



**DEAL DE LA GUYANE**



## **Aménagement de la section Balata - PROGT**

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

PIECE A – OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES

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

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

**DATE :** JUILLET 2016

**REF :** 4-53-1333

## SOMMAIRE

<b>1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. OBJET DE L'ENQUETE .....</b>	<b>3</b>
1.1.1. <i>CONTEXTE DE L'AMENAGEMENT .....</i>	<i>3</i>
1.1.2. <i>DESCRIPTION DE L'OPERATION.....</i>	<i>4</i>
<b>1.2. PRINCIPES GENERAUX DE L'ENQUETE ET PROCEDURES .....</b>	<b>4</b>
<b>2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION .....</b>	<b>5</b>
2.1. LE PROJET AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE.....	5
2.2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	6
2.3. A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE .....	6
2.4. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE .....	7
<b>3. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE .....</b>	<b>7</b>
3.1. LES ETUDES DETAILLEES.....	7
3.2. AUTRES PROCEDURES EVENTUELLES.....	7
<b>4. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE.....</b>	<b>9</b>

## 1. OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUETE

### 1.1. OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête vise à solliciter l'avis du public sur le programme d'aménagement de la RN2 sur le tronçon Balata-PROGT.

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

Face à cette situation, l'Etat et la Région ont engagé un programme de réaménagement de ce tronçon de la RN2 comportant particulièrement :

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

Les éléments présentés au cœur du présent dossier permettront au public consulté de se prononcer sur la finalité des aménagements proposés.

### 1.1.1. CONTEXTE DE L'AMENAGEMENT

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

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

Cette route reçoit un trafic moyen journalier de plus de 23 000 véhicules avec une part de poids lourds faible mais un pourcentage élevé de deux roues.

Les remontées de queues à l'heure de pointe du matin s'étendent parfois sur plusieurs centaines de mètres en direction de Matoury.

Les études de trafic ont identifié en heure de pointe du soir des remontées de queue dans le giratoire de Balata.

Ce tronçon est de surcroît particulièrement accidentogène.

Les accidents relevés ont des gravités différentes selon les secteurs considérés, ainsi ceux enregistrés dans la partie urbaine, bien que plus nombreux, présentent des conséquences humaines moindres.



Fig. 1. ZONE DU PROJET

Le secteur d'étude se situe au sein d'un territoire fortement fréquenté. Le carrefour de Balata, point d'entrée Nord sur la zone, constitue un point névralgique de la Guyane, véritable passage obligé pour rejoindre Cayenne.

De plus, des structures commerciales, industrielles et artisanales (Zones Industrielles de Collery, du Larivot et de Terca) des équipements culturels (PROGT), ou encore d'enseignement (lycée professionnel de Balata) d'envergure régionale sont implantés à proximité du périmètre d'intervention et génèrent des flux importants aux heures de pointe.

### 1.1.2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

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

Située pour une bonne part en milieu urbanisé et recevant un trafic moyen de plus de 25 000 véhicules par jour, sur une chaussée à deux voies de circulation, cette section est totalement saturée aux heures de pointe. Ceci est dû à l'importance du trafic mais aussi au manque de lisibilité des carrefours. De plus l'espace public de la route est très mal traité.

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

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

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

La section concernée par l'étude est scindée en deux parties d'une longueur pratiquement identique d'un kilomètre chacune, une partie urbaine du giratoire Balata au carrefour de la rue des Tamarins et une partie suburbaine de ce carrefour au giratoire du PROGT.

### 1.2. PRINCIPES GENERAUX DE L'ENQUETE ET PROCEDURES

Le projet fait l'objet d'une étude d'impact et, conformément à l'article L.123-2 du Code de l'Environnement, d'une enquête publique portant sur la déclaration d'utilité publique du projet. Conformément aux textes en vigueur, le dossier d'enquête publique a pour but d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

En conséquence, l'opération qui sera réalisée, pourra, selon les résultats de l'enquête publique, différer de celle présentée dans le présent dossier. S'il s'agit d'adaptations substantielles, en fonction des demandes retenues à l'issue de la présente enquête, celles-ci feront l'objet d'une nouvelle enquête.

Les modalités d'information du public sur l'ouverture de l'enquête et les moyens de consultation des documents d'enquête (communication par voie électronique) sont précisés à l'article L.123-10 du Code de l'Environnement.

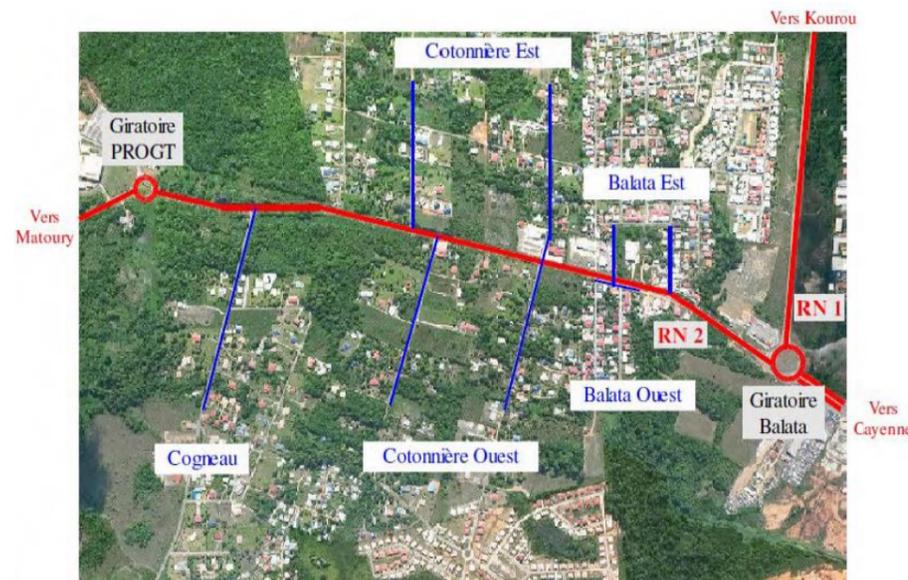


Fig. 2. LES QUARTIERS CONCERNES

## 2. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE A L'OPERATION

### 2.1. LE PROJET AVANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Le projet d'aménagement Balata-PROGT s'inscrit dans un ensemble de plusieurs projets d'infrastructures prévus sur le réseau routier national de Guyane et destinés à améliorer les conditions de circulation aux abords de l'agglomération de Cayenne.

Les études ont été menées en partenariat avec la Région Guyane qui est susceptible d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée après obtention de la D.U.P.

Le 5 Mars 2010, le Préfet de la Région Guyane et le Président de la Région de Guyane ont signé une convention relative au Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires de Guyane (PDMI) 2009-2014. Cette convention liste 8 opérations ou groupe d'opérations pour un montant total de 120 M€.

Le PDMI recouvre les opérations visant à moderniser le réseau routier national existant. Le PDMI sur le volet 2009-2014 met en particulier l'accent sur l'amélioration du trafic dans la zone urbaine de Cayenne. Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 prolonge le PDMI en conservant le projet Balata-PROGT, pour un montant de 25 millions d'euros.

Parallèlement au PDMI, les études du Plan Global de Transports et de Déplacement de la Guyane (PGTD) ont été réalisées en 2011 et 2012. Suite au diagnostic des systèmes de transports guyanais et des pressions qui s'y exerceront dans le futur, le PGTD vise à évaluer les projets indispensables pour la mise à niveau et la sécurisation des infrastructures à l'horizon 2025.

Les études du PGTD présentent des scénarios aux horizons 2020 et 2025. Parmi les volets d'études figurent l'élaboration de schémas multimodaux pour améliorer la mobilité au sein et entre les pôles urbanisés de la bande côtière.

Les projets intégrés au PGTD ont pour but d'être approfondis et réintégrés dans les documents de planification :

- Schéma d'Aménagement Régional (SAR)
- Schéma Régional des infrastructures de transport (SRIT)
- SCOT de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral
- Le PDU de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral

Les opérations concernées figurent sur le plan ci-joint.

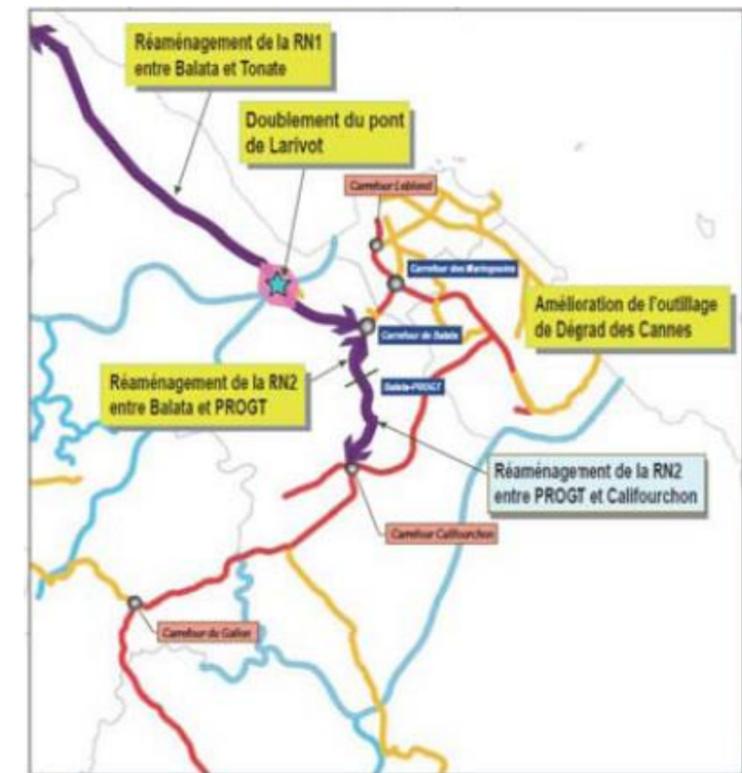


Fig. 3. EXTRAIT DU PGTD

## 2.2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique fait l'objet de mesures de publicité, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et durant toute sa période. Ces mesures de publicité se font sous la forme d'un avis reprenant le contenu de l'arrêté d'ouverture d'enquête qui est publié dans des journaux régionaux ou locaux ainsi que par voie d'affiche. Cet avis est publié 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et affiché pendant toute la durée de celle-ci. Sauf impossibilité matérielle, il est également affiché dans les mêmes conditions sur le terrain par le Maître d'Ouvrage du projet.

La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à trente jours et ne peut excéder deux mois, sauf si l'enquête est suspendue ou si une enquête complémentaire est organisée dans les conditions prévues aux articles L.123-14, R.123-22 et R.123-23 du Code de l'Environnement. Elle se tient dans les locaux prévus à cet effet, dans les communes concernées par le projet où le dossier et un registre d'enquête sont tenus à disposition du public.

Pendant la durée de l'enquête, le public peut consigner ses observations, propositions et contre-propositions sur le registre d'enquête mis à disposition dans chaque lieu où est déposé un dossier d'enquête. Ces observations peuvent également être adressées par correspondance au commissaire enquêteur, et le cas échéant selon les moyens de communication électronique indiqués dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête. En outre, les observations écrites ou orales du public sont également reçues par le commissaire enquêteur aux lieux, jours et heures qui auront été fixées et annoncées sur l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Par ailleurs, le commissaire enquêteur est habilité à recevoir toutes personnes ou représentants d'association qui le demandent. Il peut également faire compléter le dossier par des documents utiles à la bonne information du public, en se faisant communiquer ces documents par les Maîtres d'ouvrage.

Il peut également décider, lorsqu'il estime que l'importance ou la nature du projet le nécessite, d'organiser une réunion d'information et d'échanges avec le public, ou d'organiser une réunion publique, en accord avec l'autorité en charge de l'ouverture et de l'organisation de l'enquête (Préfecture) et des Maîtres d'ouvrage.

Il peut, sur demande motivée, décider la prolongation de la durée de l'enquête, de 1 mois maximum, la durée totale d'une enquête publique ne pouvant excéder 2 mois.

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par ce dernier. Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontre, dans les huit jours, le maître d'ouvrage afin de lui communiquer les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le maître d'ouvrage dispose alors d'un délai de 15 jours pour produire ses observations et réponses éventuelles.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête informe le public :

- de l'objet de l'enquête ;
- de ou des décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête ;
- du nom et des qualités du commissaire enquêteur et des modalités de l'enquête ;
- du contenu du dossier d'enquête et des modes de consultation.

Dans le cas présent (article L.123-10 du Code de l'Environnement et décret n° 2011-2021 du 29 décembre 2011), le dossier d'enquête sera également mis à la disposition du public sous forme électronique.

### Schéma général

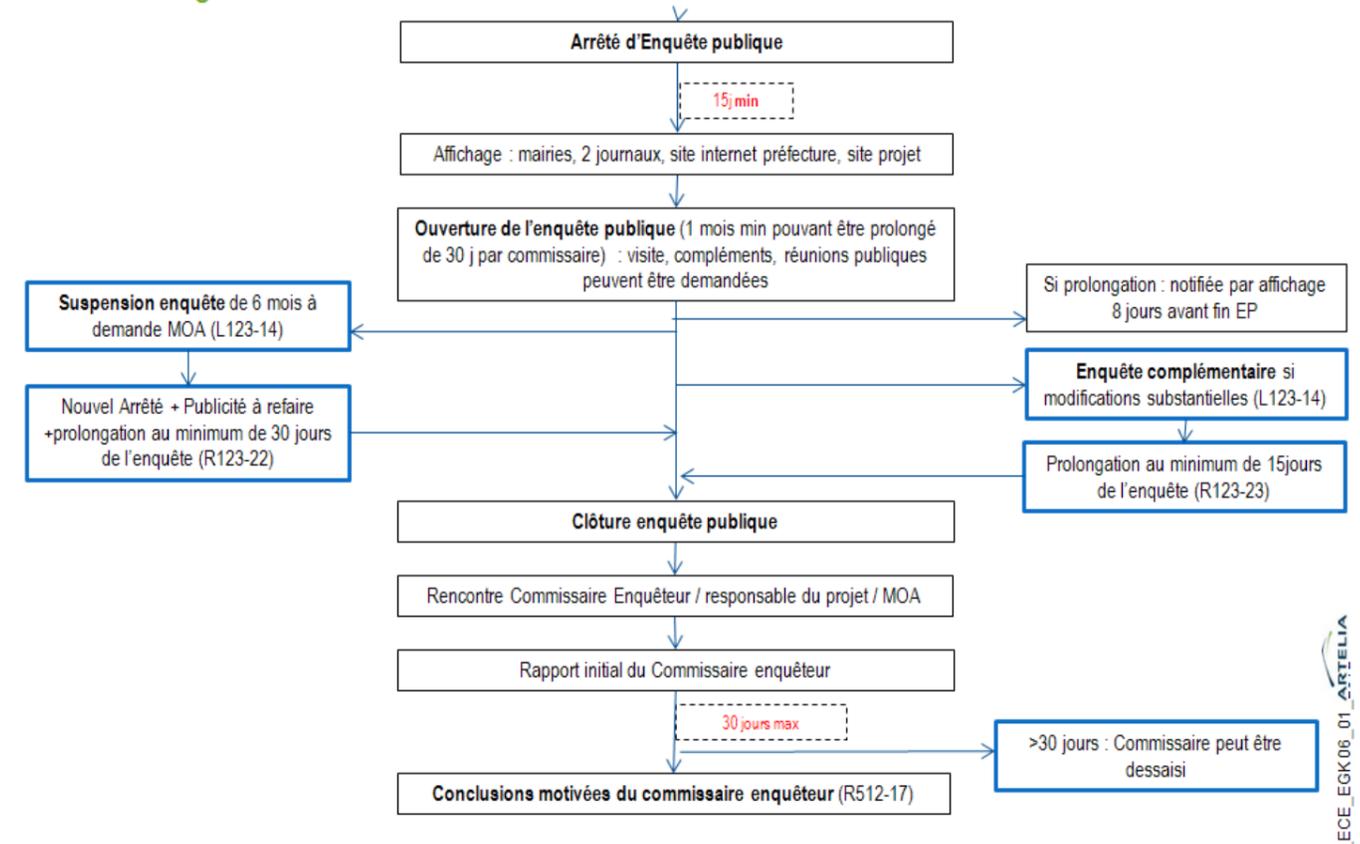


Fig. 4. SYNOPTIQUE DU DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

## 2.3. A L'ISSUE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le commissaire enquêteur établira son rapport et émettra un avis en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable au projet, dans un délai d'un mois après la clôture de l'enquête.

Le rapport du commissaire enquêteur restera à la disposition du public, pendant un an à compter de la clôture de l'enquête, dans la mairie des communes où s'est déroulée l'enquête, ainsi qu'à la préfecture de la Région Guyane.

## 2.4. LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les projets publics ayant un impact sur l'environnement et nécessitant une déclaration d'utilité publique préalablement à une expropriation devront également faire l'objet d'une déclaration de projet du maître d'ouvrage. Cependant, conformément à ce même article, si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

La déclaration d'utilité publique de l'opération sera prononcée par arrêté préfectoral. Cet arrêté sera accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération, d'une annexe exposant les mesures d'évitement, réduction et compensation, ainsi que du plan général des travaux.

Cet arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché pendant un mois dans la mairie concernée. La mention de cet affichage est insérée en caractères apparents dans un journal diffusé localement.

Chacune des formalités de publicité mentionne le ou les lieux où le dossier peut être consulté.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif, dans le délai de deux mois à compter de sa publication.

Lorsqu'un projet soumis à déclaration d'utilité publique n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU, l'opération est soumise à la procédure spéciale de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU prévue à l'article L.123-14 du code de l'urbanisme.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Matoury révèle les éléments suivants :

- Une modification de zonage du PLU autour du PROGT a été instaurée en mars 2011 pour une approbation le 7 novembre 2012.
- Cette modification du PLU a notamment permis de modifier les emplacements réservés afin de rendre compatible le PLU avec le projet de restructuration de la RN2 sur l'ensemble de la section Balata-PROGT. Dès lors, et en l'état actuel du projet, aucune nouvelle mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne semble nécessaire.

## 3. AU-DELA DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Parallèlement à la publication de l'acte de déclaration d'utilité publique, un dossier des engagements de l'Etat récapitulera les caractéristiques du projet et les mesures d'insertion auxquelles le projet devra se conformer, compte tenu des observations recueillies lors de l'enquête publique, et sera mis à la disposition du public.

### 3.1. LES ETUDES DETAILLEES

L'Etat représenté par la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Guyane engagera sous sa propre responsabilité et en étroite concertation avec l'ensemble des partenaires concernés, les études de détails nécessaires à la définition précise du projet.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête. Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourrait s'avérer nécessaire.

### 3.2. AUTRES PROCEDURES EVENTUELLES

D'autres procédures sont susceptibles de s'appliquer au projet. Celles-ci sont listées ci-après avec une analyse de leur pertinence :

- Nomenclature IOTA (Installations/Ouvrages/Travaux/Aménagements) du Code de l'Environnement (procédure de type « Loi sur l'Eau »).

L'article L.211-1 du Code de l'Environnement vise à assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau par :

- la préservation des écosystèmes aquatiques des sites et des zones humides,
- la protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects, susceptibles de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de mer,
- la restauration de la qualité des eaux, le développement, la protection et la valorisation de la ressource en eau.

« Les installations, ouvrages, travaux et activités visés par l'article L.214-1 [c'est-à-dire celles et ceux « entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants »] sont définis par une nomenclature et sont soumis à autorisation ou à déclaration suivant les dangers qu'ils présentent (...) (article L.214-2) ».

En fonction des incidences générées par le projet sur les milieux aquatiques (gestion des eaux pluviales, franchissement de criques, ...), ce dernier est soumis à Déclaration au titre du Code de l'Environnement ; un dossier d'incidences a donc été établi afin de préciser spécifiquement les incidences du projet sur le compartiment « eau et milieux aquatiques ».

- Découvertes patrimoniales

Lors des travaux, si des découvertes fortuites sont mises à jour, une déclaration immédiate doit être adressée au Maire de la commune, qui doit la transmettre sans délai au Préfet.

En fonction de la nature des découvertes, des mesures adaptées seront prescrites (poursuite des fouilles, reprise du chantier, modalités de conservation, ...).

- Dossier de dérogation d'espèces protégées

Le Code de l'Environnement prévoit l'interdiction de porter atteinte aux spécimens des espèces protégées, et pour certaines à leur habitat de reproduction et de repos. La liste des espèces protégées est fixée par arrêtés ministériels, en application des articles L.411-1 et 2 du Code de l'Environnement.

En cas d'impact inévitable, il est possible sous certaines conditions de solliciter une dérogation à la stricte protection des espèces.

Dans le cas présent, et en l'état actuel du projet, les inventaires faune/flore réalisés n'ont pas mis en avant la présence d'espèces justifiant une demande de dérogation.

Aucun dossier de demande de dérogation ne semble donc nécessaire.

---

## 4. TEXTES REGISSANT L'ENQUETE

---

La présente enquête publique est régie principalement par les articles L.123-1 et suivants et R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement, modifiés par le décret n° 2011-2018 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement et par le décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

La présente enquête est également régie par :

- La Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.
- La Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 modifiée relative à la démocratie de proximité. Cette loi a notamment modifié le code de l'environnement et le code général des collectivités territoriales en instituant différents mécanismes visant à assurer la participation du public aux enquêtes publiques. Elle est aujourd'hui en grande partie codifiée, notamment au sein du code général des collectivités territoriales (l'ensemble des articles des codes modifiés ou créés par cette loi n'est pas repris ici).

Plus particulièrement, la présente enquête est régie par :

- Le Code de l'environnement, notamment les articles :
  - L.123-1 à L.123-2 et R.123-1 à R.123-5, relatifs au champ d'application et objet de l'enquête publique,
  - L.123-3 à L.123-19 et R.123-2 à R.123-27, relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique,
  - L.126-1 et R.126-1 à R.126-4, relatifs à la déclaration de projet,
  - L.122-1 à L.122-3 et R.122-1 à R.122-16, relatifs aux études d'impact des travaux et projets d'aménagement,
  - L.110 et L.121 reprenant la loi n°95-104 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement,
  - L.220 à L.226 reprenant la loi sur l'air n°96-1236 du 30 décembre 1996 et la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n° 2005-273 du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impacts des infrastructures routières
  - L.350-1 à L.350-2 reprenant la loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la mise en valeur des paysages,
  - L.571-1 et suivants reprenant la loi sur le bruit du 31 décembre 1992, R.571 et R.572 pris en application de cette loi, le décret 95-22 du 9 janvier 1995 pris en application de l'article 12 de cette loi, l'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997 relatifs au bruit des infrastructures routières. Pour le Bruit des infrastructures de transports terrestres, il peut être également listé :
    - Arrêté du 30 mai 1996, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
    - Décret n°95-21 du 9 Janvier 1995 relatif au classement des infrastructures terrestres ;

- Décret n°95-22 du 9 Janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
- Arrêté du 5 Mai 1995 (version en vigueur au 6 Juin 2012) relatif au bruit des infrastructures routières
- Circulaire n°97-110 du 12 Décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national.
- Le Code du patrimoine, notamment les articles : L. 621-1 et suivants relatifs au patrimoine culturel et historique et les articles L.521-1 et suivants ainsi que le décret d'application n° 2004-490 du 3 juin 2004 portant sur l'archéologie préventive.
- Le code de l'expropriation, notamment les articles :
  - L.121-1 à 5, L.122-1 et 2 et R.111-1 et suivants relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique.
- Décret n° 2013-1211 du 13 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics (article 2 : évaluation socio-économique des projets d'investissements publics).