



Aménagement de la route nationale 1 de Guyane

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



BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Concertation publique du 19 février au 31 mars 2018

SOMMAIRE

Sommaire	2	Les modalités d'expression du public	12
		Les modalités d'échanges sur le projet	13
Introduction	4	Les résultats chiffrés de la concertation	13
Le projet présenté à la concertation	5	Les contributions écrites recueillies	13
Pourquoi cet aménagement ?	5	La participation aux réunions	14
Les fonctions de la RN1	5	Réunion préalable avec les élus	14
Un réseau routier congestionné	5	Réunion interne à la DEAL	14
La sécurité en jeu	5	Réunions publiques	14
Le franchissement de la rivière de Cayenne	6	La fréquentation de la page Internet	15
Les objectifs du projet	6	La synthèse des expressions recueillies	15
Les grandes caractéristiques du projet	6	La situation actuelle des déplacements	15
Le doublement de la voirie, avec un aménagement sur place	6	Franchissement de la rivière de Cayenne	16
Une route à chaussées séparées	6	Inquiétudes relatives au pont actuel	16
Des échangeurs dénivelés et des accès pour les voies de desserte locale	7	Durée de vie du nouveau pont	16
Les transports en commun intégrés à la circulation	7	Résistance du nouveau pont	16
La prise en compte des modes actifs et des deux-roues motorisés	7	Continuité territoriale par la voie fluviomaritime	16
Un deuxième pont franchissant la rivière de Cayenne	7	Profil en travers du nouveau pont	18
Le plan de situation du projet et la localisation de principe des échangeurs	8	Caractéristiques du projet	19
La mise en œuvre de la concertation	9	Localisation et type des échangeurs et autres ouvrages	19
Le cadre, le périmètre et les objectifs de la concertation	9	Traversée d'agglomération	19
Le cadre de la concertation	9	Vitesse maximale autorisée	20
Le périmètre de la concertation	9	Tracés et projets alternatifs	20
Les objectifs poursuivis par la concertation	9	Tracés alternatifs et points de congestion	20
La préparation de la concertation	9	Téléphérique au-dessus de la rivière de Cayenne	22
Les réunions préalables avec le garant	9	Voie ferrée	22
La réunion préalable avec les élus	10	Maillage et voiries secondaires	22
L'arrêté préfectoral	10	Maillage du territoire	22
La phase de concertation du 19 février au 31 mars 2018	10	Vision globale des projets du territoire	23
La concertation dans la presse	10	Périmètre de l'opération	23
Les modalités d'information du public	11		

Poursuite de l'opération vers l'ouest	23	Délais de réalisation	28
Projection à long terme	23	Aménagements provisoires	28
Modes de transport	24	Efficacité du projet en matière de fluidité	29
Transports en commun	24	Prestige de l'opération pour la Guyane	29
Voies vertes (modes actifs)	24		
2 roues motorisés	24	Les enseignements de la concertation et les suites à donner	30
Traversées piétonnes	25	Les enseignements de la concertation	30
Covoiturage et auto-stop	25	Les suites à donner	30
Économie locale	25		
Prise en compte de l'environnement	26	ANNEXES	31
Équipements et services de la route nationale	26	Annexes en téléchargement	31
Éclairage de la route	26	Revue de presse	32
Aires de repos	26	Télévision	32
Eaux pluviales	27	Radio	32
Cales de mises à l'eau	27	Presse écrite	32
Les modalités de réalisation du projet	27	Sigles et acronymes	33
Phasage des travaux	27		
Circulation en phase travaux	27		
Questions foncières	28		

INTRODUCTION

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, a organisé une concertation publique relative au 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.

La concertation s'est déroulée du 19 février au 31 mars 2018.

Le présent document en établit le bilan du maître d'ouvrage.

Aménagement de la route nationale 1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour de la Carapa

Concertation publique du 19 février au 31 mars 2018

LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les objectifs de 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 publique pour l'aménagement de la route nationale 1 (RN1) entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la route départementale 51 (RD51) de la Carapa.

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 de gestion qui seront rendus publics.

Sous réserve des autres 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 la concertation :

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

Toute l'information sur :

Informez-vous

Le dossier de la concertation présente les enjeux, les objectifs et les caractéristiques principales du projet d'aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51.

En téléchargement sur le site Internet de la DEAL :

www.guyane.developpement-durable.gouv.fr

Venez échanger sur le projet et donnez votre avis

5 réunions publiques, ouvertes à tous :

- **Maccourts** [jeudi 26 février 2016 à 18 h] à la salle des fêtes de Maccourts Bourg de Torinik, 97355 Maccourts Torinik
- **Matoury** [jeudi 22 février 2016 à 18 h] à la salle de délibération de la mairie de Matoury 1 rue Victor Cotte, 97351 Matoury
- **Cayenne** [jeudi 27 février 2016 à 18 h] à la salle de délibération de la mairie de Cayenne 1 rue de Rémire, 97300 Cayenne
- **Maccourts / Sola** [jeudi 6 mars 2016 à 18 h] au collège Antoine Sylvère Félé rue Papaye Biche, 97355 Maccourts
- **Matoury / Estinik** [jeudi 8 mars 2016 à 18 h] au lycée professionnel Balata chemin de la Chaussée, 97351 Matoury

Des réunions de concertation mis à disposition du public aux heures d'ouverture au public :

- dans les mairies des communes de Maccourts, Matoury et Cayenne
- à la Collectivité territoriale de Guyane (CTG) à Cayenne, route de Morlaix
- à la Communauté d'agglomération du centre littoral (CACL) à Matoury, chemin de la Chaussée (Balata)
- au siège de la DEAL Guyane à Cayenne, rue du Port

Une adresse courriel dédiée au projet :

concertation-aménagement-estinik-deal-guyane@developpement-durable.guyane.fr

LE PROJET EN BREF

Les 12 km du projet, tracés au contrat de plan État-région 2015-2020, relient l'échangeur de Balata au carrefour de la Carapa, tracent le franchissement de la rivière de Cayenne avec la construction d'un deuxième pont.

Les objectifs du projet

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

Le parti d'aménagement

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

Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Guyane

www.guyane.developpement-durable.gouv.fr

LE PROJET PRÉSENTÉ À LA CONCERTATION

POURQUOI CET AMÉNAGEMENT ?

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 distances 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 CONGESTIONNÉ

L'agglomération de Cayenne connaît un très fort développement de son urbanisation, phénomène qui va perdurer dans les années à venir. Les emplois et les équipements (établissements scolaires, administrations, etc.) restent quant à eux en grande partie concentrés sur Cayenne.

Par ailleurs, la population guyanaise et en particulier celle de l'agglomération de Cayenne connaît une croissance importante.

Cela 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**.

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.

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 s'ajoutent aux carrefours déjà nombreux.

Cette situation pénalise doublement la route nationale :

- en dégradant la fluidité de la circulation,
- en 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.

LA SÉCURITÉ EN JEU

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 allongements 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.

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 :

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

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.

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.

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**.

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.

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.

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.

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.

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.

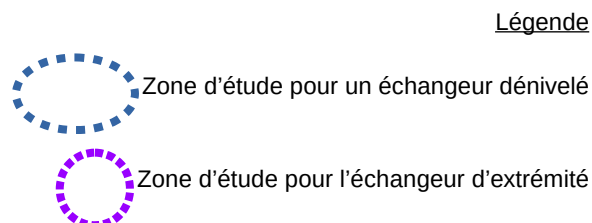
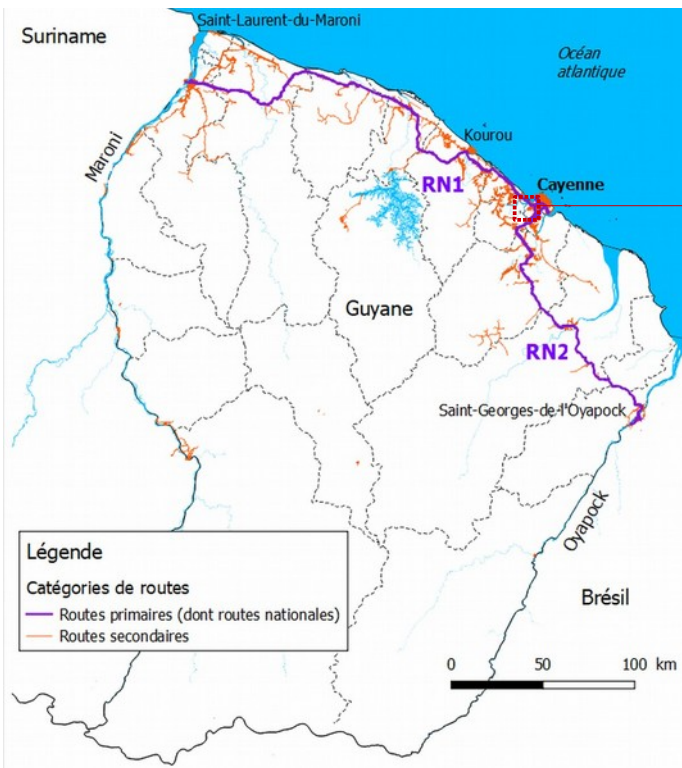
Le franchissement de la rivière de Cayenne se fera ainsi :

- 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.

LE PLAN DE SITUATION DU PROJET ET LA LOCALISATION DE PRINCIPLE DES ÉCHANGEURS



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.

LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

LE CADRE, LE PÉRIMÈTRE ET LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

LE CADRE DE LA CONCERTATION

La concertation était organisée au titre des articles 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 à la CNDP, par courrier du 15 novembre 2017, de désigner un garant, dans le cadre de l'article L.121-16-1 du code de l'environnement. 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.

Le 30 avril 2018, le garant a produit son rapport portant sur les conditions du déroulement de la concertation.

LE PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Le projet concerne directement les communes de Macouria et Matoury, puisque le projet se situe sur leur territoire. Il concerne en seconde approche Cayenne, où se situe le début de la RN1 et Montsinéry-Tonnégrande. C'est sur ces communes que s'est déroulée la

concertation. De façon plus large, le projet pourra impacter les usagers en provenance de l'ensemble des communes du littoral guyanais, de Kourou jusqu'à Saint-Laurent-du-Maroni.

LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LA CONCERTATION

La concertation doit permettre à chacun d'exprimer ses observations et propositions.

Les objectifs de cette concertation étaient :

- **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.

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

LES RÉUNIONS PRÉALABLES AVEC LE GARANT

Une première réunion de cadrage avec le garant de la concertation, Daniel Cucheval, et Claude Brévan qui lui était en appui, a eu lieu le 15 décembre 2017 avec l'équipe de la DEAL en présence du directeur adjoint de la DEAL.

Par la suite, deux réunions de travail les 4 janvier et 9 janvier 2018 entre le garant et l'équipe de la DEAL ont permis de :

- faire évoluer le dossier de présentation du projet vers une forme plus adaptée à la concertation ;
- choisir les lieux de débat au plus proche géographiquement du projet ;
- définir une stratégie de communication avec les médias locaux.

Le préfet a organisé une réunion de travail à sa résidence pour faire le point sur l'avancement du travail en présence du SGAR (secrétaire général aux affaires régionales), du directeur de la DEAL et de plusieurs collaborateurs de la DEAL le 19 février 2018.

LA RÉUNION PRÉALABLE AVEC LES ÉLUS

Une réunion d'ouverture préalable présidée par le préfet de Guyane a eu lieu à la préfecture le 16 février 2018 avec les élus directement concernés par le projet (CTG¹, CACL², Cayenne, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande). Le but de la réunion était d'informer les élus avant le lancement de la concertation et de leur dévoiler le document de présentation du projet soumis à l'avis des citoyens.

Le maire de Kourou n'ayant pu se rendre disponible pour cette réunion, il a participé à la réunion prévue pour les socioprofessionnels du 19 février 2018.

L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

L'arrêté préfectoral n° R03-2018-02-02-016 du 2 février 2018 fixait les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique.

LA PHASE DE CONCERTATION DU 19 FÉVRIER AU 31 MARS 2018

LA CONCERTATION DANS LA PRESSE

Les relations avec la presse

Un communiqué de presse a été transmis aux différents organes de presse le 15 février 2018.

1 CTG : collectivité territoriale de Guyane

2 CACL : communauté d'agglomération du centre littoral



PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE

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

Service Infrastructures
et Sécurité Routières

Pôle investissement
Développement du
réseau routier national

N° Com/11/18

Cayenne, le 15 février 2018
11h00

COMMUNIQUÉ

Communes de Matoury et Macouria

Concertation publique : Aménagement de la RN1 - Mise à 2x2 voies

L'aménagement consiste en la mise à 2x2 voies de la RN1, avec la réalisation d'un deuxième pont sur la rivière de Cayenne. Le projet a pour objectif d'améliorer les conditions de sécurité et de circulation des usagers.

Ce projet d'aménagement entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51 (Carapa) prévu par le premier volet de l'accord de Guyane signé le 21 avril 2017, dit « plan d'urgence », est soumis à la concertation publique qui se déroulera sur la période du 19 février au 31 mars 2018.

L'arrêté préfectoral du 02 février 2018 fixe les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique de ce projet d'aménagement.

Toutes les informations relatives à cette concertation sont en téléchargement sur le [site internet de la DEAL](#).

Le 16 février, les organes de presse recevaient pour information dans les médias l'invitation des socioprofessionnels à la réunion dédiée du 19 février 2018 à la CCIG. Cette invitation a été transmise aux professionnels par la CCIG.



La DEAL a demandé à plusieurs reprises aux organes de presse de relayer les dates des réunions publiques.

Le projet dans la presse

Les télévisions Guyane première et ATV ont couvert le lancement de la concertation les 19, 20 et 21 février. Le directeur de la DEAL a été interviewé le 19 février 2018.

La radio Guyane Première, notamment dans son journal du 20 février 2018 à 7 h, ainsi que Radio Péyi ont relayé l'information.

La presse écrite a relayé l'information sur les réunions de concertation, notamment les 19 et 20 février 2018, ou encore le 2 mars 2018.

LES MODALITÉS D'INFORMATION DU PUBLIC

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (24 pages) présentait la concertation publique, le contexte de l'opération, la situation, les objectifs et les caractéristiques du projet, ainsi que les modalités de prise en compte de l'environnement naturel et humain.

Le dossier était disponible :

- 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, mis en ligne le 2 février 2018
www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-amenagement-de-la-rn1-r871.html
- lors des réunions publiques ; plusieurs dizaines d'exemplaires ont été remis aux participants lors des réunions de concertation.



Le kakemono

Un kakemono présentant la concertation publique et les grandes lignes du projet était installé :

- aux côtés des registres et du dossier de concertation :
 - dans les mairies des communes de Macouria, Matoury et Cayenne

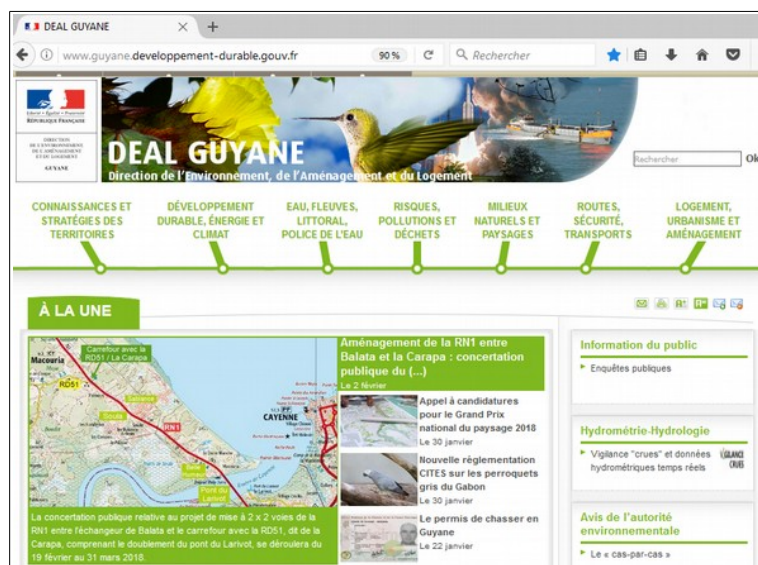
- à la Collectivité territoriale de Guyane (CTG)
- à la Communauté d'agglomération du centre littoral (CACL)
- au siège de la DEAL Guyane
- dans les établissements scolaires où se sont tenues des réunions publiques
 - au collège Antoine Sylvère Félix à Macouria (Soula)
 - au lycée professionnel Balata à Matoury

Un kakemono itinérant était par ailleurs installé dans la salle de chaque réunion publique, un autre à l'entrée des lieux.

Le site Internet de la DEAL

Une rubrique spécifique à l'opération existe sur le site Internet de la DEAL.

Un page y était spécifiquement dédiée à la concertation publique du 19 février au 31 mars 2018. Cette page a été mise à jour au cours de la concertation pour indiquer les dates des réunions complémentaires organisées à la demande des mairies.



Page d'accueil en février 2018 du site Internet de la DEAL

Aménagement de la RN1 entre Balata et la Carapa : concertation publique du 19 février au 31 mars 2018

publié le 2 février 2018 (modifié le 6 mars 2018)

La concertation publique relative au projet d'aménagement de la route nationale 1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la route départementale 51, dit carrefour de la Carapa, se déroulera du lundi 19 février au samedi 31 mars 2018.

L'arrêté préfectoral n° R03-2018-02-02-016 du 2 février 2018 fixe les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique : [Arrêté n° R03-2018-02-02-016 du 2 février 2018](#) (format pdf - 1.1 Mo - 02/02/2018).

Les objectifs poursuivis par la concertation



Dans la même rubrique

- ▶ Aménagement de la RN1 entre Balata et la Carapa : concertation publique du 19 février au 31 mars 2018
- ▶ Nomination des garants de la concertation publique
- ▶ Information du public du 19 septembre au 19 novembre 2017

Page dédiée à la concertation publique

LES MODALITÉS D'EXPRESSION DU PUBLIC

Les registres

Des registres étaient mis à disposition du public, aux côtés du dossier de la concertation et du kakemono :

- pendant toute la période de concertation et aux heures d'ouverture au public :
 - dans les mairies des communes de Macouria, Matoury et Cayenne, puis à partir du 15 mars à la mairie de Montsinéry-Tonnégrande,
 - à la Collectivité territoriale de Guyane (CTG),
 - à la Communauté d'agglomération du centre littoral (CACL),
 - au siège de la DEAL Guyane ;
- lors des réunions publiques (registre tournant).

L'adresse courriel

La DEAL a mis en place une adresse courriel dédiée :

concertation-amenagement-rn1.deal-guyane@developpement-durable.gouv.fr

LES MODALITÉS D'ÉCHANGES SUR LE PROJET

Une réunion pour les socioprofessionnels

Une réunion spécifique a été organisée à la CCI (chambre de commerce et d'industrie) de la Guyane le 19 février 2018 avec les socio-professionnels.

Une réunion interne à la DEAL

Une réunion a été proposée le 23 mars 2018 en interne à la DEAL pour l'ensemble des agents intéressés, d'autres ayant par ailleurs participé aux réunions publiques.

Les réunions publiques

5 réunions publiques, ouvertes à tous, étaient organisées :

- Macouria, le mardi 20 février 2018, de 18 h à 21 h, à la salle des fêtes de Macouria, bourg de Tonate ;
- Matoury, le jeudi 22 février 2018, de 18 h à 21 h, à la salle de délibération de la mairie de Matoury ;
- Cayenne, le mardi 27 février 2018, de 18 h à 21 h, à la salle de délibération de la mairie de Cayenne ;
- Macouria / Soula, le mardi 6 mars 2018, de 18 h à 21 h, au collège Antoine Sylvère Félix ;
- Matoury / Balata, le jeudi 8 mars 2018, de 18 h à 21 h, au lycée professionnel Balata, chemin de la Chaumière.

2 réunions publiques complémentaires ont été organisées à la demande des mairies :

- Montsinéry-Tonnégrande, le mercredi 14 mars 2018, de 18 h à 21 h, à la salle de délibération de la mairie de Montsinéry-Tonnégrande ;
- Macouria, le mardi 27 mars 2018, de 18 h à 21 h, à la salle des fêtes de Macouria, bourg de Tonate.

LES RÉSULTATS CHIFFRÉS DE LA CONCERTATION

LES CONTRIBUTIONS ÉCRITES RECUEILLIES

30 contributions écrites ont été recueillies :

- 10 par courriel, dont 1 contribution de Montsinéry-Tonnégrande ;
- 17 consignées dans les registres selon la répartition suivante :

<ul style="list-style-type: none"> □ 7 dans le registre de Cayenne, □ 3 dans le registre de la communauté d'agglomération du centre littoral, □ 1 dans le registre de la collectivité territoriale de Guyane (CTG), 	<ul style="list-style-type: none"> □ 1 dans le registre de la DEAL, □ 1 (5 personnes) dans le registre tournant, □ 1 dans le registre de Macouria, □ 2 dans le registre de Matoury, □ 1 dans le registre de Montsinéry-Tonnégrande ;
--	---
- 3 par courriers des collectivités :

<ul style="list-style-type: none"> □ Matoury : 2 courriers complémentaires l'un de l'autre, 	<ul style="list-style-type: none"> □ Macouria : 1 courrier, □ CTG : 1 courrier.
--	---

Parmi ces contributions, 3 émanent d'acteurs représentatifs et d'acteurs économiques :

- association des riverains du lotissement Miramax de Matoury ;
- association de chasseurs Amazone Aourou ;
- centre nautique terre rouge de Montsinéry.

4 contributions émanent des collectivités.

Les 23 autres contributions émanent d'habitants et d'usagers de la RN1.

LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS

RÉUNION PRÉALABLE AVEC LES ÉLUS

6 élus étaient présents à la réunion du vendredi 16 février 2018, qui a duré environ deux heures, sous l'égide du préfet :

- Isabelle Patient, 3^e vice-présidente de la collectivité territoriale de Guyane, déléguée à l'aménagement, au logement et au transport,
- Serge Adelson, maire de Macouria,
- Patrice Labeau, 1^{er} adjoint au maire de Montsinéry-Tonnégrande,
- Michel Dubouille, représentant le maire de Matoury,
- Antoine Madère, expert technique pour la mairie de Matoury,
- Chester Léonce, conseiller municipal de Cayenne, conseiller communautaire à la communauté d'agglomération du centre littoral.

RÉUNION INTERNE À LA DEAL

28 agents ont assisté à la réunion interne à la DEAL du vendredi 23 mars 2018.

RÉUNIONS PUBLIQUES

186 personnes ont participé aux réunions publiques, dont 47 à la réunion organisée pour les professionnels et 139 aux 7 réunions publiques.

Réunion pour les professionnels

La réunion du lundi 19 février 2018 à la CCIG a rassemblé 47 participants.

À cette réunion, étaient présents :

- | | |
|--|---|
| ■ François Ringuet, maire de Kourou, et le responsable communication à la mairie de Kourou | ■ EGBCT BTP |
| ■ 3 usagers | ■ 3 journalistes (Radio Peyi, Guyane La 1ère) |
| | ■ SDTG |

- | | |
|---|--|
| ■ Commission étude transports CCIG | ■ SEFITEC |
| ■ 2 élus CCIG | ■ Présidente de collectif citoyen |
| ■ 2 personnes pour le groupement des transporteurs guyanais | ■ 3 personnes pour GTR |
| ■ GAREL TP | ■ 3 personnes pour la FRBTP |
| ■ 2 personnes de Connex Logistics | ■ Chef d'entreprise |
| ■ Transport Chino | ■ GALEA |
| ■ Gérant | ■ Groupe DMC : SEFITEC / JM transports |
| ■ Président Groupement Alliance + | ■ CERC |
| ■ Police nationale | ■ Président GNT |
| ■ Gérant RIBAL TP | ■ Transport Paramana |
| ■ STME & CO | ■ GTT |
| ■ Pêcherie Hippocampe | ■ Cabinet PROARTISA |
| ■ Directeur de la société DILO | ■ Directeur régional DIGICEL |
| ■ UCIC, 4 ^e vice-présidente de la CCIG | ■ JSTPS |
| | ■ Société Terrassement Commercialisation |

Autres réunions publiques

Les 7 réunions publiques ont rassemblé 139 participants.

La participation à ces réunions était ainsi répartie :

- Macouria-Tonate le 20 février 2018 : 35 personnes + maire ;
- Matoury le 22 février 2018 : 11 personnes + 5 élus dont maire ;
- Cayenne le 27 février 2018 : 20 personnes + 7 élus ;
- Soula (Macouria) le 6 mars 2018 : 36 personnes + maire ;
- Balata (Matoury) : 11 personnes ;
- Montsinéry-Tonnégrande : 14 personnes + 2 élus ;
- Macouria-Tonate : 2 personnes.

Certaines personnes ont participé à plusieurs réunions et certaines ont proposé des contributions écrites également, par courriel ou dans les registres.

Les réunions ont duré de 2h à 2h30, sauf la dernière à Macouria qui a duré 1h, la présentation du projet n'ayant pas été faite (les 2 participants connaissaient l'opération).

LA FRÉQUENTATION DE LA PAGE INTERNET

On comptabilise les connexions suivantes sur la page dédiée à la concertation sur le site Internet de la DEAL :

- entre le 2 février 2018 (date de mise en ligne du dossier) et le 13 avril 2018 :
 - 1014 vues,
 - 884 vues uniques ;
- entre le 19 février et le 31 mars 2018 (période stricte de la concertation) :
 - 649 vues,
 - 582 vues uniques.

Les définitions des pages vues sont les suivantes :

- page vue : une page vue correspond à un affichage de page. Si la page est de nouveau affichée, parce que l'internaute rafraîchit la page ou visite le site puis revient de nouveau sur cette page d'origine, alors une nouvelle page vue est comptabilisée. Le nombre de pages vues correspond ainsi au total du nombre d'affichages d'une page ;

pages vues = nombre d'affichages d'une page

- vue unique : une vue unique correspond à la somme de toutes les pages vues générées par un même internaute au cours d'une seule session. Ainsi, si au cours d'une seule session, un utilisateur consulte une page, puis rafraîchit celle-ci, ou visite le site puis revient de nouveau à la page d'origine, une seule vue unique est comptabilisée. Le nombre de vues uniques est ainsi celui du nombre de sessions différentes pendant lesquelles la page a été consultée une ou plusieurs fois.

vues uniques = nombre de sessions avec un ou plusieurs affichages de la dite page

LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

LA SITUATION ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS

Synthèse des contributions

Les usagers font part de leur exaspération, en particulier à Macouria vis-à-vis des congestions sur le réseau routier de l'agglomération cayennaise : les usagers mettent de plus en plus de temps pour aller travailler, ou pour aller au lycée, et pour revenir, et doivent se lever avant 5 heures du matin.

En outre, de nombreuses interventions montrent que le constat d'insécurité routière, pour tous les usagers, est partagé par tous : insécurité des piétons et cyclistes sur les côtés des routes, comportements dangereux liés au besoin de traverser la route, insécurité franche pour entrer ou sortir de la route nationale, notamment au niveau de la Chaumière...

Les craintes formulées par ailleurs vis-à-vis de la fiabilité du pont actuel montrent que le risque de rupture du service routier, comme cela a été le cas en 2009-2010 lorsque le pont a été fermé, est également source d'inquiétudes chez les usagers.

Réponse du maître d'ouvrage

Les objectifs du projet : sécurité, fluidité, limitation du risque de rupture du service routier, sont partagés par l'ensemble des acteurs.

FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE DE CAYENNE

INQUIÉTUDES RELATIVES AU PONT ACTUEL

Synthèse des contributions

De nombreux usagers font part de leur méfiance vis-à-vis de la fiabilité du pont actuel. Les évènements passés, ayant notamment conduit fin 2009-début 2010 à la fermeture du pont pendant plusieurs mois, sont de nature à inquiéter la population.

L'état actuel du pont renforce ce sentiment.

Dans ces conditions, le fait que « le pont vibre » lors du passage d'un poids lourd n'est pas de nature à rassurer les usagers.

Participant : « Pourquoi ne pas prévoir la réalisation d'un pont à quatre voies dont la durée de vie rassurerait la population ? »

Plus rarement, certains participants trouvent qu'il est judicieux de garder le pont actuel.

Une inquiétude est également soulevée concernant la phase travaux ; la construction des pieux du nouveau pont, à proximité du pont existant, pourrait risquer d'endommager ce dernier, et par là réduire sa durée de vie.

Réponse du maître d'ouvrage

Le comité d'experts réuni en 2010 a confirmé que le pont actuel avait une durée de vie, sous réserve d'un entretien courant raisonnable, de 30 ans.

Des réparations conséquentes ont en outre été effectuées depuis 2009 : près de 15 M€ ont été dépensés (réparation de la pile 13, renforcement des autres piles, protection cathodique du tablier et ragréage).

Par ailleurs, la gestion des ouvrages d'art sur le réseau routier national est réalisée suivant des instructions techniques qui visent à mettre en place des processus réguliers de visite annuelle et d'inspection détaillée périodiques. Le pont du Larivot a fait l'objet dans ce cadre d'une inspection détaillée en octobre 2015 par des experts du réseau scientifique et technique de l'État. Une inspection intermédiaire est prévue fin 2018.

S'il est certain qu'il faudra envisager à moyen terme une autre destination pour le pont actuel (déconstruction, estimée en 2010 à 13,5 M€, ou fermeture à la circulation routière et réservation à d'autres usages), le pont actuel reste fiable. C'est pourquoi il a été décidé depuis plusieurs années de travailler sur une solution de doublement en gardant le pont actuel.

On précise qu'il est tout à fait normal de ressentir des mouvements d'un pont lors du passage de poids lourds.

Quant aux impacts en phase travaux de la réalisation des fondations du nouveau pont, les modalités de réalisation du nouvel ouvrage seront étudiées afin d'éviter tout impact sur l'ouvrage existant.

DURÉE DE VIE DU NOUVEAU PONT

Synthèse des contributions

Les participants s'interrogent sur la durée de vie du nouveau pont.

Réponse du maître d'ouvrage

L'ouvrage est conçu pour une durée de vie minimale de 100 ans, conformément aux normes en vigueur.

RÉSISTANCE DU NOUVEAU PONT

Synthèse des contributions

Un intervenant s'interroge sur la résistance aux chocs du futur pont alors qu'il aura moins de piles que le pont actuel.

Réponse du maître d'ouvrage

Ce n'est pas le nombre de piles qui assure la résistance mais plutôt le tablier ; le nouveau pont sera beaucoup moins sensible aux chocs. Les technologies sont différentes et plus performantes que celles utilisées sur le pont actuel du Larivot, où les poutres sont disposées les unes à côté des autres, alors que la nouvelle structure est un pont continu et plus résistant.

CONTINUITÉ TERRITORIALE PAR LA VOIE FLUVIOMARITIME

Synthèse des contributions

Usagers et élus accordent de façon générale une grande importance au projet de navette

fluviomaritime porté par la CACL entre Cayenne et Montsinéry-Tonnégrande.

De façon générale, les participants demandent que le nouveau pont puisse laisser passer différents types de navires qui ne peuvent pas aujourd'hui naviguer sous le pont actuel, pour des besoins sportifs et de loisirs notamment ; une marina pourrait être créée à Montsinéry-Tonnégrande ou à Macouria, qui pourrait accueillir notamment catamarans et voiliers.

Les habitants et élus de Montsinéry-Tonnégrande en particulier demandent que la hauteur libre sous les ouvrages préserve la possibilité de développer, outre la navette, toute activité économique et touristique liée à la voie fluviomaritime. Ils expliquent que la construction du pont actuel il y a 40 ans (notamment pour les besoins de la base spatiale) a entraîné un déclin de la commune, le pont constituant un obstacle à la navigation. Ainsi, le président du centre nautique Terre rouge de Montsinéry et le maire de la commune indiquent un besoin d'une hauteur libre sous pont à marée haute de 25 mètres afin que les sportifs naviguent en toute sécurité.

Conseiller municipal de Montsinéry-Tonnégrande : « Ce pont, tel qu'il est aujourd'hui c'est une barrière anti-développement pour Montsinéry-Tonnégrande. »

Par ailleurs, il est souhaité que l'espacement entre les piles du nouveau pont soit plus important (200 mètres ou plus) pour faciliter également la navigation, en complément d'une plus grande hauteur sous pont.

Le pont actuel ayant vocation à être déconstruit à moyen terme, il est demandé à l'État de penser par anticipation à long terme à la circulation fluviomaritime sous les nouveaux ponts.

Il est également relevé le souhait de voir draguer le chenal, toujours pour des raisons de navigation.

Réponse du maître d'ouvrage

Navette fluviomaritime

Le maître d'ouvrage partage l'importance pour le territoire du développement des navettes fluviomaritimes.

Le nouveau pont, au stade des études actuelles, est plus haut que le pont actuel. Dans tous les cas, il permettra aux navettes qui seront choisies pour passer sous le pont actuel de passer également sous le nouveau.

Hauteur libre sous le pont actuel

Pour indiquer les hauteurs libres sous le tablier du pont, deux niveaux d'eau ont été considérés :

- le niveau PHMA : plus haute mer astronomique, qui se situe à + 1,54 m NGG³ ;

³ système altimétrique utilisé en Guyane : NGG 1977

- le niveau extrême, à + 3,44 m NGG, intégrant :
 - PHMA = + 1,54 m NGG ;
 - une surcote maximale de + 0,40 m ;
 - une houle de + 0,50 m ;
 - une élévation du niveau de la mer liée au changement climatique de + 1,00 m (prévision à l'horizon 2100).

On peut noter que la surcote maximale et la houle sont liées à de mauvaises conditions météorologiques, pas forcément compatibles avec la navigation.

Avec ces hypothèses, il vient que la hauteur libre sous le pont actuel, pour une passe navigable de 20 m à mi-longueur du pont, est de :

- 3,18 m par rapport au niveau extrême ;
- 5,08 m par rapport au PHMA.

Hauteur libre sous le nouveau pont

Le projet de nouveau pont, tel que présenté à la concertation, est plus haut que le pont actuel. La hauteur libre sous le tablier dépend de la solution technique qui sera retenue. Au stade des études au moment de la concertation, le pont est plus haut de 2,5 m à 3,5 m au milieu de l'ouvrage selon les solutions techniques.

Une adaptation du projet actuel sera étudiée, d'un point de vue technique et financier, pour une éventuelle rehausse du profil en long. Cela pourra permettre de disposer d'une hauteur libre sous pont plus confortable pour différents types de navires, de l'ordre de quelques mètres supplémentaires. Une telle rehausse ne modifierait pas fortement le projet technique et les incidences financières seraient modestes. Dans ces conditions, le maître d'ouvrage peut envisager cette adaptation.

Une rehausse plus forte, pour atteindre par exemple 25 m de hauteur libre sous le pont, tels que demandés par certains acteurs, n'est en revanche pas envisageable au regard des contraintes techniques, d'usage et de coût notamment, tandis qu'aucun projet économique concret, chiffré, détaillant le type de navire, leur fréquence, n'a été présenté au maître d'ouvrage. Dans ces conditions, les enjeux d'assurer la résilience de l'itinéraire routier avec la création d'un nouveau pont, dans le budget prévu par les Accords de Guyane, mais aussi d'améliorer fluidité de la circulation et sécurité des usagers, ne semblent pas du même niveau que le passage éventuel de quelques navires de fort tirant d'air.

S'il s'agissait de bomber le pont, tout en gardant les culées du pont à la même hauteur que le projet de pont au stade des études actuelles, les facteurs limitants sont notamment les pentes nécessaires pour y arriver. Il est possible géométriquement d'atteindre environ 25 m de hauteur libre sous le pont en son milieu, en dessinant un profil en long présentant 2 segments de droite de 500 m environ de part et d'autre, avec une pente de 4 %, reliés en partie centrale par un arc de cercle. Cependant, une pente de 4 % est fort pénalisante si elle intervient sur une longue distance (2 fois 500 m dans ce cas) pour les usagers

piétons et cyclistes, ainsi que pour les poids lourds. Elle présente aussi des risques pour le maintien des vitesses. Par ailleurs, une telle rehausse a un impact financier significatif. Enfin, les conséquences techniques sur les fondations de l'ouvrage, qu'il faudrait étudier précisément le cas échéant, entraîneraient des hauteurs de fondations beaucoup plus importantes et pourraient conduire à revoir la conception technique de ces dernières, avec vraisemblablement un fort surcoût. C'est pourquoi le maître d'ouvrage ne souhaite pas retenir cette option.

S'il s'agit de faire un pont translaté en hauteur, les conséquences seront importantes sur les raccordements à la route. Une translation du projet de 20 mètres verticalement suppose, en considérant une pente de l'ordre de 2 % pour les raccordements routiers de part et d'autre, un rallongement de l'ordre de 2×1 km de chaque côté du pont pour revenir au niveau de la route existante. Le coût de cette option n'est pas non plus envisageable pour le maître d'ouvrage.

À propos des ponts à haubans

Suite à la concertation, une approche a été menée pour analyser une solution d'ouvrage exceptionnel du type pont à haubans.

Compte-tenu de la brèche à franchir (rivière large, terrain plat) et du coût très élevé de ce type de structure, il a été étudié une solution avec une travée centrale haubanée de 400 m, soit environ le tiers de la longueur de la brèche, pour une longueur totale de l'ouvrage de 1335 m. Le profil en long étudié permet de dégager une hauteur libre sous pont de 25 m.

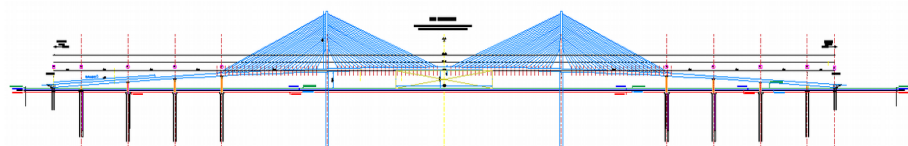


Schéma d'un pont à haubans franchissant la rivière de Cayenne

Un tel ouvrage est estimé à environ 300 M€, alors que 100 M€ sont prévus par les Accords de Guyane.

Si un pont à haubans présente certains avantages (esthétique, hauteur libre sous pont...), il présente plusieurs inconvénients, dont une réalisation technique plus complexe, une longueur plus importante pour les raccordements routiers, et surtout un coût très au-delà du financement mobilisable.

Ce type de solution ne peut donc pas être retenu par le maître d'ouvrage.

PROFIL EN TRAVERS DU NOUVEAU PONT

Synthèse des contributions

En dehors des considérations relatives à la traversée de la rivière de Cayenne, ou d'autres cours d'eau, à d'autres endroits que le pont actuel, les acteurs estiment que le projet manque d'ambition, car il ne prévoit qu'un unique pont à 2 voies de circulation.

Par ailleurs, les usagers, fortement marqués par l'incident de 2009-2010 quand le pont a été fermé plusieurs mois suite à la rupture d'un pieu, n'ont pas confiance dans le pont actuel. Ils postulent que le pont actuel sera rapidement inutilisable une fois le nouveau pont construit, et par conséquent qu'il ne resterait à nouveau qu'un pont à 2 voies de circulation pendant de nombreuses années.

De nombreux intervenants réclament un pont à 2×2 voies voire 2×3 voies (pour les transports en commun en site propre), avec les voies vertes.

Président de la CTG : « qu'advient-il lors de la fermeture du pont actuel dans 15, 20 ou 30 ans... voire plus tôt si l'état de ce dernier l'exigeait ? Ne risque-t-on pas de créer un véritable goulet d'étranglement puisque de chaque côté, nous nous trouverons avec une voirie à 2×2 voies, alors que le pont ne sera lui doté que de 2×1 voies ? »

Réponse du maître d'ouvrage

Le PGTD (plan global des transports et des déplacements), le SAR (schéma d'aménagement régional), le plan d'urgence pour la Guyane... prévoient le « doublement du pont du Larivot ». Les études antérieures menées depuis plusieurs années ont conduit à étudier jusque 40 profils en travers, des étapes de décision et de validation ont conduit à retenir le profil en travers actuellement proposé dans le projet d'ouvrage d'art avec 2 voies de circulation et une voie verte, de façon complémentaire au pont actuel.

La réalisation de deux ponts à 2×1 voies et non un seul à 2×2 voies présente des avantages forts en termes d'exploitation, car un pont est toujours disponible en cas d'incident (soit lié à une pathologie sur un ouvrage, soit liée à un accident de la route), mais également pour les travaux d'entretien, en permettant un alternat. On rappelle qu'il n'y a pas d'itinéraire alternatif équivalent, la résilience de l'itinéraire est ainsi mieux maîtrisée.

Cependant, à ce stade, le remplacement du pont actuel n'a pas encore été étudié, priorité étant donnée à son doublement. L'hypothèse de travail la plus probable, si le 3^e pont était parallèle et à proximité du 2^e, est qu'il soit construit en amont du pont actuel, et préalablement à la déconstruction du pont actuel, ceci afin de maintenir la circulation à 2×2 voies pendant les travaux du 3^e pont.

Enfin, les financements mobilisables ne permettent pas la réalisation d'un pont large assurant les deux sens de circulation. Un pont à 2 × 2 voies avec voies vertes, c'est-à-dire en largeur 2 fois le projet de pont présenté en concertation (26,4 m), est estimé en première approche entre 180 à 190 M€. Le budget prévu par les Accords de Guyane est au total de 100 M€.

De la même manière, dans une moindre mesure, l'élargissement du pont s'il devait intégrer une 3^e voie renchérit significativement les coûts de construction ; l'ordre de grandeur correspondant est de 20 à 25 % du coût de l'ouvrage, soit environ 20 M€, en première estimation.

CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

LOCALISATION ET TYPE DES ÉCHANGEURS ET AUTRES OUVRAGES

Synthèse des contributions

Pour les participants, la localisation des échangeurs doit être pertinente par rapport au territoire et aux projets du territoire.

Il est demandé à plusieurs reprises qu'il y ait un échangeur proche de la pointe Liberté. Outre les traversées existantes à ce niveau actuellement, il faut noter d'une part le projet d'aménagement par le conservatoire du littoral, d'autre part le projet de navette fluviomaritime dont l'un des arrêts y sera situé.

Au niveau de la Chaumière, il faudra notamment tenir compte des projets au nord sur la zone Cogneau-Larivot, dans la zone de l'opération d'intérêt national, portés par la commune de Matoury en partenariat avec la Semsamar. La programmation urbaine de ce secteur nécessite de connecter cette zone à La Chaumière via une nouvelle voie qui pourrait arriver aux environs du carrefour existant. La commune de Matoury souhaite opérer une liaison directe entre ces deux secteurs, avec un franchissement sécurisé de la RN1, tenant compte de l'activité économique et du trafic générés par l'aménagement futur du quartier de Cogneau-Larivot.

De façon globale, il n'est pas remis en cause la réalisation de 4 points d'échanges. Cela suppose des voies parallèles à la RN1 avec entrées et sorties à chaque échangeur. Mais plusieurs participants les perçoivent cependant comme étant trop éloignés les uns des autres et nécessitant des détours pour accéder d'un endroit à un autre.

En revanche, en ce qui concerne la proposition d'échangeur dénivelé pour desservir toute la zone de Soula-Sablance, celle-ci a été questionnée afin qu'il puisse être tenu compte du

projet urbain de la commune de Macouria qui a la volonté de relier les deux quartiers de Sablance et de Soula et souhaite un aménagement à niveau.

Un questionnaire est formulé quant à l'accès à Belle Humeur.

Un participant précise qu'il ne faut pas de giratoire supplémentaire car cela crée le ralentissement de la circulation. Un autre participant a le même avis pour un giratoire au niveau de la RD51.

S'agissant de ce carrefour avec la RD51, sont également évoqués : prise en compte des camions, anticipation de la poursuite de l'opération vers Tonate, prise en compte des projets immobiliers.

Un participant estime que les échangeurs prévus prennent trop d'espace sur les terrains privés, il faudrait que la RN1 soit en passage supérieur et non inférieur, afin que les giratoires des échangeurs soient plus proches de la RN1.

Réponse du maître d'ouvrage

La cohérence avec les projets du territoire est fortement recherchée.

Par rapport aux éléments généraux présentés en concertation publique, il est désormais nécessaire d'affiner la localisation, le nombre et la nature des points d'échanges. Les réflexions seront menées en relation avec les collectivités notamment. Elles prendront en compte les voies de desserte.

Pour le parti d'aménagement à retenir au niveau du secteur Sablance-Soula, il sera étudié préalablement à l'enquête publique une proposition d'aménagement de type « boulevard urbain ».

Cela sera analysé dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.

TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATION

Synthèse des contributions

Un participant estime qu'il n'est pas cohérent de réaliser une 2 × 2 voies avec séparation des voies en traversant une agglomération avec voies pour piétons, s'agissant du tronçon entre le pont du Larivot et le carrefour avec la RD51. En effet, il indique qu'une 2 × 2 relie des agglomérations mais ne les traverse pas. Il précise que la vie se développant vers l'extérieur des voies, les quartiers tournent le dos à cette route et les voies secondaires doivent être bien desservies ; dans ce cas, piétons et vélos sont sur les voies secondaires et non sur la 2 × 2.

Réponse du maître d'ouvrage

La RN1 assure aujourd'hui différentes fonctions, de transit comme de desserte locale. Un compromis doit être trouvé dans les modalités d'aménagement de la route pour concilier au mieux toutes ses fonctions. Le maillage secondaire porté par les différents acteurs du territoire doit permettre de compléter l'offre de déplacement.

VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE

Synthèse des contributions

Quelques interventions concernent la vitesse autorisée. Il est regretté qu'elle ne soit pas prévue à 110 km/h. Il est relevé qu'une limitation à 90 km/h, voire 70 km/h ou moins selon les sections, engendrera des frustrations et ne sera pas respectée en l'absence de moyens tels que des radars, lesquels doivent être mis en place.

Réponse du maître d'ouvrage

Bien que le projet prévoie que la route soit à chaussées séparées avec un terre-plein central, la route traverse des espaces périurbains ou en cours d'urbanisation qui nécessitent de réduire la vitesse autorisée. D'ailleurs, la vitesse est limitée sur la section comprise en aval entre le giratoire de la crique Fouillée et le pont du Larivot, en passant par l'échangeur de Balata, à 70 km/h. Il est important pour des raisons de sécurité routière qu'il y ait une cohérence forte en matière de limitation de vitesse sur l'ensemble de l'itinéraire de la RN1 depuis son origine au giratoire Leblond au carrefour avec la RD51, extrémité ouest du projet. Lorsque le présent projet aura été réalisé, la vitesse à partir de la Carapa vers l'ouest sera au maximum de 80 km/h.

Dans ces conditions, la vitesse autorisée ne peut qu'être au maximum de 90 km/h sur la section concernée par le projet.

Le contrôle de cette mesure pourra être accompagné par la mise en place de radars fixes notamment, afin de contribuer à la sécurité routière.

TRACÉS ET PROJETS ALTERNATIFS

TRACÉS ALTERNATIFS ET POINTS DE CONGESTION

Synthèse des contributions

De nombreux tracés alternatifs sont proposés, tels que :

- une route qui desserve directement Cayenne venant de Kourou à hauteur du Larivot ;
- une nouvelle route et un nouveau pont « plus en profondeur » ;
- localisation du 2^e pont entre le giratoire Leblond et la pointe Liberté ;
- localisation du 2^e pont au niveau de la crique Fouillée ;
- localisation du 2^e pont au niveau du vieux port ;
- localisation du 2^e pont à des endroits où le franchissement n'est que de 100 m ;
- 3^e pont pour les personnes se rendant à Roura, l'aéroport, Cacao, Saint-Georges-de-l'Oyapock, Régina, sans passer par Balata, en provenance de Macouria, Kourou, Iracoubo, Mana, Saint-Laurent-du-Maroni.

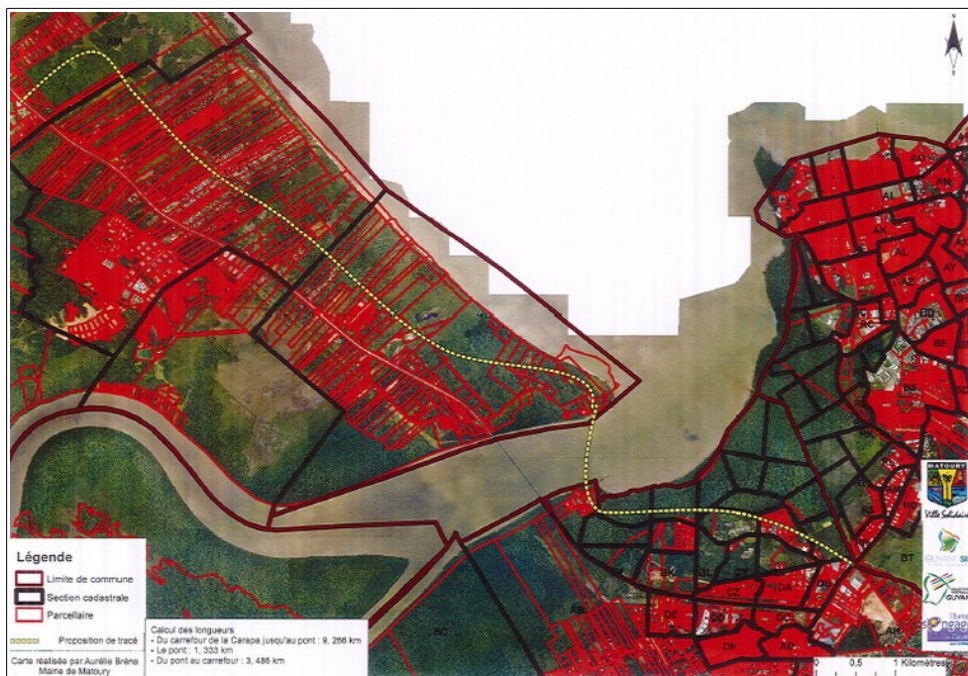
Certains acteurs demandent à ce que la RN1 puisse être requalifiée et qu'une autre route, nationale, passe ailleurs, précisément en dehors des zones urbaines.

Participant : « Ne serait-il pas plus judicieux d'adopter un nouveau tracé pour la route en restructurant l'ensemble des quartiers concernés ainsi cela permettrait aux collectivités de profiter de cet aménagement pour améliorer le maillage routier et la fluidité du trafic ? »

En particulier, la commune de Matoury propose un tracé alternatif sur l'ensemble de l'itinéraire. Ce tracé partirait du giratoire de la crique Fouillée, rejoindrait le port du Larivot, franchirait la rivière de Cayenne jusqu'à la pointe Liberté puis emprunterait un cheminement sensiblement parallèle à la RN1 entre la RN actuelle et le trait de côte, passant notamment par Sablance.

Il est également demandé que l'échangeur de Balata soit à 2 x 2 voies car il constituera un « goulot d'étranglement » qui générera un embouteillage s'il reste en l'état.

Participant : « [L'échangeur de Balata] sera très rapidement saturé. »



Tracé alternatif proposé par la mairie de Matoury

Les tracés alternatifs sont motivés par différentes raisons qui peuvent être rassemblées dans une logique d'aménagement global du territoire et de prise en compte des déplacements sur l'ensemble de l'agglomération de Cayenne, qui comprend les communes de Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Macouria, Roura.

Ces raisons sont :

- la congestion de l'ensemble du réseau routier, notamment national, sur l'agglomération de Cayenne ;
- le fait que l'échangeur de Balata soit seulement à 2×1 voies, entre deux portions de route qui sont ou seront à 2×2 voies ;
- le point de congestion fort que constitue le giratoire de la crique Fouillée (entre Balata et Maringouins) ;
- le point de congestion fort du giratoire des Maringouins, dont la réalisation n'a pas encore débuté ;
- l'absence d'itinéraire alternatif, notamment pour éviter les zones de Balata, Collery, Maringouins ; de façon générale un maillage routier secondaire très insuffisant.

Réponse du maître d'ouvrage

La RN1 entre l'échangeur de Balata et le giratoire de Maringouins et la RN2 entre l'échangeur de Balata et le palais régional omnisports Georges Théolade (PROGT) sont effectivement aujourd'hui saturées aux heures de pointe. Néanmoins, les projets d'aménagement prévus au CPER qui se dérouleront dans les prochaines années également devraient contribuer à l'amélioration de l'ensemble de l'itinéraire.

Il pourrait être intéressant de réinterroger de façon globale la mobilité sur l'agglomération de Cayenne. Néanmoins, il s'agit d'autres projets que celui de la mise à 2×2 voies de la RN1, avec une temporalité différente et vraisemblablement des modalités d'action et une implication des différents acteurs de l'aménagement du territoire différentes.

Ces autres tracés, qui ont pu faire l'objet pour certains de réflexions par le passé, ne figurent en tout cas pas au plan global des transports et des déplacements (PGTD) de 2012-2013. Dans le schéma régional d'aménagement validé en 2016, il n'est pas non plus question d'autres projets de cette nature.

En outre, le projet présenté a été étudié et répond au cahier des charges des Accords de Guyane, les termes précis du plan d'urgence étant le doublement du pont du Larivot et de la route actuelle.

Néanmoins, certains tracés ne sont pas aujourd'hui envisageables en raison des contraintes environnementales très fortes, dans certains cas certaines zones sont protégées réglementairement, comme les espaces naturels remarquables du littoral, parcelles acquises par le conservatoire du littoral, réserve naturelle nationale, ou présentent des enjeux écologiques très forts : ZNIEFF de type 1 par exemple. Par ailleurs, des risques forts existent en matière d'inondation et de mouvements de terrain.

Par ailleurs, les projets d'investissement sur les routes nationales doivent s'accompagner de projets de maillage secondaire portés par les collectivités. Le développement d'autres modes de transport, tels les transports en commun, ainsi que la création de quartiers multifonctionnels, qui doivent permettre de diversifier les lieux d'activité, contribueront efficacement à la redistribution des flux de circulation et limiteront l'essor du volume des trafics.

Les études préalables à l'enquête publique comportent notamment des études de trafic qui analyseront également les impacts de l'opération sur la section de la RN1 entre Maringouins et Balata, et au niveau de l'échangeur de Balata en lui-même.

Des études au niveau du giratoire de la crique Fouillée notamment devront être engagées pour poursuivre l'amélioration globale de l'itinéraire.

En dehors du présent projet, l'État pourra évaluer avec les acteurs de l'aménagement du territoire la nécessité d'étudier d'autres itinéraires, dans le cadre des documents de planification supra-communales par exemple.

TÉLÉPHÉRIQUE AU-DESSUS DE LA RIVIÈRE DE CAYENNE

Synthèse des contributions

Il est proposé que le franchissement de la rivière de Cayenne pour les piétons puisse de faire par téléphérique.

Réponse du maître d'ouvrage

Un tel projet peut être effectivement étudié. Néanmoins, le maître d'ouvrage considère qu'il s'agit d'un autre projet que la présente opération et cette solution ne sera pas étudiée dans le cadre des études pour l'aménagement de la RN1.

La potentialité de dessertes par câble pourrait être étudiée par la CACL dans le cadre de son plan de déplacements urbains.

VOIE FERRÉE

Synthèse des contributions

Des participants proposent une voie ferrée jusque Saint-Laurent-du-Maroni.

Réponse du maître d'ouvrage

Il s'agit d'un autre projet qui ne peut être étudié dans la présente opération.

MAILLAGE ET VOIRIES SECONDAIRES

MAILLAGE DU TERRITOIRE

Synthèse des contributions

L'ensemble des acteurs s'accorde sur l'insuffisance du maillage secondaire.

Les échangeurs étant dénivelés, il faudra que les voies qui s'y raccordent drainent le tissu urbanisé. Les communes disent ne pas pouvoir financer ces voies nouvelles et d'ailleurs considèrent que c'est à l'aménageur de la route de le faire, c'est-à-dire l'État.

En outre, les acteurs doutent que la voirie secondaire soit réalisée dans le même temps que la mise à 2 x 2 voies de la route nationale, pour des raisons de maîtrise d'ouvrage, de financement, etc. Les riverains s'inquiètent de ne plus avoir d'accès, ni sur la route nationale ni sur un autre réseau.

Participant : « La proposition qui nous est faite est minimaliste et se base sur une vision très réductrice du territoire, par conséquent apporte une solution ponctuelle à une problématique de déplacements limitée à un tronçon de voie. »

Un participant demande le maillage de la zone du Larivot qui va devenir un axe central dans le prolongement de la zone Terca (Family Plaza), ainsi que le maillage avec les quartiers périphériques (Balata ouest / La Chaumière / Cottonnière / Cogneau Larivot).

Un participant suggère que le projet soit inscrit dans un projet global qui permet d'améliorer toutes les entrées sur l'île de Cayenne (accès de Matoury, accès par la Matourienne, accès par le pont du Larivot.). Cela implique selon lui de commencer par développer les axes secondaires afin de limiter les trajets courts sur la 2 x 2.

Un autre intervenant estime également qu'il serait mieux de se préoccuper des routes secondaires, telles que la route de Matoury à La Chaumière.

Président de la CTG : « nécessité de détailler bien plus largement le dispositif de dessertes secondaires sur la zone concernée (Sablance ; Soula, Belle Humeur ; pointe Liberté...) très peuplée et en fort développement. [...] Au-delà des aspects techniques de circulation, concernant tous types d'usagers, et d'inter-pénétration entre la RN1 et le réseau secondaire, il s'agira également de mesurer les coûts sûrement importants de ces aménagements secondaires. Par ailleurs, ces réflexions soulèvent la problématique du statut de la future RN1 (route de transit ou boulevard urbain) et en filigrane pose aussi la question de l'entrée dans Macouria et/ou de son contournement également. »

Réponse du maître d'ouvrage

Les études sont menées en réfléchissant au fonctionnement de la route dans son environnement, des esquisses pour les voiries secondaires seront proposées. Les accès directs sont interdits sur la route nationale.

L'État désenclavera les propriétés riveraines de l'actuelle RN1 à l'aide de voies de désenclavement qui se raccorderont au réseau secondaire et assurera la continuité d'un itinéraire de substitution pour les catégories d'usagers interdites sur la future route élargie. Ces voies de rétablissement et de désenclavement seront à la charge de l'État et feront partie intégrante du projet.

Il est prévu d'ici le dépôt du dossier préalable à l'enquête publique, des réunions de travail avec les services techniques des collectivités et des aménageurs (communes de Macouria et Matoury, CACL, EPFAG, CTG...) pour affiner le tracé du projet routier avec ses éventuelles variantes ponctuelles (profils en travers, échangeurs, passages inférieurs,

modalités de traversée piétonne...) qui sera soumis à enquête publique.

VISION GLOBALE DES PROJETS DU TERRITOIRE

Synthèse des contributions

Un participant regrette qu'il n'y ait pas une présentation globale de l'ensemble de ces projets du territoire, portés par les différents acteurs, pour que les gens puissent se faire une idée du projet final et se prononcer dessus.

Réponse du maître d'ouvrage

Chaque acteur porte en effet son projet, avec ses propres procédures (concertation, enquête publique...).

Les documents de planification et d'aménagement du territoire sont hiérarchisés : le schéma d'aménagement régional dessine les grandes orientations d'aménagement sur la Guyane, il s'impose aux les schémas de cohérence territoriale (SCoT), et aux plans locaux d'urbanisme. Le plan des transports et des déplacements (PGTD) doit pouvoir réunir l'ensemble des orientations de programmation. Il a été publié en 2013 et doit être révisé.

Dans le cadre des opérations d'intérêt national, les comités de pilotage réunissent l'ensemble des acteurs.

PÉRIMÈTRE DE L'OPÉRATION

POURSUITE DE L'OPÉRATION VERS L'OUEST

Synthèse des contributions

Les acteurs soulignent un supposé manque d'ambition, un « sous-dimensionnement » du projet, du projet qui ne concerne que 12 km de la RN1 tandis que les congestions sont aujourd'hui réelles et quotidiennes entre Tonate et Cayenne, demain jusque Kourou.

En effet, les bouchons du matin commencent maintenant au-delà du carrefour avec la RD51, et rapidement ce sera un problème plus grave qu'aujourd'hui puisque plusieurs grands projets de logements sont prévus tant sur Tonate que sur Soula-Sablance, notamment.

Le doublement de la RN1 est souhaité jusque Tonate dans un premier temps, puis Kourou,

voire Saint-Laurent-du-Maroni.

Sur la section de la RN1 jusque Kourou, il est déploré la forte accidentologie au niveau de la Montagne des Pères. Le maire de Kourou précise que près de 460 personnes se déplacent chaque matin vers l'agglomération cayennaise.

Réponse du maître d'ouvrage

Lors des réunions publiques, il a été précisé qu'en effet le linéaire du projet actuel s'arrête à la Carapa, mais qu'il sera poursuivi, à un terme qui n'est pas encore précisé, dans un premier temps, jusque Tonate.

En réunion publique, l'État insiste sur la nécessité d'engager le processus de mise à 2 x 2 voies. Aujourd'hui, l'État s'est engagé à financer, via le plan d'urgence pour la Guyane, au moins une partie de cette opération ; il faut mettre en œuvre cette opération concrètement dans les années à venir.

Par ailleurs, l'opération se fera en différentes phases, ces dernières n'étant aujourd'hui pas arrêtées, dans le CPER actuel, dans le plan de convergence et vraisemblablement la réalisation de l'opération se poursuivra dans le CPER suivant. Ces phases pourront dépendre de la priorité d'action sur le territoire, des questions de disponibilité foncière, de la mise en place effective des financements, de la réalisation des études détaillées de conception...

En revanche, il paraît opportun de reprendre les études du tronçon suivant, jusque Tonate, où se développe également un pôle urbain, et pour lequel les congestions existent déjà aujourd'hui. Cet aménagement était initialement envisagé dans les études précédentes.

Par ailleurs, l'État dispose chaque année de budget d'entretien permettant d'étudier et réaliser des opérations d'amélioration d'itinéraire (revêtement de la chaussée, reprise de la signalisation, des accotements...) permettant de résoudre des difficultés, telles que des problèmes de sécurité, indépendamment des opérations d'investissement routier.

PROJECTION À LONG TERME

Synthèse des contributions

Il est ardemment souhaité que le projet soit réfléchi sur le long terme, en prenant en compte des projections à 30 ans minimum de croissance de la population et donc de besoins de déplacement et de trafic induit. De même, le pont actuel ayant vocation à être déconstruit à terme, il convient de ne pas obérer les possibilités de développement économique et touristique par la voie fluvio-maritime.

Cette problématique est particulièrement soulignée par les collectivités (Macouria, CTG, Montsinéry-Tonnégrande).

Maire de Macouria : « tout ce que nous faisons aujourd'hui impliquera les générations à venir et aura une grande influence sur le devenir de la Guyane dans les 30 prochaines années. »

Réponse du maître d'ouvrage

Dans la mesure des connaissances actuelles en matière de démographie, les études seront menées avec une projection à long terme.

Le pont ayant une durée de vie minimale de 100 ans, cette approche est cohérente.

MODES DE TRANSPORT

TRANSPORTS EN COMMUN

Synthèse des contributions

Usagers et élus considèrent qu'il est indispensable de créer sur la section Balata-Carapa une voie dédiée au transport en commun, sans quoi ce mode ne pourra être développé ni utilisé par les usagers, car ils considèrent qu'il ne sera pas concurrentiel vis-à-vis de la voiture en termes de temps de trajet.

Président de la CTG : « des études approfondies doivent être menées aussi bien sur les transports en commun que fluvio-maritimes. »

Réponse du maître d'ouvrage

Les études menées précédemment indiquent que le volume de trafic attendu dans les prochaines années ne justifie pas la création d'une voie dédiée aux transports en commun ; la mise à 2 x 2 voies permettant de fluidifier le trafic, les bus pourront circuler dans un flux automobile qui ne sera plus congestionné, et sortir aux échangeurs pour desservir les quartiers.

Les études préalables à l'enquête publique préciseront ces résultats.

Il faudra que les arrêts de bus qui existent actuellement le long de la route soient supprimés et reportés sur les voies de desserte secondaire, y compris pour des raisons de sécurité.

Il est proposé que la conception de la plate-forme routière soit adaptée afin qu'elle puisse

permettre la réalisation de tout projet de transport en commun ultérieurement. Un tel projet, qui serait porté par une collectivité, pourrait prendre l'une des formes suivantes : éventuelle 3^e voie multifonctionnelle, éventuelle voie dédiée aux transports en commun, voie latérale de transport en commun, transport en commun sur la voirie secondaire, là où un besoin aura été identifié.

En revanche, il n'est pas envisagé à ce stade de revoir le profil en travers du pont pour ajouter une 3^e voie. Les études préalables à l'enquête publique devront analyser, avec une augmentation de trafic prévisible, si cela reste bien compatible avec la fluidité générale du trafic pour le transport en commun.

VOIES VERTES (MODES ACTIFS)

Synthèse des contributions

Les acteurs indiquent qu'il est nécessaire de prévoir des voies vertes dans les deux sens de circulation.

La voie cyclable est bien accueillie par les coureurs cyclistes.

Les voies vertes doivent être physiquement séparées du trafic motorisé et suffisamment larges pour permettre de rouler en groupe (pour permettre, entre autres, l'entraînement des clubs cyclistes locaux).

Par ailleurs, la CTG souligne que la prise en compte des modes actifs mérite d'être appréhendée à l'échelle de l'ensemble du territoire et pas uniquement via la voie verte.

Réponse du maître d'ouvrage

Il apparaît pertinent de prévoir des voies vertes de part et d'autre de l'axe, éventuellement dans certains cas en voirie latérale. Les passages supérieurs des échangeurs porteront des voies vertes. Elles doivent être précisément chiffrées.

Le tracé de ces voies sera étudié pour apporter la meilleure réponse à leurs usagers, actifs donc non motorisés, en matière de confort et de sécurité.

2 ROUES MOTORISÉS

Synthèse des contributions

Les acteurs rappellent que les 2 roues motorisés sont très utilisés en Guyane. Une voie dédiée dans chaque sens de circulation est souhaitée pour ce mode de déplacement.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage considère effectivement que ce mode de déplacement est très important et doit être traité distinctement. Les réponses techniques en termes d'infrastructures seront étudiées dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.

TRAVERSÉES PIÉTONNES

Synthèse des contributions

Le sujet des traversées piétonnes est largement abordé par l'ensemble des acteurs. Aujourd'hui, les usagers et en particulier les enfants traversent à tout endroit.

Il est relevé que les usagers traversent la 2 x 2 voies actuelle entre Maringouins et Balata, malgré la dangerosité et la séparation des voies par les glissières de sécurité, y compris avec vélos, poussettes et scooters.

Il est demandé que l'opération permette le franchissement en totale sécurité de la route par les piétons, en particulier les enfants, à tous les endroits pertinents, et inversement que les franchissements non autorisés soient empêchés.

La présence de 3 traversées piétonnes seulement, au niveau des échangeurs, tels que présentées pendant la concertation, leur apparaît largement insuffisante. Ils évoquent d'autres modes de traversée, souterrains ou aériens.

Participant : « Je vois que les piétons devront effectuer de longues distances pour pouvoir rejoindre les échangeurs, ne faudrait-il pas aménager des voies souterraines pour faciliter leurs déplacements ainsi que pour les personnes à mobilité réduite ? »

Une problématique particulière est identifiée pour le centre équestre dont les usagers traversent la route pour rejoindre la Pointe Liberté.

Réponse du maître d'ouvrage

La sécurité des usagers et en particulier des piétons reste une priorité absolue de l'opération. La route nationale, mise en 2 x 2 voies, est incompatible avec des traversées piétonnes à tout endroit.

Il convient de préciser les points principaux de traversées piétonnes qui seraient nécessaires et de proposer leur traitement.

La réalisation de passages souterrains est généralement peu examinée mais de prime abord cette solution apparaît comme difficilement envisageable ; elle est fortement contrainte par des problèmes d'insécurité et éventuellement de risques d'inondation.

La réalisation de passerelles supérieures reste à analyser. Les pentes des voies vertes d'accès à ces passerelles rendent leur emprise importante ; il est inapproprié de prévoir des ascenseurs pour pallier cette difficulté car en Guyane les conditions climatiques sont rudes pour les équipements et les capacités d'intervention et de réparation de tels équipements sont faibles.

Ce sujet sera tout particulièrement étudié d'ici l'enquête publique.

COVOITURAGE ET AUTO-STOP

Synthèse des contributions

Il est demandé que le projet intègre des aires de covoiturage et d'auto-stop. La commune de Matoury suggère que ces aménagements soient localisés aux extrémités du tronçon de la RN1 concerné par les travaux et notamment au droit de l'échangeur de Balata.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces éléments seront analysés dans les études ultérieures, en lien avec les documents de programmation communaux et supra-communaux.

ÉCONOMIE LOCALE

Synthèse des contributions

Les professionnels souhaitent que l'opération permette des retombées locales pour les entreprises de construction, mais aussi de transport, notamment.

Le décret du 31 janvier 2018 relatif au plan de sous-traitance est notamment évoqué.

Réponse du maître d'ouvrage

Dans la continuité des Accords de Guyane, le maître d'ouvrage accorde une importance forte à la maximisation des retombées de l'opération sur l'économie locale. Les mesures réglementaires seront évidemment respectées, comme c'est le cas pour le plan de sous-traitance. Des mesures d'insertion sociale seront également prévues dans les marchés de travaux.

La conception du projet, pour le pont comme pour la route, prendra en compte les capacités et le potentiel de développement de la Guyane, pour ce qui concerne les ressources en matériaux et l'emploi.

PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Synthèse des contributions

Plusieurs interventions concernent les zones humides, les espèces protégées (telles que la colonie d'ibis rouges nichant dans les palétuviers côté port du Larivot), les animaux de façon générale, l'assainissement (dont sujet des moustiques au niveau des bassins), les nuisances sonores et protections acoustiques, les passages à faune et corridors écologiques.

Il est également demandé de prendre en considération le secteur inondable sur la voirie lors de marée en amont du pont.

Les habitants du lotissement Miramax relèvent que des travaux récents (liés à l'entretien de la route et de ses buses) ont conduit à supprimer, sans concertation avec eux, un rideau végétal qui protégeait les habitations. Il est demandé une protection végétale et une protection acoustique.

Des riverains de Balata s'inquiètent aussi de l'état zéro en termes de nuisances sonores qui sera considéré, puisque la situation est déjà dégradée avec les sirènes des services de police et de secours.

S'agissant des corridors écologiques, la commune de Matoury attire l'attention sur le corridor entre le marais Leblond et la réserve naturelle nationale du mont Grand Matoury, corridor de jeunes mangroves, forêts marécageuses et mangroves anciennes.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces sujets, non développés au stade de la concertation publique, sont bien pris en compte dans le cadre des études préalables à l'enquête publique, qui prévoient notamment une étude d'impact.

ÉQUIPEMENTS ET SERVICES DE LA ROUTE NATIONALE

ÉCLAIRAGE DE LA ROUTE

Synthèse des contributions

Plusieurs interventions concernent l'éclairage de la route.

Réponse du maître d'ouvrage

Un éclairage est prévu au niveau de la voie verte sur le pont du Larivot, cela répond aussi à un enjeu de sécurité.

En revanche, l'éclairage de la route de façon générale n'est pas prévu ; il s'agit de pratiques nationales. Néanmoins, l'éclairage existant mis en place par la collectivité, notamment sur la section entre Balata et le pont du Larivot, pourrait être conservé, éventuellement déplacé selon les besoins pour le doublement de la route. La collectivité pourra d'ailleurs décider de compléter cet éclairage.

Toutefois, un éclairage aux endroits pertinents, notamment au niveau des points d'échanges, est prévu et sera étudié dans le cadre des études préalables à l'enquête publique.

AIRES DE REPOS

Synthèse des contributions

Des interventions relatives au souhait de la mise en place d'aires de repos pour les poids lourds et de stations service sont relevées.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces sujets seront étudiés plus précisément dans le cadre des études préalables à l'enquête publique. D'autres besoins pourraient du reste être satisfaits par de telles aires, par exemple en vue du contrôle des transports terrestres.

EAUX PLUVIALES

Synthèse des contributions

Un participant s'inquiète de la prise en compte des eaux pluviales pour l'opération, et des conséquences pour les riverains si les quantités sont sous-estimées.

Les riverains sont inquiets des conséquences en matière d'inondation liées aux travaux de la route, avec par exemple la suppression d'arbres ou les déblais.

Réponse du maître d'ouvrage

Les méthodes réglementaires seront utilisées pour dimensionner les dispositifs d'évacuation des eaux tout le long de l'opération, et de traitement avant rejet dans le milieu naturel. Le recueil et le traitement des eaux ne peut être négligé car cela suppose une consommation d'espace importante et nécessite d'anticiper l'entretien à long terme.

Les études hydrauliques et d'impact auront entre autres pour objet d'examiner l'écoulement et le traitement des eaux de ruissellement de la voirie.

CALES DE MISES À L'EAU

Synthèse des contributions

Une intervention d'une association porte sur l'accès fluvial et maritime pour les usagers de Cayenne par la RN1 qui donne accès, par le dégrad de la Pointe Liberté et par la sortie nord-ouest du pont du Larivot aux lieux suivants :

- zone fluviale de Montsinéry-Tonnégrande,
- zone maritime du Mahury,
- zone maritime des Îlets de Cayenne, de l'Îlet la Mère à L'enfant perdu,
- îles du Salut,
- embouchures de Tonate.

Les mises à l'eau existantes ont progressivement disparu ou sont susceptibles de l'être. L'association suggère la mise en place de rampes d'accès sur les ouvrages d'art, avec au moins les objectifs suivants :

- prendre en compte la navigation sous les ouvrages d'art ;
- mettre à l'eau une remorque sans mettre en danger les usagers de la RN1 comme actuellement sur le pont du Larivot ;

- assurer une pente suffisante et un tirant d'eau adapté à des petites et moyennes embarcations (moins de 9 m) ;
- permettre le stationnement de 25 remorques ;
- assurer de la visibilité sur la zone de stationnement (vols).

Réponse du maître d'ouvrage

La réalisation du projet doit concourir à maintenir ou rétablir les accès existants sur la RN1, comme c'est le cas par exemple de l'accès à la route menant à la cale de la Pointe Liberté.

En revanche, la réalisation ou la réhabilitation d'infrastructures fluviomaritimes ne relève pas de la présente opération.

LES MODALITÉS DE RÉALISATION DU PROJET

PHASAGE DES TRAVAUX

Synthèse des contributions

Plusieurs interventions concernent les phases de réalisation des travaux et leur enchaînement, notamment entre la route et le pont.

Réponse du maître d'ouvrage

Le phasage des travaux sera plus précisément étudié en vue de l'enquête publique. Différents facteurs entrent en ligne de compte, y compris les questions foncières.

CIRCULATION EN PHASE TRAVAUX

Synthèse des contributions

Plusieurs participants s'inquiètent des modalités de circulation en phase travaux.

Certains participants s'inquiètent de la possibilité d'accéder à la RN1 pendant les travaux tandis qu'ils ont aujourd'hui un accès direct.

Il est aussi suggéré de remplacer les ponts existants limités à 19 tonnes sur la RD5 par

des ponts Bailay pour dévier les poids lourds sur cet itinéraire pendant les travaux.

Réponse du maître d'ouvrage

La circulation en phase travaux est une problématique importante dont le maître d'ouvrage a parfaitement pris la mesure. Les modalités de réalisation des travaux seront étudiées spécifiquement dans les études à venir d'ici la réalisation concrète de l'aménagement. Les choix seront notamment guidés par le maintien de la circulation et la sécurité de tous.

La circulation ne sera pas interrompue pendant les différentes phases de travaux.

Par ailleurs, des voies ou accès seront rétablis pour les accès qui seront supprimés, en phase travaux, comme par la suite.

QUESTIONS FONCIÈRES

Synthèse des contributions

Plusieurs interventions relatives aux acquisitions foncières sont relevées. Il s'agit d'une demande des propriétaires d'être informés très en amont. Des interrogations sont formulées quant au devenir des habitations qui seront sur l'emprise du projet.

Un questionnement concernant l'atterrissage du pont en rive gauche sur une partie des parcelles du conservatoire du littoral est soulevé.

Des propriétaires s'inquiètent d'une baisse de la valeur foncière de leur terrain lorsque le projet aura été réalisé, du fait d'être en proximité d'une route bruyante, générant par ailleurs une pollution visuelle.

Plusieurs interventions soulèvent la question du financement des indemnités des propriétaires à qui seront rachetés des terrains.

Réponse du maître d'ouvrage

Les procédures réglementaires sont prévues pour que les propriétaires soient contactés en amont dès que le projet sera suffisamment défini.

La déclaration d'utilité publique n'entraîne pas nécessairement d'expropriation ; des démarches amiables seront menées en premier lieu. Par ailleurs, les emprises foncières seront bien ciblées en fonction de la nécessité de l'ouvrage. Les enquêtes parcellaires permettront aux personnes concernées d'être parfaitement informées de la situation foncière du projet.

Les acquisitions foncières font partie intégrante de l'opération, y compris dans leur financement.

Certaines habitations pourraient effectivement devoir être démolies à terme. Les phases

ultérieures des études préciseront lesquelles.

La localisation du projet sur une partie des parcelles du conservatoire du littoral de la pointe Liberté suppose effectivement la mise en œuvre de procédures de cession de foncier et de retrait d'affectation d'une partie du domaine public maritime. Néanmoins, ces parcelles n'ayant pas été versées au domaine propre du conservatoire du littoral, elles ne sont pas encore « sanctuarisées » et les procédures pourront être mises en œuvre pour assurer la maîtrise foncière afin de mener à bien l'opération sur ce secteur.

Par ailleurs, l'État respectera la réglementation visant à limiter les nuisances aux riverains (protections anti-bruit si nécessaire par exemple).

DÉLAIS DE RÉALISATION

Synthèse des contributions

Les délais annoncés semblent longs aux intervenants. Il est souligné que les études ont une certaine ancienneté et que les projets ont été inscrits dans le CPER donc auraient dû démarrer dès 2014.

Réponse du maître d'ouvrage

En effet, le projet a une certaine maturité technique, en particulier pour le pont du Larivot, mais il a évolué dans la formulation des demandes qui ont été présentées à l'occasion des mouvements de mars-avril 2017 et un budget a été accordé dans le cadre du plan d'urgence pour la Guyane. Le contrat de plan État-région a d'ailleurs fait l'objet d'un avenant en juillet 2017 pour intégrer en tant que telle l'opération du pont du Larivot à hauteur de 100 millions d'euros. L'objectif est de passer en phase opérationnelle dès que possible, mais il reste à la fois des études techniques à mener, des dossiers réglementaires et leur instruction, avant d'obtenir les autorisations nécessaires à l'engagement des travaux.

AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES

Synthèse des contributions

Au regard des conditions très dégradées de circulation et des délais de réalisation de l'opération, les participants souhaiteraient trouver des solutions pour améliorer la situation, notamment au niveau de la jonction entre Soula et la nationale (par exemple des feux, la limitation de la vitesse, une seule entrée sur la RN...). En effet, il est relevé que les bouchons sont présents dès 5h30, jusqu'à 8h. Il est noté qu'à Matoury, les feux ont nettement amélioré la situation, tandis que les bouchons commençaient dès l'entrée du

bourg de Matoury. Différents intervenants expliquent qu'au niveau de Soula, une 3^e voie est créée le matin en passant dans Soula (entre Soula 1 et Soula 2) pour revenir sur la nationale. Il est avancé que ceux qui passent par Soula avancent 2 fois plus vite que ceux qui restent sur la nationale.

Réponse du maître d'ouvrage

Le nombre d'accès conditionne en effet en partie la fluidité du réseau ; ils sont aujourd'hui trop nombreux, et du reste pas tous autorisés.

Au regard du temps de réalisation de l'ensemble de l'opération, le maître d'ouvrage devra prévoir d'ici l'enquête publique non seulement un phasage de l'opération mais l'examen d'éventuelles solutions provisoires d'aménagement qui soient transformables ou utilisables ensuite pour la réalisation du projet définitif. Ces solutions peuvent être de différentes natures selon les localisations et les enjeux locaux : feux, créneaux de dépassement, élargissements ponctuels pour faciliter les entrées et sorties sur la route nationale, sécurisation de traversées piétonnes...

EFFICACITÉ DU PROJET EN MATIÈRE DE FLUIDITÉ

Synthèse des contributions

Différentes interventions portent sur l'efficacité de l'aménagement projeté en matière de fluidification du trafic, ce qui conduit par ailleurs à diverses propositions de tracés alternatifs et de maillage secondaire, notamment en raison de l'unique point d'entrée sur l'île de Cayenne.

Il est demandé si la DEAL dispose de modélisations sur les effets du doublement de la route nationale.

Réponse du maître d'ouvrage

La fluidité va s'obtenir par un trafic moins perturbé par les entrées et sorties sur la route, ce qui va permettre aux véhicules d'avoir une vitesse constante, et par une séparation des différents usagers (voitures / camions, piétons, deux roues). Les autres aménagements prévus, sur la RN2, de Balata au PROGT, sur la RN1 aux Maringouins, sont différentes briques qui vont permettre globalement une amélioration de la fluidité du trafic.

Des études de trafic sont également réalisées et sont intégrées dans les études préalables à l'enquête publique.

PRESTIGE DE L'OPÉRATION POUR LA GUYANE

Synthèse des contributions

Diverses interventions concernent le caractère jugé non esthétique du projet de pont proposé, qui « manque de prestige pour la Guyane ».

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage comprend le sentiment de la population. Néanmoins, la présente opération, notamment au regard des financements qui pourront être mis à disposition, ne peut être guidée uniquement par son « image ».

Il s'agit bien de répondre dans les meilleurs délais aux objectifs impératifs du projet : fluidité de la circulation, sécurité des usagers, résilience de l'itinéraire.

Ceci n'empêche pas que le projet qui sera soumis à l'enquête publique soit aussi un beau projet pour la Guyane. La mobilisation d'experts tels que des architectes et paysagistes permettront de proposer un projet adapté tout en étant réalisable techniquement et financièrement.

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

Le maître d'ouvrage souligne le climat positif et constructif de la concertation. Il remercie toutes les personnes qui ont pris le temps de formaliser leur avis par écrit ou de participer aux réunions publiques.

Les participants à la concertation sont des personnes ou acteurs directement concernés par le projet : riverains et usagers. Les contributions et les arguments exposés au cours de la concertation sont de qualité et approfondis ; ils permettent d'enrichir de manière très concrète la suite des études.

La concertation a mis en lumière des avis contrastés sur l'opportunité du projet tel qu'il a été présenté pendant la concertation. Pour autant, il apparaît que la majorité des personnes qui se sont exprimées partagent le constat des difficultés actuelles de circulation sur la RN1, sur la section qui fait l'objet du projet, et plus largement jusque Tonate à l'ouest, et même Kourou, et jusqu'au giratoire des Maringouins à l'est, et même jusqu'au giratoire Leblond sur Cayenne, en passant par l'échangeur de Balata et le giratoire de la crique Fouillée.

Les objectifs du projet, de sécurisation, fluidification et limitation du risque de rupture du service routier, sont unanimement partagés.

En revanche, la réponse proposée à ce stade du projet par le maître d'ouvrage ne convainc pas tous les participants qui se sont exprimés. Les attentes sont fortes et globalement le projet présenté semble aux participants trop peu ambitieux.

Les points saillants de la concertation sont :

- le souhait que la voie verte dédiée aux modes actifs soit présente tout le long de l'itinéraire, dans les deux sens de circulation ;
- la nécessité de traiter de manière fine et approfondie les traversées piétonnes ;
- le souhait que les transports en commun puissent être efficaces ;

- la nécessité de prévoir tous les raccordements nécessaires suite à la suppression des accès existants ;
- la prise en compte de l'environnement ;
- la prise en compte de la navigation fluviomaritime au regard de la hauteur libre sous pont ;
- la nécessité de réfléchir l'aménagement de la RN1 en cohérence avec le dispositif de dessertes secondaires ;
- la nécessité de prendre en compte les projets urbains des collectivités locales ;
- la nécessité de décrire les itinéraires globaux des différents modes de déplacement (transports en commun terrestres ou non, modes actifs, deux-roues motorisés, autres véhicules) ;
- la nécessité de prendre en compte les retombées de l'opération sur l'économie guyanaise, ;
- le souhait d'intégrer différents services à l'opération (aires de repos pour les chauffeurs poids lourds, aires de covoiturage...) ;
- la nécessité de démontrer l'efficacité du projet en matière de fluidification du trafic.

La concertation a permis de faire émerger des attentes particulières, telles que la protection (visuelle, acoustique...) du lotissement Miramax de Matoury.

Le maître d'ouvrage a également pris acte de la création d'un pôle urbain unique Soula-Sablance. Il nécessite un abandon du projet de carrefour dénivelé et une étude approfondie du système d'échanges dans la traversée de cette agglomération.

LES SUITES À DONNER

Le bilan de la concertation permet d'envisager la poursuite des études du projet d'aménagement de la route nationale 1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51, en intégrant plusieurs éléments soulevés par la concertation dans les études préalables à l'enquête publique.

Le bilan montre aussi la nécessité, au-delà de la présente opération, d'engager ou poursuivre les réflexions et études pour l'amélioration globale de la circulation sur l'île de Cayenne et au-delà. Les propositions de tracés alternatifs montrent le besoin de mailler le territoire et que l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire poursuivent les études et engagent la réalisation concrète d'actions en ce sens.

Les grandes étapes administratives suivant la concertation et le présent bilan sont :

- 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 environnementale ;
- les enquêtes parcellaires 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.

ANNEXES

ANNEXES EN TÉLÉCHARGEMENT

Les annexes sont consultables sur le site Internet de la DEAL Guyane :

<http://www.guyane.developpement-durable.gouv.fr/>

Elles comprennent :

- le rapport du garant de la concertation publique du 30 avril 2018
- les décisions concernant la concertation
 - décision n° 2017 / 75 / RN1 Guyane / 1 de la CNDP du 6 décembre 2017
 - communiqué des décisions de la CNDP du 6 décembre 2017
 - arrêté préfectoral n° R03-2018-02-02-016 du 2 février 2018 fixant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation publique
- les documents d'information mis à disposition du public
 - dossier de concertation
 - communiqué de presse du 15 février 2018
 - kakemono (panneau d'exposition) disposé sur les lieux de mise à disposition des registres et de tenue des réunions publiques
- les contributions des collectivités
 - courriers de la mairie de Matoury des 20 et 29 mars 2018
 - courrier de la mairie de Macouria du 15 mai 2018
 - courrier de la CTG du 4 juin 2018

- courriels de la mairie de Montsinéry-Tonnégrande du 29 mars 2018 et du 2 avril 2018
- les comptes rendus des réunions publiques
 - réunion avec les socio-professionnels, le lundi 19 février 2018, à la chambre de commerce et d'industrie à Cayenne
 - réunions publiques ouvertes à tous
 - Macouria / Tonate, le mardi 20 février 2018, à la salle des fêtes
 - Matoury, le jeudi 22 février 2018, à la mairie
 - Cayenne, le mardi 27 février 2018, à la mairie
 - Macouria / Soula, le mardi 6 mars 2018 au collège Antoine Sylvère Félix
 - Matoury / Balata, le jeudi 8 mars 2018, au lycée professionnel Balata
 - Montsinéry-Tonnégrande, le mercredi 14 mars 2018, à la mairie
 - Macouria / Tonate, le mardi 27 mars 2018, à la salle des fêtes
- la copie des registres et courriels reçus
 - registres
 - CACL
 - DEAL
 - mairie de Cayenne
 - registre tournant
 - mairie de Macouria
 - mairie de Montsinéry-Tonnégrande
 - mairie de Matoury
 - courriels

REVUE DE PRESSE

Revue de presse non exhaustive

TÉLÉVISION

- ATV
 - journal télévisé ATV du 19/02 de 1:35 à 3:37
<http://www.atv.gf/node/964>
avec interview du directeur de la DEAL, Raynald Vallée

- journal télévisé ATV du 21/02 de 6:15 à 9:03
<http://www.atv.gf/node/970>
avec interviews d'un habitant, du maire de Macouria et de Muriel Joer Le Corre, directrice adjointe de la DEAL, suite à la réunion publique à Macouria le 20/02
- Guyane première
 - journal télévisé de Guyane première du 20/02 de 00:58 à 4:26
<https://la1ere.francetvinfo.fr/guyane/emissions/guyane-soir>
réunion à la CCIG avec les professionnels le 19/02

RADIO

- Guyane première
 - journal de 7h du 20/02 de 8:56 à 10:20
<https://la1ere.francetvinfo.fr/guyane/emissions-radio/le-journal-de-7h>
 - diverses interventions sur plusieurs radios notamment pour annoncer la tenue des réunions (Guyane première, Radio Péyi...)

PRESSE ÉCRITE

- Kotidien
 - brève du 16/02 « 2x2 voies : la concertation débute lundi »
<http://lekotidien.fr/2018/02/16/actu-les-breves-du-k-16-fevrier-2018/>
- France Guyane
 - 19/02 « 2X2 voie : conférence débat ce soir »
<http://www.franceguyane.fr/actualite/economie-consommation/2x2-voie-conference-debat-ce-soir-389837.php>
 - 20/02 « 2X2 voies : concertation jusqu'au 31 mars »
<http://www.franceguyane.fr/actualite/economie-consommation/2x2-voies-concertation-jusqu-au-31-mars-389988.php>
 - 02/03 « L'aménagement de la RN1 a un enjeu sociétal »
<http://www.franceguyane.fr/actualite/une/l-amenagement-de-la-rn1-a-un-enjeu-societal-391372.php>
- Guyaweb
 - 16/02 « Aménagement de la RN1 : lancement de la concertation publique »
<http://www.guyaweb.com/actualites/news/societe/amenagement-de-rn1-lancement-de-concertation-publique/>

- Radio Péyi
 - 20/02 « Consultation publique sur le projet de 2x2 voies sur la RN1 a démarré hier »
<http://www.radiopeyi.com/a-la-une/consultation-publique-sur-le-projet-de-2x2-voies-sur-la-rn1-a-demarre-hier>
- Guyane première
 - 21/02/2018 « Une deux fois deux voies entre Balata et la Carapa »
<https://la1ere.francetvinfo.fr/guyane/deux-fois-deux-voies-entre-balata-carapa-concertation-publique-commence-561713.html>

SIGLES ET ACRONYMES

CACL	Communauté d'agglomération du centre littoral
CCIG	Chambre de commerce et d'industrie de la Guyane
CERC	cellule économique régionale de la construction
CNDP	Commission nationale du débat public
CPER	contrat de plan État-région
CTG	Collectivité territoriale de Guyane
DEAL	direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement
EPFAG	établissement public foncier et d'aménagement de la Guyane
FRBTP	fédération régionale du bâtiment et des travaux publics
OIN	opération d'intérêt national
PGTD	plan global des transports et des déplacements
PROGT	palais régional omnisports Georges Théolade
RD	route départementale
RN	route nationale
SAR	schéma d'aménagement régional
SCoT	Schéma de cohérence territoriale