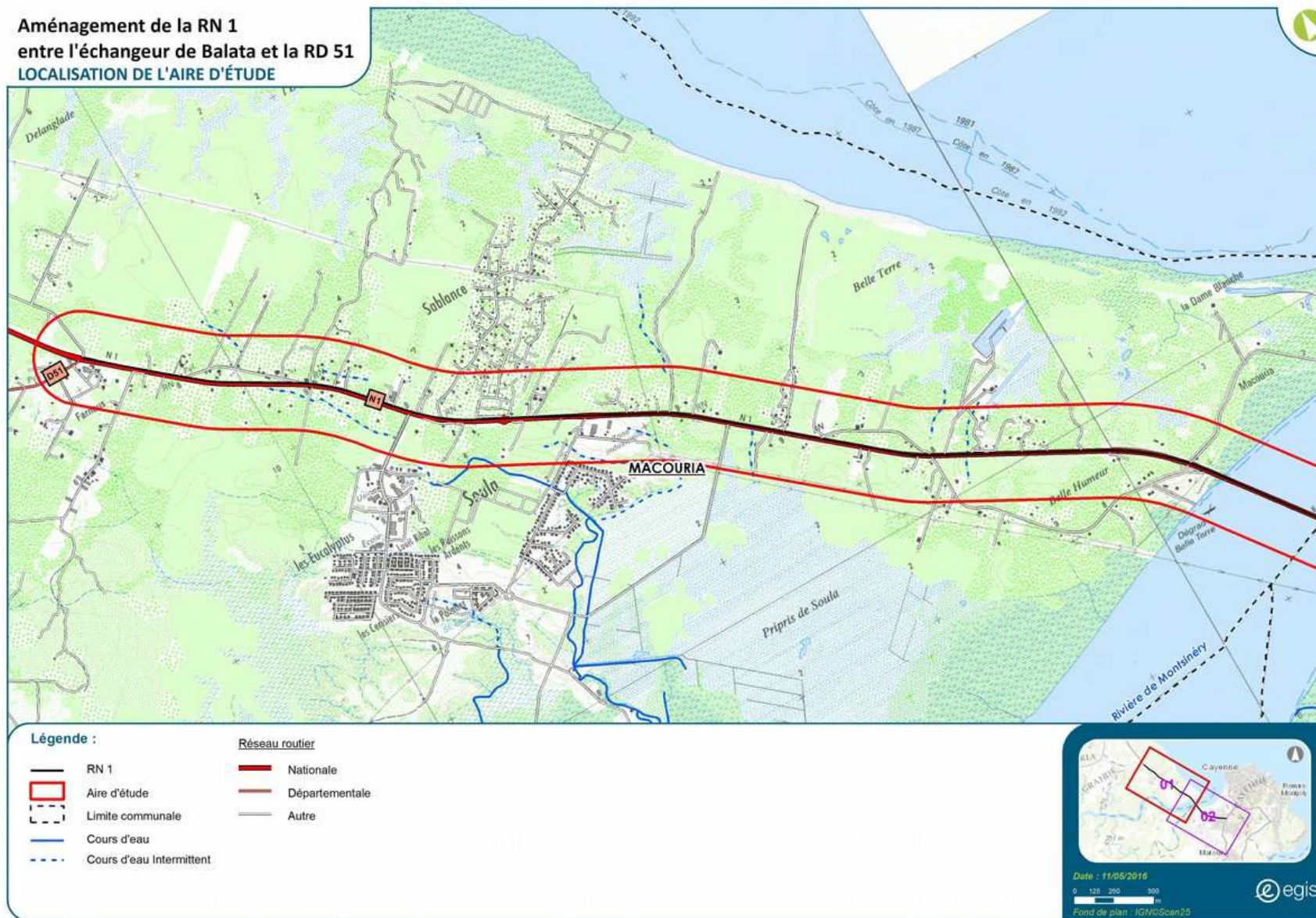
La largeur des 300 mètres, usuellement retenue pour les projets routiers est localement adaptée pour tenir compte des contraintes du projet et pour une prise en compte pertinente des incidences sur l'environnement.

La bande d'étude s'appuie ici sur le tracé de l'actuelle route nationale, réalisant ainsi un aménagement de moindre incidence.

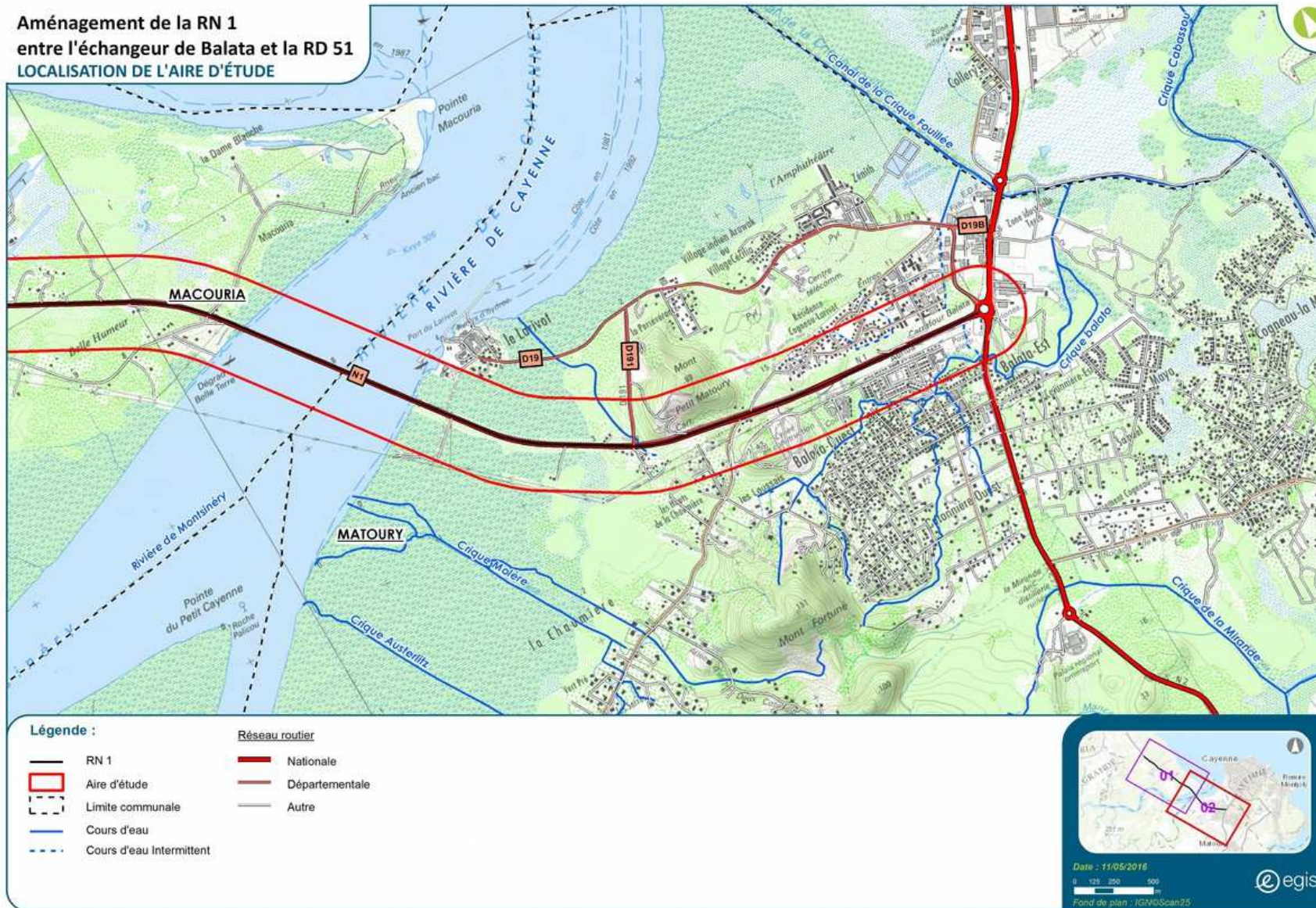
Actuellement, la limite du domaine public routier est à 75 mètres de part et d'autre de l'axe de la chaussée, soit un fuseau de 150 mètres de large. A l'intérieur de ces 150 mètres, deux zones doivent être respectées : la zone de servitude de reculement et la zone non bâtie.

Le doublement de la voirie se fera principalement dans ces 150 mètres dans lesquels il ne devrait pas y avoir de construction autorisée.

**Aménagement de la RN 1
entre l'échangeur de Balata et la RD 51
LOCALISATION DE L'AIRE D'ÉTUDE**



Localisation de l'aire d'étude – Planche 1



Localisation de l'aire d'étude – Planche 2

LES GRANDES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Les grandes caractéristiques du projet découlent du parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage qui répond aux objectifs de l'aménagement, compatible avec le budget prévisionnel disponible.

Le parti d'aménagement

- le doublement de la voirie, avec un aménagement sur place
- une route à chaussées séparées
- des échangeurs dénivelés et des accès pour les voies de desserte locale
- des transports en commun intégrés à la circulation
- la prise en compte des modes actifs (piétons, cyclistes) et des deux-roues motorisés
- un deuxième pont franchissant la rivière de Cayenne

LE DOUBLEMENT DE LA VOIRIE, AVEC UN AMÉNAGEMENT SUR PLACE

Le niveau de trafic attendu à l'horizon 2030 sur la RN1, entre 26 000 et 40 000 véhicules par jour au niveau du pont du Larivot suivant les hypothèses, nécessite une infrastructure comportant **2 voies de circulation dans chaque sens**.



Schématisme du profil type routier à 2 x 2 voies

Le projet comporte plusieurs points de passage obligés :

- son origine se situant au niveau de l'échangeur de Balata ;
- le pont du Larivot, franchissement de la rivière de Cayenne ;
- le raccordement à la RN1 au niveau du carrefour de la Carapa (avec la RD51).

Ces différents éléments ont conduit à retenir un aménagement sur place de la RN1.

La localisation précise du doublement de la voirie pourra varier le long de l'itinéraire (d'un côté, de l'autre, ou de part et d'autre de la voirie existante), et sera précisée dans les études ultérieures.

UNE ROUTE À CHAUSSÉES SÉPARÉES

La route sera à chaussées séparées par un terre-plein central, comportant 2 voies de circulation dans chaque sens et ayant des points d'échange dénivelés.

Il s'agit d'assurer une fonction de transit vers l'ouest, tout en assurant la fluidité de la circulation au sein de l'agglomération de Cayenne.

La limitation de vitesse pourra varier selon les sections et sera au maximum de 90 km/h.

DES ÉCHANGEURS DÉNIVELÉS ET DES ACCÈS POUR LES VOIES DE DESSERTE LOCALE

Quatre points d'échange seront réalisés le long des 12 km de l'aménagement :

- un échangeur dénivelé au niveau de la Chaumière et de la RD191 ;
- un échangeur dénivelé au niveau de Belle Humeur ;
- un échangeur dénivelé pour desservir toute la zone de Soula / Sablance ;
- un échangeur à l'extrémité de l'aménagement pour les échanges avec la RD51.

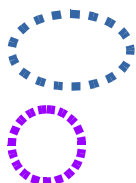
Ces échangeurs seront complétés par des voies de desserte locale qui rabattront les riverains sur ces points d'échanges, notamment pour ce qui concerne les carrefours existants qui ne seront pas conservés.

Les accès riverains ne seront pas possibles sur la RN1. Comme pour les carrefours existants non conservés, ils seront rabattus par des voies de desserte locale sur les carrefours aménagés de la RN1.

La maîtrise des accès sur la RN1 et leur dénivellation visent plusieurs objectifs :

- assurer la sécurité des usagers,
- assurer la fluidité de la circulation sur la RN1,
- fiabiliser les temps de parcours.

Légende

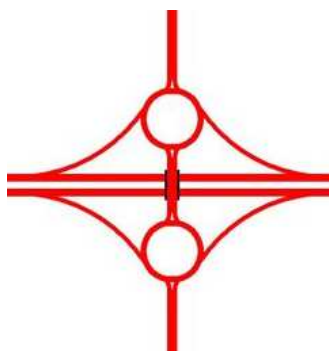


Zone d'étude pour un échangeur dénivelé

Zone d'étude pour l'échangeur d'extrémité

Exemple d'échangeur dénivelé :

- la 2 x 2 voies, qui reste à niveau, prioritaire
- les carrefours giratoires, qui collectent les véhicules avant leur entrée ou sortie sur la RN1, avec un passage supérieur (au-dessus de la 2 x 2 voies)



Localisation de principe des échangeurs

LES TRANSPORTS EN COMMUN INTÉGRÉS À LA CIRCULATION

Un des enjeux de l'aménagement de la RN1 est de faciliter le report modal, le développement des transports en commun, tant pour les cars interurbains que les bus de l'agglomération.

Dans cette optique, le maître d'ouvrage a étudié une option d'aménagement se basant sur la réalisation d'un transport en commun en site propre en dédiant 2 voies de circulation (en particulier au niveau du franchissement de la rivière de Cayenne) aux transports en commun et en laissant uniquement 2 voies pour la circulation automobile. Cependant, même en se basant sur un report modal très favorable, la demande de déplacement sur la RN1 restera très élevée et supérieure à la capacité de deux voies de circulation (une par sens). Cette option n'a donc pas été retenue.

Par ailleurs, l'option d'aménager une troisième voie, dans chaque sens, dédiée au transport en commun, n'a pas été retenue dans le cadre du présent projet. En effet, l'aménagement permettra de fluidifier la circulation sur la RN1 et de stabiliser les temps de parcours.

Les transports en commun, même mélangés à la circulation générale, bénéficieront de l'amélioration du niveau de service. Leur développement sera ainsi facilité, en association avec des aménagements complémentaires nécessaires comme des pôles d'échanges multimodaux (à Soula par exemple) ou des parkings relais. En outre, il n'y aura pas d'arrêts de transports en commun directement sur la RN1.

LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS ET DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Le projet prendra en compte les **modes actifs**, c'est-à-dire **les piétons et les cycles**, ainsi que les **deux-roues motorisés** (et plus spécifiquement les nombreux scooters qui empruntent la route nationale), afin qu'ils puissent circuler en sécurité tout le long de l'itinéraire.

UN DEUXIÈME PONT FRANCHISSANT LA RIVIÈRE DE CAYENNE

La rivière de Cayenne constitue une contrainte majeure de l'aménagement de la RN1.

En effet sa largeur est de plus de 1000 m, ce qui nécessite, pour son franchissement, la réalisation d'un ouvrage d'art exceptionnel particulièrement long et coûteux.

L'option retenue pour assurer le franchissement de la rivière de Cayenne dans le cadre de l'aménagement de la RN1 est la suivante :

- conserver l'ouvrage actuel, qui comporte 2 voies de circulation ;
- réaliser un nouvel ouvrage qui doublera le pont actuel, à environ 40 m en aval du pont actuel, et qui comportera également 2 voies de circulation.

Ainsi au final **4 voies de circulation** seront disponibles pour le franchissement de la rivière de Cayenne.



Profil en travers de principe du nouveau pont (en direction de Kourou)

Le franchissement de la rivière de Cayenne se fera ainsi :

- avec le pont actuel pour les deux voies circulant en direction de Cayenne ;
- avec le nouveau pont pour les deux voies de circulation en direction de Kourou.

Le nouveau pont comportera une **voie verte**, dédiée aux modes actifs (c'est-à-dire pour les piétons et les cycles). Des **belvédères** seront aménagés sur le nouveau pont pour leur permettre de faire des pauses mais aussi de profiter de la vue sans gêner la circulation de la voie verte.

Des **places de stationnement** seront prévues de part et d'autre du pont pour pouvoir accéder en sécurité à la voie verte.



Vue de principe d'un belvédère sur le futur pont sur la rivière de Cayenne

Le nouveau pont sera constitué d'un tablier proche de l'horizontale, reposant sur des piles espacées de 70 mètres (le pont actuel a ses piles espacées de 35 mètres). Le nouveau pont sera un peu plus haut que le pont actuel.



Photomontage de principe montrant le nouveau pont (vue depuis le port du Larivot)

LES PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET HUMAINS

TOPOGRAPHIE

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.

HYDROLOGIE

La RN1 franchit l'estuaire de la rivière de Cayenne au droit du pont du Larivot. Ce pont marque la limite entre le domaine public fluvial et le domaine public maritime.

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

En termes d'usage, on note la pratique de la pêche, tant des amateurs que des professionnels, comme en atteste la présence du port crevetteur du Larivot situé 350 m à l'aval du pont actuel.

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, en raison du tirant d'air disponible mais également du tirant d'eau (forte présence de vase).

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

RISQUES NATURELS MAJEURS

Le secteur est concerné par un risque inondation, tout particulièrement aux abords de la rivière de 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.

Le secteur 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 cette zone sensible, une étude géotechnique pourra être nécessaire afin de définir les éventuelles mesures de précaution à mettre en œuvre.

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, centrale EDF...). 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 rivulaire. 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 30 kilomètres de parcours.

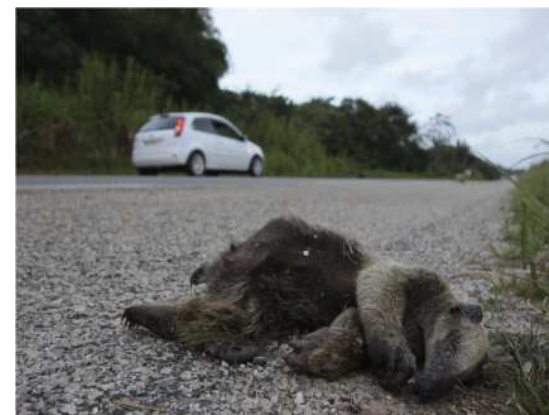
Le reste du parcours, en direction de Tonate, révèle un mélange de zones habitées et de zones « naturelles ».

LE MILIEU NATUREL

La richesse floristique de la zone considérée reste 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) 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.

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. À l'est cette zone de mangrove accueille une colonie d'ibis rouges, espèce protégée, qui s'en sert de zone de dortoir, et une aire de repos de caïques à queue courte.



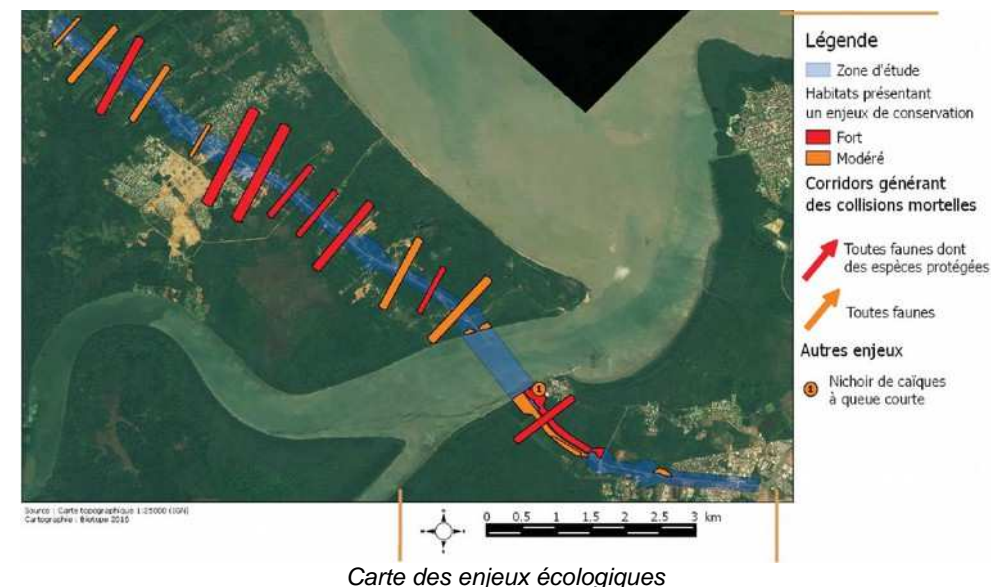
Tamandua (fourmilier)



Tamanoir

Cadavres d'animaux tués en traversant la RN1 (photos Kwata)

L'enjeu majeur du dédoublement de la RN1 en ce qui concerne le milieu naturel porte sur 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 n'ont aucune valeur juridique et ne constituent qu'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 SAR, mais qui constituent des zones à fort potentiel.

LE MILIEU HUMAIN

Les territoires des communes de Macouria et Matoury subissent une forte pression foncière liée au développement de l'agglomération de Cayenne 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 / Atriba, la Chaumière, sur la commune de Matoury.



École dans la ZAC de Soula



Détail de l'aménagement des quartiers de Soula

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.



Habitat isolé en bord de voie



Zone d'habitat spontané au bord de la RN1

LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN

ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER

Le 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.

LES EFFETS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Les effets sur le milieu physique résultent en grande partie de la sensibilité des eaux superficielles et souterraines.

La traversée des ruisseaux (criquots) sur l'ensemble de la liaison fera l'objet de rétablissements 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, avec la création de bassins d'assainissement, ce qui constitue une amélioration notable de la situation actuelle. Cela permettra de limiter les pollutions et les effets sur les problématiques d'inondation.

LES EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL

La première disposition prise pour réduire l'impact sur le milieu naturel sera la limitation des emprises de l'aménagement au strict nécessaire. L'emprise sera plus importante au niveau des échangeurs ; l'impact sur l'environnement dépendra de la position et du calage exact des échangeurs.

Dans les secteurs boisés, il s'agira de reconstituer les lisières et le paysage ainsi que des passages pour la faune sauvage. À 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. Cela permettra de réduire la mortalité actuelle de la faune. Selon les espèces considérées, il pourra s'agir de passages au-dessus de la route ou en dessous de la route.

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.

LES EFFETS SUR LE MILIEU HUMAIN

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

Le nouveau tracé, particulièrement au niveau des échangeurs, aura un impact relativement marqué en termes d'emprises foncières. Par ailleurs, la configuration de la route aura un certain effet de coupure entre les zones traversées, ce qui sera particulièrement marqué au niveau de Soula / Sablance qui sera à terme un secteur « urbain ».

LES EFFETS SUR LE PAYSAGE

Le traitement paysager de la liaison permettra une meilleure intégration du projet dans son environnement. La réalisation d'échangeurs va nécessiter la mise en place de remblais (6 m de haut environ) pour franchir de manière dénivelée la RN1. Ces remblais auront un impact sur le paysage.

GLOSSAIRE

<p>CACL Communauté d'agglomération du centre littoral, dont le territoire comprend les 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.</p> <p>Carrefour plan Intersection de routes à un même niveau altimétrique. Il peut être giratoire.</p> <p>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.</p> <p>CNDP Commission nationale du débat public.</p> <p>CPER Contrat de plan État-région, document d'engagement sur la programmation et le financement pluriannuels de projets d'aménagement du territoire.</p> <p>Criques et criquots Appellation guyanaise pour désigner un cours d'eau (crique) et un ruisseau (criquot).</p> <p>CTG Collectivité territoriale de Guyane, elle succède au département de la Guyane et à la région de Guyane dans tous leurs droits et obligations.</p> <p>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.</p> <p>Flux multimodaux Circulation par différents modes de transport.</p> <p>Mouvement pendulaire Désigne les déplacements quotidiens des personnes de leur domicile à leur lieu de travail et inversement.</p> <p>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, vélo, etc.</p> <p>Ouvrage d'art Construction de grande importance permettant de franchir un obstacle sur une voie de communication routière, ferroviaire ou fluviale (ponts, tunnels) mais également dispositif de protection contre l'action de la terre ou de l'eau (murs, tranchée couverte, digue) et dispositif de transition entre plusieurs modes de transports (quais et autres ouvrages portuaires).</p> <p>Pri-pris Le terme pri-pris signifie marais en Guyane. Ce sont de vastes zones humides réservoirs de biodiversité</p>	<p>Route transamazonienne Projet datant 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 reliant les deux pays frontaliers, à l'ouest le Suriname et à l'est le Brésil.</p> <p>SAR Schéma d'aménagement régional. Il est l'outil principal de planification de l'aménagement du territoire, en fixant les priorités de développement, de protection du territoire régional et de mise en valeur de ce territoire et du patrimoine naturel, historique, matériel, culturel et humain. Le SAR a une valeur prescriptive. Il cadre et détermine les grandes destinations des parties du territoire, et notamment l'implantation des équipements structurants (dont infrastructure de transport et communication). Il produit un zonage des zones préférentiellement réservées à l'urbanisation, en cherchant à limiter les effets négatifs de la périurbanisation, aux activités industrielles, portuaires, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>ZAC Zone d'aménagement concerté. Il s'agit d'une procédure d'urbanisme opérationnel qui permet aux collectivités publiques ou aux établissements publics de réaliser ou de faire réaliser des opérations d'aménagement urbain.</p> <p>ZNIEFF Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Espace naturel inventorié en raison de son caractère remarquable.</p>
---	--

INFORMEZ-VOUS ET DONNEZ VOTRE AVIS !

RETROUVEZ LE PROJET ET SES INFORMATIONS SUR LA PAGE INTERNET DÉDIÉE

www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-amenagement-de-la-rn1-r871.html

Toute l'information sur :



DEAL Guyane
Service infrastructures et sécurité routières
1 rue du port
CS76003
97306 Cayenne cedex
www.guyane.developpement-durable.gouv.fr

LES ÉTAPES DU PROJET

