



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

REGISTRES et COURRIELS

Concertation publique du 19 février au 31 mars 2018

SOMMAIRE

Sommaire	2	Mme L. le 27 février 2018	6
		M. C. le 9 mars 2018	6
Contributions de la concertation	3	Registre à la DEAL	6
		M. S. et Mme L. le 19 mars 2018	6
Registres	4	Registre tournant	7
		5 habitants pour l'association des riverains du lotissement Miramax (Matoury)	7
Registre à la CACL	4	Registre à la mairie de Montsinéry-Tonnégrande	7
Mme A.	4	M. M. le 15 mars 2018	7
M. C.	4	Registre à la CTG	7
Mme L.	5	M. R. le 31 mars 2018	7
Registre à la mairie de Cayenne	5		
M. M.	5	Courriels	9
M. C.	5	M. J. le 19 février 2018	9
M. V.	5	Mme C. le 21 février 2018	9
M. R.	5	M. C. le 2 mars 2018	9
Mme J.	5	M. R. le 18 mars 2018	9
Mme A.	5	M. H. le 26 mars 2018	11
Anonyme	5	Mme P. 27 le mars 2018	12
Registre à la mairie de Macouria	6	M. et Mme V. le 28 mars 2018	12
Anonyme le 20 mars 2018	6	Centre nautique Terre rouge de Montsinéry le 28 mars 2018	12
Registre à la mairie de Matoury	6	Maire de Montsinéry-Tonnégrande les 29 mars 2018 & 2 avril 2018	12
		Association chasseurs Amazone Aourou le 29 mars 2018	12

CONTRIBUTIONS DE LA CONCERTATION

- Courriels : 10 contributions
- Registres : 17 contributions

Lieu du registre	Nombre de contributions
Cayenne	7
CACL	3
CTG	1
DEAL	1
Registre tournant	1 (5 personnes)
Macouria	1
Matoury	2
Montsinéry-Tonnégrande	1
Total	17

- Collectivités : 4 contributions
 - Matoury : 2 courriers complémentaires des 20 et 29 mars 2018
 - Macouria : courrier du 15 mai 2018
 - CTG : courrier du 4 juin 2018
 - Montsinéry-Tonnégrande (compté dans les courriels)

Les courriers des collectivités sont disponibles séparément du présent document.

REGISTRES

REGISTRE À LA CACL

MME A.

Le projet et les enjeux étant bien explicités dans le dossier de concertation :

- RN1, seule alternative vers l'ouest, vulnérable,
- trafic dense – saturation,
- zone accidentogène,
- augmentation de la population exponentielle – besoin en déplacement – croissance démographique et rôle des infrastructures dans le développement économique,
- les difficultés et impacts sur l'offre de transport scolaire et urbain,
- LE BESOIN DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE.

Compte-tenu de tous ces défis, ce projet paraît sous-dimensionné et peu ambitieux. Un projet de Cayenne à Kourou (même pas Saint-Laurent-du-Maroni à ce stade) aurait montré une meilleure volonté de répondre à des problématiques déjà présentes depuis de nombreuses années. Ce plan est par définition un plan d'urgence et ne laisse aucune place à une réelle amélioration du réseau routier (RN1) et encore moins à l'anticipation de problématiques criantes.

Aussi, le projet de pont ne convient pas. Si nous voulons un réseau routier durable, le pont actuel ne doit pas perdurer. De plus les bateaux ne peuvent pas passer sous le pont trop bas. Un peu d'ambition et de vision. Il faut un nouveau pont à 2 fois 2 voies.

Enfin, il faut une voie verte sur l'ensemble du projet vers Carapa. Tous les jours, des personnes sont sur cette route nationale, la traversent et font du stop. Des habitations sont le long de cette route. Il faut donc amener davantage de sécurité pour ces personnes avec une voie dédiée piéton, 2 roues, etc.

M. C.

Tout d'abord je tiens à déplorer ce projet qui semble sur un point financier d'envergure pour la Guyane, mais après une lecture très fine sous-dimensionné et très peu ambitieux pour l'amélioration des flux de transport sur la RN1. En Guyane, la population se situe essentiellement sur la bande littorale allant de Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni. Les études nous démontrent que dans les années à venir pratiquement l'ensemble de ces communes situés sur cette bande littorale doubleront leur population soit une croissance des déplacements.

Je m'étonne que ce projet « ambitieux » ne prenne pas en compte ce facteur et ne soit pas phasé dans le temps (court – moyen – long-terme) avec un doublement allant de Cayenne à Saint-Laurent telle la rade de la traversée en Guadeloupe (court terme : échangeur-Tonate et non RD51 / moyen : Kourou / long : Saint-Laurent).

Concernant la limitation de vitesse (page 16) il serait préférable de limiter la circulation à 110 km/h.

Concernant les accès : les quatre points d'échanges semblent pertinents cependant au vu du souhait de la commune de Macouria de développer le secteur Pointe Liberté (point touristique, navette fluviale...) ce projet devrait s'interroger sur l'accès à ce secteur.

Concernant les transports en commun : pensez-vous que la population posera sa voiture pour prendre les transports en commun qui se mêlent à la circulation (ce qui se fait de nos jours) ? Quelle est la plus-value ??

Il faudrait sincèrement s'interroger et intégrer une voie dédiée au transport en commun, créer un vrai site propre.

Concernant le « doublement » du pont : on nous a toujours parlé de doublement du pont du Larivot. Construire un deuxième pont à 2 voies à côté de l'actuel ?? Mais c'est du N'IMPORTE QUOI pourquoi ne pas construire un nouveau pont ?

À l'heure actuelle le pont du Larivot est en piteux état il serait judicieux de construire un nouveau pont à 4 voies et garder l'ancien en cas de secours, voire le supprimer. On fait du neuf avec du vieux.

Dans 20 ans lorsque le pont sera indisponible en repassera au pont 1 voie ?? qui sera déjà réalisé. Je dis NON.

MME L.

Vu le retard chronique et programmé de la Guyane, ce projet manque beaucoup d'ambition, du point de vue économique, développement du territoire, coût financier et désenclavement.

Le pont et la RN doivent être neufs et :

- équipés de :
 - 2 voies centrales circulation normale,
 - 2 voies bus – transport de personnes – poids lourd, voies signalées PRIORITAIRES,
 - 2 voies pour les deux roues, engins très utilisés en Guyane (ouverture entreprise de 2 roues),
- être éclairés sur tout le long,
- doit arriver jusqu'à KOUROU non à la CARAPA,
- ok pour l'espace pêcheurs,
- le pont doit avoir la hauteur suffisante pour le passage de bateaux en dessous,
- draguer le chenal pour effet ci-dessus et voir le développement fluvial (touristique).

Tracer d'autres routes communales ou CD [chemins départementaux] pour attendre les usagers et ne pas qu'ils arrivent tous dans le giratoire existant (exemple : celui de BALATA – MARINGOUINS ou celui de Suzini).

Pas de giratoire supplémentaire, cela crée le ralentissement de la circulation.

Créer une route qui desserve directement Cayenne venant de Kourou à la hauteur du Larivot.

Les carrefours doivent être aménagés pas obligatoirement à chaque groupe d'habitations.

Donc dans l'état NOUS NE VOULONS PAS.

REGISTRE À LA MAIRIE DE CAYENNE**M. M.**

Pour moi c'est une bonne chose, mais il faut penser à la voie ferrée de Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni.

Et puis l'ancien pont sera-t-il plus consolidé plus sérieusement et puis il faut penser à la continuité territoriale c'est-à-dire le passage sous le pont pour les bateaux.

M. C.

Le pont doit permettre une circulation fluide et un parcours fiable mais le problème doit être pris en compte sur toutes les routes de Guyane pour une sécurité de tout en chacun.

M. V.

J'ai bien étudié le dossier de concertation ; utiliser le pont actuel est judicieux. Étant un grand pratiquant de VTT, j'apprécie particulièrement des voies réservées aux cyclistes. Donc le projet est bien pensé.

Dans le futur pensez à faire un 3^e pont pour les personnes se rendant à Roura / aéroport / Cacao / Saint-Georges (et Régina) sans passer par Balata en provenance de Macouria, Kourou, Iracoubo, Mana, Saint-Laurent.

Cela fluidifiera le trafic. Bonne réalisation.

M. R.

Pourquoi récidiver une 2 × 2 voies pour se retrouver dans un goulet d'engorgement sur une voie unique ?

MME J.

Surtout si c'est pour encore « déboiser ».

MME A.

Faites attention aux animaux pour une fois.

ANONYME

NOU BON KÉ ÇA

REGISTRE À LA MAIRIE DE MACOURIA

ANONYME LE 20 MARS 2018

Mes beaux-parents habitent sur la RN1 [...] pratiquement face à Sablance et à 100 m du giratoire. La maison est située sur la droite en direction de Cayenne et à une distance de 30 m (clôture / chaussée). L'entrée de la maison se fait au niveau de la RN1. Qu'advient-il lors des travaux de la RN1 et y aura-t-il une autre voie d'accès ?

REGISTRE À LA MAIRIE DE MATOURY

MME L. LE 27 FÉVRIER 2018

Résidente de Matoury zone Rochambeau

Il serait souhaitable que soit prise en compte la nécessité de penser ce projet de doublement de voies et de pont à une échelle plus globale.

En effet, il convient d'anticiper l'urbanisation de la zone du Larivot et penser le maillage de cette zone qui par destination ou plutôt du fait de sa destination deviendrait dans le prolongement de la zone TERCA un axe central.

On note que la zone TERCA (communément appelé zone Family Plaza) est fortement marquée par des activités économiques tertiaires et à un moindre pourcentage des activités secondaires. Il convient que soit anticipé le maillage avec les quartiers périphériques (Balata ouest / Chaumière / Cotonnière / Cogneau) voire jusqu'à l'infrastructure majeure : l'aéroport Félix Éboué,

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

En résumé, la recherche d'une solution pérenne voudrait que l'aménagement de la RN1 tienne compte ou prenne en compte l'aménagement global de la zone et en COHÉRENCE AVEC LES PROJECTIONS DÉJÀ DÉFINIES.

UNE CITOYENNE IMPLIQUÉE

M. C. LE 9 MARS 2018

De passage en Guyane, je viens de prendre connaissance de ce projet d'aménagement de la RN1.

Je possède un terrain dans la zone COGNEAU LARIVOT impacté (je l'ai appris récemment) par une OIN et de plus j'apprends qu'un terrain pourrait être concerné par les travaux d'agrandissement en 2 x 2 voies de la RN1.

Le dossier de concertation ne fournit malheureusement pas suffisamment de détails pour se faire une idée de ce qui sera réalisé.

Le problème est que je ne vis pas en Guyane et lors des enquêtes publiques de ce type les propriétaires susceptibles d'être impliqués par ces nouveaux aménagements ne sont jamais informés et sont mis devant le fait accompli.

REGISTRE À LA DEAL

M. S. ET MME L. LE 19 MARS 2018

Propriétaires de 2 parcelles [le long de la] RN1, qui ont fait l'objet de 2 PC [permis de construire] pour la construction d'une quinzaine de bungalows, je souhaiterais attirer votre attention sur ce projet qui vient d'aboutir et [est] pourvoyeur d'emplois.

De plus, ces deux parcelles se trouvent du côté droit de la RN en direction de Kourou, c'est-à-dire du même côté que l'implantation des réseaux BT [basse tension], eau et fibre.

À ce jour un talus naturel offre une protection acoustique aux logements.

Les parcelles ainsi que d'autres sont desservies par une voie secondaire.

Je vous demanderai donc de bien vouloir tenir compte de ces divers éléments dans l'élaboration de vos scénarii d'implantation de la future RN.

Deux premiers échanges fin 2017 avaient déjà eu lieu à ce sujet avec [la DEAL].

Espérant retenir votre attention et votre collaboration.

REGISTRE TOURNANT

5 HABITANTS POUR L'ASSOCIATION DES RIVERAINS DU LOTISSEMENT MIRAMAX (MATOURY)

Problématiques du lotissement Miramax, en bordure de la RN1 :

- travaux de prolongement du passage busé de la route (novembre-décembre 2017) sans concertation avec les riverains,
- destruction du rideau végétal qui nous préservait du bruit et de la vue du passage de nombreux véhicules,
- nuisances sonores importantes ainsi qu'une nuisance due à la pollution (poussière, échappements...),
- une étude des nuisances créées devra déboucher sur des solutions concrètes pour les riverains.

REGISTRE À LA MAIRIE DE MONTSINÉRY-TONNÉGRANDE

M. M. LE 15 MARS 2018

La construction du nouveau pont impactera la commune de Montsinéry-Tonnégrande sur son avenir économique.

En effet, la commune a engagé depuis plusieurs années une réflexion avec le soutien de la CACL sur le développement d'une activité nautique fluviale. Dans ce cadre des emplois directs et indirects sont prévus.

Afin de ne pas priver la commune d'une économie dans le futur, le pont devra être bombé et permettre la circulation de bateaux d'un certain gabarit.

REGISTRE À LA CTG

M. R. LE 31 MARS 2018

Habitant de Macouria fatigué excédé par les embouteillages, j'ai déposé mes observations par écrit, le courrier comporte 2 feuillets.

Merci de prendre en compte.

AMENAGEMENT DE LA ROUTE NATIONALE 1 DE GUYANE entre

l'échangeur de BALATA et le carrefour de BALATA

Après avoir parcouru ce projet vieux de plus de 10 années, je dois dire qu'il ne répond pas aux attentes de la population concernée qui subit les embouteillages tous les jours, et je trouve que c'est un projet peu ambitieux.

Aussi, des améliorations devraient lui être apportées pour le rendre plus acceptable.

- L'échangeur de Balata est à deux voies, une pour entrer dans la capitale et une pour se diriger vers l'Ouest. il constituera un goulot d'étranglement qui générera un embouteillage à cette endroit à la fin des travaux s'il reste en l'état. **Cet échangeur devra être modifié sur deux voies pour rentrer sur Cayenne et deux pour se diriger vers Macouria / Kourou.**

- Le pont du Larivot érigé sur la rivière de Cayenne réduit la circulation des usagers de la navigation, cette rivière doit être navigable pour tous. La commune de Macouria et de Montsinéry -Tonnégrande possèdent les meilleurs plans d'eau de la Guyane pouvant accueillir une marina digne de ce nom et développer le secteur nautique et plaisancier. Les catamarans, les voiliers et autres pourront y trouver un lieu de mouillage.

Nous n'avons pas le droit d'hypothéquer les chances de ces deux communes de voir se développer un jour le secteur nautique en accueillant des voiliers, catamarans ou autres bateaux à voile.

Le pont du Larivot devra être démonté ou coupé; en son milieu pour libérer la circulation fluviale et le nouveau pont devra être à quatre voies et en forme d'arc avec le moins de piles possibles laissant passer des bateaux à mâts (chalutiers, catamarans, voiliers...). L'espacement entre les piles est de 70 mètres, un espacement plus important me paraît plus raisonnable (200 mètres entre les piles voir plus). Rappelant que les piles constituent un obstacle à la navigation, ajoutées à ceux du vieux pont c'est une vraie forêt de béton qui s'érige au milieu de la rivière, danger potentiel pour les navigateurs.

L'idéal serait un pont à quatre voies similaire à celui de Saint Georges de l'Oyapock et la destruction de l'ancien. Les erreurs du passé (pont actuel) doivent servir à préparer le futur.

- S'agissant de la RN1 les quatre échangeurs me paraissent une proposition intéressante; cela suppose deux voies parallèles à la RN1 avec une entrée et une sortie à chaque échangeur. Malgré ces aménagements, cette portion de la RN1

restera dangereuse pour les piétons et les deux roues.

Une nouvelle route, et un nouveau pont plus en profondeur des terres seraient plus bénéfiques pour la Guyane. Les Guyanais auraient bénéficié de l'augmentation de leur réseau routier en terme de kilométrage; les propriétaires fonciers de la RN1 ne subiraient plus une nouvelle expropriation. La nouvelle route aurait libéré du foncier (diminution du coût du mètre carré, espaces pour les nouvelles constructions...).

- Avant l'entame des travaux, les fameux ponts Béley pouvant supporter le passage de camions de plus de 19 tonnes, devront remplacer les anciens ponts (19 tonnes) de la CD5 sur la commune de Montsinéry-Tonnégrande. Pour des raisons de sécurité les camions de 19 tonnes et plus pourront être déviés vers la CD5 pour se diriger vers l'Ouest, cela évitera de perturber davantage la circulation pendant les phases de travaux.

Un habitant de Macouria fatigué et excédé par les embouteillages à outrance sur la RN1.

COURRIELS

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

M. J. LE 19 FÉVRIER 2018

Je suis chauffeur routier en métropole, ça fait plusieurs années que j'ai quitté la Guyane, mais je m'intéresse toujours à mon pays d'origine sur son développement et ses infrastructures.

En Guyane les chauffeurs routiers n'ont pas une aire de repos aménagée pour eux en cas de fatigue, ce qui est obligatoire, comme en métropole, donc s'il vous plaît pensez-y.

MME C. LE 21 FÉVRIER 2018

Pour faire suite à la concertation d'hier à Tonate, points soulevés :

Le pont actuel a été fragilisé (avec le passage des éléments nécessaires au CSG) et fermé en 2009 puis réparé... Combien de temps tiendra-t-il parallèlement à la nouvelle construction en étude ?

Lors de la fermeture du pont, qui a rallongé le trajet pour accéder à l'île de Cayenne et ses environs, il avait été envisagé la construction d'un nouveau pont, si je ne m'abuse. Alors pourquoi, n'y a-t-il pas les financements nécessaires à cette infrastructure en sus de ceux dédiés à la 2 x 2 voies ? Pourquoi ne pas prévoir la réalisation d'un pont à quatre voies dont la durée de vie rassurerait la population ?

À prendre en considération : le secteur inondable sur la voirie lors de marée en amont du pont direction Cayenne/Kourou

Comment sera pris en compte l'afflux de véhicules arrivant de la 4 voies sur l'échangeur de Balata ?

Environnement : prise en considération de la colonie d'ibis rouges nichant dans les palétuviers côté port du Larivot (protection espèces)

La Guyane doit évoluer. Cette route du littoral est indispensable pour booster l'économie et réduire l'insécurité routière.

Merci de bien vouloir verser ces éléments au dossier de concertation.

M. C. LE 2 MARS 2018

Quelques remarques personnelles concernant le projet l'aménagement de la RN1 entre Balata et la Carapa :

Il me paraît nécessaire de prévoir des voies suffisamment larges pour que les cyclistes et les piétons puissent circuler en toute sécurité.

L'idéal serait que ces voies de circulation soient physiquement séparées du trafic voiture/camion et qu'elles soient suffisamment larges pour permettre de rouler en groupe (pour permettre, entre autres, l'entraînement des clubs cyclistes locaux).

Parallèlement il me paraît aussi très important de développer des transports en commun dignes de ce nom pour que les aménagements prévus ne soient pas dépassés à trop court terme.

Il serait aussi utile de prévoir dès l'origine l'installation de radars tronçon pour éviter les excès de vitesse très fréquents sur la RN1.

M. R. LE 18 MARS 2018

Je vous transmets mes observations sur le projet d'aménagement de la route nationale 1 de Guyane.

Je reste à votre disposition pour toutes informations.

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

Ce document présente les constats et propositions
publique.

pour la concertation

Le Projet actuel :

I. Les avantages de ce projet

- Une somme a été validée par l'état 250 M€,
- Le projet permet d'améliorer la circulation et de la sécuriser.

II. Inconvénients du projet :

- ❖ La route va vers l'échangeur de balata → tous les véhicules (Kourou, Macouria, Matoury, Roura...) se dirigent vers le même point. Actuellement, l'échangeur de balata est parfois saturé. Donc, en prenant la démographie du territoire, les caractéristiques du pont (durée de vie de 100ans et le chiffre de ce projet, nous pouvons dire que le projet n'est pas viable. Cet échangeur sera très rapidement saturé.
- ❖ Position du pont : On continue à centraliser les accès. Un barrage ou un problème entre le pont et l'échangeur → blocage de l'accès vers cayenne et on se retrouve dans le cas du pont en réparation en 2009.
- ❖ Tronçon Pont → Carrefour de la carapa : L'état propose une 2 x 2 voies avec séparation des voies en traversant une agglomération avec voies pour piétons. Cela n'est pas cohérent.
 - Les 2 x 2 voies avec séparations permettent de relier des agglomérations et non de les traverser.
 - Dans le cas où on traverse une agglomération la vie se développe vers l'extérieur des voies. Cela signifie que les quartiers donnent le dos à cette route et les voies secondaires sont bien desservies. On ne peut pas mettre une voie piétonne autour de cet axe. Les bus et les piétons circulent sur les voies secondaires.
 - Si on souhaite que cette voie soit le centre de vie de la zone, il ne faut pas mettre de séparation (vitesse limitée à 70 km/h) mettre des feus pour gérer la circulation avec la jonction des voies secondaires. Dans ce cas d'espèce et seulement dans ce cas, on peut aussi ajouter les voies de bus.
 - La route entre le pont et soula est large et ne possède pas de difficulté pour l'élargir et réaliser les échangeurs.
 - La route entre soula et le carrefour la carapa est plus difficile pour l'élargissement.

- Le projet a pour but à terme d'atteindre le bourg de Tonate. Hors du manque de volonté de l'état de faire une 2 x 2 voies Cayenne – Kourou ; le fait d mettre un rond-point au niveau du carrefour La Carapa va générer des embouteillages.

III. Mes propositions

Ce projet doit être inscrit dans un projet global qui permet d'améliorer toutes les entrées sur l'île de Cayenne :

- Accès de Matoury
- Accès par la matourienne
- Accès par le pont du larivot

Il faudrait d'abord commencer par développer les axes secondaires :

Liaison quartier de cogneau-lamirande et la D2 et le quartier Maillard

Liaison entre le quartier de maillard et la zone de carrefour

Liaison entre la zone de carrefour et la zone de Géant Casino

....

Donc, mailler le territoire afin de minimiser les courts trajets sur les 2 x 2 voies.

Pour revenir sur Macouria, il n'est pas possible de mettre la 2 x 2 voies sans d'accord faire le maillage des quartiers.

Par rapport au cout des travaux, à la longévité des structures et de la démographie du territoire, il est fondamental que le pont puisse relier le carrefour de la Foire Fouille (2 x 1 voie vers la foire fouille et 2 x 1 voie vers l'échangeur de balata). Cette liaison va permettre de décentraliser la circulation. On répartit les flux de véhicule sur 2 points de pression. Cette jonction associée à l'arc entre la foire fouille et dégrad des cannes permettent de répartir la circulation vers Cayenne :

Un bras vers Matoury et la route de l'Est grâce à la matourienne

Un bras vers la zone industrielle et la commune de Matoury

Un bras vers Macouria et les communes de Ouest



Le pont est deux fois plus long que le pont existant → plus cher. Mais le coût peut être minimisé, car ce pont permet de supprimer les travaux en cours sur les carrefours ; maringouin et crique fouillée et même les travaux de Matoury si on augmente les liaisons des quartiers de Matoury avec la matourienne.

- ❖ La tranche entre le pont et le carrefour La Carapa : Pour ce tronçon, il est fondamental de réaliser les voies secondaires pour libérer la route nationale.

Sinon, il faut réaliser les échangeurs sur chaque pénétrante :

Jonction « résidence Terre Neuve » et l' « Impasse des Amourettes »

Jonction « Sablance » et « Soula » (suppression du rond-point)

Jonction au PK17

Carrefour La Carapa

- ❖ Les échangeurs prévus prennent trop d'espace sur les terrains privés. Il faut inverser les sens :
La RN1 passe au-dessus de la voie secondaire. Cela permet d'avoir des rond-point plus proches de la RN1 (pas de pente sur les terrains privés).
- ❖ L'échangeur du carrefour La Carapa doit anticiper les travaux du tronçon vers Tonate.



■ Echangeurs

— Nouvelle route vers le pont

M. H. LE 26 MARS 2018

Suite au projet que vous avez présenté, je me permets d'attirer votre attention sur la partie « 2 x 2 ».

En effet, vous envisagez de limiter la vitesse sur cette 2 x 2 à 90 km/h alors que le code de la route, R. 413-2, indique que la vitesse devrait être à 110 km/h. Il est inadmissible, à mon sens, de frustrer un peu plus la population guyanaise sur un projet neuf. Cette limitation sera incomprise et non respectée. De plus, vous mettez en avant la sécurité des usagers, mais alors, comment donner du crédit à cela lorsque vous voulez faire cohabiter des cyclos avec des poids lourds et des voitures sur une telle section ???

Vous pouvez abaisser la vitesse tant que vous voulez, si la limitation est incohérente, elle restera incomprise et peu ou pas respectée (sauf devant un radar fixe).

MME P. 27 LE MARS 2018

Merci de cette occasion de nous impliquer dans l'aménagement de la RN1.

J'ai consulté le dossier. C'est très intéressant. Je voulais demander pourquoi on ne fait pas carrément un pont à 4 voies, sachant que le pont existant a déjà eu des problèmes importants ?

Durant les travaux, quelles seront les déviations ? Passerons-nous par le CD5 ? Sachant aussi que la plupart des ponts sont à tonnages limités.

Je trouve intéressante l'idée des transports en commun. Mais faudra-t-il attendre cet aménagement pour bénéficier d'une ligne de transports en commun fiable et sérieuse ?

M. ET MME V. LE 28 MARS 2018

Je suis gérant de [SCI et SCCV, parcelles] se tenant à côté du carrefour de la CARAPA situé dans l'air d'étude de la RN1. Nous souhaitons vous faire part de notre inquiétude sur le fait de perdre de la surface de terrain sachant que la [SCI] a une activité industrielle et commerciale depuis de nombreuses années et la [SCCV] où se situent des maisons d'habitation est encours d'étude de lotir [...].

Je vous sollicite vivement sur la prise en compte de ces informations dans le cadre de votre étude.

Je reste à votre disposition pour tout échange nécessaire.

CENTRE NAUTIQUE TERRE ROUGE DE MONTSINÉRY LE 28 MARS 2018

Afin que nous puissions développer le nautique à voile au centre nautique de Montsinéry, nous avons besoin d'une hauteur sous pont à marée haute de 25 mètres afin que nos sportifs naviguent en toute sécurité, aussi pour nous éviter tout enclavement entre notre commune et la ville capitale, car le transport fluvial est une alternative au transport routier encombré.

Merci de l'importance que vous porterez à cette demande pertinente, dans l'attente du projet définitif recevez nos salutations les plus sincères.

MAIRE DE MONTSINÉRY-TONNÉGRANDE LES 29 MARS 2018 & 2 AVRIL 2018

J'intègre également cet avis [du centre nautique Terre rouge] dans les avis à formuler par la collectivité.

La CACL vous répondra utilement sur le projet de navette fluviomaritime que nous nourrissons depuis 20 ans.

ASSOCIATION CHASSEURS AMAZONE AOUROU LE 29 MARS 2018

Avez-vous pris en compte lors de votre projet l'accès fluvial et maritime pour les usagers de Cayenne ? La RN1 donne accès, par le dégrad Pointe Liberté et par la sortie nord-ouest du pont du Larivot à :

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

Les mises à l'eau existantes ont progressivement disparu (fermeture administrative de la cale du port du Larivot, envasement de la cale de la préfecture, entrée du Mahury...).

La dernière cale utilisable en 2018 pour les usagers de Cayenne est celle de Dégrad des Cannes. Sa suppression planifiée lors de l'extension du Grand port maritime va provoquer des tensions qu'il est possible d'atténuer par la mise en place de rampes d'accès sur les ouvrages d'art, avec au moins les objectifs suivants :

- prendre en compte la navigation sous les ouvrages d'art ;
- mettre à l'eau une remorque sans mettre en danger les usagers de la RN1 comme actuellement sur le pont du Larivot ;
- assurer une pente suffisante et un tirant d'eau adapté à des petites et moyennes embarcations (moins de 9 m) (dégrad aux normes) ;
- permettre le stationnement de 25 remorques ;
- assurer de la visibilité sur la zone de stationnement (vols).

L'association reste à votre disposition en cas de questions complémentaires.