



Aménagement de la route nationale 1 de Guyane

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



ANNEXE DU BILAN DE LA CONCERTATION

COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Concertation publique du 19 février au 31 mars 2018

SOMMAIRE

Sommaire	2	Temps d'introduction	16
		Temps d'échanges	17
Avertissement	2	Mardi 27 février 2018 à Cayenne	19
		Déroulement de la réunion	19
		Temps d'introduction	19
		Temps d'échanges	19
Récapitulatif des réunions tenues	3	Mardi 06 mars 2018 à Soula (Macouria)	25
		Déroulement de la réunion	25
		Temps d'introduction	25
		Temps d'échanges	25
Réunion avec les socioprofessionnels	4	Jeudi 08 mars 2018 à Balata (Matoury)	33
Lundi 19 février 2018 à Cayenne	4	Déroulement de la réunion	33
Déroulement de la réunion	4	Temps d'introduction	33
Temps d'introduction	4	Temps d'échanges	33
Temps d'échanges	4	Mercredi 14 mars 2018 à Montsinéry-Tonnégrande	39
		Déroulement de la réunion	39
		Temps d'introduction	39
		Temps d'échanges	41
Réunions publiques	11	Mardi 27 mars 2018 à Macouria-Tonate	47
Mardi 20 février 2018 à Macouria-Tonate	11	Déroulement de la réunion	47
Déroulement de la réunion	11	Temps d'échanges	47
Temps d'introduction	11		
Questions pendant la présentation du projet	11		
Temps d'échanges	12		
Jeudi 22 février 2018 à Matoury	16		
Déroulement de la réunion	16		

AVERTISSEMENT

Les comptes rendus des réunions publiques présentés ici sont des quasiment des verbatims, c'est-à-dire fournissant pratiquement le mot à mot des échanges qui ont eu lieu oralement. Ils ne sont pas reformulés, synthétisés, clarifiés. Ils permettent de retracer les échanges oraux qui ont eu lieu tout au long des réunions mais n'ont pas valeur de bilan ou de décision du maître d'ouvrage.

RÉCAPITULATIF DES RÉUNIONS TENUES

Date	Horaires	Durée	Participants hors DEAL	Lieu	Nombre de participants hors préfecture et DEAL
Réunion préalable avec les élus					
vendredi 16 février 2018	16h05 à 18h	1h55	Préfet / SGAR / SGAR adjoint / élus	Hôtel préfectoral	6 élus : CTG, Montsinéry-Tonnégrande, Matoury, Macouria, Cayenne / CACL
Réunion interne à la DEAL					
vendredi 23 mars 2018	9h à 12h	3h	Agents DEAL	DEAL	28 agents de la DEAL
Réunions publiques [fixées à 18h]					
Réunion avec les socioprofessionnels					
lundi 19 février 2018	18h20 à 21h	2h40	SGAR adjoint / socio-professionnels	Chambre de commerce et d'industrie de Guyane	47 participants dont maire de Kourou
Réunions publiques					
mardi 20 février 2018	18h15 à 20h45	2h30	public / élus	Salle des fêtes à Macouria	35 personnes + maire
jeudi 22 février 2018	18h15 à 20h15	2h	public / élus	Mairie de Matoury	11 personnes + 5 élus dont maire
mardi 27 février 2018	18h15 à 20h35	2h20	SGAR adjoint / public / élus	Mairie de Cayenne	20 personnes + 7 élus
mardi 6 mars 2018	18h15 à 20h45	2h30	public / élus	Collège Antoine Sylvère Félix à Macouria (Soula)	36 personnes + maire
jeudi 8 mars 2018	18h15 à 20h40	2h25	public	Lycée professionnel Balata à Matoury	11 personnes
mercredi 14 mars 2018	18h15 à 20h15	2h	public / élus	Mairie de Montsinéry-Tonnégrande	14 personnes + 2 élus
mardi 27 mars 2018	18h45 à 19h45	1h	public / élus	Salle des fêtes à Macouria	2 personnes
Total	186 personnes , dont 47 à la réunion organisée pour les professionnels et 139 aux 7 réunions publiques (Certaines personnes ont participé à plusieurs réunions.)				

RÉUNION AVEC LES SOCIOPROFESSIONNELS

LUNDI 19 FÉVRIER 2018 À CAYENNE

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Yves-Marie Renaud, adjoint au secrétaire général aux affaires régionales de la préfecture
- Raynald Vallée, directeur de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 47

Durée de la réunion : 2h40 (de 18h20 à 21h)

Lieu de la réunion : chambre de commerce et d'industrie de Guyane, Cayenne

Déroulement :

- temps d'introduction : Yves-Marie Renaud, Raynald Vallée
- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque

- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

Yves-Marie Renaud : Bonsoir à toutes et à tous, merci pour votre participation à cette réunion qui a été souhaitée par l'État. Je vous demande d'excuser la présidente de la CCIG qui a eu un contretemps et ne pourra pas se joindre à nous tout de suite. L'aménagement de la RN1 constitue un des points forts des Accords de Guyane, directement issus des négociations des mouvements de mars et avril 2017. Ce projet est extrêmement important en matière d'équipement, en termes d'aménagement du territoire, pour la sécurité des déplacements et la fluidité du trafic routier. Cette concertation débute moins d'un an après les Accords de Guyane et le directeur de la DEAL nous a sollicités pour trouver des dates de concertation qui soient cohérentes avec le calendrier qu'ils se sont fixés, nous avons essayé d'arrêter des dates justes après la période festive pour bien démarrer cette concertation. Elle va se dérouler sur quelques semaines puis s'ensuivra un bilan qui permettra de revoir le projet. Je laisse la parole à Raynald Vallée, directeur de la DEAL.

TEMPS D'ÉCHANGES

Socioprofessionnel : je suis usager de la route, car mon usine est située à la Carapa. J'emprunte cette route six fois par jour et je n'ai vu aucun passage pour les piétons, car il y a là deux zones à risques qui sont Balata et Soula où des gens traversent au-dessus [du terre-plein] central, même ceux qui sont à vélo, c'est extrêmement dangereux et on le voit tous les jours, ce qui est le cas à Soula dans la zone de Soula 1.

Émilie Mordacque : en effet, il n'y a pas de traversée piétonne en dehors des échangeurs car l'idée est de traverser la nationale au-dessus des échangeurs avec deux points stratégiques à la Chaumière et au passage entre Soula et Sablance.

Yves-Marie Renaud : cette question est importante à constater les traversées sauvages, effectivement à certains endroits des ponts d'organisation sont faits de part et d'autre de la voie existante, il y a deux types de circulation piétonne qui vont vers Soula-Sablance et qui font une partie de cette distance à pied avec des poussettes ou des enfants ; la situation de cet axe fait partie des sujets d'échanges mutuels avec la DEAL en particulier sur l'aménagement et qui est une vraie inquiétude aujourd'hui. Il est vrai qu'à Balata, les chemins sont diffus.

Raynald Vallée : très clairement pour répondre aux objectifs indiqués il faut un ouvrage

qui permet de bien circuler d'où l'importance d'éviter d'avoir des carrefours multiples et une circulation confuse, ce qui envoie à une définition des échangeurs et une localisation, éléments importants qui vont concentrer le trafic sur ces échangeurs. Ensuite en partenariat avec les collectivités pour la réalisation des zones de desserte, en tout état de cause on ne veut pas, avec le projet qui vous est présenté, maintenir la situation actuelle sinon on dessine globalement un ouvrage qui ne sert à rien. On a bien pris en compte cette situation, la concertation va nous aider à préciser le parti d'aménagement de l'échangeur et après il y a un travail complémentaire qui est élaboré avec le reste de l'équipe.

Public : j'ai deux questions : quelle est la durée de vie d'un pont en Guyane ? Pourquoi ne fait-on pas les ponts bombés pour que les bateaux et canots puissent passer tranquillement en dessous ?

Raynald Vallée : Je vais laisser le technicien répondre à ce sujet, mais d'ores et déjà concernant le nouveau pont, il répond à des normes et c'est un ouvrage d'une durée de vie de 100 ans. Pour la partie bombée, nous avons eu un vif échange l'autre jour avec les collectivités et la problématique de la prise en compte de navette fluviale est quelque chose que l'on va intégrer dans notre projet.

Jean-Marc Tarrieu : oui, donc pour le pont bombé, vous pensez peut-être comme celui qui est au Suriname, les pentes de ce pont sont très fortes et sont certainement problématiques pour les gravir ou pour les descendre, ce sont des ponts que l'on ne rencontre pas fréquemment. Il faut bien voir que plus on monte haut et plus il faut descendre loin, un ouvrage comme celui-ci se fait sur plusieurs kilomètres et non pas sur 1km300, et les prix sont considérables, et pour faire passer quel trafic dessous ? Mais pourquoi pas...

Raynald Vallée : il faut garder en tête l'objectif d'aujourd'hui qui est celui d'un ouvrage qui démarre très rapidement, or prolonger les emprises pour avoir un pont plus bombé a certes un coût financier mais pas uniquement, vous allez aussi accumuler les contraintes y compris en termes de maîtrise foncière. Après, au niveau de la concertation nous sommes là pour prendre en compte les propositions et les demandes qui vont être étudiées et débattues.

Socioprofessionnel : monsieur le Directeur, juste pour information nous avons l'exemple en Guyane du pont de Sinnamary, où on a un yacht et on ne peut pas passer en dessous du pont... Je voudrais revenir sur une première chose, concernant les délais, dans votre exposé, il était indiqué que les délais partent à partir des Accords de Guyane, moi j'ai le souvenir que ces travaux étaient dans le contrat de plan État / région et devaient démarrer en 2014 ; et nous sommes en 2018, nous avons donc 4 ans de retard sur ce projet, c'est un point qui me paraît important ! Vous avez aussi parlé d'une voirie secondaire, est-ce que ces voiries secondaires sont financées dans le cadre de ce projet, ou est-ce que cela reste à la charge des communes ? Notamment de la commune de Macouria qui est très

concernée, et à la date d'aujourd'hui nous avons tous entendu le problème de financement de ces voiries par la commune de Macouria depuis des années, et si celles-ci ne sont pas financées actuellement je ne vois pas comment pouvoir faire à court terme ! Et dernier point, c'est l'emprise foncière, lorsque l'on voit le temps qu'il a fallu pour démarrer les expropriations entre Balata et le PROGT, depuis 4 ans, comment pouvez-vous imaginer faire des travaux de terrassement alors que peu de gens ont été évacués pour l'instant le long de la route ? Comme je l'ai indiqué dans une réunion à la CERC, je ne vois pas la voirie arriver à la Carapa avant dix ans.

Raynald Vallée : monsieur le Président, je vous remercie. D'abord, la réunion de ce matin, nous y étions ensemble, donc vous aviez bien noté tout comme moi que la collectivité, dont le projet a par ailleurs été présenté, a bien intégré la problématique des délais et donc le besoin de libérer les emprises foncières à l'est, donc aujourd'hui, clairement nous travaillons avec la CTG et j'ai à nouveau une rencontre avec la CTG la semaine prochaine c'est un enjeu majeur pour nous. Ensuite, vous avez évoqué le financement des voies secondaires, je rappelle que le plan d'urgence pour la Guyane a des engagements qui sont très clairs ainsi que le doublement de la voie dédiée et la construction du nouveau pont du Larivot, l'État le prend en charge. Après comme vous l'avez dit, il appartient aux collectivités de développer le réseau secondaire, nous travaillons sur une enveloppe définie qui a été conclue par rapport aux Accords de Guyane. Vous avez évoqué aussi le lancement des études en 2014, c'est un projet qui a déjà une certaine maturité technique, car il a évolué dans la formulation des demandes qui ont été présentées à l'occasion des mouvements du printemps dernier et qui fait qu'aujourd'hui nous vous le présentons en phase de concertation. Maintenant, l'objectif serait rapidement de passer en phase opérationnelle c'est-à-dire ce qui vous a été présenté à la fois l'instruction des demandes d'autorisation et l'engagement des travaux, mais il faut que cette concertation aille à son terme parce que tout un chacun vous habitez et travaillez sur le territoire, et au-delà de la partie technique, il y a des observations et des propositions qu'il est intéressant d'intégrer.

Socioprofessionnel : pouvez-vous me préciser ce qu'il adviendra du pont actuel ? Comme j'ai pu le voir, il y aura un nouveau pont à un sens de circulation. Ne craignez-vous pas qu'en ayant de part et d'autre du pont des routes à deux voies, on se retrouve une fois de plus à avoir un goulot d'étranglement ?

Raynald Vallée : qu'advient-il du pont actuel ? L'objectif est bien d'avoir deux ouvrages et pour chacun d'eux un sens de circulation défini, donc sur le nouveau pont nous aurons un sens de circulation Cayenne – Kourou et sur le pont actuel, nous aurons un sens de circulation Kourou – Cayenne. Pour l'actuel ouvrage, nous avons l'objectif d'un entretien régulier. Concernant la problématique du goulot d'étranglement, je dirais que nous sommes un peu limités, comme nous le savons tous, d'étudier un itinéraire alternatif, néanmoins, le fait d'avoir deux ouvrages et deux axes permet une amélioration significative des conditions de circulation et nous met à l'abri d'un nouvel incident d'une rupture du trafic si pour une raison ou une autre l'un des ouvrages se retrouvait obéré à cause d'un accident ou autre...

Émilie Mordacque : je vais ajouter un point complémentaire, nous prévoyons de calibrer le pont actuel et de le fermer pour quelques semaines afin qu'il puisse répondre à ses nouvelles fonctions.

Socioprofessionnel : je retiens votre observation concernant l'entretien du pont existant, et je me demande pourquoi l'entretenir au lieu de faire un pont à 2 x 2 voies ? Est-ce que cet entretien ne coûtera pas plus cher que ce nouveau pont ?

Raynald Vallée : nous n'avons pas aujourd'hui tous les éléments nécessaires pour vous répondre sur ce sujet-là, par contre se poser la question d'avoir un ouvrage ou deux, ça c'est la vraie question. Vous avez tous connu les difficultés liées à un seul ouvrage qui se retrouve obéré pendant un certain nombre de mois, sachant que les itinéraires de dégagements sont quasi inexistantes ; il y a aussi dans le fait d'avoir deux ponts un enjeu de sécurisation du trafic par rapport à des besoins exponentiels, la population croît ainsi que le taux d'équipement en véhicules, nous sommes donc sur une donnée constante. Aujourd'hui, les Accords de Guyane subviennent à un besoin d'un second pont qui répond à un enjeu extrêmement fort par rapport à tout ce que j'ai indiqué sur cette sécurisation du trafic. Après il peut y avoir un autre parti d'aménagement qui n'est pas celui que retient l'État, mais encore une fois la concertation est là pour retenir vos propositions.

Usager : vous avez remarqué que les questions portent beaucoup sur le pont. J'ai l'impression que l'on reprend les mêmes erreurs, refaire un nouveau pont certes mais pourquoi ne pas faire un pont global à 2 x 2 voies et l'ancien pont l'amener à la destruction ? Pourquoi ne pas faire des ouvrages d'art à connotation touristique parce que lorsque nous voyons les ponts en métropole, ils sont magnifiques à regarder et en même temps il y a une connotation touristique. On nous a fait un pont à Saint-Georges qui est ouvert en semaine, est fermé le week-end et a coûté énormément d'argent. Ma question est celle-ci : dans les différents projets que vous avez évoqués dans l'aménagement de la route nationale, est-ce que l'épaisseur de la surface, du point de vue technique, va être revue, afin que nous, les transporteurs, puissions nous doter de véhicules adaptés ? Les aménagements des aires de repos, lorsqu'on est soumis à 45 minutes de pause, pour les chauffeurs de camion ont-ils été prévus ?

Raynald Vallée : avant de laisser mon collègue vous répondre sur le plan technique, d'abord quelques réactions sur le nouveau pont il n'y a pas de limite en termes de capacité de transport. Par rapport à la vocation touristique du pont, sur le nouvel ouvrage, il est prévu des belvédères à côté des voies de circulation et des voies vertes qui vont permettre de profiter du paysage sur le pont, en revanche, il faut savoir que nous sommes sur des terrains pas très simples et il faut penser avant tout à avoir un ouvrage rustique en termes de tenue et d'entretien. Ensuite, vous avez évoqué le besoin des aires de repos pour les chauffeurs poids lourds, c'est tout à fait le type de remarque extrêmement importante qui sera retenue dans le cadre de cette concertation sachant que nous sommes sur un projet qui n'est pas finalisé.

Jean-Marc Tarrieu : concernant le pont, il n'y a aucune limitation pour tous les transports conformes au code de la route et pour les convois exceptionnels jusqu'à 110 tonnes, donc pour ce qui est de la structure routière elle correspondra au test de trafic routier de poids lourds avec la perspective de développement conforme aux normes en la matière et pour les aires de repos, elles pourront être réalisées au niveau des échangeurs.

Socioprofessionnel : si j'ai bien compris, sur les travaux routiers RN1, il n'y a pas de préalable au contrat de plan Etat-Région... ? Contrat de plan Etat-Région c'est l'État qui prend en charge les travaux... entièrement... ? Pour la RN1 section Balata RD51, on voit bien qu'il y a un financement total de 22,5 millions d'euros, pour la région 5,5 millions d'euros et pour l'État 17 millions d'euros, donc ma question la voici, est-ce que nous sommes bien en concertation sur ce financement ? Le volet TP est important mais en termes de phasage on fait le pont et le financement, pour le reste, ce sont des financements croisés, je rejoins un peu les propos du président de la CERC, on arrive à la RD51 dans 10 ans.

Yves-Marie Renaud : je ne partagerais pas votre pessimisme concernant le calendrier, voyant les choses en face, c'est vrai que l'exécution du CPER prend un certain retard actuellement, l'ouvrage financé sur le CPER qui aujourd'hui est en service c'est le pont de La Comté. Les autres projets financés au titre du CPER sont en cours d'étude pour l'essentiel, pour certains le démarrage des travaux est assez proche, surtout Jean-Marc Tarrieu parlait de l'avancement des travaux ; d'autres au niveau des Maringouins ont fait l'objet de démarches actives mais n'ont pas encore vu le début des travaux et c'est un souci car ce sont des montants engagés sur le CPER. Sur le doublement du pont du Larivot, il a été acté sur le plan du CPER, sur les autres sections de RN1, il y a une coréalisation de la CTG, les conditions de cette réalisation ont pu générer des délais qui, à mon avis, doivent poser la question de la capacité à faire dans le délai qui a été imparti au CPER. Les blocages actuels sur ces projets doivent être levés, cela fait partie des priorités de la préfecture. Pour ma part, je ne méconnais pas la difficulté qu'il y aura à réaliser la section du futur pont de franchissement de la rivière de Cayenne vers la Carapa, cela ne se fera pas facilement mais l'État ne se met pas dans une configuration d'une perspective de 10 ans. Nous devons obtenir l'ensemble des autorisations, des fonciers disponibles, nous prévoyons une enquête publique en fin d'année et le dossier est parfaitement intégré au projet. Il y aura également des enquêtes parcellaires, en Guyane, particulièrement c'est un enjeu important. Nous avons bien en tête ces contraintes de calendriers d'avancement sur l'ensemble de ces sections.

Socioprofessionnel : donc pour la RN1, il y a bien un préalable pour les travaux sur la RN1 ? Je veux dire que le budget, le pont vous nous annoncez clairement 100 M€ c'est l'État, y a pas de souci. Ma question est, est-ce que sur les travaux RN1, comme ça a été annoncé, c'est l'État qui fait les 100 M€ ou est-ce que dans cette somme il y a un financement croisé CPER ?

Yves-Marie Renaud : non, il n'y a pas de financement croisé, l'État exclut que ce

financement fasse l'objet d'un avenant au CPER car il est largement entamé dans sa durée. Je ne sais pas comment se fera l'inscription de cette somme dans un document contractuel ou pas, ce qui est certain c'est l'État seul qui portera le financement sur cette section. Maintenant, l'ouvrage ne se suffit pas à lui-même, vous parlez des voies secondaires et là, la question d'un partenariat financier va se poser.

Raynald Vallée : en complément, il y a un accord clair qui est 100 M€ pour le pont et 100 M€ pour l'opération RN1 que l'État finance. Après, nous sommes clairs dans le développement du projet qui est indiqué démarrage du pont en 2019 et démarrage des travaux de la route en 2020. Ce sont des choses qui sont partagées avec Paris et le préfet de son côté est extrêmement attentif au suivi de ces mesures avec des réunions très régulières là-dessus. Il y a la volonté de libérer les fonds avec la certitude que ces derniers seront engagés, comprenez bien que ce sont des enveloppes qui engagent le budget national.

Public : je suis membre du Collectif Pou Lagwiyan Dékolé, je voudrais poser plusieurs questions, d'abord vous avez abordé le sujet des expropriations, ce qui m'inquiète un peu c'est que l'on ne peut pas se permettre d'exproprier des familles en Guyane ! La question suivante est : est-ce que ce pont ne pourrait pas sortir du côté de la crique Fouillée à Cayenne ? Et pour finir : dans les États Généraux, il est demandé que Montsinéry-Tonnégrande soit doté d'une route fluviale, est-ce que les bateaux en provenance de cette commune auront la possibilité de passage, car ce n'est pas le cas actuellement ?

Yves-Marie Renaud : en ce qui concerne les expropriations, je vous rappelle qu'il y a une déclaration d'utilité publique ça ne veut pas dire qu'il y a nécessairement expropriation, lorsque nous avons besoin de foncier nous faisons d'abord une concertation à l'amiable, les emprises foncières sont bien ciblées en fonction de la nécessité de l'ouvrage ; si cela doit impacter les terrains en construction de familles cela fait partie des contraintes de ce genre de projet, l'action de l'État n'est pas d'aller contre ce qui existe déjà. Ce projet va rencontrer forcément des intérêts privés, je rappelle qu'il y aura aussi des enquêtes parcellaires qui permettront aux personnes concernées d'être parfaitement informées de la situation foncière du projet. Il faut être conscient que ce type d'ouvrage a effectivement un impact sur le foncier. Sur le fait d'un ouvrage qui aurait un autre tracé, cela fait partie des suggestions que nous pouvons entendre dans cette phase de concertation, je rappelle que toutes modifications substantielles feraient entreprendre un certain temps d'étude et remettraient en cause le calendrier tel qu'il a été présenté.

Raynald Vallée : oui, pour revenir sur le pont qui sortirait de Cayenne, ce n'est pas un projet qui sort des Accords de Guyane. Aujourd'hui nous sommes bien sur un projet tel qu'il a été évoqué, encore une fois, le sens de la concertation c'est de prendre toutes vos remarques et vos observations. Sur le parti fluvial, aujourd'hui, sur le nouveau pont, nous avons intégré le projet qui a été porté à notre connaissance de la navette fluviale, s'il y a un développement d'un trafic sur le fleuve ce qu'il faut avoir en tête c'est deux choses, tout d'abord : si nous avons besoin d'avoir un tirant d'air plus élevé pour ce type de bateau ou navire, selon son utilité, cela veut dire que nous aurons des aménagements différents soit

il faut bomber le pont, cela renvoie aux explications précédentes qui veut dire des contraintes en termes d'acquisitions foncières, de coût, de délai et des contraintes plus importantes, notamment c'est une autre technologie, de type avec des tabliers qui se lèvent, on sort vraiment du plan actuel. Je dis pourquoi pas, il faut simplement être capable de mettre en relation le projet lui-même avec la volonté de le faire sortir rapidement et les besoins en termes de navigation. Et puis, il y a un autre aspect, nous sommes sur un projet à deux temps, le pont nouveau et le pont ancien. Le pont ancien il est prévu de le conserver puisque nous sommes sur une logique de doublement des axes de franchissement.

Socioprofessionnel : je suis le représentant du président du groupement des transporteurs. Au-delà de l'aspect de faire un pont neuf, il y a les routes en annexe. Je vais reprendre l'historique car je me rappelle, il y a quelques années, nous avons fait un sondage, pour l'entreprise pour laquelle je travaillais, pour le passage d'une route de Zénith (au Larivot) vers La Foir'Fouille. Cela a été mis de côté en raison de problèmes environnementaux. Il y a aussi une possible route qui devait partir de Matoury et passer à la crique Fouillée. Il y a une chose fondamentale dont vous n'avez pas parlé, c'est un projet d'une route qui doit partir de la Chaumière pour arriver à Matoury, qu'en est-il ? Moi, à mon avis, avant de faire ce pont là, tout en sachant que l'on ne peut pas faire une vraie route, il faut désenclaver, ne serait-il pas mieux de se préoccuper des routes en annexe pour un désenclavement ?

Raynald Vallée : Comme nous l'avons évoqué tout à l'heure, il y a deux sujets qui sont de répondre aux enjeux de circulation, de sécurisation du trafic au cœur des attentes ; après il y a un autre sujet qui est les réseaux secondaires, notamment, cela a été sous-entendu dans les propos introductifs, il y a un véritable enjeu de la liaison inter-quartiers. Aujourd'hui, tout est rabattu sur la route nationale ce qui n'est pas la finalité de la route nationale. Il est bien besoin d'y avoir une relation de travail avec les collectivités pour articuler cet ouvrage de façon à permettre à la population de circuler et en parallèle, une réflexion sur la connexion des quartiers.

Socioprofessionnel : je suis chef d'entreprise et 1^{re} vice-présidente de la CCIG, je parlerais en tant que citoyenne, je vous félicite pour cette présentation. Malgré tout je suis peinée parce que cela fait plusieurs fois que nous nous réunissons dans cet auditoire pour des projets importants pour la Guyane et qui n'aboutissent pas. J'aurais tellement souhaité être là à une concertation pour une route Cayenne-Kourou et non pas une dizaine de kilomètres qui vont prendre 3 ou 4 ans de crédits des guyanais et cela me gêne car nous sommes toujours à la ramasse en Guyane. On parle d'un pont à deux voies, on va garder un ancien, on va l'entretenir... on n'avance pas en Guyane, c'est malheureux... et cela me chagrine pour la Guyane. Aujourd'hui on travaille dans l'urgence ! Ce que vous présentez c'est beau, c'est bien, on en a besoin, mais j'aurais préféré être là pour entendre un Cayenne-Kourou et non pas un 10 km jusqu'à Balata, pour moi c'est rien et c'est tout petit !

Yves-Marie Renaud : évidemment, c'est vrai que le trafic qui existe jusqu'à Kourou mérite une attention de l'État tout au long de l'axe qui est très emprunté. A titre personnel, en tant qu'usager, on imagine la prolongation de cet élargissement jusqu'à Kourou, seulement, il est sans doute ambitieux, mais il y a toutes les contraintes qui sont externes au territoire (contraintes financières). Le financement des routes nationales a connu ces dernières années des signes problématiques sur les fonds de financement. Faisons un retour en arrière. En Bretagne, il y a eu des conflits qui ont fait échouer un projet de portiques qui étaient destinés à recueillir une taxe de circulation pour alimenter un fond pour le financement d'infrastructures routières. Ce fond aujourd'hui n'est plus financé par cet impôt et nous nous sommes retrouvés en pénurie de financement sur les aménagements routiers nationaux pendant plusieurs années. Les investissements routiers nationaux ont donc été gelés sauf en Guyane. C'est peut-être un projet insuffisant pour les 100 ans, mais je crois que nous pouvons dire que c'est un projet qui va répondre à une demande. Dans sa dynamique, ce projet ne me paraît pas être de même nature que les projets évoqués précédemment, nous sommes sur un projet routier qui répond sur la partie la plus empruntée du réseau, ça ne va pas tout résoudre mais ça va contribuer à construire une solution à plus long terme.

Raynald Vallée : merci Yves-Marie. Quelques éléments complémentaires, d'abord le projet Balata-carrefour de la Carapa n'est pas une fin en soi et pour cela dans les Accords de Guyane, il est prévu une enveloppe de 100 M€ pour le doublement des aménagements jusqu'à Tonate, ce n'est pas Kourou mais c'est tout de même le secteur où nous avons les contraintes de circulation. C'est tout de même 2/3 du flux de circulation interne à l'agglomération, et y compris dans le développement de la croissance que nous avons indiquée par rapport à la pression démographique ; c'est également sur ce secteur que se concentre l'accroissement des contraintes en termes de trafic. Il y a urgence à traiter ces sujets-là. Encore une fois la Carapa, ensuite il y aura l'étape Tonate. Ensuite, ça a été rappelé par M. Yves-Marie Renaud, les projets de cette ampleur cumulée il n'y en a pas eu depuis longtemps et au niveau national ça n'existe plus. Troisième point, 2 x 1 voies sur le pont, pourquoi pas, la concertation sert à recueillir les attentes de la population et confronter un projet écrit suite aux Accords de Guyane par rapport aux besoins locaux, mais il faut avoir en tête un objectif que nous sommes sur une situation où le trafic est saturé et il faut désengorger cet encombrement, et il y a besoin de donner de l'activité à l'économie.

Socioprofessionnel : vous parlez d'engorgement de la circulation, nous savons tous qu'il y a un embouteillage de l'entrée de Cayenne jusqu'à l'échangeur. Ce nouveau pont ne résoudra rien, il y aura toujours l'accumulation de véhicules, car il n'y a qu'une entrée vers Cayenne. Moi, je pense que le projet est bien, mais il a été mal réfléchi, car j'aurais pensé que le pont passerait sur le vieux port de Cayenne et nous aurions pu avoir une fluidité du trafic. C'est mon avis...

Yves-Marie Renaud : en effet, cette option a été évoquée lors d'une réunion avec les élus locaux. Pour répondre à cela, est-ce le bon parti pris ? Il y a une problématique de fluidité de circulation sur cet axe qui conduit de Kourou en passant par Soula pour aller à Cayenne, nous avons plusieurs points de fixation de bouchons et l'un des points c'est le

rond-point des Maringouins. Il faut les supprimer. Il y a des réponses en cours du point de vue routier et d'autres réponses qui dépendent des modes de circulation. Je ne suis pas sûr que le mode de transport tel qu'il existe aujourd'hui ne doive pas être réfléchi, il y a un travail en cours à la CACL, dans le cadre des travaux menés sur l'énergie il y a un volet de transport extrêmement important à réfléchir, et je pense que la Guyane devra réfléchir sur des modes de transport à terme.

Raynald Vallée : le tracé du pont est un sujet qui a été remonté et nous en tenons compte. Concernant le changement de sens de circulation et de direction vers Cayenne, le pont et le doublement de la RN1, même prolongé, ne pourra pas répondre à tout. Le mode de déplacement est très important et regroupe plusieurs aspects : projet de transport en commun porté par la CACL, le développement de sécurisation dans les axes pour vélo (cela pourrait être une solution d'investir dans le déplacement d'une commune à l'autre à vélo), le projet de navette fluviale ; et puis aussi il y a un phénomène incontournable aujourd'hui, c'est que toute l'activité économique est concentrée sur Cayenne. Comme nous l'avons évoqué dans la présentation concernant les réflexions à partager, il y avait le développement d'activité économique dans les quartiers ailleurs qu'à Cayenne. Tout ceci pourrait apporter des solutions durables.

Socioprofessionnel : je reviens rapidement sur le résonnement concernant le projet de navette fluviale et le pont, ne faudrait-il pas le faire à 2 x 2 voies ? Le pont actuel fait 3m50, et en mer haute, il ne permet pas la navigation de navette donc s'il n'est pas prévu de bouger l'ancien pont il est inutile de prévoir un tirant d'air sur le nouveau pont.

Yves-Marie Renaud : il est difficile d'y répondre, car le pont actuel n'a pas été conçu pour cela. Au moment de la construction de l'ouvrage, force est de constater que le trafic maritime de transport fluvial n'était pas très développé.

Maire de Kourou : les études montrent que la population circule beaucoup entre Macouria et Cayenne, mais je rappelle aussi qu'une partie de la route entre Kourou et Macouria est très soumise aux accidents sur la zone de la Montagne des Pères. Je trouve malheureux que sur le plan financier seule la zone entre Macouria et Cayenne soit prise en compte pour ce projet et non pas Kourou car c'est près de 460 personnes qui se déplacent chaque matin. Alors que La Réunion et d'autres départements ont eu des subventions beaucoup plus importantes que la Guyane.

Raynald Vallée : évidemment, il y a une enveloppe déterminée pour ce projet, mais ce n'est pas pour autant que nous en oublions les problèmes de sécurité sur le reste de la RN1 notamment sur le secteur que vous évoquez. Cela peut faire l'objet d'une autre réflexion ultérieure à travers une nouvelle programmation indépendamment des grands projets d'infrastructures que l'on appelle une action routière assez régulière. D'abord, il y a un travail d'entretien répondant à des enjeux de sécurité évidente où nous avons des enveloppes qui ont un budget de dizaine de millions d'euros par an, par ailleurs, nous avons une capacité de mettre en place des opérations d'amélioration d'itinéraire sur des

portions de route (revêtement de la chaussée, reprise de la signalisation, des accotements...).

Yves-Marie Renaud : pour répondre également, il est vrai que cet itinéraire Cayenne-Kourou est très emprunté et c'est vrai qu'on a tendance à vouloir diminuer le temps de trajet en utilisant cette RN1 à des conditions qui ne sont pas prévues pour aujourd'hui. Ce que je constate aussi c'est que la route n'est pas responsable de tout et que les usagers sont aussi responsables des conditions de la circulation. L'objectif de vouloir raccourcir le temps de trajet tout en conduisant de façon sécurisée n'est pas possible sur une route qui a les mêmes caractéristiques, soit on prend une voie express on roule à 110 soit on est sur une route à 90 km/h et la vitesse n'est pas respectée. Vous voyez comme moi les publicités qui sont faites, la formation sur la mission de la vitesse sur les routes nationales au niveau hexagonal puisque ce projet s'applique aussi à la Guyane. Toutefois la question de la vitesse sur les itinéraires est posée. Le niveau d'insécurité routière est très élevé sur ce département. Je rappelle que la concertation ne porte pas sur ce point. Il faut répartir les contrôles sur la route et faire l'amélioration de ces points noirs avec les aménagements à venir et l'élargissement de la route.

Socioprofessionnel : nous savons très bien qu'une infrastructure routière avec une voie centrale et un mur qui passe au milieu, le risque d'accident est moindre dans tous les pays du monde. Nous avons une qualité routière qui est très mauvaise dans ce département et qui accentue le taux d'accident...

Yves-Marie Renaud : C'est un vieux débat, ce n'est pas le lieu pour en discuter.

Gianni Waya : je souhaiterais apporter une précision sur ce qui a été dit sur l'itinéraire Cayenne-Kourou, sur le programme d'amélioration d'itinéraire, il y a un programme qui a été validé par Paris c'est le tracé Cayenne-Kourou, il a été consolidé à plus de 13 M€, c'est un programme pluriannuel, et qui tient compte de ce parcours. Nous avons commencé les enrobés sur la portion de la Chaumière, avant et après le pont pour aller sur Soula, car elle était très endommagée et il y avait beaucoup plus de trafic. Sachant qu'il y a 45 000 véhicules sur la partie 2 x 2 voies, 20 000 sur la partie de la Chaumière à Soula et 8000 pour aller sur Kourou. Pour l'historique de la Montagne des Pères, il y a eu énormément d'actions qui ont été menées, nous avons fait plusieurs reprises de virages, nous avons mis des guides sur les abords, nous avons repris les signalisations. Nous sommes très à cheval sur cette portion.

Socioprofessionnel : est-ce que dans les appels d'offre, vous ferez référence au décret de 2018 qui oblige le soumissionnaire à présenter un plan de sous-traitance pour les PME-PMI ? Serez-vous les premiers à essayer cela ?

Raynald Vallée : vous avez raison, il y a une loi qui prévoit une obligation d'avoir recours à la sous-traitance pour les marchés supérieurs à 500 000 €, le décret d'application a été pris le 31 janvier dernier et évidemment la loi s'impose en cas de difficulté. En revanche, si vous avez lu le décret il manque un certain nombre de choses : jusqu'où va la sous-

traitance et sur quoi porte la sous-traitance ? Il faut y travailler. Cette obligation a bien été prise en compte.

Socioprofessionnel : transporteur et usager. J'ai une question sur le transport inter urbain. Dans votre projet, je n'ai pas vu de couloir de bus et si cela n'est pas prévu, je ne vois pas l'intérêt pour les usagers de ne pas utiliser leurs véhicules. C'est un élément à prendre en compte. J'aimerais faire une petite remarque au sujet du pont : nous allons faire un pont à 2 x 2 voies qui va durer 100 ans et nous aurons un pont qui va durer 30 ans, pourquoi ne pas en avoir un seul ?

Raynald Vallée : concernant le couloir réservé au bus, il n'a pas été oublié. Nous avons demandé à une instance compétente une étude pour connaître la pertinence de mettre un couloir de bus, par rapport aux conditions de trafic, en prévision de l'accroissement démographique et au projet d'aménagement. L'étude que nous avons reçue nous indique que non, il n'y aurait pas de gain à faire un couloir dédié au transport en commun et que même, il dégraderait la situation. Nous avons demandé à ce que cette étude soit un peu plus fondée mais encore une fois, ce projet n'est pas ficelé. La question a été posée lors de la réunion avec les élus, cela fait partie des éléments, où au vu de la concertation, nous verrons s'il convient d'adapter le sujet en cours d'aménagement. Après concernant le deuxième point, la durée de vie du pont actuel, nous sommes sur un projet qui permet d'avoir deux ouvrages et là encore, c'est déjà quelque chose qui a été démontré. Nous verrons à l'issue de la concertation ce qu'il convient de faire.

Public : vous nous avez parlé de transport collectif, y a-t-il eu une réflexion sur le ferroviaire en Guyane pour voir un peu plus loin ?

Yves-Marie Renaud : le projet ne prend pas en compte cette réflexion même si l'idée a parfois été évoquée. La question de la troisième voie sera inscrite certainement dans le bilan.

Public : il serait intéressant de poser la question à la population pour connaître leur volonté d'avoir deux ponts ou un pont. Pouvez-vous nous dire si cette situation est typique de la Guyane ou est-ce que cela existe ailleurs ?

Raynald Vallée : je le redis le dossier est en ligne, vous avez des registres de consultation, chacun est libre de s'exprimer sur l'ensemble du projet. Ensuite, il y a un cas semblable à cette situation qui est le pont Paris-Brest.

Yves-Marie Renaud : le cas de la Guyane est particulier.

Jean-Marc Tarrieu : juste un complément, dans l'organisation d'aménagement routier, on prévoit de réaliser une route à 2 x 2 voies en commençant par faire une route à 2 x 1 voie, compte tenu du développement économique, on conçoit l'ouvrage de manière à pouvoir l'élargir et puis on finance. Il vaut mieux deux ponts au lieu d'un seul pont, si on fait tout de

suite un grand pont il ne serait pas utilisé complètement et puis il userait beaucoup d'argent, et en termes d'exploitation routière, c'est plus favorable d'avoir un deuxième ouvrage. Il est recommandé de faire deux ouvrages.

Socioprofessionnel : bonsoir, vice-président à la CCIG, société DILO à Montsinéry. Je me permets d'insister sur la problématique des piétons, j'utilise fréquemment cette voie, les gens ne sont pas respectueux des signalisations et installations. Ensuite, je suis gêné par rapport au pont, vous donnez des arguments contradictoires en nous disant qu'il y a un enjeu visant à éviter l'incident de 2009-2010 d'où les deux ponts ; et en même, vous indiquez que la durée de vie d'un pont neuf est de 100 ans donc les risques que nous avons connus nous ne devrions plus les rencontrer. J'ai plus l'impression que vous essayez de nous faire amender une solution que vous avez réfléchi.

Raynald Vallée : merci, mais nous sommes là pour vous conseiller, on vous présente un parti d'aménagement et nous prenons en compte tout ce que vous dites. Deuxième élément, sur la portion piétonne, c'est une évidence absolue, le parti pris d'aménagement prend en compte cette problématique y compris sur le nouveau pont nous avons une séparation du trafic piéton et cycliste, et la diminution des accès à la route. Sur l'incident qui peut obérer un ouvrage, comme en 2009-2010, cela peut avoir un impact sur la circulation et peut être un inconvénient, le fait d'avoir un ouvrage au lieu d'un il y a cet aspect-là.

Socioprofessionnel : juste une réflexion sur l'ambition du projet, dans trente ans la Guyane aura la même population que la Martinique. Ils ont des soucis énormes de circulation en Martinique et cela fait dix ans qu'ils essaient de faire des voies de bus sans y arriver. Bientôt, la Guyane aura les mêmes problématiques, il faut que nous commençons maintenant.

Raynald Vallée : il y a un projet aujourd'hui de transport en commun qui répond à cela et qui est porté par la CACL. Encore une fois rien n'est fermé, nous avons un parti pris sur la base d'une étude et puis si le parc doit évoluer avec la réservation de voie pour le transport en commun, il évoluera, c'est une des alternatives qui existe. Je le répète le sujet n'est pas fermé.

Socioprofessionnel : je suis chef d'entreprise. Le nouveau pont aura une durée de vie de 100 ans et le pont actuel on lui donne une durée de 30 ans. Au bout de 30 ans, lorsqu'il faudra reconstruire le pont, devons-nous encore passer de 2 voies à 1 x 2 voies ?

Yves-Marie Renaud : je ne crois pas... Je pense qu'au bout de 5 ans, se posera la question de prévoir le financement du remplacement du pont actuel.

M. Vallée donne le mot de la fin.

RÉUNIONS PUBLIQUES

MARDI 20 FÉVRIER 2018 À MACOURIA-TONATE

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Muriel Joer Le Corre, directrice adjointe de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 35 personnes + maire

Durée de la réunion : 2h30 (de 18h15 à 20h45)

Lieu de la réunion : salle des fêtes de Macouria, bourg de Tonate

Déroulement :

- temps d'introduction
 - allocution du maire de Macouria, M. Gilles Adelson
 - Muriel Joer Le Corre

- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque
- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

La réunion débute avec l'allocution du maire de Macouria. Il laisse ensuite la parole à l'équipe de la DEAL pour la présentation du projet d'aménagement de la RN1.

QUESTIONS PENDANT LA PRÉSENTATION DU PROJET

Public : excusez-moi, si je comprends bien le projet n'est pas ficelé ? Pensez-vous pouvoir respecter l'enveloppe budgétaire allouée ? Parce que si nous sommes dans une hypothèse...

Émilie Mordacque : oui, nous sommes dans une estimation financière.

Public : alors monsieur le garant... non, je voudrais intervenir si vous me le permettez, je ne suis pas dérangeante mais nous sommes au fait de l'action il est intéressant d'échanger. Vous faites une concertation publique et les éléments que nous avons ne sont pas fiables, il faudra comprendre par la suite que c'est nous qui vivons les conséquences négatives de cette situation. Voilà c'est tout ce que je voulais dire.

Muriel Joer Le Corre : oui madame je comprends vos propos, mais juste pour vous préciser que nous sommes en phase de concertation, le projet n'est pas ficelé. Nous prenons en compte vos remarques, réflexions et propositions afin de les intégrer dans le bilan de la concertation, et après nous ferons en fonction des budgets.

Public : la contrainte budgétaire, elle est de 2014 aussi ?

Muriel Joer Le Corre : oui il y a eu une évaluation des études en 2014, pour l'instant nous sommes globalement sur un volume de 250 M€ dont 100 M€ pour le pont et 150 M€ pour le doublement de la voie après en fonction du projet qui sera retenu cela peut aussi augmenter. Dans les Accords de Guyane, il a été acté 100 M€ pour l'aménagement de la route, 100 M€ pour la construction du nouveau pont et environ 150 M€ au CPER.

TEMPS D'ÉCHANGES

Public : êtes-vous obligé d'attendre le début des travaux du pont pour pouvoir commencer les travaux routiers ?

Émilie Mordacque : non, mais nous ne pouvons pas faire un pont sans faire le doublement de la route, il y a les études à mener et les enquêtes foncières que nous devons effectuer.

Public : en matière d'acquisitions foncières, avez-vous déjà entamé les démarches ? Est-ce que les personnes situées le long de la route en ont été informées ?

Émilie Mordacque : non cela n'est pas encore fait.

Public : avez-vous recensé les personnes concernées par cette acquisition foncière ?

Émilie Mordacque : nous savons qu'il y a beaucoup de parcelles concernées.

Public : les bouchons situés au niveau de Balata ?

Jean-Marc Tarrieu : les autres aménagements vont être réalisés entre le PROGT et Balata, sur cette portion, nous ferons que les voitures ne resteront pas stockées sur le carrefour de Balata comme ils le sont actuellement en attendant que cela se fluidifie.

Public : alors vous dites que le pont sera plus haut que celui existant, est-ce que vous avez pris en compte le problème d'inondation qu'il y a sur le pont du côté du port du Larivot par rapport à la marée ?

Jean-Marc Tarrieu : le nouveau pont sera plus haut, car nous avons tenu compte de l'amélioration de l'évolution de la hauteur des marées et du changement climatique.

Public : dernière question, le pont sera construit du côté droit et il y a une colonie d'ibis rouge, en avez-vous tenu compte ?

Émilie Mordacque : oui cela est pris en compte dans l'étude d'impact.

Public : bonsoir, j'ai trois questions à poser. Au niveau de Macouria pour arriver vers la Carapa, il y aura 2 x 2 voies pour déboucher sur une route à 1 x 2 voies, qu'est-ce qui est prévu parce que nous allons nous retrouver avec 1 x 2 voies jusqu'à Tonate ? Ensuite, le pont qui est en service pouvez-vous me dire quelle est sa durée de vie estimée ? Et la troisième question, c'est au sujet du financement. Vous avez parlé de contrat de plan État-région or il n'y a plus de région !

Émilie Mordacque : le projet a été choisi par rapport à l'enveloppe budgétaire qui a été annoncée par l'État et l'aménagement de la voie est à l'étude jusqu'à Tonate.

Public : j'ai pas vraiment parlé de schéma de circulation, ce que je veux dire c'est qu'est-ce qui est prévu lorsque nous sommes sur la route de Macouria et que nous arrivons à la Carapa, pour pouvoir accéder à la 1 x 2 voies ?

Émilie Mordacque : là, on peut imaginer un giratoire qui va amener à passer de 2 voies à 1 voie, mais ce n'est pas arrêté.

Public : mais ce n'est pas la solution...

Émilie Mordacque : concernant le pont, la durée de vie est estimée à 30 ans. Dans quelques années, il faudra réfléchir à prendre des mesures.

Public : ma question porte sur les voies dédiées pour les transports scolaires. Lorsque le giratoire a été construit, nous avions tous espéré que l'embouteillage allait diminuer et le temps du chantier, au final, il est apparu encore plus fort qu'avant. Alors, le fait de ne pas avoir de voies dédiées et d'avoir deux ponts à seulement deux voies, comment vont circuler les taxis et les bus scolaires ? Actuellement, nous n'avons rien de tout cela mais si vous n'avez pas de voies dédiées vous allez simplement courir après les choses. Je ne vois dans votre projet aucune perspective d'insertion pour les transports en commun ?

Jean-Marc Tarrieu : l'aménagement se fera progressivement, il n'y aura pas de gêne sur l'itinéraire, les bus et les autres véhicules pourront circuler mieux. Il est prévu que la plateforme soit aménageable mais pas tout de suite, car les voies ne seront pas rentabilisées. Ce que l'on appelle les voies dédiées, objectivement, c'est lorsque le trafic est considérable il y a effectivement la solution sur les transports en commun et les secours pourront circuler sur ces voies.

Public : sur la 2 x 2 voies, avec quelle matière sera faite la séparation ? Comment sera effectuée la gestion du conduit d'eau potable sous le pont ?

Gianni Waya : qu'allons-nous aménager au milieu ? Ce sera peut-être mieux, car nous pourrions réfléchir à toutes les problématiques que nous pouvons avoir actuellement avec les glissières de sécurité qui bordent l'autoroute mais l'étude n'est pas encore arrêtée là-dessus parce que nous allons porter ouvrage durable, c'est-à-dire que même l'eau de circulation sera récupérée dans des bassins et se sera encore mieux. Ensuite pour la problématique du conduit d'eau, tout ce qui est du transport d'eau va être déployé sur le nouvel ouvrage ainsi que les câblages à haute tension. Ceci en concertation avec la CACL et la SGDE. Ce n'est pas fini, c'est toujours en étude, car il y a beaucoup de travail à faire là-dessus.

Maire de Macouria : ce que je voudrais dire c'est le manque d'ambition de ce projet, en écoutant vos propos, vous parlez toujours de l'immédiat. Tout à l'heure, quelqu'un l'a dit, lorsque nous avons entamé l'aménagement du rond-point à Soula, durant les travaux, il y avait des embouteillages à la sortie de Belle Terre, Belle Humeur, et une fois réalisé, nous avons des embouteillages au carrefour la Carapa. Compte tenu de la façon que cela s'est fait, vous parlez de 4 à 6 ans en termes de réalisation, lorsque nous verrons la finalité de l'aménagement de la route en 2 x 2 voies jusqu'à la RD51, les embouteillages arriveront alors à Tonate. Donc, je reviens à ce que j'ai dit il y a un manque d'ambition dans ce projet. Je veux revenir sur l'aspect financier, en général, lorsque l'on veut réaliser un projet, on le réalise et j'en veux pour preuve, lorsque je vois sur Internet tous les ponts qui ont été réalisés sur la France métropolitaine entre le pont de la Lorraine et autres ; lorsqu'il a fallu désengorger un territoire, lui apporter une économie et de la vie, vous avez su trouver les fonds nécessaires pour réaliser des ouvrages. Ça c'était la première chose et la deuxième chose. La troisième chose, je suis désolé de le répéter encore, tout un chacun ici utilise le pont actuel, et il suffit qu'il y ait un camion qui passe et vous êtes en voiture, tout le monde tremble. Donc, lorsque l'on entendra dire que ce pont à une durée de vie de 30 ans tout le monde rigolera. Puisque vous dites que vous allez construire un pont à 40 m, que vous allez commencer à mettre des pieux pour le construire, celui qui est à côté va souffrir donc sa durée de vie va encore diminuer. Je parlais d'ambition, on sait que ce pont de toutes les manières, dans 10-15 ans, il ne sera plus bon. Ayons de l'ambition, construisons un pont véritable à 2 x 2 voies, comme cela se fait dans n'importe quelle région, n'importe quelle collectivité, département ou territoire de France, pour donner à ce territoire sa véritable dimension. Après j'entends dire effectivement que nous allons réfléchir sur les voies dédiées, je suis désolé de vous le dire encore une fois, Macouria aujourd'hui c'est une ville 12 000 habitants, dans 10-20 ans se sera le double, et nous sommes que sur une période de 10 ans, je suis modeste quand je le dis compte tenu des programmes immobiliers qu'il y a. Le projet de transport en commun est une volonté de la CACL ainsi que la mise en place d'un bus en site propre. De toutes les manières, pour que cela puisse fonctionner, ça s'est vérifié dans toutes les agglomérations françaises, vous ne pouvez pas mettre de transport en commun dans la circulation parce que ça ne sert à rien. Si, il y a des embouteillages, il est coincé dedans ; si, il n'y a pas de voies dédiées pour permettre à un transport en commun un départ et un retour fixe, il ne

sera jamais rentable et donc, les gens continueront à prendre leurs véhicules. C'est dès le départ qu'il faudrait avoir cette possibilité de voie dédiée pour les transports à site propre. La quatrième chose, je suppose que vous n'empruntez pas souvent la route mais pour ceux qui l'empruntent, ils comptent le nombre de deux roues qu'il y a. Il faut véritablement qu'il y ait des voies qui leur soient réservées. Nous connaissons les problématiques de notre département, de notre commune et de sa population, tout le monde ne peut pas s'acheter un véhicule, la plupart du temps c'est des deux roues. Il faut qu'il y ait cette possibilité de circulation. Et de grâce, lorsque vous réfléchissez à un pont ne le faites pas sur 5 ans ou 10 ans parce que nous savons bien que dans 10 ans nous ne pourrions pas refaire un autre pont. Dans 15 ans, nous ne pourrions pas refaire une autre route. Faites un ouvrage dont la Guyane a besoin, et nos enfants ne diront pas dans le futur que nous avons accepté un pont qui ne sert à rien, car il y a toujours la même problématique. Et la question de tout à l'heure concernant la Carapa est tout à fait pertinente, comme je l'ai dit, à Macouria, il ne peut pas y avoir deux types d'administrés ceux qui sont à Soula, avec une belle route, et ceux qui sont à Tonate, subissant les embouteillages pour pouvoir accéder à cette route. Nous avons une problématique sur le territoire qui ne date pas d'aujourd'hui entre Tonate et Cayenne, pas à Soula. Comment peut-on apporter le confort à une population si, dès le départ, il y a un frein qui est la mobilité ? Ce n'est pas possible. Donc ayons de l'ambition et quand on veut on peut.

Muriel Joer Le Corre : en tout cas, vous parlez d'ambitions qui sont partagées. C'est vrai que nous vous proposons un projet qui n'est pas la solution miracle, l'État a l'ambition de partager avec vous (les collectivités locales, les mairies, les habitants) ainsi que toutes les dimensions qui participent au fait que nous aurons une circulation plus fluide et plus importante en Guyane. On parle là de l'aménagement du territoire, quand on parle de circulation c'est aussi la question de création de zone d'activité, de développement de l'habitat parce que la problématique du déplacement c'est surtout de créer de l'habitat en oubliant aussi la mobilité et c'est aussi l'absence de transport en commun. Je veux dire que toutes ces réflexions font partie des opérations d'intérêt régional, pour permettre de construire et de développer autrement le territoire. Cette ambition est partagée et collective, aujourd'hui nous avons un budget de 250 M€, car nous nous sommes battus pour avoir ces fonds, c'est 1/4 du budget au niveau national. Nous prenons en compte vos remarques pour essayer de chiffrer votre ambition qui est partagée.

Public : ce que je voudrais dire sur la zone Collery que se passe-t-il pour résoudre l'embouteillage ? Même si vous faites le doublement du pont et les axes routiers sur Matoury, cela ne va rien changer. Mon idée, j'ai toujours pensé à un carrefour qui partirait de Montsinéry pour arriver sur Cayenne permettant ainsi aux automobilistes arrivant de l'ouest d'arriver à Cayenne en évitant les embouteillages. Il faut faire une projection pour arriver à Cayenne par un autre itinéraire.

Jean-Marc Tarrieu : oui la réponse c'est que nous vous présentons un projet de doublement de la route nationale 1 sur place et le projet que vous évoquez est tout autre.

Nous n'avons pas le début du commencement de l'étude...

Public : dans la zone de Soula, il y a des mamans avec des enfants qui traversent la route pour se rendre à l'école. Avez-vous prévu des passages piétons ?

Émilie Mordacque : il n'y a plus de traversée piétonne, mais il est prévu des dénivelés sur des emplacements qui seront à localiser. À part les échangeurs il n'est pas prévu d'autres passages. Sur le nouveau pont, les piétons partageront la voie verte.

Public : on nous avait présenté un projet vite fait qui devait aboutir à l'entrée de la ville, aujourd'hui on nous dit que cela arrive vers la Carapa, nous faisons un pas en arrière, alors que les constructions sont en augmentation. Je ne sais pas si vous le savez, mais il y a des logements qui sont construits ou en construction et qui n'ont pas de locataires. Lorsque ce sera le cas, les gens passeront où ? Alors, depuis que vous nous avez présenté ce projet d'arriver jusqu'à Kourou, il est au fond du tiroir, et aujourd'hui après tant d'années, nous devons encore attendre ! Combien d'années avant de pouvoir trouver une solution ? Mais on n'avance pas ! Nous avons l'impression de reculer.

Muriel Joer Le Corre : nous avons conscience des enjeux par rapport à ce sujet. C'est une proposition qui avait été partagée avec la collectivité territoriale, je n'étais pas présente à l'époque, en 2014. Dans l'étude du plan global des transports et des déplacements, il a été fait un diagnostic sur la situation de la circulation en Guyane, nous avons l'engagement de chacun (collectivités locales, État) sur les actions à mener. Vous avez raison, le projet n'a pas été plus vite que la lumière, il y a eu des études préliminaires de doublement de la voie jusqu'à Tonate. Dans le contrat de plan 2015-2020, l'État a retenu la première étape jusqu'à la section de la Carapa, et à terme, l'idée est d'arriver à Tonate.

Public : je suis à la retraite, j'habite à Tonate, j'ai rendez-vous à 08h00 et je pars de chez moi à 06h00. Vous croyez que c'est sérieux ça ? Je n'ai pas l'impression que l'on voie à long terme.

Public : alors, moi je voudrais rajouter quelque chose. Je pense que vous faites partie des personnes qui habitent sur Cayenne. Moi, heureusement ou malheureusement j'en sais rien, j'habite sur Macouria à la RD5, heureusement parce que le cadre de vie est agréable. Je travaille à Cayenne, à la cité Eau Lisette. Il faut savoir que si je pars de chez moi à 06h00, trop tard, à côté de ça je suis réveillée à 04h00 du matin et si j'oublie mon portable, je retourne chez moi c'est trop tard, c'est mort. Nous sommes en 2018, j'ai encore quelques années à travailler, là je vois un projet qui va de 2022 à 2025 pour la fin des travaux, je crois... Les études de projet ne sont pas ficelées... excusez-moi, mais j'ai l'impression que l'on nous vend du rêve. Vous n'avez pas encore commencé à

négocier avec les acteurs, vous n'avez pas encore chiffré, nous savons juste qu'il y a une enveloppe qui sera de 250 M€ pour la route 150 M€ pour le pont. La seule chose que nous savons c'est qu'effectivement pendant ce temps les mêmes choses continuent et que je pense : où je me réveille à 03h00 du matin pour être à Cayenne à 07h00 ou je ne sais pas... ? Je ne sais pas du tout comment je vais faire. Chose qui est grave c'est qu'il n'y a pas de transport en commun c'est-à-dire que quand je pars à 06h00, que j'arrive à Cayenne, j'ai une voiture que je stationne et que je récupère à 17h00 quand je repars. S'il y avait des transports en commun y a pas de problème ma voiture elle reste chez moi, car je n'ai aucune raison de la prendre. Et j'entends dire qu'il y aurait une voie que les transports en commun pourront emprunter, soyons sérieux ! Moi, quand je suis à Paris, il y a des transports en commun sur des voies dédiées que je prends à 06h30 et je suis sûre d'arriver à l'opéra à l'heure convenue. Mais là pour l'instant ce que l'on nous présente, je n'ai aucune certitude d'arriver au travail à 07h00 du matin. Donc, j'ai l'impression que nous sommes toujours en train de courir. La semaine dernière, il y avait l'assemblée générale de l'IEDOM, et moi je leur pose la question à savoir s'il existe une rupture conventionnelle, ils me répondent que non, je leur demande si le télétravail pourrait être mis en service en Guyane ? – « non, il n'y en a pas à cause de zone blanche et, etc. Le télétravail existe pour des personnes qui sont à Orléans, à une heure et demie de Paris, mais pas pour nous... » ; Ce qui veut dire que notre situation ne va pas changer, je devrai me lever très tôt !! Alors ce que vous nous présentez de 2014 c'est obsolète. Je vous invite à venir habiter à Macouria et à partir pour la DEAL, à vous réveiller à 04h00 du matin, à avoir des enfants qui doivent se lever tôt pour prendre le bus car c'est eux l'avenir de la Guyane... et c'est ça qu'on leur propose. Excusez-moi... ! Voilà ce que j'avais à dire.

Daniel Cucheval : Vous proposez que le projet englobe des infrastructures de transport en commun, plus efficaces, permettant d'éviter cette circulation de véhicules... j'essaie de reformuler votre question...

Public : ma question est celle-là : quand est-ce que l'on prendra les problèmes des guyanais au sérieux ? Et, quand est-ce que l'on va s'occuper de l'avenir des jeunes de ce pays qui prennent un bus et font un changement de bus à Family Plaza ?

Muriel Joer Le Corre tente de répondre à cette personne, elle est interrompue et plusieurs personnes s'expriment en même temps. Quelqu'un dans le public réagit sur les voies secondaires suite au discours prononcé par cette dame et Jean-Marc Tarrieu prend la parole. Il explique donc que ces voies font partie du développement d'un projet inscrit au PLU, l'aménagement comprend les échangeurs mais ne finance pas les voies secondaires... Ensuite, M. le Maire s'exprime.

Maire de Macouria : excusez-moi !! Alors, comme je l'ai dit c'est tout de même inconcevable que l'on puisse penser un projet 2 x 2 voies qui va séparer le territoire en deux. Nous avons tout le long de la RN1 un certain nombre de riverains qui accèdent à cette route depuis des années, alors on conçoit un projet sans tenir compte des éléments existants ! Et après, on vient dire à la collectivité que j'ai l'honneur de diriger de faire les travaux ? Je suis désolé mais cela ne va jamais se faire ainsi car lorsque l'on conçoit un projet on le conçoit avec son ensemble. Et ça, encore une fois, je vais lancer une parole, pourquoi en Guyane on fait toujours des trucs à rabais ? Faisant un projet en tenant compte de tout ce qu'il y a. Et je trouve de toute façon inadmissible de dire, vous l'avez dit trois échangeurs, attendez... est-ce quelqu'un qui habite Pointe Liberté pour aller à Cayenne, il devra se rendre jusqu'à je ne sais pas où pour pouvoir se rendre à Cayenne et l'autre qui habite à Belle Terre devra se rendre au rond-point ? Ce n'est pas normal. Et comme disait ma collègue, la terre tourne, on passe du 20^e siècle au 21^e siècle et selon ce que vous nous présentez on dirait que l'on régresse. Lorsque l'on se promène partout dans les territoires métropolitains on trouve des solutions, pourquoi dans ce département on n'y arriva pas ? Le problème du budget, faites un pont à 250 M€ s'il le faut vous trouverez l'argent pour faire la 2 x 2 voies entre Balata, le pont et Tonate, parce que le pont il faudra le rentabiliser. Donc arrêtons de mettre un frein budgétaire, de réfléchir à court et moyen terme, ce sont nos enfants qui vont en pâtir. Pensons un projet pour les 40 ans même s'il faut prendre 6 mois de plus pour y réfléchir alors nous attendrons si nécessaire mais au moins nous aurons quelque chose de définitif qui a de l'ambition. Et lorsque vous dites que vous prenez en compte l'existant, vous avez parlé de la hauteur du pont juste un peu plus haut que celui qui existe, tout le monde sait qu'il y a le projet de navette fluviale, prenons en compte toutes les données pour mettre un ouvrage en adéquation avec l'avenir. Mais ne faisons pas les mêmes erreurs qu'il y a 60 ans, mettons la hauteur qu'il faut à ce pont, donnons-lui la dimension pour que ça fonctionne car si vous continuez ainsi vous risquez de bloquer un projet économique, pourvoyeur d'emploi, qui va modifier le comportement en termes de transport et va apporter de la plus-value à notre territoire. Ce n'est pas possible !

Public : ce projet-là, j'espère qu'il ne va pas passer, car nous on va bloquer le pont !

Public : vous avez dit que pour faire cet aménagement, les habitants seront avertis au fur et à mesure, ce n'est pas possible ! Il faudrait que tous les habitants soit avertis qu'ils seront ou pas expropriés.

Émilie Mordacque : il y a plusieurs étapes à suivre, mais d'abord c'est apporter l'information dans la concertation. Ensuite, vous avez ce que nous appelons les enquêtes parcellaires qui portent spécifiquement justement sur le tracé du projet et il y aura des échanges avec les propriétaires concernés.

Public : concernant la traversée des deux roues, il sera interdit de traverser la route et il y aura donc une séparation mais lorsque que je vois tous les matins, en passant au niveau de l'échangeur de Balata, des cyclistes font la traversée à pied, il n'y a aucune passerelle qui a été prévue...

Émilie Mordacque : aujourd'hui, nous n'avons pas écrit la solution qui va nous aider à faire face à cela mais cela est au cœur de la réflexion.

Daniel Cucheval : sur la question des piétons, il faut prévoir leur circulation. Sur le plan de la nécessité foncière, il est nécessaire que tout le monde soit prévenu. Aujourd'hui, nous sommes dans une phase de concertation, il va y avoir des réunions à Balata et à Matoury, après cette concertation et avant que le préfet ne prenne la décision d'utilité publique qui aboutisse aux expropriations, il y aura une enquête publique et je suppose qu'il y aura plusieurs enquêteurs qui vont assurer des permanences sur toute la zone de façon à ce que les riverains soient bien informés et qu'ils puissent mettre leurs impressions sur le registre. Nous sommes dans une période où vous pouvez intervenir sur le projet en apportant vos observations pour permettre aux usagers de circuler plus facilement. Tout ce que vous aurez proposé aujourd'hui sera pris en compte dans le dossier d'enquête publique.

Public : comment se déroule l'enquête publique ?

Daniel Cucheval : en général, le commissaire enquêteur reçoit soit à la mairie ou dans des lieux définis par le maire pour pouvoir être proche de la population de façon à ce qu'elle puisse inscrire leurs observations sur le registre. Sur ce parcours de 12 km, il y aura probablement une commission d'enquête avec plusieurs enquêteurs.

Public : je voudrais savoir si de mémoire, il y a en métropole des cas similaires de territoires séparés en deux par une route nationale sur lesquels on pourrait s'appuyer ?

Public : je voudrais dire que dans la projection, on se projette à très courte durée. Je donne un exemple concret du pont de la Garonne qui date de plus de 30 ans, en 4 ans, il est passé de 2 x 2 voies à 8 voies. Ce qui veut dire que cela avait été prévu sans démolir. Donc c'est une question de prévision et de volonté de pouvoir faire ce qu'il faut.

Public : je rejoins ce qui a été dit, car vous allez faire un pont à côté de celui existant, qui a été fracturé puis réparé mais combien de temps va-t-il tenir avec la circulation qu'il y aura ?

Public : pourquoi ne pas construire le nouveau pont de la Pointe Liberté vers le Port de Cayenne ?

Émilie Mordacque : c'est une idée à étudier, mais il y a un temps de réflexion, d'étude et de concertation à respecter et le délai est long. L'objectif du projet d'aménagement de la route est de sécuriser la route aux usagers, de réduire les accès et de fluidifier la circulation...

Public : cela va changer quoi ? C'est quoi l'objectif final ? la fluidité de la circulation ne sera pas résolue, vous déplacez le problème pour le mettre ailleurs. Il faut voir plus loin.

Public : je voudrais des précisions sur la partie « les objectifs poursuivis par la concertation », j'ai lu que « sous réserve des suites données [...] ». Ce qui me gêne c'est le « sous réserve » qui veut dire que l'on peut ne pas tenir compte de la concertation donc je suis venu et j'ai perdu mon temps à parler. Le maître d'ouvrage s'il le décide il ne prend pas en compte l'avis de la population, c'est comme cela que je l'ai compris...

Émilie Mordacque : c'est-à-dire qu'il y a différentes raisons techniques, environnementales ou quelles qu'elles soient...

Muriel Joer Le Corre : comme vous le voyez le débat est riche, donc je vous invite à laisser vos observations sur le registre ou sur le site, en tout cas nous prenons cela en considération. Je rappelle que ce n'est pas une initiative de L'État c'est un projet qui a été demandé dans le cadre des Accords de Guyane.

Public : je profite pour vous dire, vous êtes en Guyane depuis combien de temps ? Parce que M. Sarkozy, lorsqu'il est venu vers sa campagne ici, il nous avait promis un deuxième pont, donc les Accords de Guyane ont simplement acté cette promesse.

Public : je pense que ce territoire n'est pas pris en considération, il faut avoir la vision de ce territoire et réaliser des projets pour l'avenir.

Public : je souhaiterais rajouter quelque chose, certainement ce projet de doublement du pont n'est pas pour les guyanais mais pour Arianespace, ça leur servira peut-être plus.

Muriel Joer Le Corre : nous sommes un service de l'État mais nous vous représentons aussi, nous avons la responsabilité de l'aménagement du territoire, le développement du territoire se fait sur l'axe routier du CSG.

Gianni Waya invite le public inscrire les remarques et propositions sur le registre dans les mairies et également sur le site de la DEAL.

Muriel Joer Le Corre remercie les participants et M. le Maire et clôt la réunion.

JEUDI 22 FÉVRIER 2018 À MATOURY

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Muriel Joer Le Corre, directrice adjointe de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 11 personnes + 5 élus dont maire

Durée de la réunion : 2h (de 18h15 à 20h15)

Lieu de la réunion : salle des délibérations de la mairie de Matoury

Déroulement :

- temps d'introduction
 - allocution du maire de Matoury, M. Serge Smock
 - Muriel Joer Le Corre
- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque
- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

La réunion débute avec l'allocution du maire de Matoury. Il laisse ensuite la parole à l'équipe de la DEAL pour la présentation du projet d'aménagement de la RN1.

TEMPS D'ÉCHANGES

Public : une question sur le nouveau pont. Vous avez dit qu'il est prévu deux fois moins de piliers par rapport au pont actuel, pourquoi cela ? Est-ce parce qu'à l'époque ceux qui ont construit le pont avaient prévu les charges beaucoup plus importantes alors qu'il y avait à peine 50 000 véhicules en Guyane ? Je me demande si cette technologie, qui sera utilisée sur ce nouveau pont, avait été affectée sur le pont actuel, aurait pu supporter l'impact qui a ébranlé ce dernier et permis d'éviter l'incident que nous avons connu en 2009-2010 ? Ensuite, est-ce que la voie actuelle est la seule option que nous ayons pour permettre la circulation dans ce secteur ? Il y a des habitations le long de la route nationale et pour avoir un accès à cette route il faudrait qu'un aménageur prenne l'ensemble des parcelles et prévienne des sorties possibles pour ces personnes. 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 ?

Jean-Marc Tarrieu : concernant le pont actuel, il a des piles constituées de pieux inclinés d'un mètre de diamètre qui vont fixer le rocher à travers la vase et il n'aura pas la même technique de construction que le nouveau pont. Les pieux seront ancrés plus profondément, verticaux et inaccessibles à tous chocs directs. Le type de structure du pont actuel est fragile car effectivement quand on prend un choc ça tient si le choc est faible, dans les nouvelles piles on encaissera beaucoup plus d'efforts. Ce n'est pas le nombre de piles qui fait la résistance mais plutôt le tablier qui sera d'une autre technologie et le nouveau pont sera beaucoup moins sensible aux chocs. Nous étudions des solutions variantes auprès des entreprises en fonction des réponses techniques et des délais qu'ils nous proposent, il y a soit des solutions en béton, de hauteur variable, ou en métal. Voilà donc, ce sont des technologies différentes et plus performantes que celles utilisées sur le pont du Larivot, où les poutres sont mises côte à côte, les unes à côtés des autres, alors que la nouvelle structure que nous allons construire c'est un pont continu et plus costaud, le pont actuel prend toutes les charges et aucune limitation et le nouveau pont sera fait de même.

Muriel Joer Le Corre : sur la question de la desserte des voies existantes, le projet que vous présentez c'est une route nationale qui n'est pas le parti d'aménagement qui est retenu ici par rapport à la RN1 qui a vocation à fluidifier et qui vise à favoriser les transports ; il est vrai que la question que vous posez est légitime puisque nous devons nous poser la question de la desserte locale, de la desserte entre les agglomérations et la desserte régionale. C'est un sujet à aborder avec les autres partenaires (la CTG et les collectivités) car il s'agit de repenser la route et parallèlement à cette route nationale, il y aura des voiries qui auront des destinations d'aménagement qu'il faudra penser et aménager avec les collectivités. Ce n'est pas le projet, mais ce sera en collatéral avec celui-ci et il faut qu'en même il y ait des études et des travaux qui soient enclenchés pour favoriser les accès des zones habitables ; c'est dans la logique du plan global des

transports et des déplacements. Il y a aussi les transports en commun qui peuvent être une alternative, sans oublier le projet d'opération d'intérêt national qui va permettre de créer de nouveaux quartiers, de l'habitat et des infrastructures routières. C'est tout ce maillage qui va être fait, et il y a eu cette réflexion dans le plan global que j'ai évoqué de dire comment améliorer la circulation et la fluidité en Guyane puisque la situation s'aggrave ici, car la population augmente.

Public : j'ai une question sur les piétons. 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 ? Ensuite ce qui me dérange c'est la hauteur du pont si nous gardons le pont actuel, il ne peut y avoir de trafic fluvial, car le pont existant est déjà trop bas. Ne faudrait-il pas peut-être envisager la destruction du deuxième pont et mettre deux ponts au même niveau ? Je me pose aussi la question pour les personnes propriétaires aux abords de la route, il est prévu des expropriations. Y a-t-il une provision destinée à ces personnes dans ces 250 M€ ?

Public : il y a dans la salle des représentants d'administrés qui habitent à la Chaumière. Ces dernières semaines, nous subissons des travaux qui s'opèrent sur le bord de la route en amont de l'entrée de la Chaumière. Suite à l'abattage de quelques arbres, la nuisance sonore s'est amplifiée. Donc ma question est la suivante, qu'est-ce qui est prévu pour les personnes expropriées ? Car potentiellement, nous pourrions être impactés par cette emprise foncière. Et, qu'est-ce qui est prévu pour réduire la nuisance sonore provenant du trafic routier ?

Jean-Marc Tarrieu : pour les piétons, nous ne pouvons pas aménager des passages pour piétons là où il n'a pas lieu de traverser mais nous souhaiterions connaître les endroits où vous pensez qu'il est nécessaire d'en aménager. Pour les passages souterrains, nous y avons pensé mais c'est difficile à cause des zones inondables et pour mettre un passage en hauteur ce n'est pas si simple. N'hésitez pas à nous laisser vos propositions sur le registre à ce sujet.

Public : et pour la hauteur du pont et les conséquences du réchauffement climatique qui va entraîner une montée des eaux de la mer ?

Jean-Marc Tarrieu : pour repère, le changement climatique c'est 60 cm de hauteur de la mer dans 100 ans et nous nous sommes donnés une marge de 1 mètre sachant que nous avons pris une base sur des hypothèses plus défavorables, indépendamment du changement climatique. Nous avons pris connaissance du projet de navette fluviale de la CACL, mais il ne peut y avoir de solution sans les dimensions retenues et dès lors, nous tâcherons de fournir les hauteurs nécessaires pour voir quels types de navires pourront passer sous le pont et assurer le trafic en tenant compte des marées.

Émilie Mordacque : sur la question de l'obsolescence du pont actuel, il a été prévu de le garder mais à un moment donné il ne pourra plus assurer ses fonctions et nous devrons

réfléchir à le remplacer.

Jean-Marc Tarrieu : pour les nuisances sonores, la loi prévoit que l'aménageur installe des protections : soit un mur antibruit le long de la route, soit on protège les maisons. Et pour les expropriations, des évaluations seront effectuées il n'y a pas lieu à des dispositions particulières. Il y aura beaucoup de dialogues, des enquêtes publiques et des études parcellaires. Les citoyens seront bien protégés.

Public : à partir de quel nombre de décibel est établi un mur antibruit ?

Gianni Waya : effectivement nous avons fait une étude de bruit sur l'aménagement l'année dernière, nous n'étions pas partis sur le projet d'aménagement sur l'échangeur, les maisons n'étaient pas encore construites et il y avait les arbres qui les cachaient. Cette étude sera renouvelée pour le projet présenté.

Public : bonsoir, je suis habitante au lotissement Miramax de la Chaumière, pourquoi n'y a-t-il aucun avertissement avant le démarrage des travaux comme c'est le cas chez nous ? Cela fait plus de 10 ans que nous sommes propriétaires dans cette zone ; si le projet d'échangeur à la Chaumière se développe il y aura des expropriations, donc nous verront la valeur de notre habitat baissée. Avez-vous prévu des indemnisations pour ces personnes ? Ce que nous souhaitons c'est être informés de manière régulière sur l'avancement de ce chantier.

Public : citoyenne de Matoury. Est-ce que vous avez acté le doublement du pont ou avez-vous envisagé un autre tracé pour un deuxième pont ailleurs ? Je vous dis cela car à l'époque il y avait une réflexion pour qu'un pont arrive au port de Cayenne pour alléger le trafic routier et permettre aux usagers de Macouria et Kourou d'aller directement à Cayenne.

Jean-Marc Tarrieu : vous proposez donc un autre tracé que celui qui est prêt et financé, sinon nous devons refaire toutes les études préalables et cela va prendre du temps.

Maire de Matoury : je rejoins un peu ce qui est dit. Pour répondre aux problèmes de fluidité du trafic, il faudrait vraiment construire un pont sur un autre tracé ce qui évitera les expropriations et les goulots d'étranglement sur les voies. Je pense qu'il faudrait envisager de faire une étude sur cette éventualité parce que le problème ne sera pas réglé.

Public : nous subissons actuellement des contraintes sonores et visuelles, est-ce qu'il y aura un aménagement sonore avant le démarrage du projet ?

Muriel Joer Le Corre : nous allons évaluer l'impact du projet et des dispositions seront

prises par rapport à ces nuisances avant le début des travaux.

Public : j'avais assisté à la dernière réunion à Macouria, concernant ce projet et j'avais fait une proposition celle de créer une autre infrastructure, car la Guyane est amenée à s'agrandir ; dans cette proposition, le tracé aurait été décalé sur la gauche cela aurait créé d'autres infrastructures qui auraient permis aux citoyens de s'installer et de créer des voies d'accès. Et deuxièmement, à l'époque, l'ancien directeur de la DEAL disait que le pont était conçu pour durer plus de 100 ans et je me suis senti insulté, il ne voulait pas construire un nouvel ouvrage. Nous devrions détruire le pont actuel et faire un pont qui puisse prendre en compte cette partie maritime navigable. Lorsque je vais au Suriname et que je regarde leur pont, je l'admire, pourtant ils ne sont pas développés comme nous qui sommes français, mais j'admire la construction technologique car il permet le passage des bateaux. La Guyane est un territoire à acquérir, à développer et à conquérir, c'est pour cela que j'avais proposé de décaler le pont pour agrandir et avoir d'autres infrastructures.

Public : conseiller technique pour la commune de Matoury, j'ai plusieurs questions dont la première : vous avez annoncé que le nouveau tracé augmenterait de 40 m donc quelle sera sa distance finale ? Deuxième question : vous avez confirmé que la structure du pont actuel était fragile, quels seraient les impacts de la construction du nouveau pont sur les fondations de ce pont ? Et troisième question : au sujet du tracé, nous n'avons pas de projection sur l'avenir. Combien coûterait un giratoire avec le tracé actuel ? Aujourd'hui, refaire un tracé reviendrait à requalifier l'artère existante et faire une vraie déviation de la RN qui permettrait de sécuriser les habitants, pour l'État de faire des économies conséquentes, de permettre une urbanisation avec le maillage qui existe déjà, de régler le problème de l'impact sur l'environnement et de gagner du temps. À partir de juillet, la limitation de vitesse passe de 90 km à 80 km/h qui va engendrer des ralentissements et des bouchons en arrivant à Balata. Ne faudrait-il pas contourner ce maillage en utilisant des voies de desserte tel que le Larivot qui existe déjà ?

Muriel Joer Le Corre : je vous propose de nous formuler cette proposition afin que nous puissions l'étudier et nous vous apporterons des éléments de réponse.

Toutes les questions ont été posées et la réunion se termine.

MARDI 27 FÉVRIER 2018 À CAYENNE

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Yves-Marie Renaud, adjoint au secrétaire général aux affaires régionales de la préfecture
- Raynald Vallée, directeur de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 20 personnes + maire

Durée de la réunion : 2h20 (de 18h15 à 20h35)

Lieu de la réunion : salle des délibérations de la mairie de Cayenne

Déroulement :

- temps d'introduction
 - allocution de la maire de Cayenne, Mme Marie-Laure Phinéra-Horth
 - Raynald Vallée
- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque
- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

La réunion débute avec l'allocution de la maire de Cayenne. Elle laisse ensuite la parole à l'équipe de la DEAL pour la présentation du projet d'aménagement de la RN1.

TEMPS D'ÉCHANGES

Public : je voulais poser une question concernant les points d'échange, comment allez-vous garantir que les usagers utilisent les passages pour piétons qui leur permettront de traverser la route à 2 x 2 voies puisque les distances sont assez longues ?

Raynald Vallée : merci pour la question, c'est clairement un des points d'attention extrêmement important. On ne peut absolument pas rester sur une situation actuelle sinon on peut faire une route nationale même à 4 ou 6 voies ou plus avec 60 accès ça ne sert à rien. Donc, nous sommes vraiment contraints de mener des réflexions entre l'aménagement de l'ouvrage et puis l'échangeur tel qu'on l'imagine mais également avec les collectivités pour l'aménagement du réseau secondaire. Dans tout le dispositif qui vous a été présenté, l'interdiction de franchissement, sauf aux échangeurs et la protection des piétons est un souci partagé et toutes les idées que vous pourriez avoir pour l'amélioration des pistes sont à prendre. Après, nous vous avons présenté le principe de 3 échangeurs sur une section de 12 km, en prenant le point de sortie, nous avons un échangeur sur 3 km. Maintenant, faut-il en rajouter un ou les déplacer, cela est le sujet de la concertation.

Yves-Marie Renaud : pour compléter un peu les propos de Raynald Vallée, je pense qu'il y a deux types de circulation piétonne : il y a des usagers qui vont vers Soula et d'autres qui cheminent le long de l'axe. Le parti pris d'aménagement qui est présenté c'est de canaliser ces traversés de part en part de la route nationale, il se pose le problème de la fonction de la route nationale de transit ou est-ce qu'on l'aménage différemment. Nous devons prendre en compte ce parti pris d'aménagement et les usages qui ont été faits au niveau de la circulation donc il faut être très vigilant. Ces traversés qui se font de part et d'autre devront être prises en compte un jour ou l'autre.

Public : je voudrais rebondir sur la question précédente parce que, au niveau de la Pointe Liberté, un aménagement doit être fait par le conservatoire du littoral et par la mairie de Macouria, par rapport à l'emplacement de ce lieu pour permettre aux riverains de s'y rendre. Je suis propriétaire d'un centre équestre et actuellement nous traversons la route avec les chevaux sur la plage et ce serait une grande problématique pour nous de ne plus pouvoir y accéder si ce projet est réalisé. Donc quels seraient les aménagements possibles pour notre centre équestre tout en prenant en compte les aménagements prévus de la Pointe Liberté ? Autre observation, les bateaux ne peuvent pas passer sous le pont actuel, vous avez dit que le niveau de la mer risquerait d'augmenter et que le nouveau pont serait légèrement plus haut, cela veut dire que les navires ne pourront toujours pas passer en dessous ?

Raynald Vallée : il y a plusieurs éléments dans vos questions. Sur la première, d'abord le positionnement des échangeurs peut être décalé et des aménagements peuvent être

envisagés, c'est tout l'intérêt dans cette phase de concertation de recueillir l'état des besoins, car le projet n'est pas ficelé. Deuxièmement, concernant la problématique des navires, les données du GIEC sont prises en compte ainsi que le projet de navette fluviale porté par la CACL qui est le projet le plus abouti dont nous avons connaissance. Donc clairement, le fait de hausser le pont un peu plus est envisageable, par contre il y a plein d'éléments dont il faudra tenir compte c'est que autant il faudra élever le pont, autant le besoin de tracé routier va s'étendre et la mobilisation de l'emprise foncière sera importante. Encore une fois, toutes ces remarques sont prises en compte et intégrées dans la concertation ainsi que le type de bateaux envisagé par rapport à la capacité de passagers. Dernier élément, lorsque l'on prend en compte les navires, il faut également penser à quel type de besoins cela correspond .

Public : ma question va rejoindre celle qui a déjà été posée sur les contraintes générées par le pont. Il me semble que nous nous projetons dans vos explications à moyen terme sur le projet de la CACL mais nous avons une population qui va se développer de manière exponentielle et il faut que le futur pont ne soit pas aussi limité que celui qui existe. Ça c'est ma première observation. Pour ma part, vous semblez adosser un pont nouveau sur un pont existant qui a atteint sa durée de vie. Ce pont, à l'époque, a été construit pour les besoins du CNES et au bout de 30 ans, nous avons connu un problème qui a handicapé l'économie guyanaise pendant quelques mois. Aujourd'hui, vous nous dites que ce pont est obsolète alors lorsqu'il va s'écrouler, nous nous retrouverons dans la même situation qu'auparavant mais avec en plus 4 voies et un pont à un sens de circulation. Vous ne pouvez nous garantir que ce ne sera pas le cas. Je me pose la question : est-ce que nous sommes condamnés dans ce département à n'avoir que deux routes nationales, RN1 et RN2 ? Ne pouvons-nous pas concevoir, dans l'aménagement du territoire, une troisième route nationale voir même une quatrième ? Vous proposez un pont d'un kilomètre, nous avons à certains endroits de la rivière des tronçons de 100 m environ, ne serait-il pas plus logique de construire un pont à 4 voies sur un autre tracé ? Je pense qu'il faudrait changer de posture et faire un pont de 100-150 mètres ailleurs avec des routes qui vont rejoindre là où c'est nécessaire. Il vaut mieux revenir sur cette idée que de faire des ponts extrêmement compliqués et chers.

Raynald Vallée : tout cela est très pertinent et à déjà été évoqué dans des réunions précédentes ainsi que le nombre de voies envisagées. Le fait d'adosser un pont neuf sur un ancien n'est pas spécifique à la Guyane, c'est une situation que l'on retrouve aussi en métropole. La durée de vie du nouveau pont est prévue pour 100 ans et le pont actuel, avec un entretien régulier, sera de 30 ans. La question d'un nouvel ouvrage est un des éléments qui fait partie des trois objectifs recherchés et permettra d'éviter la rupture de la circulation telle que vous l'avez connu en 2009. Après la remarque que vous avez faite, je rappelle que nous avons une enveloppe dédiée dans le cadre des Accords de Guyane, certes c'est une réflexion à moyen terme qui prend bien en compte la projection de l'augmentation de la population à 2030-2050 mais nous sommes obligés de tenir compte de cette enveloppe. Sur vos propos qui sont de dire de changer le côté de la rivière et faire

un pont plus petit, c'est une idée, sauf que faire un pont plus petit et loin cela veut dire connecter des réseaux routiers qui aujourd'hui n'existent pas, cela veut dire réfléchir par rapport à une organisation qui n'existe pas et cela veut dire entrer sur des territoires qui sont compliqués en termes d'aménagement pour plusieurs raisons diverses. Encore une fois, nous réfléchissons sur une mesure arrêtée dans un cadre défini y compris financier avec cet objectif de sécurisation des flux, d'où ce besoin d'avoir deux ponts, et de diversification du trafic routier. L'un des éléments c'est que vous habitez sur ce terrain, vous êtes, au quotidien, victimes des difficultés actuelles et vous avez vocations à nous apporter des solutions rapidement. Je pense qu'il faut être capable dans la réflexion de faire la part des choses entre les enjeux, pour lesquels nous essayons d'apporter des premières réponses à court terme, c'est la condition des enjeux RN1 Balata-Carapa et dans un deuxième temps, Tonate, après il y a énormément de réflexions à plus long terme, y compris le doublement de l'ouvrage, qui y seront intégré. Toutes ces idées nourrissent la réflexion y compris dans les discussions que nous pouvons avoir au niveau local.

Public : société de transport de la CACL, je voudrais apporter des informations sur la hauteur du pont et faire une proposition extrascolaire. À la construction du nouveau pont, au moment de la mise en place des piles, pouvez-vous calculer la hauteur du pont de manière à laisser passer des télécabines qui vont permettre de fluidifier la circulation, sécuriser et diversifier le trafic ? Le seul problème que nous pourrions rencontrer c'est une grève d'EDF. Cela se fait à Brest. Nous serons le département le plus peuplé que la Martinique et la Guadeloupe en 2030, si nous pouvons diversifier la mobilité au niveau de la communauté d'agglomération ce serait bien. Cette une proposition que je fais pour que les techniciens puissent calculer la capacité des pylônes pour doter ce pont de câbles pour transport terrestre. Concernant la hauteur du pont, il est dommage qu'il ne puisse permettre le passage des navires fluvio-maritimes.

Raynald Vallée : merci pour votre intervention, sur le premier point, j'ai passé 6 ans dans le Finistère et j'ai pratiqué la télécabine, alors je sais bien l'intérêt que cela peut présenter. Nous avons ce matin une réunion au sujet des navettes fluviales, alors si vous avez effectivement des projets qui commencent à mûrir par rapport à un transport par câble, il serait intéressant de nous les communiquer afin que nous puissions l'inclure dans le dossier et étudier la faisabilité. Après sur le deuxième point, du maintien du pont actuel, la démolition n'est pas dans nos projets aujourd'hui.

Public : concernant de Balata, est-il prévu un doublement de l'échangeur ? Ensuite, concernant l'éclairage sur cette voie, est-ce que vous prévoyez l'aménagement de l'ancien pont, sera-t-il identique au nouveau pont ?

Gianni Waya : Je me présente Gianni Waya, responsable des études sur le projet routier. Effectivement, vous parlez des toboggans, ils ne sont pas encore dessinés mais l'échangeur de Balata fonctionnera de plusieurs façons ; lorsqu'on arrive de Soula sur l'échangeur, il y aura des affectations de voies pour Cayenne ou Matoury, dans un premier

temps, ensuite, lorsque l'on sort de l'échangeur, on se retrouvera sur les deux voies pour aller vers le pont du Larivot. Ceci est à l'étude. Il y a plusieurs techniques de connexions et d'échanges mais le doublement de Balata n'est pas prévu pour le moment. Et pour l'éclairage de l'ancien pont, il y aura des études qui vont être lancées pour l'aménager, car il sera remis en configuration technique, car on voit bien que les glissières ne sont pas aux normes mais pas sur ce projet.

Public : j'ai une question sur la sortie des 2 x 2 voies qui seront aménagées. Pourquoi ne pas prolonger la route du Larivot, en sortant du pont, aller à gauche sur l'ancienne route du Larivot, la prolonger pour la faire atterrir sur la zone Collery, recalibrer la route et faire un échangeur pour se retrouver sur l'actuelle route à 2 x 2 voies qui mène au rond-point Leblond ?

Jean-Marc Tarrieu : ce projet n'est pas le doublement de la voie actuelle. Le projet actuel est prêt, le budget est là et il ne reste plus qu'à finir les études. L'autre projet est complètement inconnu en matière de difficultés, de délai et d'impact, pour l'étudier il faut plusieurs années et on pourrait rater une opportunité, mais cela ne veut pas dire que ça ne se fera pas après.

Public : c'est dommage, car à la limite vous auriez dû commencer par là, je crois que ça aurait fait gagner quelques années.

Yves-Marie Renaud : pour réagir à votre proposition, vous parlez d'autres aménagements qui sont en cours et qui ont été lancés notamment dans le cadre du contrat de plan État-région. Le projet Balata-PROGT qui va démarrer cette année en principe au mois de septembre, il y a également l'aménagement du rond-point des Maringouins qui est bloqué depuis un certain temps, et nous avançons petit à petit pour régler les difficultés que soulève ce projet. Notamment l'un des partis pris sur cette modification du rond-point des Maringouins c'est de faciliter la circulation depuis le rond-point Leblond pour aller vers Collery, c'est-à-dire ne plus passer vers ce rond-point. Cela ne répond pas exactement à votre demande mais c'est la même fonctionnalité. La réflexion d'un autre itinéraire vers le Larivot a déjà été évoquée par le passé, ce fut le cas d'un agent du BTP qui s'est exprimé sur le sujet lors de la concertation avec les socioprofessionnels. Je crois qu'il faut considérer cela en logique d'itinéraire dans les années à venir rien ne l'empêche, il y a également d'autres projets de désenclavement notamment pour Collery par des voiries permettant d'aller vers la route nationale actuelle. Car le rôle de cette route est d'être multifonctionnelle, c'est encore plus vrai au niveau de la zone d'activités ; elle a, à la fois, une vocation de desserte de la zone d'activité, une vocation de transit au sein de l'agglomération, elle rejoint la RN2 ; sur le grand transit, il y a Kourou et Saint-Laurent, le problème en interne c'est qu'il faudrait d'autres voiries qui allègent cette circulation-là. Cet aménagement du territoire permettra, à long terme, de résorber ce problème de circulation. Si le développement de l'activité se concentre toujours au même endroit et que nous ne réduisons pas le problème d'accès à cette zone d'activités, nous ne résoudrons probablement pas le problème du transit vers Cayenne et Kourou. Effectivement, ce

projet, à lui tout seul, ne répondra pas à tout, il faut le connecter aux autres projets actuels et puis à ceux qui viendront compléter ce maillage.

Public : lorsque vous venez avec ce projet de concertation publique, vous faites croire que vous apportez une solution. Mais, lorsque l'on regarde la situation de la Guyane, ça laisserait à penser qu'il n'y a pas de gens qui pensent et qu'il y a que des gens qui dorment, vous nous présentez un petit aménagement de quelques millions d'euros, j'ai l'impression que vous nous prenez pour des cons. Il faut arrêter de porter des projets minuscules. La DEAL doit savoir qu'aujourd'hui, il y a des personnes qui les regardent avec attention. Vous apportez comme solution à la circulation simplement deux voies supplémentaires, ce n'est pas sérieux. C'est se moquer des guyanais ! Une concertation publique pour faire quoi ? La solution serait de faire une route pour désenclaver cette partie de Balata, et vous le savez très bien parce que vous faites des études, vous êtes des ingénieurs. J'aurais préféré que vous ne dépensiez pas cet argent qui ne rapporte rien à la population de Guyane. Je vous remercie.

Yves-Marie Renaud : l'État vous présente un projet qui a été étudié et qui répond au cahier des charges des Accords de Guyane, les termes précis de ce plan d'urgence c'est un doublement du pont du Larivot et de la route actuelle. C'est une réponse à la demande qui a été faite par les guyanais, l'année dernière, et l'État a présenté ce projet. Il ne s'agit pas de mettre en cause l'État. Vous dites que c'est un projet minuscule et qui ne recueille pas assez d'argent, etc. Nous sommes ici pour dialoguer et non pas pour faire un débat. On peut toujours dire que 250 M€ ce n'est pas beaucoup mais au niveau du budget national des comptes c'est un effort extrêmement conséquent. Regardez le montant du contrat de plan État-région, il est loin d'arriver à ce montant-là et l'avenant qui a été signé l'été dernier sur le contrat de plan qui rajoute les 100 M€ pour le pont du Larivot dépasse l'ensemble des montants inscrits dans ce plan. C'est déjà un gros effort et je le rappelle, l'État prend seul la charge de la construction de cet ouvrage et la collectivité territoriale n'a pas été sollicitée pour le financement. Pour l'enveloppe dédiée aux routes au niveau national, il a été décidé d'un gel des investissements routiers. Pourquoi ? Parce que la France a été confrontée, il y a quelques années, à un vrai problème de financement des routes. Pour financer les routes il n'y a que deux moyens : soit le péage, soit l'impôt, et lorsque vous empruntez une route et que vous ne payez pas l'usage de celle-ci, cela se fait par les contribuables. Après il y a la fiscalité pour le financement des routes par divers moyens notamment la taxe sur les carburants et autres de diverses natures. Et l'un des projets qui a été abandonné, il y a quelques années, c'était de faire payer les transports routiers sur les routes de transit ; cela a fait l'objet des portiques construits sur la route nationale qui devaient comptabiliser ce trafic de marchandises et devaient se traduire par une fiscalité sur ces usagers de la route afin de financer les infrastructures routières et de transports. Il y a eu une contestation tellement forte que le projet a été abandonné et nous avons fait le point sur les financements qui a abouti à une crise. Il a fallu repasser à un système de fiscalité plus classique et cela a fait que la plupart des projets routiers ne sont pas inscrits aujourd'hui dans les contrats de plan État-région au niveau hexagonal. En Guyane, c'est différent. Pour autant, il ne faut pas croire que l'on peut multiplier les petits

plans financiers sur des projets routiers. Et je vous prie de considérer, sans esprit de polémique, que l'enveloppe consacrée à ce projet est extrêmement importante au niveau national. Par ce projet, nous répondons aux engagements qui ont été pris et confirmés par le premier ministre ; le Président de la République lors de son déplacement en octobre a confirmé les engagements pris par l'État sous l'ancienne mandature. Le projet actuel c'est bien l'élargissement du pont du Larivot et de la route nationale 1 à ce stade.

Public : dans le document que vous avez présenté, il n'y a pas d'arrêt de bus. Pour le ramassage scolaire, le bus s'arrête au bord de la route pour récupérer les enfants. Vous avez parlé des voies secondaires. Je voudrais savoir qui prend en charge ce projet ?

Yves-Marie Renaud : cela fait partie des remarques pertinentes de cette présentation. La traversée des scolaires va être prise en compte dans la circulation des piétons.

Jean-Marc Tarrieu : il n'est pas question pour des raisons de sécurité qu'un bus s'arrête aux abords de la route pour déposer des enfants afin qu'ils traversent, donc le bus sortira de la route par les échangeurs où il y aura des arrêts de bus et circulera sur les voies secondaires pour récupérer les enfants. Comme le disait le directeur et Émilie Mordacque, les échangeurs sont prévus pour le passage des piétons et dans le cadre de la concertation, nous avons besoin de vos remarques qui vont nous permettre d'identifier les endroits pertinents où nous pourront les positionner.

Yves-Marie Renaud : il est vrai que la question de l'organisation des transports scolaires est posée. Il y a énormément d'entrées potentielles sur cette route et elle n'a pas vocation à avoir autant d'accès. Effectivement, on se pose la question de transition entre la situation actuelle et ce qu'elle sera à terme, des nécessités de créer des réseaux parallèles à la voie qui sera créée de façon à rabattre la circulation vers les échangeurs. Le projet actuel ne l'a pas prévu ; pour autant c'est un parti pris dans l'aménagement du territoire. C'est sans doute par ce réseau qu'il faudra conduire les enfants vers les bus, il est certain qu'il faudra faire en sorte que les enfants n'aient pas accès à la voie pour prendre les bus de l'autre côté.

Public : bonsoir, enseignante de la conduite automobile, je suis très inquiète par rapport à la réponse, nous avons un budget pour une infrastructure qui répond aux problèmes des véhicules, dans les enjeux que vous avez évoqués il y avait tout de même l'insécurité routière et en voyant cette carte, je constate que l'on va augmenter cet aspect. Pourquoi ? Parce que je pense aux piétons qui jusqu'ici arrivaient à s'en sortir sur cette portion de route, il y a eu beaucoup d'accidents motorisés et quelques piétons, mais je pense que les personnes qui se rendront vers Cayenne vont traverser cette route à 2 x 2 voies. Si c'est bien ce qui est prévu car à un moment j'ai eu l'impression que c'était 1 x 2 voies, je n'ai pas très bien compris à certains endroits, si c'était sur le pont... Je ne sais pas trop. Mais il y aura une séparation entre les voies et nous risquons de voir les mêmes comportements que nous constatons sur la portion Terca et au niveau de

l'échangeur, des piétons qui traversent pour se rendre vers les commerces. Nous avons eu d'ailleurs des morts sur cette portion. Alors, je suis un peu perplexe car c'est un sujet important avant de balancer cette route il faudrait solutionner ce problème, il y a beaucoup d'enfants qui prennent le bus par là et je suis certaine qu'ils vont faire la traversée.

Raynald Vallée : vous avez raison et nous vous l'avons dit c'est un enjeu majeur mais en même temps, il faut être très clair aujourd'hui nous avons une route nationale qui ne fonctionne pas comme une route nationale donc nous ne pouvons absolument pas continuer à avoir tous les types de trafic dans tous les sens sur une route nationale. Donc dès maintenant, pour répondre à la question de sécurisation, il faut recalibrer l'ouvrage, c'est ce qui est prévu, mais certes il y a clairement un problème de comportement, donc il y a de la pédagogie et un travail d'adaptation et de sécurisation complémentaire de connexion le long des routes à faire, et réfléchir à avoir plus d'ouvrage dédié à la circulation des piétons. C'est pour cela que nous avons besoin de vos remarques et vos réactions, à vous qui pratiquez la route au quotidien mais nous devons aller vers une évolution des pratiques sinon tout cela ne servira à rien.

Public : alors éventuellement prévoir des passerelles ?

Raynald Vallée : ça a été évoqué, nous ne pouvons pas mettre des passerelles un peu partout, par contre, peut-être qu'il faudrait le compléter avec des aménagements pour les piétons. Je pense que votre pratique en tant que professionnel de la sécurité routière est intéressante pour alimenter la contribution.

Public : moi ce qui m'inquiète c'est le coût, est-ce que ces éléments seront pris en compte ? Car cela coûte cher.

Raynald Vallée : comme je l'ai indiqué nous avons une enveloppe qui a été actée pour le projet, cela a été évoqué lors des réunions avec nos collaborateurs sur d'autres marchés publics, il sera important de croiser les enveloppes dont nous disposons avec les projets et les dispositions qui doivent être intégrés. Je pense que l'on se rejoint totalement sur cet objectif. Nous ne visons pas simplement à fluidifier la circulation des véhicules, nous avons vu que c'était connecté avec la sécurisation des usagers notamment des plus fragiles, donc ce qu'il faut c'est compléter le projet par des aménagements complémentaires, où est-ce qu'il faut les mettre mais nous le verrons par la suite.

Public : nous avons des ralentissements assez fréquents dans le sens Macouria-Cayenne à des heures bien précises. Avez-vous la certitude que cet aménagement va vraiment faciliter la circulation ? Parce que vous aviez dit la même chose pour l'échangeur et on s'est rendu compte que cela ne changeait pour les matouriens, notamment cela a fluidifié du côté de Polina mais sans plus de confort.

Raynald Vallée : ce projet a été conçu avec cet objectif, en plus nous sommes, comme on l'a dit, sur un projet intégré qui a vraiment pour objectif de diminuer la circulation. Un aspect important est de réduire ces accès multiples près de la route qui contribuent à mettre à la fois de l'insécurité mais également des incertitudes sur le temps de trajet. Ce projet s'intègre dans une logique d'itinéraire qui doit être connecté avec d'autres projets. Nous avons vraiment l'objectif d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité des usagers.

Public : La passerelle de Balata est à deux voies. Vous n'avez pas l'impression que cela débouche sur une seule voie ?

Émilie Mordacque : l'échangeur de Balata est à deux voies, il diffuse aussi sur Matoury.

Public : oui mais la plupart des gens qui sortent de Macouria vont à Cayenne pas à Matoury.

Yves-Marie Renaud : vous avez remarqué que nous avons réduit la vitesse à 70 km et cela n'impacte pas la fluidité au contraire elle la garantit. Je vous dirai que la logique d'itinéraire et la réflexion sur la vitesse seront une partie de la réponse à cette fluidité. Ce sera un élément garantissant davantage la clé de la sécurité routière.

Raynald Vallée : nous avons fait une projection entre 2025 et 2035 avec une hypothèse basse de circulation et une hypothèse haute. Si nous prenons une hypothèse haute, par rapport à la pression démographique, nous sommes en 2025 à un temps de trajet de 20 minutes avec l'ouvrage, à un temps de trajet de 68 minutes sans l'ouvrage. En nous projetant 10 années plus tard avec les mêmes prévisions, nous sommes à un temps de trajet à 36 minutes avec ouvrage et à 1h40 minutes sans l'ouvrage.

Public : juste une question qui va paraître absurde, je crois avoir entendu dire que d'ici 2040 les véhicules avec carburant vont être stoppés. Avez-vous envisagé la mise en circulation des véhicules électriques ?

Raynald Vallée : non !! Vous avez raison de poser cette question mais avant de mettre en place la circulation des véhicules électriques, il faut le temps que toute la législation se mette en situation de répondre à cette attente, en plus tous les territoires parlent des mêmes contraintes et la Guyane a vraiment des spécificités propres qui sont également des situations que l'on peut rencontrer dans d'autres départements. Vous avez raison il faudrait qu'il y ait des aménagements particuliers, cela renvoie à la PPE [programmation pluriannuelle de l'énergie] avec des déploiements de bornes de recharge et d'espaces pour pouvoir recharger, mais je ne pense pas que cela remette en cause le développement de la population et des véhicules tel qu'il a été évoqué. Parce que par rapport à d'autres territoires, quelqu'un évoquait la création de nouveaux axes de circulation, aujourd'hui sur le territoire guyanais, il y a une concentration des activités économiques sur le littoral donc nous sommes relativement dépendants d'axes qui sont très limités le long de la côte.

Yves-Marie Renaud : pour compléter, la question n'est pas dénuée d'intérêt, il est même au cœur de certaines réflexions et je me rends compte que nous n'y avons pas assez réfléchi. Comme nous l'avons évoqué, le document sur la PPE a été élaboré pendant deux ans, a été validé en mars de l'année dernière, et a son importance. Vous parlez de pénurie d'électricité en Guyane, actuellement nous ne sommes pas en rupture ici même s'il est vrai qu'il en manque à certains endroits. Il faut savoir que la Guyane est le département qui produit le plus d'énergie renouvelable dans la production d'électricité, nous en sommes à plus de 60 % notamment grâce au barrage de Petit Saut. L'électricité dans une voiture se produit avec des centrales thermiques et aussi des hydrocarbures, dans les îles, produire avec des hydrocarbures n'a pas un très bon bilan. La voiture électrique n'est pas forcément une solution pour la Guyane aujourd'hui. Cela fait partie des réflexions qui seront tenues dans la révision de la PPE avec un volet sur la production de l'énergie et un second volet sur l'énergie dépensée dans les transports. Aujourd'hui les transports constituent le plus gros consommateur d'hydrocarbure en Guyane. À terme, il va falloir réfléchir à d'autres solutions. Je ne pense pas à une réduction des déplacements car c'est une liberté aujourd'hui. Les déplacements ne sont pas seulement ceux de la voiture individuelle, ils seront ceux des transports en commun, ceux des covoiturages et ceux des modes doux. Il faut que la cohabitation entre les modes soit diffuse entre les voitures, les deux roues, les bus, les piétons, etc., il faut travailler là-dessus. Je pense que tout cela évoluera dans les années à venir.

Raynald Vallée : pour revenir sur votre question, la décision qui a été prise est nationale. C'est vrai que les deux tiers du trafic sont des trafics intra-agglomération pour autant vous êtes sur un axe qui est un axe de desserte panaméricaine, globalement c'est une connexion Brésil-Suriname. Et puis, nous avons une desserte du centre spatial guyanais avec elle des véhicules un peu particuliers. Toutes ces réflexions sont intégrées dans le projet naissant dans le cadre de la PPE puisque dans cette prévision la dimension de transport est un des axes majeurs à prendre en compte entre l'État et la CTG.

Roland Léandre, conseiller municipal à Matoury : je ne me suis pas présenté tout à l'heure, je suis effectivement concerné par cette desserte. Ce n'est pas une question que je vais poser, je vais faire part de mes sentiments par rapport à ce projet qui me semble bordé par des contraintes. Encore une fois, nous avons parlé du montant restreint de faire un projet qui demande le double et vous devez impérativement respecter cette enveloppe, donc vous devrez faire au mieux et pas forcément ce qui est nécessaire. J'entends les efforts qui sont consentis mais les réponses ne sont pas apportées. Monsieur Renaud a expliqué les contraintes liées au plan de convergence et les décisions du gouvernement par rapport aux investissements routiers. Donc, nous devons dire merci pour ces 250 M€ en sachant que l'État n'a pas investi sur le plan local depuis plus de 30 ans en Guyane. Nous avons besoin de voir de vrais projets à la dimension du pays et non pas nous contenter de ce que l'on nous donne. Je pense que ce projet n'atteindra pas ses objectifs à cause de ces contraintes. Concernant la fréquentation du fleuve, on va conforter une situation que nous déplorons déjà à cause d'un pont sur les 100 prochaines années. Je suis un peu désolé, vous n'êtes pas fautif sauf de

faire un projet qui n'est pas adapté à ce lieu.

Raynald Vallée : merci pour votre intervention, d'abord nous sommes là pour vous écouter. Ensuite, vous dites que nous sommes bloqués pour les 100 ans, non. Cette durée est un élément de longévité, de visibilité des normes qui garantissent le pont pour 100 ans. Lorsque vous évoquez que le dossier est bordé de contraintes, aujourd'hui, à la phase actuelle du projet nous avons une enveloppe budgétaire. Pour autant, selon cette enveloppe, nous étudierons les remarques qui ont été faites et si nous devons demander un peu plus, nous le ferons. Pour dimensionner une enveloppe, nous nous basons sur les prix pratiqués actuellement sur le territoire. C'est aujourd'hui l'un des combats du préfet, le décryptage et la visibilité des prix en Guyane. L'objectif est que l'argent injecté ne le soit pas au profit des guyanais mais au profit de l'ensemble de l'économie guyanaise. Donc je pense qu'il faut être capable de jouer sur les différents aspects : le coût réel d'un ouvrage et les enjeux d'aménagements de l'ouvrage avec les thématiques à prendre en compte. Il ne faut pas considérer aujourd'hui que ce qui est là est forcément arrêté, nous sommes ici pour intégrer dans la réflexion tout ce que vous nous dites dans la concertation et que vous écrivez sur l'adresse dédiée.

Public : M. Léandre a dit que vous aviez des contraintes mais moi je dis que vous ne voyez pas plus loin que votre nez, car vous n'allez pas rester. Parce que, en 2011, l'ancien directeur de la DEAL disait que le pont actuel avait été renforcé pour durer plus de 100 ans et je lui avais répondu, avec ma franchise, de ne pas se moquer des gens. Faites construire un pont à 2 x 2 voies ! La DEAL va bientôt nous obliger à rouler à 80 km/h et ce sera une hécatombe. Nous n'avons que deux routes nationales depuis trop longtemps. Je dirais que les élus n'ont pas le courage d'exiger, avant que cette loi ne soit appliquée en juillet, de vous obliger à faire une 2 x 2 voies nationales ainsi nous pourrions rouler à 90 km/h. Pour le pont, 4 voies, car la population va augmenter car l'État est incapable d'assurer nos frontières, et notamment, pour l'insécurité, vous pensez que nous allons faire des arrêts et risquer de se faire agresser ! L'État se moque de la population guyanaise parce que nos élus n'ont pas le courage de vous affronter. Si vous n'aviez pas donné l'argent... M. Othily a fait le pont ; ce sont les riverains qui ont payé notamment moi. A Matoury, le technicien vous l'a dit, j'espère qu'il a déposé son dossier à temps ! Il vous a apporté des précisions importantes. J'ai discuté avec M. B. et je lui ai répondu que tant qu'il se tairait, les gars vont se moquer d'eux !!! N'ayez pas une vision réduite car la population va augmenter et dans 30 ans, il sera peut-être démobilité ce pont.

Raynald Vallée : il y a une remarque que vous avez faite, qui a été intégrée et que nous avons prise en compte depuis la première réunion que nous avons conduite sur ce projet et avec les élus. Et puis, autre élément, il n'y a pas de droit pour la France métropolitaine et non pour la Guyane.

Public : c'est un constat !

Public : le pont du Larivot est limité à 70 km/h et très tôt le matin, il y a des ralentissements à cause du radar. Tout à l'heure, vous avez dit que la limitation de vitesse permettrait de fluidifier le trafic et l'on constate actuellement que le pont du Larivot à une vitesse inférieure au reste de la route et empêche cette fluidité.

Yves-Marie Renaud : je suis d'accord avec vous, en tant qu'utilisateur, le radar constitue un lieu où les gens baissent régulièrement la vitesse et de fait, beaucoup empruntent le pont du Larivot en dessous de la vitesse autorisée. Il entraîne un phénomène de sur-intériorisation de la nécessité de rouler trop vite, le réglage de ce problème est un cas sur lequel la DEAL devrait se pencher.

Raynald Vallée : on comprend que sur ce pont, indépendamment du radar, les conditions de circulation ne sont pas très sécurisantes. Le fait déjà d'avoir des trottoirs hauts et des gens sur le côté, les véhicules ralentissent beaucoup plus que nécessaire. Donc, nous notons l'observation qui est un élément à prendre en compte dans une logique de sécurisation et non pas de sur-sécurisation. Merci pour la remarque.

Public : j'aimerais savoir, comment feront les habitants connectés à la RN1 pour accéder aux passerelles ? Est-il prévu des voiries le long de la 2 x 2 voies ?

Raynald Vallée : oui, c'est acté à la fois à l'ouvrage principal qui vous a été présenté qui est un sujet sous maîtrise d'ouvrage financé par l'État et qui est prévu pour permettre de revenir sur les points de rabattements des échangeurs ; les réseaux secondaires, c'est un sujet qui relève des collectivités. C'est un point qui a été évoqué à la première réunion de présentation du projet avec les élus. Nous avons un axe de circulation, pas un axe d'arrêt, encore une fois toute la connexion, tout le trafic entrant, doit se faire par ce réseau secondaire et sera ramené sur les échangeurs, c'est prévu ainsi dans le circuit.

Public : la RN2 est-elle vraiment limitée à 70 km/h ? Ou est-ce que c'est temporaire ?

Gianni Waya : pour les 70 km/h sur la RN2, c'est jusqu'au pont de la Comté, après jusqu'au pont de l'Arouague à Régina c'est le code de la route, il n'y a pas de limitation à 70. C'est la partie sinueuse et dégradée qui va être mise à rectification après La Comté mais nous n'avons pas de limitation à 70 km. C'est temporaire.

Jean-Marc Tarrieu : juste pour compléter tout le long du parcours n'est pas limité à 70 km/h, nous mettons à jour la signalisation et les arrêtés de circulation pour sécuriser la route.

Raynald Vallée : nous améliorons aussi la signalisation, il y a des signalisations qui ne sont plus adaptées, vous avez parfois des ralentissements sur des portions de lignes

droites. Un point complémentaire que je tiens à rajouter, c'est que le travail d'entretien régulier de réseaux routiers, il y a ce que l'on appelle le travail d'amélioration d'itinéraire. On prend des tronçons de route pour lesquels on requalifie la chaussée, notamment les accotements pour permettre la circulation des piétons et on remet après la signalisation pour faciliter et sécuriser la circulation sur le réseau national.

Il n'y a plus de questions. Raynald Vallée remercie les participants à la réunion et invite chacun d'eux à inscrire sur les registres toutes les remarques évoquées durant cet échange (passerelles, passages piétons, nouveaux types d'ouvrage).

MARDI 06 MARS 2018 À SOULA (MACOURIA)

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Muriel Joer Le Corre, directrice adjointe de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 36 personnes + maire

Durée de la réunion : 2h30 (de 18h15 à 20h45)

Lieu de la réunion : collège Antoine Sylvère Félix à Soula

Déroulement :

- temps d'introduction : Muriel Joer Le Corre
- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque
- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

Muriel Joer Le Corre prend la parole pour débiter la réunion en présentant l'équipe de la DEAL. Elle remercie le principal pour l'accueil dans l'établissement. Elle fait l'introduction de la présentation du projet.

TEMPS D'ÉCHANGES

Public : ma première question concerne les liaisons inter quartiers, est-ce qu'elles sont incluses dans le projet ou est-ce que ce sont les municipalités qui feront la liaison entre les quartiers ?

Émilie Mordacque : au niveau du projet de l'État, ce qui doit être inclus c'est la réflexion globale sur la pertinence de la localisation de ce que nous faisons, donc nous, notre travail sera de faire un plan de l'échangeur en fonction des différentes réunions techniques que nous aurons avec les différents services. Par contre, ce n'est pas un financement de l'État du réseau routier national c'est un financement communal. Le projet va être réfléchi de façon cohérente avec le reste du territoire.

Public : j'imagine que l'expropriation des propriétaires va générer des coûts pour la commune, si le projet ne supporte pas ces coûts je ne pense pas que la commune pourra payer...?

Muriel Joer Le Corre : si j'ai bien compris, je reformule votre question : par rapport à ce projet, pour permettre sa réalisation, il y aura des acquisitions foncières. Donc est-ce que les coûts des acquisitions foncières sont inclus dans le coût du projet ? Votre question est très pertinente, ce projet n'est qu'une brique c'est-à-dire que nous devons travailler avec les autres collectivités et nous sommes sur un financement de l'État. Mais à côté de ça, il faudra compléter avec des projets et travaux communaux et nous serons là pour accompagner ces collectivités pour aller chercher des financements afin de permettre du maillage secondaire, qui est un sujet pertinent et qui revient souvent à chaque réunion de concertation, des études ont été faites sur le plan global des transports et des déplacements en 2013, le problème des transports en commun est souvent revenu. À la première réunion qui s'est tenue à Macouria, nous avons vraiment échangé et débattu là-dessus sur la pertinence du sujet. Nous présentons un projet de 2 x 2 voies mais pour les transports en commun, il serait utile de mettre une troisième voie. Il faudra faire la synthèse de tous ces questionnements, de voir aussi les autres collectivités, et par rapport à notre projet, nous devons voir ce qui sera possible de faire par étapes, nous sommes sur 250 M€ et cela ne fait pas tout, le doublement de la voie ne se fera pas jusqu'à Tonate, il faudra encore faire des demandes de financement pour accompagner les autres projets.

Il faudra aussi mettre en cohérence les opérations nouvelles d'aménagements qui sont en préparation, notamment l'opération d'intérêt national, ce ne sont pas tous les quartiers mais un certain nombre de quartiers qui vont être identifiés et où l'État, la Collectivité territoriale de Guyane, chaque commune et agglomération vont participer pour permettre à la Guyane de se développer.

Public : une petite question, nous nous situons au carrefour de la Carapa, la zone Élysée, nous voulons faire des travaux dans notre résidence. Est-ce qu'il ne faudrait pas avoir un lien avec la commune pour pouvoir passer la zone privée en zone publique, nous sommes en zone OIN, est-ce que nous pourrions avoir des financements pour développer notre zone ?

Muriel Joer Le Corre : donc si vous avez un périmètre d'OIN, il y a eu une réunion de lancement en juillet 2017 et nous avons mis en place la gouvernance, il y a eu les premières réunions au niveau de l'agglomération avec chacun des maires présents pour travailler sur l'opération d'intérêt national ; et au mois d'avril 2018 se tiendra la première réunion plus stratégique avec une gouvernance partagée entre l'État et la Collectivité et nous allons donner des priorités aux secteurs. Ce sujet sera travaillé sous l'autorité de l'établissement public foncier et d'aménagement de la Guyane, c'est lui qui est notre opérateur et donc depuis l'année dernière, nous sommes dans une phase d'étude et après, il y aura des réunions techniques et des groupes de travail qui vont être mis en place et qui vont fonctionner par thématique (transport, éducation, économie, urbanisme) avec tous les acteurs concernés qui vont proposer des aménagements. N'hésitez pas à nous écrire par rapport à votre résidence afin de nous permettre de vous identifier et faire passer le message à notre opérateur.

Public : J'aurais deux questions. 1°) Je vois bien l'aspect sécuritaire du projet, mais j'ai du mal à voir comment le doublement de la voie va fluidifier le trafic. Et avez-vous des modélisations sur les effets de ce doublement de la voie ? Car je ne vois qu'un seul et unique point d'entrée vers Cayenne, à part amener plus vite les gens dans un bouchon je ne vois pas très bien comment cela va fluidifier le trafic. 2°) Sur la question foncière, avez-vous une idée des zones qui seront impactées par l'emprise foncière ? Quand pourrions-nous avoir cette information ?

Muriel Joer Le Corre : concernant la première question sur la fluidité de la circulation, je passe la parole à Jean-Marc Tarrieu.

Jean-Marc Tarrieu : la fluidité va s'obtenir par un trafic moins perturbé par les entrées et sorties sur la route comme l'a expliqué Émilie Mordacque, ce qui va permettre aux véhicules d'avoir une vitesse constante, et par un mélange des différents usagers entre les piétons et les deux roues. Deuxièmement, comme je l'ai dit également en introduction l'aménagement de la RN2, de Balata au PROGT, va permettre d'écouler le trafic tranquillement et comme au rond-point Maringouins ça circulera mieux, le carrefour Balata sera moins encombré. Nous faisons des études de trafic, nous avons des études en cours

et d'autres sont à venir pour être plus précis avec le Cerema¹ et des bureaux d'études privés. En outre sur le trafic, il faut savoir que plus la route est large et disponible, plus il est facile et sécurisant d'y circuler. J'aimerais attirer votre attention sur l'absence des modes actifs sur la route. Je pense que beaucoup de gens sont gênés par ce qui se passe sur le bord de la route et les entrées sorties. Dans les études de trafic, nous allons mieux modéliser ce qui va se passer avec l'aménagement de Balata. Il y a des réflexions au niveau de l'agglomération sur la zone Terca et sur le devenir du giratoire de la crique Fouillée.

Muriel Joer Le Corre : sur les acquisitions foncières, est-ce que tu peux répondre ? Avons-nous une idée des parcelles qui seront impactées ? Quand les personnes seront-elles informées ?

Émilie Mordacque : Potentiellement toutes les personnes se trouvant le long de la route seront impactées, après il faudra plus de place pour l'échangeur que pour le reste de la route, donc cela va se préciser avec la précision du tracé. Potentiellement, surtout sur la zone de Macouria, il y a beaucoup de parcelles perpendiculaires à la route qui seront concernées mais sur Matoury c'est différent. Aujourd'hui on ne peut pas le dire, ce sont les études qui vont pouvoir préciser le tracé et affiner cette approche ; après il y a des procédures qui sont prévues par des textes réglementaires, des démarches de négociations foncières, des enquêtes parcellaires, et vraiment là chaque riverain concerné seront informés. En général, le but n'est pas d'arriver à l'expropriation, les études sont faites pour cela pour protéger les riverains qui seront impactés.

Public : j'ai une réflexion avant la question c'est que nous faisons une concertation alors que le budget a déjà été voté, déjà un. Deux, vous avez parlé très vite d'un projet de navette fluviale, est-ce que ce sera pendant les travaux ? Vous n'avez pas développé donc j'aimerais comprendre. Ensuite, vous avez dit que le pont actuel nous allons le garder, quelle est sa durée de vie ?

Muriel Joer Le Corre : donc la première question concerne le budget, nous sommes contraints comme tout un chacun, selon nos disponibilités, d'avancer dans un projet mais au moins ce qui est important c'est de démarrer. Nous avons eu de la chance d'avoir ce financement, il faut savoir que ces 250 M€, cela représente un quart du budget route de la France hexagonale, il a fallu aller chercher ce financement. Ensuite, la deuxième question c'était sur la navette, je vais laisser la parole à Émilie Mordacque car nous avons eu la chance de participer à une réunion, c'est un projet de la CAACL.

Émilie Mordacque : oui, ce n'est pas l'État qui porte ce projet, c'est la CAACL qui réfléchit à des navettes fluviales avec des gares sur Cayenne, sur la Pointe Liberté, et une navette qui irait jusqu'à Montsinéry. L'étude est en cours, dirigée par la CAACL, pour connaître le type de navette, les dimensions, le fonctionnement de celle-ci pour la disponibilité, et c'est un projet important, il est en lien avec la route nationale parce qu'il y aura une route qui va rejoindre la RN et parce que les navettes devront passer sous le pont. Le bureau d'études

1 Cerema : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

de la CA CL étudie la question. Le nouveau pont sera plus haut que le pont actuel. Sa durée de vie a été estimée à une trentaine d'années encore. Lorsqu'il y aura le nouveau pont, le pont actuel fera l'objet de certains travaux afin de refaire la signalisation, pour refaire les revêtements, pour retravailler sur les gardes corps sur le côté et le reconfigurer. À long terme, avec la route à 2 x 2 voies nous aurons un deuxième pont aujourd'hui et à un moment déterminé, nous prévoyons un troisième pont qui va remplacer le pont actuel, et la dernière étape, ce sera la déconstruction du pont du Larivot.

Maire de Macouria : veuillez excuser mon retard. Ma première réflexion concerne votre introduction dans laquelle vous prenez les chiffres de l'agglomération pour calculer le trafic, il faut savoir que la route nationale 1 ne concerne pas que l'agglomération mais concerne aussi Kourou et Saint-Laurent, c'est d'ailleurs le seul axe de circulation au sein de la Guyane. Donc, obligatoirement, dans vos calculs vous devez de prendre en compte toute cette population qui circule au niveau de cette route. Parce que sur la présentation, vous avez dit qu'il y avait 198 000 habitants ensuite 200 000 habitants sur l'agglomération... en termes de véhicules vous devez prendre en compte Kourou, Saint-Laurent et autres...

Émilie Mordacque : les chiffres qui sont donnés sur la croissance démographique ne sont pas reliés aux calculs du nombre de véhicules, c'est fait sur la base de comptages.

Maire de Macouria : j'entends bien, effectivement, vous prenez vos comptages à l'heure actuelle, vous faites une projection sur 2030 en fonction des impacts que vous connaissez basée sur les chiffres de l'INSEE. Nous savons tous ici que ces chiffres sont faux ou sont sous estimés donc à partir de là, obligatoirement, les chiffres que vous allez projeter en 2020-2030 seront sous estimés, donc le trafic réel sur cette voirie sera sous estimé par rapport au calcul que vous faites... Je dis cela pour une simple raison, dans le projet c'est une 2 x 2 voies... Quand je parlais il y a quelque temps du manque d'ambition, nous sommes sur un territoire que l'on doit aménager. Dans toutes les grandes métropoles, villes ou autres, quand on fait des voies, on fait maintenant des voies dédiées pour les transports en commun. Là dans ce projet, on met les transports en commun sur le trafic, obligatoirement, n'importe quel technicien de la route vous le dira, si vous mettez un transport en commun dans la circulation il ne sera pas attractif, les gens ne le prendront pas et ils vont continuer à prendre leur véhicule. Cela fera encore du trafic sur la route. Donc ça c'est le premier point, le deuxième, c'est par rapport à la première question qui a été posée. Je le dis encore il est anormal que dans un projet de ce type, qui prévoit une coupure franche d'un territoire, que les voies secondaires ne soient pas prises en compte dans le projet. Toutes les personnes qui ont des terrains qui accèdent à la RN1, ce sont des personnes qui sont là depuis 20, 30 ans voire plus. Donc obligatoirement, quand on fait un projet d'aménagement on sait que l'on coupe un territoire en deux, on se doit de prévoir les voiries annexes pour permettre à ces usagers, qui sont des habitants depuis un certain nombre d'années, de pouvoir accéder à ce nouveau projet en bonne et due forme. Parce

que vous savez très bien que lorsque nous ferons la 2 x 2 voies – que j'espère faire en 2 x 3 voies – oui ! Moi, j'ai de l'ambition dans ma tête, désolé c'est comme ça, obligatoirement les voies annexes, vous connaissez la problématique de toutes les concertations pour trouver des financements pour pouvoir faire ces voies, cela veut dire que les gens devront circuler sur des pistes avant d'avoir des voies réelles pour accéder à ces différents ronds-points. La prise en compte doit se faire dès le départ avec un financement, et la construction des trois voies et des voies annexes doit se faire ensemble. Le troisième point, c'est le pont. Je suis désolé, les techniciens pourront dire ce qu'ils veulent, mais encore ce matin je passais sur ce pont et j'ai croisé deux camions, le pont, il bouge. Donc, il n'est pas pensable de dire aux usagers que ce pont va durer 30 ans. Je suis désolé, moi encore j'ai trop d'ambitions, on doit aménager ce territoire et faire un ouvrage d'art qui doit traverser la rivière. Une fois que ce pont sera construit, on n'en construira pas un autre dans 10 ans, on le sait bien, donc faisons un pont en adéquation avec l'aménagement qui est prévu. Donc faisons un pont en adéquation avec l'aménagement prévu, pour 50 ans, mais un véritable pont en 2 x 3 voies avec véritablement les voies aller-retour pour les véhicules, la voie de bus, la voie cycliste et la voie pour les piétons. Ayons de l'ambition pour ce territoire, car à chaque fois, on prévoit les choses pour 10-15 ans, mais on connaît la fragilité des fonds publics, et lorsque vous dites vous allez faire un nouveau pont puis vous ferez l'entretien du pont actuel, ensuite dans 10 ans ou 15 ans vous allez faire un deuxième pour le casser... Vous comprenez... rien qu'en imaginant en termes financiers, entre le fait de construire, de casser puis de reconstruire un autre. Si vous construisez un pont maintenant, il est là pour 50 ans et avec les techniques actuelles, c'est 70 ans passés, et cela résout le problème et on n'en parle plus. Encore une fois, soyons réalistes, n'ayons pas une vision à 10 ans mais une vision à 50 ans pour ce territoire. C'est tout pour l'instant.

Muriel Joer Le Corre : Monsieur le Maire, je ne me permettrai pas de répondre mais merci pour vos réflexions et vos propositions qui sont cohérentes, ce sont les mêmes que lors de la première réunion de concertation donc il y a de la continuité dans vos propos. On voit bien les trois sujets : la question des transports en commun et d'une voie dédiée qui a été largement débattue, la question des voiries secondaires que l'on ne peut ignorer, mais je ne peux pas vous répondre actuellement, c'est un vrai sujet sur le maillage du territoire, et la question du pont. Nous prenons en compte vos propositions et nous essaierons d'y répondre dans le rapport.

Jean-Marc Tarrieu : le pont vibre, tous les ponts vibrent, surtout les ponts métalliques plus que les ponts en béton. Le nouveau pont ne durera pas 50 ou 70 ans, les normes de construction nous obligent à concevoir des ponts, dont la durée de vie, si c'est bien entretenu, est de 100 ans. Donc, nous voyons loin. Oui la durée de vie du pont actuel est d'une trentaine d'années et il peut avoir des problèmes en cours de route, cela arrive, c'est pour cela qu'il faut avoir plusieurs ponts. Les ponts très larges sont plus difficiles à faire, ça fait appel à des techniques différentes et nous devons faire attention à ce que ce soit les entreprises locales qui participent à la construction de ce pont pour permettre des retombés économiques pour le département.

Public : nous vivons dans un département où il y a un climat équatorial avec 8 mois de pluie donc la question que je vais poser concerne les eaux pluviales. Quelles sont les méthodes d'estimation que vous avez ? Nous avons toujours l'impression que vous ne les prenez pas en compte c'est-à-dire que les travaux que vous faites sont inférieurs à la quantité d'eau existante ce qui fait qu'il y a des percolations qui vont partir sur les lotissements qui sont là et bien souvent, les gens se mettent à faire des remblais. Donc concrètement ma question c'est quelles sont les méthodes d'évaluation des eaux pluviales que vous avez et comment pensez-vous les évacuer ?

Jean-Marc Tarrieu : donc nous travaillons avec un bureau d'étude actuellement. Au stade actuel du projet routier, nous envisageons de commencer des études d'avant-projet parce que nous attendons la concertation et l'enquête publique pour arrêter le projet définitif qui permettra le calcul exact. Ce sont les méthodes réglementaires qui seront utilisées. La connaissance des saisons pluviales est moins fournie en termes d'intensité de pluie, par contre ce que nous voulons prévoir c'est l'évacuation des eaux sur 12 km le long de la route, et soit c'est rejeté dans le milieu naturel avec traitement, car le milieu naturel est très sensible, on peut pas rejeter en quantité trop forte parce que nous aurions des problèmes d'impact donc pour le moment, nous prévoyons des bassins de décantation en quantité suffisante, nous réfléchissons aussi à des fossés mais pour ma part ce n'est pas suffisant. Mais il ne faut pas négliger le recueil des eaux et leur traitement parce que c'est très consommateur de surface effectivement et il faut penser à l'entretien à long terme. Mais vous savez jusqu'en mars-avril 2017, le projet était très peu développé, nous n'avons pas encore des réponses précises mais c'est un vrai sujet, c'est beaucoup plus compliqué que de savoir quel type d'enrobé va être utilisé sur la route.

Daniel Cucheval : oui, je souhaiterais rajouter quelque chose par rapport à la question de madame, puisque vous disiez qu'est-ce que nous faisons des eaux pluviales ? Est-ce qu'elles ne vont pas venir encombrer les propriétés limitrophes à la route ? C'est bien cela ?

Public : oui, parce que si on fait des bassins de récupération il peut y avoir des débordements de bassin et aussi les infiltrations, percolations...

Muriel Joer Le Corre : c'est dans l'étude d'impact que les réponses vont être apportées justement pour éviter et réduire tout cela.

Public : sans le projet que vous proposez dans la nationale 1, pourquoi ne proposez-vous pas un projet sur 30 ans ? Avez-vous tenu compte de l'évolution de Macouria dans 30 ans ? D'ici 10 ans c'est comme-ci rien avait été fait, vous savez très bien que Macouria est une ville en devenir, pourquoi uniquement Carapa, il y a Maillard et Tonate parce que, comme le disait Monsieur le Maire, cette route nous emmène jusqu'à Saint-Laurent et à Apatou. Pourquoi ? Nous avons de la place en

Guyane, ce que vous proposez il n'y a rien, par rapport à La Réunion, on va proposer une route qui n'a rien à voir et puis l'ouvrage du pont, pourquoi proposer du béton ? Pourquoi pas un ouvrage plus technique mais mieux que cela qui n'a pas de pieux ? Et puis il y a énormément de câbles et de tuyaux sous le pont actuel, n'y a-t-il pas une autre technique pour les placer car c'est très dangereux ? Faites un ouvrage convenable, beaucoup plus large, avec des couloirs pour des camions, poids lourds et transport en commun, comme cela je pense que nous aurions moins de problème de ralentissement. Vous savez très bien le nombre d'accidents qu'il y a sur la route nationale 1 actuellement qui n'est pas éclairée, est-ce que vous proposez tout cela ? Dans votre proposition, je n'ai pas vu d'éclairage, de couloir pour les bus, des trafics routiers qui partent sur l'ouest, c'est vraiment petit. Il faut que ce soit beaucoup plus large, il faut une vision plus large, nous avons de la place en Guyane, ne pensez pas que la Guyane s'arrête que pour 5-10 ans, non, il faut poser autre chose qui sort de Cayenne en amont de la rivière de Cayenne. Si jamais ce pont a un problème que l'on ait une autre alternative. Ce que l'on nous propose là, il y a beaucoup plus d'argent que l'État a proposé, et pourquoi il y a que 250M € ? Pourquoi c'est qu'à Carapa ? Auparavant, c'était jusqu'à Tonate alors il faut aller beaucoup plus loin.

Muriel Joer Le Corre : votre observation a déjà été soulevée par rapport à une autre voie, mais ce n'est pas incompatible, c'est un autre projet, donc là aussi vous avez raison l'aménagement du territoire c'est un grand sujet. La compétence d'ailleurs de l'aménagement du territoire ce n'est plus l'État c'est la Collectivité territoriale de Guyane, donc je veux dire que nous serons là pour accompagner les collectivités à élaborer des projets. Vous parlez de La Réunion avec le projet, donc là sachez qu'il n'existe plus de route nationale à La Réunion, nous, à la DEAL, nous sommes une des rares structures de l'État à faire des routes, à La Réunion, toutes les routes sont régionales, donc c'est le Conseil régional qui est le maître d'ouvrage, qui a porté ce projet financé par l'Europe et par le budget régional. Donc, c'est vrai, nous sommes là et c'est une brique, il faut développer, il faut que tout le monde se mette autour de la table, nous, nous sommes les techniciens. Sachez que nous ferons remonter. Au niveau du pont, cela rejoint ce que Monsieur le Maire disait, nous apporterons des réponses dans le rapport présenté à la population.

Jean-Marc Tarrieu : je pense que lorsque vous dites plus de pieux, vous voulez dire pas de piles ? Faire des ponts suspendus... ça peut se faire mais c'est vraiment comme le dit Mme la Directrice, un autre projet c'est un projet hors du commun, il faut voir la rentabilité/ Ce n'est pas facile d'expliquer avec des mots, il faudrait des dessins pour comparer.

Public : je rebondis sur ce qu'a dit Monsieur Tarrieu donc du travail à long terme. J'ai émis le vœu d'avoir un nouveau pont, on va dire un pont suspendu à 4 voies, je ne suis pas aussi ambitieuse que Monsieur le Maire, mais je le comprends. Votre projet disait que le pont actuel resterait, que l'on mettrait un pont juste à côté à 2 voies, je ne vous parle même pas des pansements. Lorsqu'il y aura la marée, je ne sais pas comment la navette fera pour passer sous le pont actuel ? Je vous invite à

passer sur le pont à haute marée pour constater la distance qu'il y a entre le tablier et l'eau, donc il faudra que la navette attende la marée basse pour aller de l'autre côté ? Ce ne sera pas rentable.

Muriel Joer Le Corre : je vais laisser M. Tarrieu pour répondre à la question sur la navette parce que ça a été évoqué lors de la réunion de la CACL.

Jean-Marc Tarrieu : oui, alors la semaine dernière les études de la CACL, qui nous ont été présentées, indiquaient que dans les hypothèses plus défavorables de hautes marées avec de la houle, 3 mètres de tirant d'air suffirait pour faire passer une navette de 50 passagers environ ; après c'est une présentation, leur projet n'est pas fini c'est à vérifier et nous allons le vérifier nous-mêmes de toute façon. Nous avons besoin de le savoir, navette ou pas, ne serait-ce que pour faire les travaux. Alors, oui, le pont suspendu, je comprends mal ce que vous attendez d'un pont suspendu, c'est juste pour faire passer les navettes ?

Public : j'ai parlé des navettes, mais il y a de la circulation aussi dessous.

Jean-Marc Tarrieu : oui, mais on roule aussi bien sur un pont non suspendu et je vous garantis que à pied un pont suspendu ça bouge, mais il reste solide quand même. C'est vraiment une autre gamme de prix, donc il faut qu'il y ait une rentabilité, Émilie Mordacque vous a expliqué que les distances entre les piles sont de 35 m, on passe à 70 m avec un tirant d'air suffisant pour faire passer de la navigation.

Public : l'hypothèse que vous prendrez sera je pense la plus juste, sauf que vous parlez de financement, depuis 2009 nous attendons ce pont donc je pense que la France ou le gouvernement savait qu'il fallait faire le pont, nous l'avions dit depuis longtemps donc au moins le financement jusqu'en 2018 devrait être mis en place. Il a fallu les Accords de Guyane pour pouvoir bousculer les choses !

Public : oui, je voudrais juste un renseignement il paraît que vous prenez 75 m de chaque côté de la route. Moi, j'ai un terrain et j'aimerais savoir lorsque vous prenez les distances s'il reste un bout qu'est-ce que je fais du terrain ?

Muriel Joer Le Corre : c'est dans le cadre des acquisitions foncières, il y a négociation et vous êtes protégé par le code d'expropriation donc il y a une évaluation et le juge est garant du droit de la propriété privée.

Public : est-il possible d'avoir un autre terrain à la place ?

Muriel Joer Le Corre : un autre terrain à la place ? Ça peut faire partie d'une négociation. C'est le juge d'expropriation qui est garant, c'est au prix du marché, en fonction des droits à construire, de la situation du terrain s'il est construit ou pas, illégalement ou pas...

Public : une question sur le pont, juste savoir, sachant que le pont sera exactement à côté de l'actuel, est-ce que le point de pression au niveau de Balata ne sera pas trop élevé que s'il était fait à Cayenne ? Cela veut dire est-ce que ce n'est pas possible de faire le pont directement vers Cayenne, ce qui va diminuer le point de pression vers Balata ? Je sais que le nouveau pont sera plus long, la distance entre la Pointe Liberté et Cayenne sera légèrement plus élevée que celui de Balata, mais est-ce que ce n'est pas plus économique finalement que de faire à côté du pont actuel ? Et deuxième question, est-ce qu'il est prévu pour les riverains tout le long de la route, un système d'isolation phonique par rapport à la route nationale ?

Émilie Mordacque : est-ce que c'est plus économique, cela nous n'avons pas les éléments pour le dire. Là lorsque l'on dit on fait un autre projet, par exemple, de la Pointe Liberté jusqu'à la Foir'Fouille, juste sur le prix du pont ce n'est sans doute pas économique, après sur le prix global du doublement, parce que c'est déjà plus long, nous avons aussi sur une zone Pointe Liberté et tout le long sur l'espace remarquable du littoral ce sont des zones protégées, c'est pas évident. En tout cas c'est un autre projet, si c'est économique ou pas, il faudrait vraiment l'étudier et puis c'est vraiment autre chose. C'est peut être quelque chose qui va ressortir dans le bilan à l'issue de la concertation, de la réflexion de ces autres points car effectivement si on dévie une partie du trafic qui arrive directement sur Cayenne, évidemment, ça diminue d'autant le trafic qui passe là. Ce n'est pas le projet aujourd'hui, mais ça ne veut pas dire qu'il n'est pas pertinent, que ça ne vaut le coup de l'étudier celui-là ou d'autres, sauf qu'aujourd'hui nous n'avons pas les éléments dans les documents de programmation qui ont pu être imaginés ces dernières années. Après, il faut identifier quels sont les acteurs qui étudient ces projets-là, pourquoi pas, ce n'est peut-être pas le même timing. Aujourd'hui, on nous a promis dans le quinquennat actuel un budget, concrètement, partir sur un autre projet il y a beaucoup d'études à réaliser, il faut de la cohérence avec tous les schémas de planification, il y a différents niveaux : environnemental, technique, etc., et du coup c'est partir sur un certain nombre d'années d'études, ça peut paraître long mais c'est le rythme des études d'aménagement de cette envergure. Du coup, il y a tout de même des choses que nous pouvons améliorer, la sécurité, la fluidité d'une partie de cette itinéraire, et nous avons même une fenêtre de tir pour le faire, nous avons l'ambition de le faire même si elle est un peu faible. L'argent on nous l'a promis dans le plan d'urgence de Guyane et il y a des choses qui commencent à être mis dans le Contrat de plan État-région 2015-2020, ça c'est le plan actuel, demain le prochain CPER n'est pas encore connu, alors il y a des choix à faire, soit on essaie d'avancer quand même le mieux possible, soit on fait autre chose et on abandonne ce projet en n'étant pas sûr des financements futurs. Ce sont des choses intéressantes à réfléchir.

Public : parce que cela aurait pu diminuer le trafic rond-point Maringouins.

Émilie Mordacque : oui vous avez tout à fait raison, ça entre dans la problématique que nous n'avons qu'un seul axe et que tout le monde passe au même endroit, après ce sont tous les acteurs qui doivent réfléchir et se donner certaines orientations. Pour les

isolations phoniques, il y a des mesures dans la réglementation qui sont prévues et qui protègent les habitations existantes, si l'étude d'impact de l'émission sonore sur les habitats existants nécessite des mesures de type protection phonique, les textes réglementaires nous obligent à le faire.

Maire de Macouria : deux réflexions, lorsque l'on fait des projections, sur la hauteur du pont, nous savons que le trait de côte est en train de changer avec le réchauffement climatique, le niveau d'eau monte, c'est ce que j'ai dit à la CACL dans le cadre de la navette. Actuellement, nous avons un tirant d'air de 3 m mais dans 10-15 ans, il sera impossible de faire passer des bateaux si l'on continue dans la même logique. Il faut prendre cela en compte et lorsque l'on parle de coût, il faut savoir que faire des navettes qui ont des spécificités pour passer sous un pont cela augmente le coût de réalisation de ces navires. Ma deuxième réflexion c'est par rapport à la question de monsieur. Vous voulez vous arrêter au carrefour de la Carapa. Il y a effectivement un certain nombre d'habitants dans les quartiers Parépou, Beau-Site, qui ont accès à la RN1, vous avez des gens de toute la Carapa, Montsinéry, zone 51 et autres qui entrent, vous avez d'autres riverains de la RN1 qui iront sur ce rond-point. Sachant que de part et d'autre, vous avez des terrains privés, il faut espérer, puisque vous avez parlé de rond-point, que le dimensionnement de cet ouvrage ne sera pas à l'image de celui qui est actuellement à Soula et qui empêche les camions de tourner. Donc il faut prendre en compte cela avec les accès à réaliser pour tout un chacun, parmi ces trois entrées, en toute sécurité. Parce que le nombre de personnes qui habitent du côté de Kabi Beau-Site est relativement élevé, sachant qu'il faut avoir cette continuité avec la RN1 en termes de flux ; sachant aussi, que ce soit du côté de la Carapa, RD51, Savane Marivat où il y a des projets d'habitation du côté de Montsinéry, c'est plus de 500 logements qui vont être faits ; donc c'est autant de voitures sur le trafic. C'est une alerte car nous savons bien que ces ronds-points ne seront pas là simplement pour 2 ans mais pour une durée indéterminée, autant prévoir pour que nous n'ayons pas ces problèmes parce que si ce n'est pas réglé cela veut dire que l'embouteillage ne sera pas à Soula mais dans les rues de Tonate.

Muriel Joer Le Corre : nous notons vos réflexions, Monsieur le Maire, ce sera retranscrit et nous apporterons une réponse globale. Est-ce qu'il y a d'autres interventions ?

Public : j'ai juste une question pour vous, la DEAL, et Monsieur le Maire. Nous avons des projets d'échangeurs à Soula, Belle Humeur, au Carrefour de la Carapa, au vu des schémas que vous avez présentés. Par rapport aux terrains qui vont se retrouver dans ces zones, quelle va être la politique du projet, dans les 2 prochaines années concernant tout ce qui est permis de construire ? Est-ce que ce sera bloqué ?

Muriel Joer Le Corre : je ne peux vous répondre actuellement mais nous allons noter votre question, par rapport au projet, de part et d'autre de l'axe de la voie, nous prendrons

le juste nécessaire. De toute façon, dans la réglementation, il y a la servitude de 75 m de part et d'autre et après, en dehors de ces zones, c'est donc le document d'urbanisme qui définit la constructibilité des terrains : s'il n'est pas impacté par le projet et que le terrain est viable dans le code d'urbanisme, le projet pourra être autorisé. C'est le projet qui définira l'emplacement des échangeurs parce que nous ne savons pas où nous les mettrons encore donc nous sommes vraiment en phase de concertation, nous allons devoir répondre techniquement répondre à toutes les questions, nous retiendrons le projet que nous pourrons en fonction des éléments, et à ce moment, les emprises foncières seront définies. Si nous avons besoin du terrain, il y aura une négociation foncière et ensuite, la phase ultime, en cas de besoin, c'est assez rare, l'expropriation. Mais cela n'enlève rien la constructibilité ou pas du terrain, ce sera négocié au prix du terrain constructible, le projet n'impactera pas le terrain. Aujourd'hui, nous sommes en concertation qui finit le 31 mars, après sous l'autorité du garant il y a un rapport qui sera rendu fin avril, et donc, si nous avons une cohérence en fonction de toutes les remarques et observations, nous aurons un projet adapté. Nous lancerons alors une enquête publique et, d'ici mai-juin, nous aurons des précisions sur l'emprise du projet. Et si nous n'avons pas toutes les études et que nous devons en faire d'autres, ce ne sera pas mai-juin, mais ce sera un calendrier prévisionnel qui sera décalé.

Public : au tout début, vous avez présenté les enjeux du projet, vous avez parlé de sécurisation du trafic routier, de fluidifier, me semble-t-il, aujourd'hui actuellement, le problème que l'on rencontre c'est l'éclairage, qu'est-ce qui est prévu ? Il me semble important en termes de sécurisation du trafic routier d'aborder le sujet, puisque aujourd'hui, il y a beaucoup d'accidents liés au manque d'éclairage surtout la nuit sur nos routes. Donc, j'aimerais savoir ce qui est prévu dans ce projet ? Deuxième point, on voit tous les jours des personnes qui font du stop tout au long de la route, qu'est-ce qui est prévu ? On parle de fluidifier le trafic de véhicules, certes, au niveau des transports en commun il y aura quelque chose à faire, qu'est-ce qui est prévu ? Vous collaborez avec la CACL, avec la CTG, est-ce qu'il y a des projets d'aménagement de développement des transports en commun pour ces personnes qui font du stop le long de la route, qui sont parfois en danger par rapport aux véhicules et aux 2 roues qui passent à côté ?

Jean-Marc Tarrieu : la route à 2 x 2 voies est interdite aux piétons et vélos donc pas de stop possible puisqu'ils seront sur des voies à part. Pour l'éclairage, nous n'éclairons plus les routes en France. Sur ces itinéraires, tel qu'ils sont aménagés, il y a moins d'occasion d'être en danger puisque vous aurez deux voies plus une bande d'arrêt d'urgence sans piéton ni vélo, donc l'éclairage de votre voiture suffira. Éclairer la route ne présente plus d'intérêt sur ces itinéraires y compris ceux où il y a de forts trafics puisque dans les grandes agglomérations en métropole, on enlève l'éclairage des rocares et des voies rapides. En tout cas, nous n'avons pas prévu d'éclairage sauf éventuellement sur les voies vertes ou sur le pont. Par contre, nous voulions avoir une présence lumineuse sur le pont, cela ne veut pas dire éclairer la route, mais qu'il y ait une présence lumineuse pour que les gens ne se sentent pas complètement opprimés dans le noir, ça c'est pour les piétons et les vélos pas pour les voitures.

Public : sur le tracé de la route, il y a des virages sans éclairage je ne vois pas comment on pourrait améliorer la sécurité ?

Jean-Marc Tarrieu : le tracé sur cet itinéraire sera plus régulier, nous travaillons beaucoup sur une signalisation visible qui ne sera pas celle qu'il y a aujourd'hui, elle sera renforcée à la hauteur de ce type de voie puisque elle accompagne ces aménagements à 2 x 2 voies. La plateforme à 2 x 2 voies, nous allons la faire de manière que l'on puisse éventuellement, dès la construction, selon le budget, passer à 2 x 3 voies, cela va rassurer Monsieur le Maire. Parce que nous sommes tous d'accord, il faut penser à l'évolution de la quantité de trafic mais aussi de la manière d'utiliser la route, il faut que la plateforme soit aménagée suite aux évolutions dans les années à venir. Par exemple, les ponts qui passent au-dessus de la route seront assez grands pour que l'on puisse passer dessous. On peut imaginer que cet espace supplémentaire soit une voie pour les transports en commun mais, nous pouvons le faire là le transport en commun et nous pouvons le faire sur une route à part sur un autre tracé plutôt que le long de la route parce que sur un tel aménagement, on ne peut pas faire un arrêt d'autobus. Est-ce qu'il n'y aurait pas intérêt, c'est ce que disait Madame la Directrice, que l'on travaille ensemble, à combiner les transports en commun, les voies de désenclavement, l'inter quartiers, etc., toute la réflexion est à faire là-dessus. Comme nous l'avons dit au début, nous sommes au stade de la concertation, nous devons travailler ensemble.

Public : vous allez faire les deux ponts mais lorsque l'on arrive à la crique Fouillée, il y a parfois des embouteillages et là, le problème qui va se poser c'est qu'avec ces 2 x 2 voies, il y aura plus d'embouteillages.

Muriel Joer Le Corre : pas forcément, tu voudrais répondre Gianni ?

Gianni Waya : oui, nous avons évoqué tout à l'heure, c'est l'amalgame de tous les aménagements qui vont faire que la crique Fouillée aussi fera l'objet d'une réflexion, nous sommes en train de réfléchir... On ne sait pas encore, parce que peut être que cela va être un maillage dans la zone Terca ou autre chose, ce sont des réflexions en cours avec l'aménagement Terca, tout le global des zones industrielles autour, c'est là la réflexion de crique Fouillée, mais ce sera aménagé bien sûr. Il y a déjà le démarrage de la 2 x 3 voies sur la RN2, le carrefour des Maringouins, il y a pleins de choses qui vont démarrer et évidemment crique Fouillée par la suite.

Public : alors, cela veut dire, combien de temps pour la route puisque la crique Fouillée sera en travaux, où allons-nous passer ?

Gianni Waya : dans l'exploitation de ce chantier, nous avons toujours des voies de déviation qui seront aménagées.

Public : si je comprends bien, si je viens en direction de Kourou, je vais devoir prendre le rond-point pour rentrer chez moi à gauche, c'est ça ? La passerelle est dédiée que pour les cyclistes ? Parce que j'ai cru comprendre qu'il y aura une passerelle au niveau des ronds-points, nous avons des personnes quand même qui habitent à gauche, donc je vais devoir prendre le rond-point pour rentrer chez moi... il aurait fallu avoir une route parallèle pour pouvoir rentrer dans les habitations de part et d'autres... Il n'y a pas de séparation, c'est 2 x 2 voies et vous ne pouvez pas tourner.

Muriel Joer Le Corre : on améliore la sécurité, il y a toujours un terre plein central... Cela rejoint le débat sur les voiries secondaires.

Public : juste une question par rapport aux piétons qui en Guyane sont systématiquement sur nos routes, est-ce que vous avez prévu des passerelles pour les piétons ?

Muriel Joer Le Corre : cette question est souvent intervenue donc cela fera partie des sujets à réfléchir pour le projet.

Émilie Mordacque : les passages pour piétons sont prévus sur les échangeurs. Sur le reste du linéaire, ce n'est pas forcément prévu. La passerelle piétonne ce n'est pas évident à faire, il y a des contraintes parce que ça nécessite des pentes douces pour être accessible sur des passerelles de 600 m de long. On peut réfléchir aussi à mettre des ascenseurs sur les passerelles mais c'est compliqué à entretenir. La passerelle en dessous aussi n'est pas évidente pour deux raisons : les inondations, nous sommes sur une zone inondable, et l'insécurité, la plateforme routière est large et ce qui fait un tunnel assez long. Après une autre option qui peut être imaginée, en termes de variante, c'est effectivement on rehausse la route avec un passage à niveau comme quelque chose qui ressemble à l'échangeur de Balata, admettons que l'on se place au rond-point de Soula, qui va disparaître en l'état, est-ce que là on étudie une option où la route se surélève de part et d'autre et on a un passage assez large qui permettrait de faire passer des véhicules, des deux roues et des piétons. Ça c'est quelque chose que nous n'avons pas étudié jusqu'à présent mais qui peuvent être des éléments à regarder, après il faut regarder l'endroit où c'est pertinent de le mettre, parce que c'est aussi faire un bel ouvrage, il faut surélever la route donc cela fait beaucoup de remblais ; mais c'est tout à fait quelque chose que l'on peut regarder. Nous n'avons pas de solutions qui permettent à elles toutes seules de répondre à tous les enjeux, on reste sur une route nationale qui ne peut pas répondre à tous les enjeux d'une route locale. La troisième solution, ça peut être d'imaginer cette solution là sur des endroits où il y a beaucoup de passage.

Daniel Cucheval : si je résume ce que vous venez de dire, c'est qu'il y a un passage pour piéton sur les échangeurs et que, entre les échangeurs en fonction des besoins, il est possible d'envisager un passage supplémentaire, c'est bien cela ?

Public : Moi, je disais que l'on pouvait faire une route sur piliers sur les passages où il y a un échange entre les quartiers au lieu de faire des échangeurs à tout-va avec des bretelles de sortie et au-dessous on circule des deux côtés.

Une personne dans le public souhaite voir des esquisses pour Balata et Jean-Marc Tarrieu explique que sont des premiers jets dans le cadre de la concertation publique.

Émilie Mordacque : ce sont des images réfléchies qui n'optimisent pas tous les enjeux, le bureau d'étude a travaillé sur l'esquisse de Soula là où il y a le moins d'habitation possible et par rapport à des axes existants, après c'est une première esquisse pour donner une idée mais ce n'est pas abouti.

Maire de Macouria : juste pour reprendre ce qu'à dit M. C., est-ce que ce n'est pas plus économique de faire ces passages en surélevant la RN1 sur quelques piliers, ce qui permet une moindre emprise foncière puisqu'il s'agit simplement de bretelles d'accès et par rapport aux accès, cela me semble un peu plus sécurisant ce qui pourrait être plus facile pour les piétons.

Émilie Mordacque : donc un échangeur du style de Balata ?

Maire de Macouria : enfin... des piliers c'est-à-dire que la RN1 passe en haut et les accès en bas... à peu près oui... sans les deux ronds-points à côté, cela me semblerait plus économique. La deuxième chose, c'est la pertinence de l'implantation des différents échangeurs par rapport au développement actuel et à venir de la collectivité sur cet axe depuis la Pointe Liberté jusqu'à la Carapa. Vous savez que dans le cadre de la navette fluviale, nous développons un projet sur la Pointe Liberté, pour que ce soit viable économiquement, vous n'allez pas faire quelqu'un passer sur le pont, faire 1km500 pour revenir prendre la navette ? Cela ne fonctionnera jamais. Donc, il faut qu'il y ait une pertinence par rapport aux différentes implantations car lorsque l'on regarde, on ne voit que trois accès ce qui porte à confusion. Sur vos prochaines images, essayez d'être plus proche de la réalité par rapport aux zones existantes ce qui permettra de répondre aux interrogations de cette dame qui sort de Cayenne, elle habite à Belle Terre, pour rentrer chez elle il faut qu'elle monte jusqu'à Soula, pour prendre l'échangeur, ensuite passer par les voies secondaires et rentrer chez elle à Belle Humeur, ce n'est pas possible. C'est là la véritable matérialisation d'un axe central et la matérialisation sur un schéma des voies secondaires.

Émilie Mordacque : juste quelques éléments pour compléter ce que nous avons déjà dit, sur la pertinence de l'implantation et la matérialisation des voies secondaires, ça va de pair, c'est la cohérence du projet par rapport au territoire. Ce que nous souhaitons, au-delà de la concertation en cours, c'est de travailler avec les collectivités concernées, la CACL, les services techniques des mairies, nous avons besoin d'échange technique avec eux.

Muriel Joer Le Corre : Monsieur le Maire, juste pour préciser votre réflexion, vous avez apporté un élément nouveau c'est la problématique des dessertes, donc c'est la question d'un parti d'aménagement parce que nous présentons 3 carrefours et c'était de voir la pertinence de l'emplacement et si nous avons besoin d'un autre en fonction de la zone d'habitat. C'est une réflexion nouvelle et nos échanges techniques permettront de répondre à ces problématiques.

Émilie Mordacque : sur le premier point, je n'ai pas des éléments pour répondre si c'est plus économique ou pas de faire passer les flux transversaux en dessous comme à l'échangeur de Balata, c'est une autre approche et c'est plus impactant directement sur la route mais ça l'est moins en global, après ce n'est pas le même type d'ouvrage, c'est un petit pont qui passe au-dessus de la route nationale, il faut regarder si c'est réalisable ou pas.

Public : juste une petite réflexion, on pense toujours au coût financier mais il faut aussi penser au bien-être des habitants, au-delà de ce coût, il serait peut-être plus agréable d'avoir un échangeur.

Public : j'ai une petite question. Vous avez dit que la route va s'arrêter au niveau de La Chaumière, il y aura la 2 x 2 voies jusqu'à Balata, mais je n'ai pas compris pourquoi l'échangeur à une voie pour aller vers Cayenne et avec le projet, nous avons deux voies qui vont accéder à l'échangeur. Je n'ai pas compris.

Gianni Waya : oui c'est une question qui revient à chaque réunion, la seule voie sur le toboggan, ça peut être modifié...

Muriel Joer Le Corre : c'est important de le dire, nous ne ferons rien seuls, nous sommes à vos côtés et aux côtés de la collectivité, nous avons cette enveloppe pour démarrer et toutes les questions sont très pertinentes. Ce qui est important c'est de montrer qu'il y a un vrai enjeu dans le développement du territoire et il faut commencer parce que ces 250 M€ c'est sur ce contrat de plan et il faut le démarrer. En 2019, il y aura la préparation de prochains contrats de plan donc il faudra la suite, pour que le prochain contrat de plan 2020-2025 soit aussi ambitieux et qu'il y ait les budgets pour les communes, pour la CTG, pour l'agglomération et les enveloppes pour les transports en commun et aussi les fonds européens. Il faut vraiment qu'il y ait des actions coordonnées pour faire passer nos projets et que nous arrivions à avoir ce tour de table car l'argent est le nerf de la guerre, nous n'y arriverons pas seuls. Il faut vraiment œuvrer tous ensemble pour avoir des infrastructures pour développer ce territoire. 250 M€ c'est pour ce projet mais comme on disait tout à l'heure, il y a les autres projets de contrat de plan, les Maringouins on va démarrer, mais on ne va pas finir donc c'est là que le prochain contrat de plan devra prolonger les Maringouins ensuite il y a le pont de Grand Laussat qui doit être refait.

Muriel Joer Le Corre remercie le maire et le principal du collège pour l'accueil, ainsi que le public pour sa participation. La réunion est terminée.

JEUDI 08 MARS 2018 À BALATA (MATOURY)

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Muriel Joer Le Corre, directrice adjointe de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 11 personnes

Durée de la réunion : 2h25 (de 18h15 à 20h40)

Lieu de la réunion : lycée professionnel Balata

Déroulement :

- temps d'introduction : Muriel Joer Le Corre
- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque
- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

Muriel Joer Le Corre prend la parole pour débiter la réunion en présentant l'équipe de la DEAL. Elle remercie le proviseur pour l'accueil dans l'établissement. Elle fait l'introduction de la présentation du projet.

TEMPS D'ÉCHANGES

Public : j'habite face au carrefour de la Carapa, ma question concerne les voiries secondaires. Est-ce que le pont, la route principale et les voiries secondaires seront livrés en même temps ?

Émilie Mordacque : cela est un élément que nous n'avons pas encore vu et il faut vraiment que l'on puisse travailler avec les collectivités, nous n'avons vraiment pas les éléments et cela fait partie des discussions avec les différents acteurs, en tous cas, il n'est pas pensable que des usagers restent bloqués faute d'accès, maintenant la réalisation de la voirie secondaire est à préciser avec les autres acteurs.

Jean-Marc Tarrieu : j'en profite pour donner une précision, nous n'allons pas faire les 12 km en une seule fois, cela se déroulera au fur et à mesure. La concertation va permettre aux personnes, par le biais des registres sur le site internet ou autre, de signaler les points les plus urgents à développer. Cette question de phasage des voiries secondaires, il faut vraiment la poser et ce serait bien pratique que vous le fassiez par écrit, comme M. Cucheval l'a indiqué ; mais comme l'a dit Émilie Mordacque, lorsque nous ferons un tronçon il faut vraiment que nous ayons une possibilité de ne pas isoler les personnes concernées, donc il faut que ces voiries se construisent aussi. Nous sommes très en amont de la concertation c'est pour cela qu'il faut s'exprimer maintenant et le projet se déroulera en intégrant petit à petit toutes ces briques qu'il faut construire autour à l'occasion de la révision du PLU et de toutes les opérations qui vont avec les autres modes de circulation.

Public : j'ai une question concernant le deuxième giratoire au niveau de la Carapa, à gauche vous allez à la Carapa et à droite c'est un chemin privé. Comment vous envisagez d'utiliser ces voies privées ? Comment allez-vous fonctionner ?

Jean-Marc Tarrieu : l'endroit exact où sera placé le giratoire n'est pas défini, il faudrait que l'on nous donne des idées, ce serait dommage d'en faire un qui ne prend pas en compte les intérêts locaux. D'une manière générale, ce giratoire est provisoire parce qu'il faut réfléchir à aller jusqu'à Tonate, c'est une phase intermédiaire, et d'autre part, nous ne faisons pas accéder dans un giratoire une route nationale et une route privée. Par contre, il ne faut pas enclaver la personne se trouvant sur une route privée, il lui faut une sortie...

Public : c'est une voie privée qui compte 70 propriétaires de parcelles, l'objectif serait que cette voie privée soit reprise par la municipalité. Il serait intéressant de considérer les choses. C'est le quartier Élysée...

Muriel Joer Le Corre : est-ce que vous pourriez nous faire par écrit une observation ?

Public : pas de problème.

Public : j'habite sur Balata et je suis directement concernée par cette route avec un trafic qui va augmenter. J'ai plusieurs questions. D'abord concernant le traitement de la zone humide qui va s'en doute être remblayé... Deuxième question, c'est au sujet du bruit et de l'impact visuel, y aura-t-il un traitement particulier qui sera réalisé de part et d'autre, à Balata et à Cogneau-Larivot ? Et puis, quand vous avez montré le schéma sur la voirie, quelle est l'emprise foncière ? Parce qu'il y a quand même 2 x 2 voies plus un terre plein et une voie piétonne...

Daniel Cucheval : donc vous avez posé trois questions en une seule... Donc la première question concerne les zones humides et ensuite, vous reformulerez la deuxième question pour pouvoir vous répondre de manière claire.

Émilie Mordacque : sur la zone humide, nous n'avons pas d'élément de réponse précise, ensuite, le but c'est toujours de remblayer le moins possible surtout sur des zones fragiles. Ce sont des choses qui vont être précisées dans l'étude d'impact. Sur la question du bruit, il y a des dispositions réglementaires qui sont prévues pour protéger les habitations existantes en fonction d'un seuil défini, selon les études de bruit, si l'impact atteignait un certain seuil, le maître d'ouvrage est tenu de mettre en place les dispositifs. Aujourd'hui, nous n'avons ces éléments-là qui seront précisés dans l'enquête publique puisque les études les prendront en compte. Sur l'impact visuel, il y a forcément un impact, il faudra travailler avec des architectes, des géomètres, des paysagistes pour nous indiquer comment traiter certaines parties que ce soit la conception de la route, le traitement du remblai, concevoir des couloirs de franchissement...

Jean-Marc Tarrieu : tout à fait, je confirme ce qu'a dit Émilie Mordacque, les milieux humides sont des milieux ultra protégés parce qu'ils sont particulièrement riches donc nous ne pouvons pas les assécher, par contre nous pouvons les valoriser. Ces milieux ont une problématique d'assainissement de la plateforme et de la gestion de l'eau qui va être associée à ce projet donc un gros travail va être fait et cette zone, comme d'autres, va être traitée avec une grande attention car c'est un aspect de l'environnement particulièrement riche et qu'il nous faut préserver. Les études sont à faire. Pour les lois anti bruit, ce que nous appelons bruit émergent, c'est-à-dire bruit supplémentaire, sera pris en compte, il y aura un état zéro et des études qui simuleront les bruits, dès qu'il y a un dépassement de seuil, il y a des protections que l'on appelle à la source le long de la route pour empêcher le bruit d'aller chez les gens et puis il y a peut être des endroits particuliers, mais il faudra protéger plus spécifiquement un endroit ce sera traité au bord de la route, mais il faut éviter de traiter chez les gens dans la mesure du possible. Pour le visuel, nous aurons des architectes, des paysagistes qui vont travailler dessus mais là aussi le public est appelé à faire des propositions, car il faut profiter d'opérations comme celle-ci pour améliorer l'environnement.

Public : il y a une petite route qui n'existe plus, elle a été déclarée par la mairie il y a quelques années, il semblerait que ce soit une voie privée puisqu'à l'époque

lorsque nous nous sommes installés, elle a été créée avec toutes les propriétés donc il faudrait voir son statut, car elle appartient aux riverains, parce que le propriétaire de l'époque l'a parcellisé. Donc, je pense qu'il y aura une voie qui va la desservir puisqu'il y a l'OIN, tout ce secteur-là est dans l'OIN, il va falloir prévoir une voie de desserte de ce côté puisque cela permet d'arriver plus vite par ici car actuellement nous sommes obligés de revenir sur le rond-point de l'échangeur pour pouvoir arriver sur cette route.

Gianni Waya : pour compléter votre intervention, il y a un grand projet SEMSAMAR et même de l'autre côté, il y a un grand projet d'aménagement urbain et ce projet sera connecté avec le projet de la 2 x 2 voies ; le parcours c'est le long. Et ensuite les habitations de Cogneau-Larivot en connexion avec la route. C'est tout un grand complexe d'aménagement par là. Pour revenir à la zone humide, elle est en connexion avec la zone de rétention, les deux bassins vont rester.

Public : nous sommes des habitants de la Chaumière et cet échangeur que vous mettez à l'entrée de la Chaumière, comment est-il situé ? Quelle voie d'accès allez-vous faire par rapport à l'existant et au carrefour qui mène jusqu'ici ?

Émilie Mordacque : ce sont des choses qu'il faut discuter, là l'échangeur sera connecté avec la voirie qui existe et du coup, lorsque l'on vient de Kourou, on utilise cette route et lorsque l'on vient de Cayenne, on passera au-dessus de la route et on tourne pour entrer à la Chaumière.

Public : donc, le terrain qui borde la route actuelle est impacté par ce projet.

Émilie Mordacque : oui, il y a beaucoup de terrains qui vont être impactés. Le lotissement Miramax a été fait très près de la route, s'il s'avère qu'il est besoin de faire des expropriations et bien le projet ira à terme. Mais a priori nous n'allons pas toucher à ces terrains.

Jean-Marc Tarrieu : ici là les 2 x 2 voies avec les accotements c'est à peu près 25 m, une plateforme autoroutière c'est 25 m.

Public : alors une question, est-ce que vous avez commencé les travaux au niveau du lotissement Miramax ?

Émilie Mordacque : il y a des travaux mais c'est lié à l'entretien des buses existantes.

Public : nous avons un rideau végétal qui nous protégeait très bien, il a été retiré sans concertation avec les riverains. Il y a eu du bruit.

Public : et maintenant que les travaux sont finis, nous nous retrouvons sans la barrière végétale que nous avons à l'origine et une nuisance sonore qui a augmenté. Vous nous parlez d'une étude sur les nuisances sonores mais déjà là, avec les travaux qui ont été faits, nous sommes déjà impactés. Nous nous sommes déplacés pour savoir si cela avait été fait et s'ils allaient couper tous les arbres, parce que dans notre maison par exemple, on voit toutes les voitures qui passent.

Jean-Marc Tarrieu : on nous l'a déjà signalé.

Muriel Joer Le Corre : il est important que vous vous exprimiez par écrit concernant le lotissement Miramax. Parce qu'il y a des règles d'urbanisme qui s'imposent à toutes personnes qui ont un permis de construire, par rapport à l'axe de la route nationale, nous avons une borne de 75 m, alors j'espère qu'elle est respectée, mais il est vrai que nous devons en tenir compte. Il faut vraiment que vous nous donniez ces éléments pour éviter, compenser et réduire, de toute façon, il y a une étude d'impact qui est faite et la phase de concertation est faite pour cela ; nous récoltons toutes les contraintes par la parole du citoyen de manière à ce que nous puissions ensuite faire la synthèse et donner des consignes au bureau d'études pour que nous fassions un projet pour l'intérêt général avec le moins de nuisance possible.

Public : je reviens sur l'échangeur au niveau de la Chaumière, il va se situer à quelle hauteur ?

Jean-Marc Tarrieu : une précision très importante sur le bruit, en termes techniques le fait d'avoir enlevé les arbres n'aura pas d'impact. Mais il y a quelque chose d'important à savoir, c'est qu'il y a deux moyens d'atténuer le bruit en mettant des écrans absorbants ou réfléchissants qui absorbent les ondes sonores et qui les renvoient, c'est que j'appelle les solutions à la source ; après, il y a le visuel parce que lorsqu'on voit les voitures on entend le bruit mais lorsqu'on ne les voit pas on n'entend rien et ça compte beaucoup.

Public : je veux dire que lorsqu'ils ont coupé les arbres et qu'ils ont installé la buse c'était en même temps que la réfection de la chaussée et pourtant, régulièrement les arbres qui gênent la circulation sont coupés, sans plus, et là, nous avons fait des nuits blanches.

Jean-Marc Tarrieu : Sous réserve que j'aille vérifier sur place, c'est peut être que l'enduit qu'ils ont utilisé.

Public : il y a aussi tous les bruits annexes, les moteurs...

Jean-Marc Tarrieu : nous le prendrons en compte avec la protection anti-bruits et par le paysage, on peut replanter pour être isolé, c'est très important et ce sera pris en compte cela fait partie du bien-être du riverain.

Concernant la hauteur du franchissement, réglementairement, il faut que cela fasse 4m85 pour respecter le code de la route, 4m75 + 10 cm de rallonge c'est la base. Parce qu'il y a la ligne à haute tension, effectivement, ne vous inquiétez pas, EDF s'en occupera.

Public : juste au carrefour, il y a le terrain qui semble appartenir aux PTT ? Carrefour de la Chaumière juste après chez Gabi, il y a une certaine hauteur de terre d'origine. En élargissant la route, cette partie de terre aussi va disparaître ? Je pense aux conséquences pendant les périodes pluvieuses, parce que j'ai pour exemple un des propriétaires juste en dessous de la ligne à haute tension, qui avait fait arracher quelques arbres, depuis nous recevons l'eau, notre propriété est inondée. Je pense que, en faisant l'extraction des arbres et en aplanissant la terre pour élargir la route, il y aura des conséquences d'inondations sur les propriétés, il faut le souligner !

Émilie Mordacque : vous avez raison, c'est un des grands volets des études qui sont faites, nous attendons le retour du bureau des études hydrauliques parce qu'il faut identifier la quantité d'eau produite pour la récupération des eaux de la route qui vont être dirigés vers des bassins pour traiter ces eaux. Nous n'avons pas la solution pour l'emplacement de ces bassins mais c'est une obligation, nous devons regarder les données hydrauliques de façon précise pour l'assainissement de la plateforme et l'impact dû au remblai.

Daniel Cucheval : est-ce que vous avez bien compris, Madame ? La question que vous avez formulée c'est bien l'écoulement des eaux de ruissellement lorsque la route va être élargie.

Public : oui, parce que nous avons eu cet exemple avant et là ce sera conséquent.

Public : il faudra éviter de concentrer les bassins de rétentions d'eau parce qu'à la Chaumière il y a beaucoup de moustiques surtout au bassin du lycée, toute l'année. Lorsque je parle des bassins de rétentions, c'est que l'on ne peut pas avoir des hauteurs d'eau comme on voit, systématiquement les moustiques sont toujours là, les poissons ne se développent pas. Donc, ce bassin de rétention c'est plus pour dire que nous avons des bassins de rétention, il n'y a pas d'aménagement pour maintenir la faune, on le voit dans le bassin près du lycée de Balata le fond c'est de la latérite. Ça répond au problème des moustiques mais pas au problème de la faune et la flore, c'est bien de mettre des bassins comme celui qui a été fait près de l'échangeur mais ensuite ça se remplit d'eau un certain moment et on connaît le cycle de vie d'un moustique. Donc, je me pose des questions sur les études qui sont faites, l'entretien et le suivi des aménagements aux alentours de ces infrastructures ?

Gianni Waya : c'est aussi pour ne pas rejeter directement les eaux de l'infrastructure dans le milieu naturel, ce n'est pas fait pour développer les poissons.

Public : sur le projet de l'aménagement de Balata, une réunion a été faite à l'école élémentaire de Balata, nous avons évoqué le problème des nuisances sonores, notamment les feux tricolores de Balata, sachant qu'il y a des véhicules d'urgences (pompiers, ambulances), des nuisances que génèrent les sirènes notamment celles du SAMU. J'ai un parent qui habite à Balata, à la Cottonnière, pratiquement à 100 m de la voie, les études d'impact qui ont été réalisées ne sont pas à 0 mais une fois que la voie sera doublée, les résultats seront faussés. Vous avez la caserne de gendarmerie, les pompiers et les ambulances qui abusent de leurs sirènes, c'est insupportable. C'est un service qui manque de feux par rapport aux interventions d'urgence. Il faudra penser à la gestion de ces sirènes.

Muriel Joer Le Corre : la vraie question des sirènes c'est un problème de police, en termes d'organisation, de réglementation, je ne sais pas s'ils ont le droit de mettre la sirène.

Public : là on parle de nuisance, un aménagement temporaire de Balata a été fait, l'étude d'impact sera réalisée pour le doublement de la voie, on a ces nuisances ! J'ai des parents qui sont situés entre la nationale et la crique qui passe par Balata, toutes les eaux de la nationale tombent sur la chaussée, or nous avons des problèmes de buses qui ont été refaites par la mairie, les côtés de la route, mais on ne parle pas aussi de la gestion des eaux dans les lotissements des personnes. Est-ce que cela sera pris en compte ? Parce que je ne sais pas vraiment quelle est l'incidence sur les propriétés.

Muriel Joer Le Corre : concernant le projet, il y aura des études hydrauliques et vraiment un impact du projet sur l'écoulement et les eaux de ruissellement donc il y aura une réponse. Après votre questionnement sur les bassins de rétention pose plein de questions dont je n'ai pas les réponses mais cela est très pertinent, et les moustiques sont une réalité, donc si nous pouvons apporter une réponse nous le ferons mais nous notons votre questionnement. Y a-t-il d'autres questions ?

Public : oui, je vous ai souvent entendue dire que vous n'aviez pas les réponses pour beaucoup de questions, alors mon inquiétude concerne les voies secondaires qui ont été évoquées par un monsieur en préambule. Vous avez dit devoir vous concerter avec les différents acteurs en charge, pour les nuisances sonores vous devez aussi étudier cela. Ce que je voudrais savoir c'est qu'avant de livrer ce projet, est-ce que tout sera réglé, comme les nuisances sonores, les accès secondaires ? Parce que si vous livrez sans les accès secondaires, cela veut dire que vous ne vous êtes pas entendus avec les acteurs, que vous n'avez pas bloqué les gens comme vous l'avez dit, ils auront accès de façon anarchique, car les voies n'auront pas été matérialisées et créées dans les règles. Donc, on arrive à la sécurité routière, vous aurez votre projet mais sans les autres acteurs pour mettre en place tous les accès nécessaires. Donc mon inquiétude est celle-ci, est-ce que

nous faisons une concertation pour discuter ou est-ce que dans la finalité du projet tout ce dont on parle sera pris en compte ?

Jean-Marc Tarrieu : oui alors il faut revenir sur l'échelle de temps. Lorsque que nous déclencherons la mise en travaux d'une section, c'est lorsque tous les problèmes des riverains seront réglés qu'il y aura des voiries secondaires parce que nous ne pouvons pas enclaver les gens or nous ne pouvons pas les laisser sur cet aménagement avec un accès direct, la loi oblige une inspection de sécurité avant la mise en service. Donc avant de déclencher les travaux, le sujet des voiries sera réglé et les travaux ne sont pas pour tout de suite. Nous irons vite c'est le plan d'urgence, nous avons deux ans avant la première section la plus complexe qui sera définie pour permettre le démarrage du projet. Mais, en premier lieu, nous n'avons pas le droit d'enclaver les gens et nous n'avons pas le droit de faire du temporaire avec les accès provisoires.

Public : lorsque l'on vient de Cayenne et que nous souhaitons entrer à la Chaumière, est-ce que l'entrée de la Chaumière sera élargie ?

Jean-Marc Tarrieu : encore une fois, nous vous présentons des dessins pour imaginer le projet, mais il n'est pas défini, c'est juste un croquis. Il va falloir travailler à la fin de la concertation avec les services techniques des communes pour prendre en compte les contraintes techniques et ensuite, lorsque nous serons à l'enquête publique, vous verrez dans quelques mois nous vous présenterons des solutions beaucoup plus abouties et des idées plus précises.

Public : j'ai une question concernant le pont, vous avez dit que juste après celui-ci vous ne pouviez pas faire d'échangeur parce que c'est trop proche. Du coup, pour ceux qui sont à gauche, du côté de Belle Humeur, et ceux qui sont à droite, du côté de la Pointe Liberté. Avez-vous une idée de comment les gens qui viennent de Kourou pourront accéder à la Pointe Liberté ?

Émilie Mordacque : donc si l'on vient de Kourou, pour traverser on utilisera l'échangeur. L'accès peut être étudié, l'échangeur comportera des entrées et des sorties.

Public : juste une précision sur les piétons et les cyclistes, tout le long depuis Balata, il y aura l'aménagement pour eux et sur le pont du Larivot, il y a des pêcheurs. Est-ce que cette pratique va être supprimée ou légalisée ?

Public : attendez, là vous faites une voie (sur le nouveau pont), alors que sur le pont actuel il y a 10 cm de hauteur par rapport à la jetée, mais par rapport au schéma, il n'y a pas ce terre plein qui fait un mètre, il y a 10 cm. Il n'y a pas de trottoir. Oui, mais cette voie verte, il n'y a pas que des piétons et des cyclistes, il y a aussi des motos.

Émilie Mordacque : non, c'est que du non motorisé, c'est le principe : la voie verte est destinée aux piétons.

Public : vous avez parlé du développement de la zone habitable et de la piste cyclable mais est-ce que cette piste cyclable va partir de l'échangeur de Balata ? Dans un souci de sécurité routière, les deux roues n'utilisent pas souvent la piste cyclable existante et circulent sur la route, c'est risqué.

Émilie Mordacque : le but du jeu est d'avoir une voie suffisamment large sur le côté pour permettre aux cyclistes et aux piétons de circuler. C'est vraiment qu'il faut créer cette partie de voie à part et séparer les modes de circulation.

Public : ce sera éclairé ?

Jean-Marc Tarrieu : sur la 2 × 2 voies elle-même, la route pour les véhicules motorisés sera interdite aux piétons. La piste cyclable piéton sera hors de cette zone de circulation des voitures, et par contre la piste modes actifs sera suffisamment large car aujourd'hui c'est le bas côté qui est optimisé et utilisé pour les voitures. C'est là que vous voyez qu'en même temps que l'on fluidifie le trafic, en mettant une voie large, on fait aussi une voie qui traite les différentes catégories d'usagers pour répondre au problème de sécurité. Nous voulons vraiment insister là-dessus.

Public : la voie piétonne sera double ? Parce que sur les premiers 3 km que j'avais vus, elle l'était carrément à droite et là, elle est des deux côtés.

Jean-Marc Tarrieu : elle a été dessinée d'un côté. Là aussi il faut écrire.

Public : est-ce qu'il y aura un éclairage correct du 1^{er} janvier au 31 décembre ?

Jean-Marc Tarrieu : le tronçon ne sera pas éclairé parce que nous n'éclairons plus les routes nationales. Par contre, sur le pont, pour la mobilité des piétons et cyclistes, nous prévoyons un éclairage plus discret avec une présence lumineuse.

Public : et sur les voiries secondaires, est-ce qu'il est prévu un éclairage ?

Émilie Mordacque : c'est la mairie qui peut décider d'éclairer...

Public : nous sommes bien d'accord que ce n'est pas la DEAL qui réalise les voiries secondaires mais vous nous avez dit que c'est en concertation entre vous et les autres. Donc, la question que je pose, comme vous allez travailler de concert

pour avoir un ouvrage de qualité, merci de m'indiquer ce qui sera pour les autres ?

Jean-Marc Tarrieu : c'est tout le long de la voirie... ?

Public : non pas forcément tout le long de la voirie mais sur les points qui permettent aux personnes d'atteindre les accès principaux.

Public : j'ai une question quelle sera la distance entre les deux ponts ?

Émilie Mordacque : pour l'instant le projet prévoit une distance de 40 m, parce qu'il faut tenir compte de l'espace pour que nous puissions travailler sur le nouveau pont.

Public : parce que comme je sais que le pont actuel il est en mauvais état avec tout ce qu'il a subi, parce qu'un bateau était passé en dessous et avait ébranlé le pont. Vous nous dites que le nouveau pont sera à 40 m. Est-ce que les deux ponts sont sur la même plaque granitique ?

Jean-Marc Tarrieu : alors, pour ce qui est du pont qui bouge c'est normal, ça surprend toujours, c'est vrai qu'il est élastique parce qu'il y a des gens qui disent qu'il vibre mais en fait c'est de la flexion. Dès qu'il y a un camion qui passe ça se plie et quand il s'en va ça remonte, c'est normal, sur des ouvrages comme cela c'est plusieurs millimètres, c'est de l'ordre de 1000 à 3000 mm, ça ne diminue rien sur la solidité. C'est lorsque ça ne bougera plus que ce sera cassé. Pour ce qui est de la plaque granitique, le fond de la rivière il y a des fractures, ce n'est pas une plaque unique, elle a été pas mal secouée et effectivement le fond de la rivière est compliqué. Il y a des endroits où la hauteur fait 10-20 m, à d'autres endroits il est à 40 m et entre les deux, il peut y avoir des décalages brutaux. En Guyane, on ne craint pas de séisme, nous sommes tranquilles pour plusieurs années.

Public : quelle est la durée du pont actuel ?

Jean-Marc Tarrieu : la durée de vie a été estimée à 30 ans par les experts en 2009-2010 suite à une analyse après les réparations. Lorsque l'on parle de durée de vie selon les experts c'est avec un entretien courant, des réparations nécessaires, il faut voir comme un ordre de grandeur 30 ans au-delà duquel il est très probable qu'il y ait besoin de réparations importantes qui coûteront cher.

Public : et qu'est-ce que vous faites sur le pont, c'est une réparation ? Depuis 2 semaines ?

Jean-Marc Tarrieu : ce n'est pas nous, c'est la CACL qui fait des travaux de nuit sur les gros tuyaux de l'alimentation de l'eau potable sur la passerelle métallique.

Public : juste une question sur la livraison de l'ouvrage, ça veut dire qu'entre la réalisation et la date prévue, vous allez assurer l'intégralité du financement ?

Jean-Marc Tarrieu : oui, les 200 M€.

Public : dans les 200 M€, on parle de la voirie secondaire, puisqu'on ne peut pas être en circulation tant que celles-ci ne sont pas assurées. Cela veut dire que tant que le financement n'est pas assuré on suppose qu'il le sera ?

Émilie Mordacque : le nouveau pont peut être mis en service avec les raccordements sans autre aménagement.

Public : cela veut dire que nous aurons deux ponts avec une seule route sans le doublement ?

Émilie Mordacque : ce n'est pas ce que nous envisageons, dans le phasage, ça pourrait rester possible mais l'intérêt c'est de réfléchir à l'ensemble du phasage des travaux du pont, de la route, de chaque section et des travaux sur les voies secondaires avec les autres acteurs de façon cohérente. Après nous ne savons pas comment ça va se passer avec les contraintes techniques, financières, il faut adapter le projet pour avoir quelque chose de provisoire le temps de finir un tronçon.

Muriel Joer Le Corre : je voudrais juste rajouter, aujourd'hui concrètement nous avons le financement sur le plan d'urgence de Guyane, les 250 M€ pour lancer l'opération. Vous avez raison ce n'est pas suffisant pour pouvoir réaliser ce projet et comme l'a expliqué Jean-Marc Tarrieu, on ne peut pas isoler les riverains donc si les voies secondaires sont nécessaires, elles seront réalisées au fur et à mesure à l'avancement du projet. Si nous ne démarrons pas les opérations, nous aurons du retard, cela suppose aussi qu'il ait ce tour de table avec les autres acteurs car la construction de voiries secondaires n'est pas de la compétence de L'État, c'est propre aux collectivités, nous ne disons pas que cela ne nous regarde pas, mais il faut faire ce tour de table. Il faut que nous soyons là pour aider les collectivités à ce qu'elles puissent porter en même temps que nous ce projet de construction des voies. Nous avons parlé d'opération d'intérêt national, mais ce n'est pas partout, dans certains périmètres, il y aura des financements pour la création de nouveaux quartiers et à cette occasion, on créera des voiries secondaires, tout cela va se combiner. Après, j'entends ce que vous dites, nous avons 100 M€ pour le pont qu'il nous faut commencer, en même temps, le doublement de la voie ne va pas se faire du jour au lendemain sur les 12 km donc il faudra réfléchir collectivement. De toute façon, nous avons déjà ce budget et ce qu'il manquera ce sont des projets à mettre en cohérence pour pouvoir présenter la suite dans le prochain contrat de plan. Si nous lançons le premier tronçon à la Chaumière ou Balata, nous regarderons autour du projet si nous avons besoin de voiries secondaires et nous ferons un tour de table au fur et à mesure, peut être que ce sera plus que 250 M€ mais au moins le projet aura démarré. J'attire votre attention sur ce projet car ce n'est pas que l'État, malheureusement il y a plusieurs opérations sur le

CPER et le temps est long. Si je peux vous donner des références, 250 M€ c'est un quart du budget des infrastructures de la France métropolitaine et hexagonale, c'est un effort considérable qui a été fait. Et puis, vous vous posez beaucoup de questions sur les voiries secondaires, mais malheureusement, en Guyane, les voiries secondaires ont été négligées, il n'y a pas un réseau suffisant qui permet de développer le territoire. Nous ne pouvons pas nous contenter du doublement de la route nationale, cela ne résoudra pas les problèmes de mobilité en Guyane.

Public : j'ai une question par rapport à l'argent public qui a été investi dans l'aménagement de la surface au sol à Balata. Cet argent qui a été investi, va-t-il être utilisé pour le doublement de la voie ? Est-ce que l'axe de la route sera le même ?

Jean-Marc Tarrieu : oui donc il fallait entretenir la route, nous avons des crédits pour améliorer la route, indépendamment du rond-point de Balata, c'est la route la plus empruntée, il est nécessaire de la refaire avec l'enrobé pour supporter le trafic. Il y a un plan d'amélioration d'itinéraire entre Cayenne et Kourou qui nous permet de travailler progressivement une année sur l'autre parce que cela coûte cher, mais pour le moment, nous ne faisons que la couche de roulement ce n'est plus la couche de surface ; lorsque nous ferons le doublement de la voie nous reprendrons tout y compris le corps de chaussée qu'il y a dessous. C'est un aménagement provisoire.

Public : est-ce que vous avez un plan B ? Par exemple, nous ne sommes pas très loin de Cayenne, en parlant du pont.

Public : Il y a un projet de navette fluviale qui permettra, on espère désenclaver en partie. Nous avons en problème en Guyane c'est que nous n'arrivons pas à vivre avec notre milieu naturel, tous les pays au monde le peuvent mais pas en Guyane et nous devons explorer ce type de déplacement et pas toujours penser à faire de la route. Ça fait partie du programme de la CAEL.

Public : Je reviendrais sur la proposition de monsieur de doubler le pont, y a-t-il une réflexion ?

Émilie Mordacque : ce ne sont pas des choses très évidentes à regarder parce que nous sommes sur des milieux naturels protégés, très sensibles où il n'y a pas d'aménagement aujourd'hui, par contre, les tracés des voies secondaires ont un autre objectif que de passer par la route nationale 1, et le projet d'État est de travailler sur cette route. Faire une autre route nationale n'est pas dans les projets de l'État mais cela ne veut pas dire que ce n'est pas intéressant d'y réfléchir, c'est peut être une démarche de l'État ou de la collectivité, quoi qu'il en soit nous n'avons pas les éléments nécessaires. Nous ne savons pas ce qui peut se passer ensuite, mais on peut imaginer que l'on reprenne certaines réflexions dans le cadre du document de planification ou des études générales portés par différents acteurs, par l'EPAFG peut être. Si nous disons que nous voulons un autre tracé,

si nous abandonnons ce projet, c'est une autre option.

Public : Je ne pense pas que la question était d'abandonner, c'était y a-t-il eu cette réflexion ?

Émilie Mordacque : non pas à ma connaissance.

Muriel Joer Le Corre : donc l'État vous propose une alternative, aujourd'hui le temps ne nous permet pas de vous répondre avec des schémas qui nous prendraient deux ou trois ans dans les études. Il me semble que c'est une priorité de faire un investissement sur un nouveau pont mais en même temps ça ne veut pas dire que la proposition d'une esquisse si elle est étudiée n'est pas pertinente. Aujourd'hui, nous sommes sur un projet de route nationale ce qui ne veut pas dire que ce n'est pas incompatible avec un autre projet, sur ce secteur, porté par la collectivité. Il y a d'autres réflexions à mener sur les transports en commun, le comité d'agglomération mène un projet qui avance, le projet de transport en site propre avec un bus à haut niveau de service et la navette fluviale. Ce projet qui vous est présenté a nécessité des études sur 4 à 6 ans, depuis 2009, il y a eu des et tours de table et des orientations menées d'où nous avons retenu un scénario sur lequel nous avons travaillé, et celui que vous nous avez proposé n'a pas été retenu pour des raisons qui n'ont pas permis de l'étudier. Je vous invite à consulter le plan des transports et des déplacements de Guyane qui est en ligne et vous verrez les opérations qui ont démarré et celles qui sont en attente.

Il n'y a plus d'autres questions. Muriel Joer Le Corre remercie Monsieur le Maire, le public pour sa participation et la réunion est terminée.

MERCREDI 14 MARS 2018 À MONTSINÉRY-TONNÉGRANDE

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Raynald Vallée, directeur de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 14 personnes + 2 élus

Durée de la réunion : 2h (de 1h15 à 20h15)

Lieu de la réunion : mairie de Montsinéry-Tonnégrande

Déroulement :

- temps d'introduction : Raynald Vallée
- présentation du projet : Jean-Marc Tarrieu, Émilie Mordacque
- présentation par le garant : Daniel Cucheval
- temps d'échanges

TEMPS D'INTRODUCTION

Adjoint au maire de Montsinéry-Tonnégrande : je remplace mon collègue au pied levé. C'est ce que nous avons l'habitude de faire. Il sera parmi nous d'ici ¼ d'heure. Entre temps nous allons ouvrir ce débat. Nous sommes là pour échanger ce soir sur un projet d'aménagement sur la RN1. Dans un premier temps la construction d'un 2° pont et la réalisation d'une 2 x 2 voies entre le pont et l'échangeur et la Carapa. Bien sûr nous faisons partie du territoire de la CACL. Donc bien évidemment notre commune est concernée. Il y aura forcément des impacts sur la circulation. Vous êtes là ce soir pour poser des questions. Vous avez le directeur de la DEAL et ses collaborateurs. Merci d'être venus en tout cas. Je passe la parole à Monsieur le directeur.

Raynald Vallée :

Bonsoir à tous, Raynald Vallée, je suis directeur de la DEAL depuis début janvier. Nous venons ce soir pour vous présenter un projet, qui est un projet extrêmement important. Comme j'ai eu l'occasion de le dire en d'autres circonstances, c'est quasiment un projet sociétal, tant il touche à la vie de l'ensemble des habitants du territoire. C'est une mesure phare du plan d'urgence Guyane, avec, comme l'a dit à l'instant M. l'adjoint au maire, un projet d'aménagement de la RN1 entre Balata et le carrefour de la Carapa. On est sur un chantier à 250 millions d'euros. Avec des enjeux extrêmement forts. D'abord des enjeux de sécurisation du trafic, et le malheureux accident qui est intervenu hier est encore là pour nous le rappeler. On est aujourd'hui sur une liaison qui est dangereuse, notamment pour les publics les plus sensibles : je pense aux piétons, je pense aux cyclistes. Il faut absolument sécuriser cette liaison. On est aussi sur un enjeu de fluidification du trafic. Quelques chiffres, qui seront repris tout à l'heure, pour poser un peu le sujet. Sur l'actuel pont du Larivot, vous avez aujourd'hui un trafic quotidien de 21 000 véhicules/jour. Ces 21 000 véhicules/jour correspondent à plusieurs trafics :

- un trafic interne à l'agglomération. 2/3 à peu près de ces 21 000 ;
- un trafic qui va un peu plus loin sur Kourou, notamment du fait de l'activité du centre spatial guyanais ;

- et puis un trafic de liaison, puisqu'on est sur l'axe de desserte de Saint-Laurent-du-Maroni, mais plus généralement sur ce qu'on appelle la panaméricaine entre la frontière brésilienne et la frontière avec le Suriname.

Donc c'est vraiment extrêmement important de rentrer dans cette logique de fluidification du trafic, sachant que si on ne fait rien, et qu'on regarde un peu les projections à 2025-2035, avec des hypothèses hautes et basses de trafic, on est sur un ratio de temps de trajet sur ces 12 km de 1 à 3. Donc si on ne fait rien, on aura un allongement du temps de trajet, par rapport au fait d'opérer un projet, qui sera du triple.

Le projet qui va vous être présenté après mon intervention par Emilie Mordacque, qui est chef de projet, est un projet qui n'est pas ficelé. C'est un projet sur lequel l'État a travaillé, c'est un projet d'aménagement. L'objectif de cette concertation publique est extrêmement important : c'est de confronter ce travail avec la manière dont le public, qu'il soit habitant, qu'il soit commerçant, qu'il soit socio-professionnel, reçoit ce projet. Et toutes vos remarques, qu'elles soient faites oralement en réunions publiques, ou que ce soit par des contributions écrites sur le site Internet de la DEAL ou bien par des courriers que vous nous envoyez tout simplement, à la fois à titre d'habitant, mais également éventuellement à titre de commerçant ou à titre d'entrepreneur, toutes ces réflexions-là seront prises en compte pour l'adaptation éventuelle du projet.

Cette concertation, on l'a voulue extrêmement large – 6 semaines – on a commencé globalement à la mi-février, on va jusqu'à la fin du mois de mars, pour permettre justement cette appropriation du projet par la population. En même temps on l'a inscrite dans un rétroplanning de manière à pouvoir lancer l'enquête publique globalement aux alentours de mai l'an prochain, et avoir un début des travaux avant la fin 2019.

J'ajoute deux points extrêmement importants avant de passer le micro.

Le 1^{er} c'est qu'on est sur un aménagement qui se situe dans une logique d'itinéraire, qui va en complémentarité des travaux Balata-PROGT qui vont démarrer dès la fin de cette année, mais également dans la perspective de l'aménagement du giratoire des Maringouins sur lequel on travaille aujourd'hui avec la CACL. L'objectif est bien d'améliorer l'ensemble de l'itinéraire. Par ailleurs, dans le cadre du plan d'urgence Guyane, il y a bien aujourd'hui des montants qui sont prévus pour poursuivre la réflexion au-delà de la Carapa, notamment pour aller jusqu'à Tonate. Donc l'objectif c'est bien d'améliorer à terme tout l'itinéraire. Et puis un dernier point qui me semble important de dire, c'est que par rapport aux vraies difficultés que rencontre aujourd'hui la population, l'aménagement c'est bien, même si on l'améliore encore, mais ça ne répondra pas à tous les enjeux. De façon à vraiment répondre à ces enjeux que j'ai qualifiés de sociétaux, il faut certes améliorer les infrastructures actuelles, mais il faut également travailler sur le développement de nouveaux moyens de transport, notamment de transport en commun pour éviter le recours au tout-voiture. Dans une perspective où la population s'accroît, donc le nombre de véhicules s'accroît également. Il faut aussi réfléchir par exemple à un développement de l'activité économique pour ne pas tout concentrer sur Cayenne. Je vous prendrai un exemple que j'ai particulièrement en tête : si vous prenez la zone Soula-Sablance, une zone où aujourd'hui on a une forte concentration de population, et ça va encore augmenter, si on est capable de développer demain une activité sur le secteur, c'est autant de voitures en moins sur l'axe de la route nationale. On est vraiment dans un

élément, important certes, mais qui ne peut pas être le seul, par rapport à la réponse aux besoins exprimés en termes de fluidification de trafic et de sécurisation du trafic. Voilà ces quelques propos introductifs. J'aurai l'occasion d'y revenir dans les débats que nous aurons tout à l'heure. Je vous propose maintenant qu'Émilie fasse la présentation sachant qu'on vous a remis le dossier de concertation qui est en ligne. Encore une fois, au-delà de la réunion, il y a toute latitude pour pouvoir continuer à contribuer jusqu'à la fin du mois de mars : en posant des questions, des questions écrites, en envoyant des mails... on est vraiment preneur. J'espère que cette présentation sera intéressante et le débat extrêmement riche tant pour vous que pour nous. Merci à tous.

Daniel Cucheval :

La DEAL a voulu mettre en œuvre une concertation sous l'égide de la Commission nationale du débat public. La CNDP a admis cette concertation et a nommé un garant. Je suis sur la liste au niveau national, c'est la raison pour laquelle j'ai été nommé. Que fait le garant ? Un garant travaille en étroite collaboration avec la DEAL pour que les documents, les présentations qui sont faites, soient les plus clairs possibles ; pour que le projet soit vraiment présenté, pas dans tous ses détails techniques, puisque le directeur vous a rappelé que ce n'était qu'un projet, mais ce projet est sujet bien sûr à modifications. Et ces modifications vont être issues de la concertation. Le projet doit donc tenir compte des remarques, des questions, des observations que vous avez pu faire lors de cette concertation publique.

Le garant est neutre par rapport au projet. Je ne dois pas prendre parti pour ou contre le projet. Je suis complètement neutre. Il doit faire attention à ce que chaque personne puisse prendre la parole, puisse poser des questions, quels que soient sa représentation ou son statut. Chaque personne est conviée justement à poser les questions dont il a envie. La DEAL est là pour y répondre sur le plan technique. Comme le projet n'est pas très avancé, on ne peut pas forcément vous répondre. Mais entendre vos préoccupations en tant que citoyen qui allez voyager sur cette route.

Le garant est indépendant : je ne dépends pas de la DEAL, je ne dépends pas du préfet, je ne dépends pas des collectivités territoriales. Je dépends uniquement de la Commission nationale du débat public, qui est un organisme indépendant.

Voilà c'est tout ce que j'avais à vous dire. Le plus intéressant c'est ce que Mme Mordacque vous présente : donc le projet. Mais sachez que je suis là pour noter vos questions, et à l'issue de la concertation je vais faire un rapport. Ce rapport va reprendre tous les thèmes qui ont été abordés et les questions que vous avez posées, qui sont susceptibles de faire évoluer ce projet vers un projet qui sera presque définitif au moment de l'enquête publique dont vous a parlé le directeur tout à l'heure. C'est-à-dire qu'il y aura une enquête publique au début de l'année prochaine, qui va vous solliciter à nouveau pour vos observations, et est un prélude à la décision que prendra l'autorité publique sur le projet. Il y aura une enquête publique avec un ou plusieurs commissaires enquêteurs (vraisemblablement plusieurs) qui feront des permanences dans chacune des mairies concernées par le projet.

TEMPS D'ÉCHANGES

Adjoint au maire : Sachant que la CACL a un projet de navette fluviale, est-ce que dans la réflexion de construction de 2^e pont vous avez pensé à faire en sorte qu'il y ait une facilité de passage sous le pont de ces navettes ? Dans l'architecture-même du pont, est-ce qu'il y a une réflexion menée à ce niveau ?

Raynald Vallée : Je vous remercie de cette question. Effectivement je m'y attendais, je vais vous apporter les éléments dont on dispose aujourd'hui. En propos introductif, évidemment cet ouvrage se conçoit avec le développement de l'intermodalité. Les navettes c'est bien, c'est forcément quelque chose qu'on est amené à encourager. On a des réunions de travail avec la CACL, il y en avait une il y a 8 jours, de façon à corréliser le projet de navettes fluviales avec le projet de pont. D'ores et déjà je voudrais vous donner un certain nombre d'éléments d'appréciation. Déjà avec le pont actuel on est capable, pour un certain nombre de navires, de faire passer des navettes. Côté navettes, il faut être capable de dimensionner un projet, de savoir quel public on veut cibler, quelle régularité, quelle contenance. Parce que je suis un marin d'origine, on peut construire des navettes à 20 passagers, à 50 passagers, à 100 passagers. Et donc par rapport à ces différentes navettes, avec déjà la hauteur d'eau disponible, on est capable de mettre en place un certain nombre de choses. Après effectivement il faut travailler sur les horaires, sur le type de bateau qu'on va déployer. En tout cas la réflexion est bien connectée entre nous et la CACL.

2^e point dans cette réflexion, il faut aller un petit peu plus loin. Quand on parle du nouveau pont, vous êtes nombreux à avoir demandé si on ne pouvait pas le bomber. On peut toujours bomber un pont, genre Brooklyn. Ce qu'il faut avoir en tête d'abord c'est que si on le bombe, il faut prendre en compte les effets de pente. Ce n'est pas un toboggan. En plus bomber un pont ça aura forcément des incidences financières, et surtout plus vous le bombez plus vous allez devoir étaler la pente, et donc aller chercher des terrains complémentaires. Ça veut dire des enjeux de maîtrise foncière complémentaires, ça veut dire des coûts et des délais. Alors que si on est capable de dire qu'on a besoin uniquement de surélever le pont, et je crois qu'on l'a déjà fait, là on travaille sur un pont horizontal, c'est-à-dire qu'on a déjà pris en compte une surélévation des piles des 2 côtés. C'est une réflexion qu'on a déjà aujourd'hui pris en compte. On travaille avec la CACL. Je crois que la CACL doit affiner son projet technique en termes de besoin de transport et en termes de dimensionnement des navires. Et nous on essaie de voir comment on est capable d'intégrer ces éléments dans le projet qu'on vous présente.

Il y a aussi un autre élément qu'il faut prendre en ligne de compte quand on parle du nouveau pont : il y a le sujet de l'ancien pont. Aujourd'hui on a prévu de le maintenir. Il permet déjà à un certain nombre de navettes de passer. Après il y a des avis tranchés : est-ce que l'ancien pont sera démonté ou faudra-t-il le laisser ? Le nouveau pont est prévu aux normes pour 100 ans. L'actuel pont, avec un entretien normal, il est prévu pour tenir une trentaine d'années. On a de toute façon un sujet qui s'inscrit dans la durée. Même dans la durée, je dirai que c'est un vrai sujet de collectivité de savoir s'il faudra

effectivement le maintenir pour les plus jeunes, pour des raisons de valorisation patrimoniale, de promenades touristiques, permettre de découvrir les environs, etc., pour la pêche, ou s'il faudra à un moment pouvoir l'enlever. En métropole, il y a un certain nombre d'endroits où on a fait un nouveau pont et où on a maintenu l'ancien pont, qui ne sert plus pour la circulation routière, mais est utilisé pour des usages touristiques et de promenades. C'est le cas par exemple à Brest, au Havre, à Avignon... le Gard exactement. C'est un sujet à s'approprier collectivement, dans la durée, pour voir comment on gère la situation. Il y a ce qui est à prendre en compte maintenant et ce qui sera à prendre en compte dans le temps. Sur la navette, on est bien connecté.

Habitante : Vous dites que le nouveau pont est prévu pour 100 ans et l'autre pour 30 ans. Et après qu'est-ce que vous pourrez faire ?

Par contre du côté de l'ancien bac, quand on a eu les problèmes de la route, la navette passait par-là du côté de la DEAL au Vieux Port. Je me demande si on ne pourrait pas faire carrément une route qui sortirait de là pour arriver directement à Cayenne ? À cette pointe-là ? Ça arriverait directement en ville, du côté du marché, qui passerait de la pointe Liberté jusqu'à Cayenne au Vieux Port ? Il faudra quand même prévoir après 30 ans, quand l'ancien pont ne sera plus praticable.

Raynald Vallée : 30 ans c'est la durée de vie technique telle qu'elle est annoncée avec un entretien normal. Après 30 ans le pont ne tombera pas dans l'eau, pour autant il faut essayer d'anticiper la fin de l'activité routière de l'ancien pont. On est sur une logique qui doit se concevoir. L'itinéraire doit se traiter dans le temps. Dans la concertation il y a aujourd'hui des interrogations pour savoir si on a besoin de faire 1 nouveau pont ou 2 nouveaux ponts peut-être plus petits, ou si on reste sur un pont il y aura le remplacement de l'actuel pont à intégrer dans les 30 ans. Dans cette réflexion il faudra se demander si on le fait là où aujourd'hui on a un franchissement ou ailleurs. Dans d'autres réunions publiques, on a eu des remarques d'habitants, notamment à Cayenne, disant qu'on aura peut-être besoin à l'avenir d'ouvrir de nouveaux axes un peu plus aujourd'hui dans la forêt. Ça ce sont des choses qu'il faut encore intégrer. Après il faut être capable de faire la part des choses, être capable de phaser un projet dont on a besoin, comment on le dimensionne, et comment on fait progresser la réflexion dans les années qui viennent pour répondre à des besoins nouveaux, notamment des besoins de franchissement nouveaux, voire d'ouverture de nouveaux axes de circulation. Après il y a un autre aspect dans votre question : est-ce que l'itinéraire proposé aujourd'hui est le bon ou ne faut-il pas le décaler ? On a eu plusieurs remarques faites à cet égard. Il faut prendre un certain nombre d'enjeux en considération pour être en situation d'y répondre : les aspects techniques (il y a des endroits où la stabilité est plus complexe), les enjeux de connexion des réseaux, les enjeux de maîtrise foncière, pour être capable d'analyser tout ça. Les remarques que l'on a eues ont été notées, on va effectivement travailler dessus.

Habitant : M. T. a évoqué ma question principale. Je voudrais parler du décrochement pour que les personnes puissent s'installer, pêcher éventuellement,

regarder les oiseaux, faire de photos... c'est très bien. Mais j'aimerais porter votre attention sur le fait que le pont actuel, quand une voiture est en panne sur le pont la circulation est bloquée. Il faudrait prévoir un arrêt d'urgence pour que les véhicules puissent passer à côté et que la circulation ne soit pas complètement bloquée pendant 3-4h. Ça s'est produit déjà plus d'une fois.

J'ai une autre question concernant la navette fluviale. Ça a été posé déjà. L'enclavement du fleuve est important. Auparavant des navettes montaient jusqu'à Tonnégrande et maintenant on ne peut pas faire rentrer des navires importants jusque-là. Sur la rivière de Macouria, il y avait des navires qui montaient pour exploiter le bois de rose. À présent ce n'est plus possible, car on a mis un pont plat. Seuls les petits navires peuvent passer en dessous. Dès qu'il y a une marée haute, c'est impossible de passer. Ce serait bon d'avoir une réflexion un peu plus poussée pour un bombage/voutage du nouveau pont et à l'avenir d'une modification de l'ancien pont. Mais je suis pour le maintien du nouveau pont.

Habitant : il y a déjà eu un problème d'un bateau dont le mât était resté bloqué.

Habitant : oui plusieurs !

Habitant : il y eu plusieurs chalutiers bloqués sous le pont.

Gianni Waya : À la première question, je peux répondre. Sur l'ancien pont, dès qu'un véhicule est en panne, on est forcément impacté vu qu'on est à 21 000 véhicules/jour, on est immédiatement congestionné, on ne peut pas dépasser, il y a une ligne continue. Le phénomène ne pourra pas se reproduire car on aura 2 fois 2 voies dans le nouveau projet, donc vraiment 2 voies pour aller à Macouria. Donc même s'il y a un véhicule en arrêt d'urgence, il y aura toujours une voie de libre.

Habitant : On aura toujours une seule entrée et une seule sortie sur Cayenne. On reproduit toujours le même schéma.

Michel Févry, conseiller municipal : Je rejoins Monsieur sur la hauteur du pont et le contexte antérieur avant la construction de ce pont. J'ai été étonné en traversant de voir la hauteur de ce pont qui fait 2 m, à la différence des ponts qu'on a l'habitude de voir en France. Les anciens ont parlé. Avant ici on avait des navires. Vous connaissez notre projet de navettes fluviales. Vous savez ce que ça implique pour nous. Ce pont, tel qu'il est aujourd'hui c'est une barrière anti-développement pour Montsinéry-Tonnégrande. S'il faut en plus construire une deuxième barrière anti-développement ! Nous voulons attirer votre attention, il faut vraiment y penser. Dans le projet actuel, dans une réunion sur les états généraux où j'ai participé à Cayenne, j'ai entendu Mme Patient dire qu'il était prévu que soit rehausser ce pont

ou le casser pour faire un pont normal comme on sait faire en France, pour que ce fleuve soit navigable. Dans l'état actuel des choses, ce fleuve, qui fait tout de même 2 km, n'est pas navigable. J'aimerais avoir une réponse de la DEAL, entendez-vous rendre ce fleuve navigable, comme le canal du Midi ? C'est pas normal que le canal du Midi soit plus navigable qu'ici.

Un autre projet complémentaire, une idée qui me paraît aussi intéressante, peut-être moins coûteuse mais aussi pertinente : d'avoir en plus des navettes fluviales, de la pointe Liberté à l'ancien port, un pont aérien (comme à la montagne ou dans certaines agglomérations) pour passer en aérien avec des cabines, pour passer en moins de 5 min de la pointe Liberté à Cayenne, ce qui permettrait d'avoir une vraie gare routière à la pointe Liberté avec tout le développement qu'il faut, car il y a énormément de terrains et de potentiels à cet endroit-là.

Actuellement à Montsinéry-Tonnégrande on a 2 programmes entamés de construction immobilière. Pour nous, l'objectif demain c'est d'avoir des enfants qui peuvent se retrouver avec la navette fluviale en moins d'1/2 heure à l'ancien port, et avec le nouveau transport que la CACL veut mettre en place se retrouver à l'université 10 min après. 45 min pour pouvoir aller à l'université. C'est en ce sens que nous aimerions que vous nous accompagniez. Pour avoir un développement équitable pour la commune et pour la Guyane.

Raynald Vallée : Je vais prendre les questions dans l'ordre. Dans le projet présenté, on améliore la circulation toujours sur un point d'atterrissage unique. Plutôt que de faire un grand pont, on peut faire deux plus petits. Pour autant le point d'atterrissage sur Cayenne sera toujours le même. C'est pour ça que j'ai insisté dans mon introduction, par rapport au phénomène de saturation actuel, le fait que tout le monde aille sur Cayenne, on ne trouvera une solution qu'avec l'ensemble des partenaires pour travailler sur l'ouvrage lui-même, pour travailler sur les transports en commun, travailler sur la diversification des points d'activité économique. Il faut être capable de diversifier les solutions pour avoir vraiment une réponse durable. On essaie de se projeter, ce projet peut être amélioré, voire revu sur un certain nombre de points. Mais lui seul ne sera jamais une solution durable à ce qu'on rencontre aujourd'hui. Il faut travailler sur plusieurs schémas. Le projet de navigation fluviale est bien un moyen de diversifier ces actions.

On est bien en lien avec la CACL pour corréliser le projet de franchissement de la rivière et d'aménagement de l'ouvrage routier avec le projet de navettes fluviales. On travaille, on s'est vu avec Isabelle Patient. L'objectif est bien de rendre les 2 projets complètement compatibles.

2^e point : rendre la rivière navigable. Encore une fois vous parlez à un marin professionnel, un marin d'État, qui a fait tout le littoral français. Tous les fleuves ont une navigation jusqu'à un certain stade. Les ouvrages de franchissement aujourd'hui sont des limites pour la navigation maritime. Le problème est de savoir de quelle navigation parle-t-on ? Je pense honnêtement que l'ouvrage nouveau tel qu'on l'imagine est compatible avec le développement d'une navette fluviale. Je pense qu'il est également compatible avec un

certain développement d'une navigation de commerce. Aujourd'hui vous avez des chantiers qui font des navires en tenant compte de ces considérations fluviales. Notamment les chantiers Océa aux Sables d'Olonne, qui font à la fois du commerce et de la pêche, des catamarans aluminium et des bateaux aluminiums, ils font des navires qui ont cette capacité de navigation avec des ouvrages.

La plaisance ? Plaisance à moteur : il n'y a pas de difficulté. Plaisance à voile : quel type de plaisance ? Vous avez un certain nombre de navires qui aujourd'hui ont la capacité de passer avec des ouvrages tels qu'on les imagine. La situation des chalutiers qui sont au Larivot, c'est un petit peu différent. Les mâtures et les perches aujourd'hui sont bloquantes. Ce sont des sujets sur lesquels on peut également travailler.

3^e élément important, vous parliez de surélever. L'ouvrage tel qu'on l'a imaginé est déjà surélevé de manière notable, de plus de 2 m. On a pris de la hauteur au niveau des piliers, là où le pont est fixé. Le fait que le pont soit bombé n'est pas forcément une amélioration. Ça peut l'être, mais il faut voir à quel besoin on répond : pour quels navires, pour quelles fréquences, pour quels enjeux ? Quand vous bombez un pont, la conséquence pour vraiment étaler la pente d'accès et de sortie du pont, est que vous allez devoir prendre une emprise foncière beaucoup plus importante. Le projet, dont nous avons besoin assez urgemment, peut être notablement retardé pour des questions d'impacts environnementaux ou d'emprise foncière. Ce sont des choix à faire. On est vraiment complètement à votre écoute. On prendra des éléments qui seront dans la concertation. Mais il faut que vous ayez également de votre côté cet enjeu en ligne de compte : on a besoin d'améliorer rapidement la situation, de rendre cette situation compatible avec un certain nombre de projets de navigation, et on essaie de les prendre en compte. Vouloir faire quelque part de la sur-qualité, sur des enjeux de navigation, va avoir de conséquences techniques importantes qui peuvent retarder notablement un projet dont tout le monde a besoin. Ce sont des arbitrages à faire. Je n'ai pas la vérité aujourd'hui. Je prends en compte les enjeux. Je les connais d'autant mieux que je les ai pratiqués. Mais il faut trouver un équilibre pertinent, entre l'enjeu d'améliorer rapidement la situation pour la sécurité des usagers (le décès qui est intervenu hier rappelle encore une fois comme la circulation est dangereuse entre le flux vélos et piétons) et la capacité à avoir un projet qui puisse s'inscrire demain dans une logique d'amélioration dans un 2^e temps. On prend toutes vos demandes. On les intégrera. On verra comment on peut faire mûrir le projet, le faire évoluer pour prendre en compte un maximum de demandes. Après il y aura des choix à faire et l'enquête publique permettra de les réaliser avant de démarrer le projet.

Conseiller municipal : Merci de votre réponse. Ça fait plus de 20 ans que ce projet est en cours. J'entends ce que vous dites. On a constaté ici avec la CACL sur le projet de navettes fluviales, grosso modo un bateau qu'on peut acheter dans le commerce à 500 000 € que tous les constructeurs savent faire, pour avoir un bateau particulier comme ce que vous dites il faut 1,5 millions € ! Donc un projet considérablement alourdi, alors que pour un ouvrage public on n'est pas dans le même domaine. On attend de voir un bel ouvrage qui corresponde vraiment à la réalité et aux besoins de la commune.

Raynald Vallée : L'objectif n'est pas de faire un bateau spécial. C'est pour ça qu'on travaille en lien avec la CACL aujourd'hui. La CACL a besoin d'affiner son projet : notamment le dimensionnement par segmentation aux usages, à la vitesse et aux contraintes d'armement. On travaille avec eux. Il faut qu'on avance les 2 sujets en parallèle. De façon à ce que quand la CACL aura dimensionné son projet on puisse voir comment l'intégrer. On n'est pas en opposition. Il faut qu'on sache sur quels navires on se base, est-ce qu'on est sur plusieurs rotations d'un navire à 50 passagers ou des rotations moins élevées d'un navire à 100 passagers ? On verra comment on peut y répondre. Il n'y a pas de volonté de ma part de ne pas répondre, loin de là. Il faudra qu'on ait dans les échanges qui se poursuivent, entre nous, vous, la CACL, etc., qu'on trouve le bon arbitrage entre un projet de navigation qu'on ne peut que soutenir, puisque ça va dans le sens du développement de l'intermodalité, et les contraintes de réalisation d'un ouvrage avec des enjeux d'enveloppe mais aussi de maîtrise foncière et de délais.

Vous aviez évoqué avant le sujet du téléphérique. On l'avait déjà entendu. Il n'y a qu'un téléphérique qui existe aujourd'hui en France : c'est Brest. Effectivement c'est un autre projet, qui aujourd'hui n'est pas prévu dans les accords, ni les enveloppes, sur lequel effectivement ça vaut la peine de réfléchir notamment dans le cadre d'un futur contrat de plan État-région. On sait que maintenant ça existe. Avant c'était pour des raisons touristiques. Brest a développé un beau projet pour relier les deux rives de la Penfeld. C'est un nouveau chantier à ouvrir sur lequel il faut travailler. Quand il sera un peu mûr, il faudra voir comment on peut l'inscrire dans une programmation budgétaire. Comme je l'ai dit dans les propos introductifs, le sujet de la mobilité ce n'est pas simplement le Larivot et le doublement jusqu'à la Carapa, c'est un sujet qui nous engage, il faut qu'on avance parce que je crois que la population a besoin de signaux. C'est un sujet qui a vocation à être phasé, à être travaillé dans le temps et à développer de nouvelles solutions.

Habitant : Je remercie la délégation de venir nous consulter. Je pense qu'à Montsinéry-Tonnégrande nous sommes les principaux concernés par ce projet. Ça fait 40 ans que notre rivière est bloquée et que donc nous sommes enclavés. Il y a 40 ans en arrière de gros bateaux montaient, des catamarans, toutes sortes de voiliers. Ils ont construit un pont pour faire un pont, tout en bloquant la rivière de Montsinéry-Tonnégrande. Aujourd'hui on est bloqué. Quelle sera la hauteur de ce nouveau pont ? Est-ce que les bateaux et les voiliers auront accès à Montsinéry-Tonnégrande ? Avant quand la mer était démontée, les voiliers venaient se garer ici. J'avais demandé à ce qu'on consulte les gens de Montsinéry-Tonnégrande avant de finaliser le projet. Je suis très content que ce soit fait. Ça me tient beaucoup à cœur que le pont soit élevé afin que les bateaux puissent passer, quel que soit le type de bateau. Pas les paquebots, mais les voiliers et les catamarans. Je pense qu'il faut commencer à casser le pont actuel pour le relever. Si c'est pour faire un pont pour un pont, je préfère qu'on le laisse comme il est et qu'on ne fasse rien du tout. On fera la même chose et on sera bloqué. Je vois les types de ponts qu'on fait en métropole, tous les ponts sont relevés. Je prends l'exemple du pont de Millau. Si c'est faire un pont pour faire un pont, juste pour faire traverser des voitures, ça ne nous intéresse pas. On nous bloque notre rivière. Il faut qu'on

puisse avoir accès pour tout le monde, quelque chose qui puisse durer. J'ai voulu acheter un ancien bateau de pêche qui était bloqué dans la rade au Larivot pour le faire venir ici et le transformer en bateau hôtel. Quand je suis arrivé, le capitaine m'a demandé si j'avais un camion pour le transporter ! Il faut quelque chose qui puisse nous servir à la longue, pas juste un truc pour aujourd'hui. Aujourd'hui il n'y a rien qui passe sous le pont actuel, il n'y a pas de bateaux fabriqués spécialement pour ici.

Raynald Vallée : Je suis administrateur des affaires maritimes et pas ingénieur des ponts. Je connais bien le sujet des bateaux. L'objectif n'est pas de faire un pont pour un pont. On aura un pont notablement plus élevé que le pont actuel, plus de 2 m. Mais le projet n'est pas encore ficelé, c'est tout l'intérêt de cette concertation. On nous a demandé de faire des réunions supplémentaires, notamment ici, et c'est avec plaisir qu'on les a faites. La concertation sert précisément à ça. On est en relation avec la CACL pour la partie navettes, mais pour ce qui est du reste je vous retourne un peu la question. Ce serait intéressant d'avoir des contributions de la mairie de Montsinéry-Tonnégrande notamment sur la prise en compte de cet enjeu spécifique. Vous avez parlé de bateau hôtel, on a parlé de la pêche... Vous êtes effectivement les plus concernés. Dans les autres réunions, le sujet maritime n'a été abordé à ce jour que sous l'angle du projet de navettes fluviales. Si vous aviez la capacité à rassembler les demandes d'usagers qui ont des besoins de navigation, de façon à ce qu'on puisse intégrer ça... Aujourd'hui le pont est notablement plus haut. On peut avec cette hauteur-là faire déjà passer un certain nombre de bateaux. Je ne suis pas capable de dire aujourd'hui si on répond à tous les enjeux de navigation. Ce sont des éléments que nous pourrions injecter dans la concertation. Après il faut être capable de faire la part des choses entre un ouvrage qui répond à des enjeux pour l'essentiel de la population et des enjeux de navigation assez partagés, et des enjeux de navigation particulier pour peut-être une ou quelques personnes. Il y a des coûts, des enjeux de délais, des travaux à réaliser. La prise en compte du transport de passagers, oui. La prise en compte de la pêche, oui. La prise en compte du développement touristique, oui. Tout ça il faut être capable de le quantifier et de le déterminer. Il n'y a aucune volonté de notre part de faire un pont pour faire un pont et bloquer la navigation. On entend ces demandes. On est prêt à voir comment les intégrer techniquement. On est capable d'avoir des approches différentes dans la conception du pont, notamment avec des hauteurs variables. Ce sont des éléments qu'on peut intégrer dans un cahier des charges, en prenant en compte les enjeux de desserte et les enjeux d'enveloppe qui nous sont connus.

Habitant : Notre inquiétude sur Montsinéry-Tonnégrande et sur la Guyane est la possibilité d'utiliser les accès qu'on avait avant en matière de navigation. Nous n'avons qu'1,5 km de trajet, j'ai vu des constructions de pont de 2 km, 2,5 km qui sont suffisamment élevées pour permettre des navigations excellentes en matière de navires touristiques. Juste à voir tout près au Suriname, leur pont est vraiment accessible à tous types de navires. Je sors de métropole, j'ai vu des ponts ; en Belgique, j'ai vu des ouvrages terrifiants pour le Guyanais que je suis. Si on

construit un pont qui répond à ce besoin, l'ouvrage actuel peut disparaître. Si on fait un ouvrage comme celui de Paramaribo ou à Rio de Janeiro, on n'aura plus besoin du pont actuel. On aura satisfaction sur beaucoup plus que 100 ans. J'ai vu des ouvrages à Paris qui sont là depuis 1700 !

Raynald Vallée : Est-ce que les anciens construisaient mieux que nous ? Peut-être !

Habitant : Quand je vois le pont du Gard !

Raynald Vallée : Quand on parle de 100 ans, c'est une norme. Ça ne veut pas dire qu'au bout de 100 ans, le pont tombe. Aujourd'hui les ponts ont une garantie pour 100 ans. Ayez en tête que l'intérêt de cette consultation est de confronter un projet qui a été travaillé à la population, aux habitants, pour voir comment on l'adapte. On est là pour ça. Il faut avoir aussi en tête plusieurs éléments : avoir un bel ouvrage oui, mais il faut surtout un pont qui réponde aux besoins, et la navigation en est un. Il faut aussi un pont qui réponde aux conditions d'entretien correspondant à la Guyane, qui soit efficace. À Paris vous avez des bataillons d'ingénieurs dans toutes les collectivités, qui sont capables de venir 3 minutes après qu'il y a eu un accident, avec des conditions d'utilisation et climatiques qui ne sont pas les mêmes. En Guyane on a intérêt à avoir un ouvrage qui soit beau certes, mais qui ait la capacité de tenir, une certaine rusticité. C'est pas péjoratif. Un ouvrage qui soit effectivement efficace.

Et puis il y a la sécurisation du flux. Vous avez vécu en 2009-2010 un incident, qui vous a impacté tous dans votre quotidien, il faut qu'on ait la capacité à répondre à ça.

Et puis il y a un 3^e élément. Monsieur disait : « l'actuel pont, il y a qu'à la faire disparaître ». La population au bout d'un certain temps a fini par se dire que c'était dommage de détruire un ouvrage. Parce qu'il était le témoin d'une époque, parce qu'il permettait de développer des usages touristiques. Je vous ai cité Brest que je connais très bien. Aujourd'hui l'ancien pont à Brest c'est la promenade de toute la population brestoise le dimanche, ça sert pour la pêche, pour le sport, pour la course, pour le saut à l'élastique, pour tout un tas de choses. Mais ça a été un sujet de population. Les gens se sont appréhendés le sujet, parce qu'on aurait parfaitement pu le pétarder. Dans les années à venir, c'est un point de réflexion pour savoir ce qu'on fait de l'ouvrage. C'est pas dans le projet, mais ce n'est pas pour autant un sujet qui est écarté. Que faire du pont dans 30 ans c'est un sujet auquel il faudra répondre. Je n'ai pas la réponse ce soir.

Conseiller municipal : Autant le bain des Annamites attache à l'histoire. Mais je ne pense pas que le pont actuel entre vraiment dans l'histoire guyanaise. Pour nous à Montsinéry-Tonnégrande il n'est pas attachant. Alors que refaire un pont normal qui permet le développement de cette commune et de la Guyane ! Je ne vois pas d'affect, d'attachement historique à ce pont.

Habitant : La traversée des 2 voies par les piétons. Sur toutes les voies qui ont été faites jusqu'ici en Guyane, il n'y a pas de traversée pour les piétons. Les piétons traversent, et boom. On a eu des accidents. Dans l'hexagone, j'ai vu des passages aériens pour les piétons, des passages souterrains, bien aménagés. Il m'est difficile d'admettre qu'ici on ne puisse pas aménager les voies de cette façon-là.

Raynald Vallée : C'est un vrai sujet. C'est un point important. Aujourd'hui sur les 12 km, vous avez 60 accès. C'est incompatible avec une route nationale, ça ne peut pas durer. Même si demain on fait une route à 5 voies de chaque côté, si on conserve autant d'accès vous n'irez pas plus vite, parce que c'est ça qui pose des problèmes. Donc il faut réduire les accès. C'est ce qu'on vous a présenté, avec 4 échangeurs dans le projet. Dans la concertation ce sujet est revenu régulièrement. Et c'est un sujet qui mérite d'être travaillé. Doit-on rester sur 4 échangeurs ou en faire davantage ? Est-ce qu'on les a bien positionnés ? Et comment on traite le sujet des piétons.

Lors de la réunion publique de Cayenne, on nous a dit que les gens ont l'habitude de traverser donc ils continueront. Donc il faut qu'on arrive à interdire l'accès piétons avec un dispositif ad hoc, barrières ou autres. Sinon c'est dangereux. Après comment faciliter la traversée ? On est preneur de toutes les idées. D'abord la localisation. Vous évoquiez les passerelles au-dessus ou passages en dessous. Deux difficultés que je porte à votre attention. Ayez en tête que cette route doit permettre le passage de gabarit hors normes pour les éléments de satellites qui vont vers le CSG². Donc la passerelle on va la faire à 12 m. Reste la solution par en dessous. On est sur des terrains humides (dans ce cas il y a l'aspect technique), et il y a l'aspect sécurisation. Y compris en métropole, j'ai aussi vécu à Paris, passez dans un passage souterrain à 22 h, je peux vous dire que vous passez vite ! On est vraiment preneur de vos remarques pour voir où c'est pertinent de les mettre et on verra techniquement quelle est la meilleure solution, pour répondre à la fois à la sécurisation et au confort de traversée. C'est un point très important.

Adjoint au maire : Vous avez déjà compris, toute l'équipe de la DEAL, le souhait que j'avais émis à la réunion avec les collectivités pour qu'une concertation se passe dans la commune. Nous on marche avec notre histoire. M. D. et M. A. l'ont rappelé, nos ancêtres n'avaient pas de route, la route c'était le fleuve. En 2010, c'est toute la Guyane qui passait sur cette route départementale 5. Aujourd'hui les habitants nous disent multi quotidiennement qu'on a investi plus de 2,6 millions pour l'aménagement des berges de Montsinéry-Tonnégrande bourg, on a anticipé sur les flux qui ne feront qu'augmenter, ça on en est tous sûrs. C'est aussi pour cela qu'avec la compétence transport de la CACL, nous avons des réunions. J'en ai encore une la semaine prochaine. Se pose aussi la question de la navigabilité et de la mise aux normes. Si le pont actuel est garanti sur 30 ans, près de la moitié de la salle ne sera plus là. Il y a même des habitants du Galion, qui habitent Roura, qui passent par la RD5 pour aller à Kourou, donc les flux vont augmenter (sur les axes est et ouest). La voie de dégagement pour nous c'est le fleuve, c'est inévitable.

2 CSG : centre spatial guyanais

C'est pour cela qu'on justifie auprès de la population les 2,6 millions que nous avons investis. Et on se battra pour que la navette fluviale se fasse.

Pour répondre à vos questions, et pour vous aider dans les études complémentaires que j'ai demandées à un de vos agents il y a 15 jours, nous devons aussi protéger les huîtres de Montsinéry-Tonnégrande. Les bateaux qui venaient à l'époque pour faire de la plaisance c'était aussi pour manger dans les restaurants du coin.

C'est une commune à 2 bourgs distants de 8 km, reliés uniquement par cette RD5 où nous avons des franchissements de ponts. Les professionnels de la commune vous disent qu'on est en train de vivre un frein : nous avons eu un surcoût de plus de 25 % sur la construction d'un groupe scolaire sur la commune pour des questions de portance d'un pont ! On a dû franchir la RN2, la RN1, la RD5 pour revenir au bourg de Tonnégrande. Nous avons un groupe scolaire de 12 classes à construire dans les 2 ans qui viennent. Le préfet est d'accord pour que des carrières s'ouvrent. La plus proche d'ici est celle du début de la Carapa, pour laquelle on tombe pile sur la RD51. On est au centre des 2 routes nationales majeures du pays, avec des ouvrages de franchissement de pont sur la RD4 et la RD5. Avec la CTG on fait un travail en parallèle là-dessus, mais comme vous dites il faut qu'on puisse agir avec un peu d'urgence. On est dans un débat au niveau du conseil municipal, à la fois sur le schéma de cohérence et le schéma d'aménagement régional, mais aussi avec ce que vivent les habitants au quotidien. On a la chance d'avoir les anciens qui nous rappellent l'histoire. Ça fait partie de nos objectifs de redonner à la génération des 15-20 ans d'aujourd'hui de l'activité supplémentaire, du tourisme, des loisirs, en travaillant avec la commune de Macouria. On est d'accord avec les maires de Macouria et de Matoury pour faire du transport de personnes mais aussi du développement économique. Dans ces études complémentaires, on pourra aussi voir les impacts. Il y a aussi les téméraires qui préfèrent qu'il n'y ait pas de pont pour l'instant, attendre 2-3-4 ans supplémentaires d'études. C'est la raison centrale pour laquelle je vous avais demandé de venir dans la commune.

Ma 2^e question : quid de l'électrification de ce pont ?

Il y a beaucoup d'habitants qui vont sur Cayenne, car nous sommes une commune rurale agricole à 45 km de Cayenne. Nous sommes la cible d'une pression foncière exponentielle. On vient de signer cette après-midi une convention. C'est un point qui nous permet de réinvestir demain, mais toujours en expliquant aux habitants que nous marchons les pieds sur terre. On ne vend pas du rêve.

Je reviens sur l'électrification, car on a constaté que les accidents étaient en augmentation (sur la RD51).

Quid de l'aménagement entre la RN1 et la RD51 ? Est-ce que c'est une voie de

décélération, ou un échangeur au-dessus ou en dessous ? Quelles sont les emprises foncières à réserver pour qu'on n'arrive pas à exproprier des gens ? À ce stade du projet, avez-vous des explications à nous donner sur le type d'aménagement qui sera fait ?

Raynald Vallée : Merci pour cette intervention qui resitue les choses dans leur contexte. On est très demandeur. On veut partager le plus largement possible avec un panel d'interventions le plus varié possible. Les attentes des habitants de Montsinéry-Tonnégrande ne sont pas forcément les mêmes que celles des habitants de Cayenne ou de Matoury. Dans votre 1^{re} intervention, il faut effectivement travailler sur la partie infrastructures et la partie intermodalité. Quand j'ai vu M. le maire je lui ai demandé si on ne pouvait pas développer une activité de dégustation des huîtres comme ça se fait en métropole. Ce type de développement économique autour d'un produit local ça fonctionne très bien. La dimension économique est importante.

Sur le type d'ouvrage, on ne sait pas encore. Aujourd'hui il n'est pas encore dimensionné. On attend la fin de la concertation pour savoir quel ouvrage on va faire. Par exemple si on va être sur des échangeurs dénivelés ou un système à décélération. Aujourd'hui ce n'est pas arrêté. Le dimensionnement précis de l'ouvrage n'est pas arrêté. On n'a pas les éléments sur les emprises foncières, car le trajet qu'on vous présente ici est un trajet qui peut évoluer avec la concertation. On n'est pas encore dans une logique de délimiter des périmètres. En revanche dans la conception du projet on essaie de prendre aujourd'hui en compte le moins d'impact possible. Le moins d'impact par rapport aux réseaux existants et par rapport à l'urbanisation existante, notamment pour voir si on peut éviter d'aller sur des DUP, pour avoir le moins de terrains possibles à envisager en procédure d'expropriation. L'objectif est d'être le moins impactant possible. On sait qu'on a de l'urbanisation légale ou non légale sur un certain nombre de sites. On a imaginé un trajet pour essayer d'optimiser l'unification, moins d'impacts sur les contraintes environnementales, sur les contraintes humaines, sur les contraintes.

Gianni Waya : L'électrification revient tout le temps dans le débat. Nous avons vu les difficultés sur l'électrification de la 2 x 2 voies Maringouins-crique Fouillée c'est déjà électrifié, Balata je pense que ce sera maintenu puisque c'est la CTG qui a fait l'électrification, ensuite le pont. Il y a une réflexion sur la luminosité sur la voie verte, on est en train de réfléchir avec l'architecte et le paysagiste pour avoir quelque chose de bien, une ambiance lumineuse. Pour l'instant l'étude n'a pas prévu d'électrification, car les routes nationales n'ont pas vocation à être éclairées au contraire. Au national on éteint plus les lumières sur les routes, car on se rend compte que l'électrification ne réduit pas l'accidentologie. Pour l'instant ce n'est pas prévu d'éclairer le carrefour de la RD51. Mais c'est un point important qui revient dans les débats et on va le noter.

Président du centre nautique de Montsinéry-Tonnégrande : L'avenir du sport nautique et du tourisme dépendra de vos choix. De la possibilité de pouvoir faire une navigation sans danger, d'avoir l'espace qu'il faut pour pouvoir circuler sur le fleuve avec des embarcations à mât. Si on garde le type de pont actuel, qui nous

laisse dans une situation d'enclavement, vous allez tuer le développement nautique, touristique et économique de Montsinéry-Tonnégrande. On ne peut pas vouloir désenclaver Maripasoula et laisser Montsinéry-Tonnégrande dans cet enclavement. Si ce pont reste là, il va nous mettre en danger et bloquer le développement de Montsinéry-Tonnégrande. Je suis dans l'attente de vos décisions pour pouvoir mettre en place des projets de développement touristiques et nautiques.

Raynald Vallée : Votre demande a déjà été bien relayée.

Daniel Cuheval : Si je fais une synthèse des demandes des habitants de Montsinéry-Tonnégrande, l'ancien pont a été un blocage au développement économique de Montsinéry-Tonnégrande. Ce que vous souhaitez c'est que le nouveau pont soit un peu plus élevé et que l'ancien pont soit aménagé.

Adjoint au maire : Pour appuyer, l'impact de ce pont sur Montsinéry-Tonnégrande demain se ressentira par rapport à l'ancien pont, d'autant plus que Montsinéry-Tonnégrande se développe, les gens s'installent, la commune est très prisée. Il faudra créer de l'activité économique, employer du monde.

Vous avez parlé de pont aux normes. Pour le pont de l'Oyapock, il y a eu un accord entre la France et le Brésil. L'entreprise qui l'a construit était brésilienne. Nous allons circuler sur ce pont. C'est censé être un pont aux normes. C'est peut-être une histoire de volonté politique. Pour moi 100 ans c'est beaucoup et rien du tout. D'ici 2040 la population va doubler. Quitte à faire un ouvrage, faisons quelque chose qui dure dans le temps, qui permettra le développement de l'activité économique. Pour moi c'est une histoire de volonté politique. Mettons les moyens une bonne fois pour toutes. Pour nous la question du développement de la navette fluviale est cruciale pour notre commune.

Merci à la population de s'être déplacée, merci à vous d'être venus nous voir, de manière à échanger et avoir une réflexion sur l'avenir de la commune par rapport à ce projet qui est un projet-phare pour le département.

Raynald Vallée : Une petite précision : la durée de vie d'un pont correspond à une norme qui dépend du type de pont (un pont plat, un pont à haubans). Saint-Georges de l'Oyapock, c'est un pont à haubans.

Je voulais vraiment vous remercier, Messieurs les adjoints, Mesdames et Messieurs, d'être venus. C'était une réunion très riche. Nous avons vraiment besoin de ça. Je vous remercie d'avoir été à la fois très éclairants, mais également très pédagogiques dans la manière de resituer les enjeux de Montsinéry-Tonnégrande par rapport à votre histoire. Un grand merci à tous. Et puis n'hésitez pas à faire remonter des contributions écrites par rapport aux besoins spécifiques.

MARDI 27 MARS 2018 À MACOURIA-TONATE

Réunion supplémentaire organisée à la demande du maire de Macouria

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Intervenants :

- Muriel Joer Le Corre, directrice adjointe de la DEAL
- Jean-Marc Tarrieu, chef du service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Émilie Mordacque, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Daniel Cucheval, garant de la concertation
- Gianni Waya, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL
- Marc Lalo, chef d'unité au service infrastructures et sécurité routières de la DEAL

Participants : 2, connaissant déjà le projet

Durée de la réunion : 1h (18h45 à 19h45)

Lieu de la réunion : salle des fêtes de Macouria, bourg de Tonate

Déroulement :

- temps d'échanges

TEMPS D'ÉCHANGES

Habitant : Oui je connais bien la présentation. Est-ce qu'il y a une simulation qui a été faite par rapport à l'évolution de la population, par rapport à la quantité de véhicules qui vont circuler dans 10 ans entre ces 2 giratoires ?

Jean-Marc Tarrieu : On a expliqué précédemment qu'on travaille sur les Maringouins et sur la route du PROGT. Quand le PROGT sera à 2 x 2 voies les gens s'écouleront plus facilement, au moins les Maringouins ne rentreront pas sur la crique Fouillée. On a une première étude, mais on va faire un complément d'étude sur Maringouins, crique Fouillée et Balata.

Gianni Waya : On est en train de le simuler. On fait un complément d'étude sur Maringouins, crique Fouillée et Balata. On va boucler le secteur et toutes les voies qui arrivent : La Chaumière, Balata, crique Fouillée et la connexion avec la zone Terca, toutes les branches, pour voir comment ça va évoluer. Faut qu'on arrive jusqu'au PROGT. On a un premier schéma. On va voir ensemble.

Habitant : À part le côté environnemental, je me suis toujours demandé pourquoi le pont n'arrivait pas au rond-point de la Foir'Fouille. La RN4 va du rond-point de la Foir'Fouille jusqu'au niveau de Dégrad des Cannes. Ça permettrait de balayer en même temps la zone industrielle, Macouria... On aurait vraiment un autre itinéraire, comme un grand périph. On aurait le pont, la Matourienne, la zone industrielle. Ça permettrait d'éviter que tout le monde passe par la zone industrielle. C'est pas normal que tout le monde passe par la zone industrielle !

Jean-Marc Tarrieu : Il y en a beaucoup qui y vont.

Habitant : Oui mais pourquoi dans le développement du territoire tout le monde doit passer par la zone industrielle ? Tout Matoury, tout Macouria...

Muriel Joer Le Corre : Historiquement la zone industrielle s'est construite sans création de voirie. C'est resté tout privé. C'est pourquoi la CACL a un projet pour aménager toute cette zone.

Habitant : Alors pourquoi remettre la 2 x 2 voies vers cette zone ? Pourquoi le pont est obligé d'aller vers l'échangeur de Balata ? Pour moi dans 10 ans ce pont sera déjà saturé. On va augmenter le trafic. La population va augmenter aussi.

Jean-Marc Tarrieu : La population augmente de 2,4 %.

Muriel Joer Le Corre : C'est la démonstration qui prouve qu'une seule route ne sera pas suffisante. Il faudra faire d'autres voies, c'est sûr.

Jean-Marc Tarrieu : Connaissez-vous le projet d'aménagement de la CACL de la zone industrielle ? Il y a la route crique Fouillée-Balata, et de chaque côté on crée des voiries de desserte qui ont pour fonction de desservir les zones d'activité. Aujourd'hui l'idée est d'amener les gens dans les commerces et les artisanats qui sont en arrière de la RN et de faire revivre les quartiers. Il y aura 3 routes finalement entre Maringouins et Balata, au lieu d'avoir seulement la RN1. Il faut aider la CACL à porter ses projets.

Habitant : Ça va faciliter les déplacements vers Collery etc, mais la plupart des gens vont vers Cayenne et pas vers Collery. Qu'on le veuille ou non cette zone va être saturée dans quelques années. Je ne me vois pas sortir de Macouria et

prendre toutes les petites routes de Collery pour arriver à Cayenne ! Pareil pour les gens de Matoury !

Muriel Joer Le Corre : Le but est d'alléger la circulation. Aujourd'hui tout converge vers la RN, tous les déplacements quotidiens : pour travailler, faire les courses... Si on met des voiries secondaires ça va alléger la circulation sur la nationale.

Habitant : Je vous donne l'exemple de la Guadeloupe. Tous les gens arrivent au même point : ceux qui viennent de Continent, plus ceux qui sortent de Basse Terre. On a un embouteillage monstre à l'entrée de Jarry³. C'est quand on dépasse Jarry qu'on commence à nouveau à circuler et encore, malgré le fait qu'il y ait un maillage ! Avant on circulait mais depuis 96 tout est à nouveau bloqué.

Muriel Joer Le Corre : La population évolue. Il faut développer le transport en commun. Ce n'est pas qu'une solution. Le projet tout seul ne va pas régler le problème.

Habitant : Je repose ma question. Qu'est ce qui bloque pour que le pont arrive à la Foir'Fouille ?

Émilie Mordacque : Il faudrait faire des études sur la zone Leblond de la Foir'Fouille (qui n'étaient pas nécessaires jusqu'à présent). De plus c'est un espace naturel remarquable du littoral. C'est une ZNIEFF de type 1, en général on essaie de ne pas construire dessus. A priori c'est un espace sanctuarisé. À moins de dérogation ou de passage devant le Conseil d'État, vu le niveau de protection c'est pas évident de regarder de ce côté-là. Sous réserve d'affiner, car je ne suis pas spécialiste de l'environnement. C'est peut-être pertinent de regarder ça de façon plus précise. En tout cas c'est pas immédiat et ça demande un certain nombre d'études et de démarches qui pourraient ne pas aboutir. À ma connaissance le projet n'a pas été étudié pour passer ailleurs. Gianni c'est toi qui a l'historique.

Gianni Waya : Quand on a fait la voie rapide c'était pour limiter l'embouteillage sur la Madeleine. Si on pouvait garder ce principe d'interconnexion. Il y avait une connexion prévue sur la Chaumière et une connexion au Larivot pour éviter la zone. C'était prévu dans le PDU⁴ de 1995 et le nouveau plan étudié avec la CTG en 2012. En 1995 il y avait plein de petits projets prévus ; ça évitait toute cette zone. À la crique Fouillée, Carrefour et Plaza avaient l'obligation de faire des voies parallèles pour permettre une connexion directe sur Cabassou, évidemment ils ne l'ont jamais fait. Ça aussi c'était prévu depuis 1995.

Gianni Waya : Les réserves foncières faites sur le PROGT ont été bouffées par les

3 Jarry : zone industrielle de 300 hectares implantée sur la commune de Baie-Mahault en Guadeloupe

4 PDU : plan de déplacements urbains

illégaux. Depuis 1995, il y avait une réserve foncière pour éviter Balata.

Émilie Mordacque : Il y a toujours une emprise réservée.

Gianni Waya : Quelqu'un va faire un super projet avec des stations de bus. Ça va déboucher sur un petit giratoire qui va se connecter sur le grand giratoire de Foir'Fouille.

Habitant : Quand on fait une 2 × 2 voies c'est pour relier 2 agglomérations, pas pour traverser une agglomération. Pourquoi y a-t-il des voies piétonnes sachant que c'est une route séparée ? Ce serait mieux de faire des voies secondaires, pour mettre des bus, tout ce qu'on veut, pour mailler le territoire.

Jean-Marc Tarrieu : On est libre de circuler. Donc on sépare les gens vulnérables, il faut qu'on leur prévoie une possibilité de passer.

Habitant : Oui mais c'est dangereux

Jean-Marc Tarrieu : On ne veut pas qu'ils se mélangent. On ne mettra pas de piétons sur la 2 × 2 voies.

Habitant : Ce serait mieux de mettre des voies secondaires, pour mettre les bus, les piétons, tout ce qu'on veut. Je ne vois pas pourquoi on met des bus tout le long ? Un bus doit être dans une voie secondaire, pour mailler le territoire. Ou sinon on fait comme à Matoury, avec une limitation à 70 km/h et une 2 × 2 voies sans séparation et les gens peuvent traverser la route.

Habitant : Sait-on qui va réaliser les voies parallèles ? Les emprises sont-elles faites ? J'ai vu qu'il y avait des voies parallèles pour rabattre le trafic des échangeurs. On ne voit pas ces voies sur les documents.

Jean-Marc Tarrieu : Les voiries secondaires ne sont pas dessinées et représentées. Il faut les étudier avec les collectivités, voir avec le PLU⁵. Ces voiries sont multi projets : il y a des projets d'urbanisme propres à l'aménagement de la commune, il y a des projets OIN⁶, il y a des projets de transport en commun. Notre assiette est la RN. Le maître d'ouvrage sera une collectivité. Il y a des superpositions de collectivités. Cet aménagement se fera par tronçon. Les tronçons démarreront quand tout sera prêt pour se réaliser dans le même temps : qu'on ait le foncier, que l'urbanisme soit bien calé, qu'on aura défini la place des échangeurs en fonction des projets d'urbanisme et des projets de desserte. On ne pourra faire la route que quand elle sera bien calée, y compris le tracé. L'État fait les échangeurs là où la collectivité dit de les faire. Il y aura forcément une concertation. Le calendrier dépend aussi des résultats de la concertation, de ce qu'on a à

5 PLU : plan local d'urbanisme

6 OIN : opération d'intérêt national

faire comme projet, là où on a du foncier disponible. On est dans l'urgence.

Muriel Joer Le Corre : On a demandé à M. le préfet la révision du plan des transports et des déplacements. Il y a eu 2 ans de travail pour mettre en cohérence l'ensemble des politiques de mobilité sur la Guyane à l'horizon 2030. Il y a plusieurs acteurs sur le territoire. Des actions avaient été identifiées par les collectivités et par l'État. Un certain nombre d'actions ont été avancées, certaines sont en cours, d'autres n'ont pas encore démarré. Il faut discuter à l'aune de ces sujets. Il y a plein de sujets pertinents. Ces concertations sont l'occasion de faire une évaluation du plan (le document existe, il est sur Internet), d'évaluer ce qui a été fait et repartir dans un espace de discussion avec toutes les collectivités et avec l'État sur ce qui convient de faire, et de compléter ensemble les projets. Tout ça c'est à mettre en parallèle avec la politique de transport en commun que met en place actuellement la CACL, la politique d'aménagement de chaque collectivité locale, les problématiques d'aménagement que porte la CTG. C'est une sorte de puzzle. Il faut mettre en cohérence l'action de chacun. Il faut partager, que chacun puisse faire sa part, qu'il y ait des espaces de dialogue et de discussion, des points de rendez-vous pour que chacun avance en complémentarité avec les actions des autres. La difficulté c'est que souvent on décide de quelque chose et on ne se concerta pas.

Habitant : C'est un peu dommage qu'on ait une discussion sur plusieurs projets en même temps (le SCoT, la RN1...), mais on n'a pas une présentation globale de l'ensemble de ces projets pour que les gens puissent se faire une idée du projet final et se prononcer dessus.

Muriel Joer Le Corre : Vous avez absolument raison. On est enfermé dans des procédures. Chaque acteur porte son projet. On doit obligatoirement faire une concertation / enquête publique projet par projet. Si on doit tout réunir dans un document ce sera ce plan des transports et des déplacements sur la mobilité des personnes. Après il y a une hiérarchie entre les plans : le schéma d'aménagement régional est là pour dessiner les grandes orientations d'aménagement sur la Guyane, après il y a les SCoT (schémas de cohérence territoriale), après le plan local d'urbanisme. Dans tout ça il y a une hiérarchie. Quand on réalise un bâtiment, par exemple un lycée, il doit être conforme à un plan d'urbanisme, qui lui-même doit être conforme au SCoT, au schéma d'aménagement régional, etc. Après c'est la capacité de tout le monde à pouvoir travailler ensemble. Mais on progresse. C'est la raison pour laquelle les opérations d'intérêt national qui vont démarrer ont des comités de pilotage qui réunissent l'ensemble des acteurs. Ce qui est difficile, même pour nous, c'est qu'on ne présente qu'un petit bout sur la RN1 et en même temps on est en concertation avec la CACL sur le projet de transport en commun, et on a aussi une vue sur le SCoT.

Habitant : Peut-être que les remarques qu'on va faire n'auront rien à voir avec ce projet, mais vont interagir avec d'autres projets en cours. Je voulais parler de l'OIN. Moi j'habite à la zone Beau-Site (ou zone Victoire), au carrefour de la Carapa, exactement à la limite de la 2 x 2 voies. On a une association de copropriétaires.

On a été voir la mairie et la DEAL, on en sait pas ce qui va se passer.

Muriel Joer Le Corre : C'est normal qu'on ne sache pas. Le décret, qui a défini le périmètre, est sorti fin décembre 2016. La gouvernance a été mise en place en juillet 2017, un peu en décalage par rapport aux événements d'avril. L'EPFAG⁷, l'aménageur en charge des études préalables, est en phase de lancement des études sur l'ensemble du périmètre. À l'avancée des études, il y aura des réunions avec les élus et des comités de pilotage. C'est à ces réunions et comités de pilotage stratégiques que seront décidées les orientations du secteur concerné. Aujourd'hui on ne sait pas encore.

Habitant : L'échangeur va-t-il prendre en compte le prolongement de la 2 x 2 voies vers Tonate, pour que ce ne soit pas un échangeur temporaire mais un échangeur définitif ? On se demande comment sera faite la jonction.

Muriel Joer Le Corre : C'est pour ça que c'est un périmètre OIN parce qu'il faudra faire un aménagement. L'EPFAG, établissement public, va faire des études et va faire aussi l'opération d'aménagement. L'idée c'est de faire aussi de nouveaux quartiers qui ne soient pas monofonctionnels : donc de faire de l'habitat, de créer des activités, de prévoir les aménagements nécessaires à la vie du quartier et de les raccorder aux réseaux existants. C'est l'État qui pilote, mais il y a tout de même un comité de pilotage avec les élus. Il y a une urgence, c'est pourquoi il y a une OIN (opération d'intérêt nationale), sur 24 périmètres, ça porte sur 5 000 ha, c'est tout de même important, à aménager de manière globale avec nouveaux quartiers pour répondre aux besoins de la population et pouvoir capter des financements qu'on n'aurait pas eus si on n'avait pas fait ces opérations. Le préfet souhaite que ce soit fait en harmonie en respectant le choix des élus. Il y aura des espaces de confrontation et de discussion. Nous on sera garant de l'intérêt général, que tous ces aménagements soient cohérents, mais on ne fera rien sans rendre compte aux collectivités. Comme on va lancer les études sur l'ensemble du périmètre, on va avancer en fonction de la volonté des élus de mettre en place ces futurs quartiers. On ne pourra pas réaliser une opération si la collectivité refuse l'opération. Sur le périmètre OIN, c'est le maire qui délivre le permis de construire, au nom de l'État.

Habitant : Dans toutes ces zones, il y a toujours plein de projets. Ça fait 10 ans qu'on nous dit qu'il y aura une voie pour relier la zone au Grand Blanc. Avec le 2 x 2 voies est-ce que tout ce qui est routes secondaires va être programmé dès maintenant ?

Muriel Joer Le Corre : Aujourd'hui on ne peut pas vous répondre. Le lancement de cette opération, qui a été accélérée par le plan d'urgence Guyane, s'inscrit dans le calendrier. Le calendrier n'était pas ce qu'il est aujourd'hui c'est pourquoi on n'a pas encore toutes les réponses. Les réponses à ces questions seront à apporter dans la mise à jour du plan global des transports et des déplacements. Il faudrait que tous les acteurs soient d'accord

7 EPFAG : établissement public foncier et d'aménagement de la Guyane

sur un PGTD, et que dans chaque fiche-actions décidée chaque acteur s'engage dans un calendrier pertinent qui soit en complémentarité des actions des uns et des autres. Chaque collectivité a des compétences différentes. Nous on n'est compétent que sur les routes nationales. La collectivité territoriale est compétente pour tout ce qui est aménagement, les projets routiers d'intérêts régionaux, les communautés d'agglomération sont compétentes en matière économique, de transport en commun, de déchets, et les communes qui sont compétentes dans l'élaboration du plan d'urbanisme, les voiries communales, les équipements publics, etc. Il y a beaucoup d'outils, c'est pas qu'un problème d'argent. On peut très bien conditionner l'ouverture d'un quartier à la condition que des équipements soient créés, ça se fait, Matoury l'a fait. Un projet urbain en partenariat : ils définissent les voiries, etc. Et c'est au fur et à mesure des constructions que l'aménageur paye une taxe qui participe à la réalisation de ces équipements.

Habitant : D'après ce que vous dites, ce projet sortira de terre d'ici 10 ans. Le temps que tout le monde s'entende, qu'on puisse avoir les terrains...

Muriel Joer Le Corre : On est en 2018, le plan global a été signé en 2013. On a eu un coup d'accélérateur. 10 ans c'est court. On n'est pas pire que certains projets en métropole. La traversée de Toulon par exemple, ils ont mis 30 ans.

Habitant : On n'a pas un problème avec les dotations. Là c'est par rapport au plan État-région 2015-2020 qu'on a les 250 millions. Et après il faudra qu'on négocie. Est-ce qu'on va pas perdre ce montant initial si on veut renégocier ?

Muriel Joer Le Corre : Il faut déjà prendre l'argent qu'il y a déjà. Il faut avancer. On a une enveloppe de 250 millions, mais tout le monde a des desiderata. C'est une vraie concertation, le projet n'est pas figé. Il va falloir qu'on redéfinisse le projet avant de le proposer officiellement et de demander les autorisations. Pour l'instant on n'est pas encore au stade autorisations. En fonction des choix retenus, on a intérêt à consommer cette enveloppe de manière à enclencher le contrat de plan et de pouvoir négocier avec les instances nationales pour ce qui nous manquera. Même si nous on est État, on est État local. Il faudra voir avec les instances nationales pour avoir les enveloppes supplémentaires. Il n'y a pas que l'État il y a aussi les collectivités. Le contrat de plan comme l'indique son nom c'est un plan : tous les aménagements, les équipements structurants de territoire sont partagés entre l'État et les régions.

Jean-Marc Tarrieu : Un bon projet commencé trouvera toujours son financement.

Muriel Joer Le Corre : Oui toujours. Si on se met la barre trop haut, et qu'on se dit qu'on attend on ne fera jamais rien.

Habitant : S'il faut autant de concertation, ça va prendre du temps. Tout le monde n'a pas les mêmes intérêts, les mêmes objectifs.

Muriel Joer Le Corre : C'est pour cela qu'on a ouvert une large concertation. Et en tant que maître d'ouvrage on retiendra en fonction des éléments qu'on nous aura fournis, des études (parce qu'il y a des propositions qu'on devra vérifier), et on déposera officiellement un projet qui lui sera soumis à enquête publique. Il faut démarrer. On rêve tous d'un palais mais en fonction du budget, de manière raisonnable, il faut raisonner en bon père de famille.

Gianni Waya : La 2 × 2 est facile à faire de Macouria à Tonate, car il n'y a que du marais et il n'y a pas presque personne après Bois d'Opale, juste un village indien. C'était beaucoup plus facile d'aller jusqu'à Tonate.

Muriel Joer Le Corre : On ne peut concerter que sur un projet dont on a les moyens, ça fait partie aussi du cadre réglementaire. Aujourd'hui on a une enveloppe de 250 millions, donc on concerte pour 250. Si on avait eu 350 ou 400, on aurait été plus loin. On ne peut pas concerter réglementairement si on n'a pas une idée de l'enveloppe dont on dispose pour le projet. En revanche on ne doit pas avoir toutes les réponses. Justement c'est l'objet de la concertation. Le projet n'est pas ficelé. Quand on aura fini ce projet on ira plus vite sur les kilomètres qui restent.

Jean-Marc Tarrieu : Sur une portion de route comme ça, dans le cadre d'un contrat de plan, ce qui se fait en métropole c'est une 2 × 2 puis un élargissement d'une 2 × 1 pour ne pas gaspiller tant que la 2 × 2 n'est pas utile.

Habitant : En attendant ces travaux, il n'y a rien de prévu pour désengorger la zone de Soula : élargir la route entre Soula et le pont, ou mettre une voie spécifique pour Soula, mettre une 2 × 1 voie sur une portion de route puis changer. Parce que la route est large tout le long.

Jean-Marc Tarrieu : Il faut qu'on finisse le projet ; ensuite il peut se faire par étape. Ça peut être élargir, mais il faut que ce soit compatible avec le projet. Il faut vraiment que ça serve parce que ça coûte très cher. Votre solution n'est pas si simple que ça à faire. L'élargissement ce n'est pas juste remettre à côté. Il faut revoir toute la route, son épaisseur, pour qu'elle puisse durer dans le temps. Sinon c'est d'essayer d'avoir une 3^e voie tout de suite. Ça mérite d'être examiné.

Habitant : Il faut trouver une solution pour améliorer la situation : la jonction entre Soula et la nationale. Soit mettre des feux pour pouvoir améliorer la circulation. Dès 5h30, jusqu'à 8h, la circulation est bouchée ! Ou mettre des limitations de vitesse pour permettre d'évacuer les véhicules sur le pont. On est à 90 et après on est à 70, tout le monde se met à freiner. À Matoury, juste en mettant des feux ça a bien amélioré la situation. Dès que les feux ne fonctionnent plus c'est bouché. Avant les bouchons commençaient dès l'entrée du bourg de Matoury. Ou bien mettre une seule entrée sur la nationale par un rond-point. Actuellement il y a une 3^e voie qui est créée le matin et tout le monde passe par Soula (entre Soula 1 et Soula 2) pour revenir sur la nationale. Ceux qui passent par Soula avancent 2 fois plus vite que

ceux qui restent sur la nationale.

Marc Lalo : C'est le nombre d'accès qui conditionne la fluidité du réseau. Aujourd'hui ajouter des accès riverains c'est entretenir un réseau national bouché tous les matins.

Muriel Joer Le Corre : Les demandes faites par les citoyens vont aggraver encore la problématique.

Habitant : Quand on ajoute une 2^e voie on améliore la fluidité, mais à la fin on va tous se retrouver à la crique Fouillée.

Muriel Joer Le Corre : Le problème c'est qu'on a trop de voitures. Il faut de grands parkings relais et aller travailler en tramway. Cette problématique est la même partout. Il y a plein de villes qui réfléchissent. C'est le problème de l'individualisme, on a trop de voitures. C'est un problème de mobilité et de déplacement, ce n'est pas qu'un problème de nationale.

Habitant : On ne peut pas raisonner que sur la nationale. Sauf qu'il n'y a pas de porteur de projet pour autre chose. On tourne en rond.

Muriel Joer Le Corre : Oui mais nous on ne peut pas se substituer.

Habitant : Les gens qui sortent par Soula 1 bloquent la circulation. Les gens les laissent passer alors qu'ils ne laissent pas passer ceux qui sortent du giratoire.

Gianni Waya : Par ailleurs il n'y a aucune offre de dépassement.

Habitant : Quand il y a un passage piéton, on doit descendre la circulation à 70 km.

Muriel Joer Le Corre : Quand on fait un équipement il faut savoir comment on le raccorde pour ne pas se retrouver dans des contradictions. Avons-nous répondu à toutes vos questions ? Je vous remercie de votre participation. Je mets fin à la séance.