

Enquête publique unique conjointe (enquête publique et enquête parcellaire) relative à la demande d'autorisation environnementale unique (AEU), à la déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Matoury et de Macouria, pour le nouveau pont du Larivot au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Arrêté préfectoral n° R03 – 2020 – 12 - 17 – 001 du 17 décembre 2020

Rapport et conclusions motivées de la commissaire enquêtrice

Françoise Armanville

Enquête publique du lundi 4 janvier 2021 au mercredi 3 février 2021

N° E20000012/97 du 24 novembre 2020 – Tribunal Administratif de la Guyane

Tables des matières

1. Généralités	3
1.1. Objet de l'enquête	3
1.1.1. Contexte du projet	3
1.1.2. Objectif du projet	3
1.1.3. Cadre juridique	4
1.1.4. Présentation du demandeur	10
1.1.5. Présentation du projet	10
1.1.5.1. Caractéristiques techniques principales	10
1.1.5.2. Navigation sous le nouvel ouvrage d'art	12
1.1.5.3. Parti architectural et paysager du nouvel ouvrage d'art	12
1.1.5.4. Assainissement de la nouvelle plate-forme routière	12
1.1.5.5. Mode de fonctionnement des deux ponts	13
1.1.6. Plan général des travaux	14
1.1.7. Localisation du projet	15
1.1.8. Synthèse de la description du projet	15
1.2. Planning prévisionnel des travaux	20
1.2.1. Généralités	20
1.2.2. Travaux préalables du raccordement en rive gauche	21
1.2.3. Travaux du pont et des remblais d'accès	21
1.2.4. Travaux de chaussée, d'assainissement et du raccordement en rive droite	22
1.3. Contexte administratif	22
1.3.1.. Concertation publique préalable	22
1.3.2. Autorisation environnementale	23
1.3.3. Avis de l'Autorité environnementale	25
1.3.4. Avis du conseil national de la protection de la nature (CNPN)	28
1.4. Composition du dossier d'enquête publique	31
2. Organisation et déroulement de l'enquête	34

2.1. Désignation de la commissaire enquêtrice	34
2.2. Déclaration sur l'honneur	35
2.3. Arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique	35
2.4. Dates de l'enquête publique	35
2.5. Publicité de l'enquête	35
2.5.1. Affichage	36
2.5.1.1. Publicité de l'enquête publique	36
2.6. Les rendez-vous préalables au démarrage de l'enquête publique	37
2.7. Permanences en mairies	37
2.8. Présentations des contributions	38
2.8.1. Méthodologie d'analyse des contributions	38
2.8.2. Contributions	39
2.8.2.1. Organisations	39
2.8.2.2. Public	39
2.8.3. Statistiques de fréquentation du registre dématérialisé	40
2.9. Procès-verbal de synthèse des observations, suite à la clôture de l'enquête publique.	41
2.9.1. Réponse de la DGTM au procès-verbal de synthèse	42
3. Table des annexes	66
4. Conclusions motivées	67

Rapport de la commissaire enquêtrice

1. Généralités

1.1. Objet de l'enquête

1.1.1. Contexte du projet

Le réseau routier guyanais se caractérise par sa faible densité, ainsi que par son inégale répartition. Seule l'Île de Cayenne bénéficie d'un réseau routier développé. Deux routes nationales assurent les liaisons entre les communes de l'agglomération de Cayenne et le reste de la Guyane : la RN2 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Georges de l'Oyapock via Matoury et Régina, et la RN1 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Laurent-du-Maroni via Macouria, Kourou, Sinnamary et Iracoubo. C'est donc à partir de Cayenne et Matoury que le réseau se déploie vers le reste du territoire. Le pont du Larivot est aujourd'hui la seule infrastructure permettant aux véhicules de traverser facilement l'estuaire de la rivière de Cayenne pour relier les bourgs de Matoury et de Macouria, mais aussi au-delà les villes de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni, et permettre l'accessibilité à des infrastructures d'intérêt majeur telles que l'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué, la base spatiale de Kourou, le port maritime de Dégrad des Cannes, les hôpitaux de Cayenne et Kourou...

1.1.2. Objectif du projet

Le pont du Larivot actuel est l'unique ouvrage qui permet de desservir de manière satisfaisante l'ouest de l'agglomération de Cayenne mais aussi tout l'ouest de la Guyane (Kourou, Sinnamary, Iracoubo, Saint-Laurent-du-Maroni). La RN1 est également la route permettant de rejoindre la frontière avec le Suriname à l'ouest de la Guyane. En effet les itinéraires alternatifs nécessitent des rallongements de parcours de l'ordre de 60 à 70 km, via notamment la RD5, et empruntent des routes dont les ouvrages franchissant la rivière de Cayenne ou ses affluents sont à une seule voie de circulation et/ou de capacité portante limitée à 19 tonnes, ce qui réduit très fortement leur capacité. Cette problématique s'est révélée d'actualité en 2009-2010 quand le pont a dû être fermé pendant près de 3 mois et demi après qu'un affaissement de 21 cm ait été constaté au niveau d'une pile. Cette fermeture a fortement perturbé la vie sociale et économique de l'agglomération et de toute la Guyane. Un dispositif fluviomaritime conséquent avait alors été mis en place. Ainsi le maintien de la circulation entre Matoury et Macouria au travers de l'estuaire de la rivière de Cayenne est primordial. Tout accident ou incident sur le pont du Larivot actuel conduisant à sa fermeture partielle ou totale, de courte, moyenne ou longue durée, a un impact considérable sur les déplacements en Guyane, et par suite sur l'ensemble de la vie économique et sociale

guyanaise. Or, le pont actuel reste un ouvrage sensible, par exemple vis-vis d'un choc accidentel de bateau sur l'une de ses piles. C'est pourquoi le doublement du pont du Larivot est absolument indispensable en vue d'assurer la résilience de l'itinéraire, c'est-à-dire sa sécurisation. Il s'agit de limiter le risque de rupture du service routier en assurant une continuité de la circulation sur la route nationale 1 (RN1).

1.1.3. Cadre juridique

Conformément à l'article L.123-6 du code de l'environnement, lorsque la réalisation d'un projet est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins au titre de l'article L.123-2 du code de l'environnement, il peut être procédé à une enquête unique régie par la section 1 du chapitre III du titre II du livre 1^{er} du même code, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

Ainsi, dans le cadre du présent projet, l'enquête publique est requise :

- au titre des articles L.1 et L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, s'agissant d'une opération nécessitant des acquisitions foncières, si besoin par expropriation, et renvoyant aux articles L. 123-1 et suivants du code de l'environnement dans la mesure où celle-ci nécessite une étude d'impact;
- au titre des articles L.131-1 et R.131-1 à R.132-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique en vue de l'enquête parcellaire dont l'objectif est de porter à la connaissance des propriétaires, titulaires de droits réels et des autres intéressés les parcelles et superficies qui seront concernées par l'expropriation;
- au titre de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité des PLU (plans locaux d'urbanisme) des communes de Matoury et de Macouria
- au titre des articles L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants, R.122-2, L.181-9 et suivants, et R.181-36 à R.181-38 du code de l'environnement pour ce qui concerne la demande d'autorisation environnementale unique.

La présente demande d'autorisation environnementale porte sur :

- l'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques, au titre des articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- la demande de dérogation à la protection des habitats d'espèces et des espèces protégées au titre des articles L.411-1 et 411-2 et suivants du code de l'environnement.

La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme et valant arrêté de cessibilité. À l'issue de la procédure d'enquête publique, et au vu des observations formulées pendant le déroulement de l'enquête publique et des rapports et

avis de la commissaire enquêtrice, le préfet pourra prendre un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique pour le projet de construction du nouveau pont du Larivot.

Cette déclaration d'utilité publique confèrera au maître d'ouvrage le droit de recourir à l'expropriation (si besoin) pour réaliser le projet. Elle sera ensuite publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de Guyane et affichée en mairies des communes de Macouria et Matoury. Par ailleurs, la déclaration d'utilité publique emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Conformément à l'article R.132-4 du code de l'expropriation, cet arrêté vaut également arrêté de cessibilité, puisque l'enquête parcellaire a constitué un des objets de l'enquête publique. Les propriétés déclarées cessibles sont désignées et l'identité des propriétaires concernés précisée conformément à l'article R.132-2 du même code. Cette décision peut faire l'objet d'un recours dans un délai de deux mois à compter de la notification individuelle par l'expropriant à chaque propriétaire concerné. Cette déclaration d'utilité publique pourra intervenir dans un délai maximum de 12 mois à compter de la clôture de l'enquête publique. L'arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet d'aménagement précisera le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, sans pouvoir dépasser un délai de 5 ans. Toutefois, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale à la durée initialement fixée. Toute prorogation ultérieure nécessite l'avis préalable du Conseil d'État.

Pour mémoire, la présente enquête publique est régie par les textes ci-dessous, et sont mentionnés dans le dossier d'enquête :

Textes relatifs à la composition du dossier d'enquête publique préalable à la DUP du projet et emportant mise en compatibilité des PLU

- code de l'environnement pour les volets suivants :
 - dossier d'enquête publique : article R.123-8
 - étude d'impact établie conformément aux articles L.122-3 et R.122-5
 - autorisation environnementale : articles R.181-13 à 15
- au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment ses articles R.112-4, R.112-6 et R.112-7, en complément des pièces du code de l'environnement
- au code de l'urbanisme, pour les dossiers de mise en compatibilité des PLU, et notamment les articles L.153-54 et R. 153-14
- au code des transports, articles L.1511-1 à L.1511-5 et R.1511-1 à R.1511-6 notamment, relatifs à l'évaluation socio-économique des grands projets d'infrastructure de transports.

Textes relatifs à l'organisation, au déroulement et à l'issue de l'enquête publique

- Le code de l'environnement, notamment

- l'article L.120-1 du code de l'environnement relatif à la participation du public;
- les articles L.123-1 à L.123-2 concernant le champ d'application et l'objet de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement;
- les articles L.123-3 à L.123-18 concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, et notamment l'article L.123-6 qui autorise l'organisation d'une enquête unique;
- l'article R.123-1 concernant le champ d'application de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement;
- les articles R.123-2 à R.123-27 concernant la procédure et le déroulement de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement;
- Les articles L.181-9 à 12 et R.181-36 à R.181-38 l'instruction de la demande d'autorisation environnementale ;
- Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment :
 - les articles L.1, L.110-1, L.121-1 à L.121-5 relatifs aux enquêtes publiques et à la déclaration d'utilité publique; les articles L.122-1 à L.122-7 relatifs aux dispositions particulières à l'utilité publique de certaines opérations

Textes relatifs à l'expropriation pour cause d'utilité publique

- les articles L.121-1 à L.121-5, L.122-1 et L.122-2, R.121-1 et R.121-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique concernant la déclaration d'utilité publique (autorité compétente, expropriation dans le cadre de la déclaration d'utilité publique);
- les articles L.131-1, L.132-1 à L.132-4, et R.131-1 à R.132-4 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à l'enquête parcellaire et aux arrêtés de cessibilité;
- les articles L.220-1 à L.223-2, L.231-1 et R.221-1 à R.223-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs aux modalités de prononcé de l'ordonnance d'expropriation et transfert de propriété;
- les articles L.311-1 à L.323-4 et R.311-1 à R.323-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatifs à la fixation des indemnités

Textes relatifs à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- les articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-14 et suivants du code de l'urbanisme pour la mise en compatibilité du PLU;
- les articles L.121-4 et L.122-5 du code de l'expropriation;

- les articles L.104-3 et R.104-8 du code de l'urbanisme sur l'évaluation environnementale des PLU;
- les articles L.122-14, R.122-27 et R.122-20 du code de l'environnement sur la procédure commune d'évaluation environnementale

Textes relatifs à l'eau

Le code de l'environnement, notamment :

- les articles L.210-1, L.211-1 et suivants;
- les articles L.214-1 à L.214-4 relatifs aux régimes d'autorisation et de déclaration et en particulier l'article R.214-1, concernant la nomenclature des installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation ou à déclaration;
- les articles R.211-108 et R.211-109, concernant les zones humides

Textes relatifs à la protection du patrimoine naturel

Le code de l'environnement, notamment :

- les articles L.411-1 à L.411-3, concernant la préservation du patrimoine naturel;
- les articles R.411-1 et suivants, concernant la préservation du patrimoine biologique;
- les articles L.321-1 et suivants et R.321-1 et suivants, concernant la protection du littoral.

Le code de l'urbanisme, notamment :

- les articles L.121-1 et suivants, concernant l'aménagement et la protection du littoral et en particulier les articles L.121-4, L.121-6 et R.121-5.

Autres textes concernant la protection des espèces animales et végétales, dans leur version actuellement applicable :

- Arrêté du 19 février 2007 fixant les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du code de l'environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées ;
- Arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des mammifères terrestres protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 19 novembre 2007 fixant la liste des amphibiens et des reptiles protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 29 octobre 2009 fixant la liste des espèces d'oiseaux protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 23 avril 2007 fixant la liste des insectes protégés sur l'ensemble du territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 8 décembre 1988 fixant la liste des espèces de poissons protégées sur l'ensemble du territoire national ;
- Arrêté du 20 janvier 1982 relatif à la liste des espèces végétales protégées sur l'ensemble du territoire ;

- Arrêté ministériel du 9 avril 2001 relatif à la liste des espèces végétales protégées en Guyane
- Arrêté ministériel du 15 mai 1986 fixant sur tout ou partie du territoire national des mesures de protection des reptiles et amphibiens représentés dans le département de la Guyane et modifié par l'arrêté ministériel du 20 janvier 1987, puis par l'arrêté ministériel du 29 juillet 2005 et enfin par l'arrêté ministériel du 24 juillet 2006 ;
- Arrêté ministériel du 14 octobre 2005 fixant la liste des tortues marines protégées dans le département de la Guyane ;
- Arrêté ministériel du 25 mars 2015 fixant la liste des oiseaux représentés dans le département de la Guyane protégés sur l'ensemble du territoire et les modalités de leur protection ;
- Arrêté ministériel du 15 mai 1986 fixant sur tout ou partie du territoire national des mesures de protection des mammifères représentés dans le département de la Guyane et modifié par l'arrêté ministériel du 20 janvier 1987, puis par l'arrêté ministériel du 29 juillet 2005 et enfin par l'arrêté ministériel du 24 juillet 2006 ;
- Arrêté ministériel du 1er juillet 2011 fixant la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national et les modalités de leur protection ;
- Arrêté du 9 juillet 1999 fixant la liste des espèces de vertébrés protégées menacées d'extinction en France et dont l'aire de répartition excède le territoire d'un département ;
- Arrêté du 23 avril 2008 fixant la liste des espèces de poissons et de crustacés et la granulométrie caractéristique des frayères en application de l'article R.432-1 du code de l'environnement ;
- Arrêté du 21 juillet 1983, relatif à la protection des écrevisses autochtones.

Textes relatifs à la protection du patrimoine culturel

- Le code du patrimoine, notamment :
 - Archéologie préventive :
 - les articles L.521-1 et suivants, ainsi R.523-1 et suivants concernant l'archéologie préventive;
 - les articles L.531-14, L.531-15 et L.531-19, ainsi que les articles R.531-8 à R.531-10 concernant les découvertes archéologiques fortuites;
 - Monuments historiques :
 - les articles L.621-30 à L.621-32, concernant les dispositions relatives aux immeubles situés dans le champ de visibilité des immeubles classés ou inscrits;
 - les articles R.621-96 et suivants, concernant les travaux dans le champ de visibilité.
- Le code de l'environnement :
 - Sites inscrits et classés : les articles L.341-1 et suivants, articles R.341-1 et suivants

Textes relatifs à la protection du cadre de vie et de la santé publique

- Qualité de l'air :
 - les articles L.220-1 et suivants du code de l'environnement relatifs à la préservation de la qualité de l'air et à l'utilisation rationnelle de l'énergie ;
 - les articles R.221-1 à R.221-12 du code de l'environnement concernant la surveillance de la qualité de l'air et les plans régionaux pour la qualité de l'air;
 - les articles R.222-13 à R.223-4 du code de l'environnement concernant les plans de protection de l'atmosphère et les mesures susceptibles d'être mise en œuvre pour réduire la pollution atmosphérique;
 - la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

- Prévention des risques :
 - les articles L.561-1 à L.566-13 et R.561-1 à R.566-18 du code de l'environnement relatifs à la prévention des risques naturels;
 - les articles L.515-15 à L.515-26 et R.515-39 à R.515-51 du code de l'environnement relatifs à la prévention des risques technologiques;
 - les articles L.511-1 et suivants, articles R.511-9 et suivants relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement.

- Prévention des nuisances sonores :
 - les articles L.571-1 et suivants et R.571-1 et suivants du code de l'environnement, et notamment:
 - les articles L.572-1 à 11 relatifs à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement;
 - les articles L.571-1, L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement relatifs à la lutte contre le bruit des transports terrestres;
 - les articles R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres;
 - les articles R.571-44 à R.571-52 relatifs à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres;
 - l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières;
 - l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Textes relatifs à la contre-expertise de l'évaluation socio-économique

- Loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017 ;
- Décret n° 2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics en application de l'article 17 de la loi n° 2012-1558 du 31 décembre 2012 de programmation des finances publiques pour les années 2012 à 2017.

1.1.4. Présentation du demandeur

Le maître d'ouvrage du nouveau pont du Larivot est l'État, représenté par le préfet de Guyane. Le projet est porté plus spécifiquement par la direction générale des territoires et de la mer (DGTM), service de l'État en Guyane.

1.1.5. Présentation du projet

Le projet consiste à réaliser un ouvrage de doublement du pont du Larivot actuel, à 40m en aval et en parallèle de ce dernier.

1.1.5.1. Caractéristiques techniques principales

Favorable aux modes actifs et multifonctionnel, Il aura une longueur d'environ 1320 m entre culées et une largeur de tablier de 14,20m. Les raccordements à la RN1 s'effectueront par la réalisation :

- d'un embranchement sur la RN1 en rive droite;
- d'un giratoire offrant une sortie sur la RN1 vers Kourou, une sortie sur l'avenue Belle-Humeur, une sortie vers l'avenue du Débarcadère (pointe Liberté) et une sortie vers le pont du Larivot actuel en rive gauche. La descente du pont vers ces ouvrages de raccordements sera faite via la réalisation de remblais techniques.

Le projet présentera 2 voies de circulation de 3,50m pour les véhicules motorisés et une voie verte de 3m pour les piétons et cyclistes. Ces 2 parties sont séparées d'une bande dérasée de droite de 2m de large sur laquelle pourront circuler les deux-roues motorisés. Un dispositif de sécurité séparera physiquement la voie verte des voies de circulation des véhicules motorisés. Une bande dérasée de gauche de 50 cm est présente également.

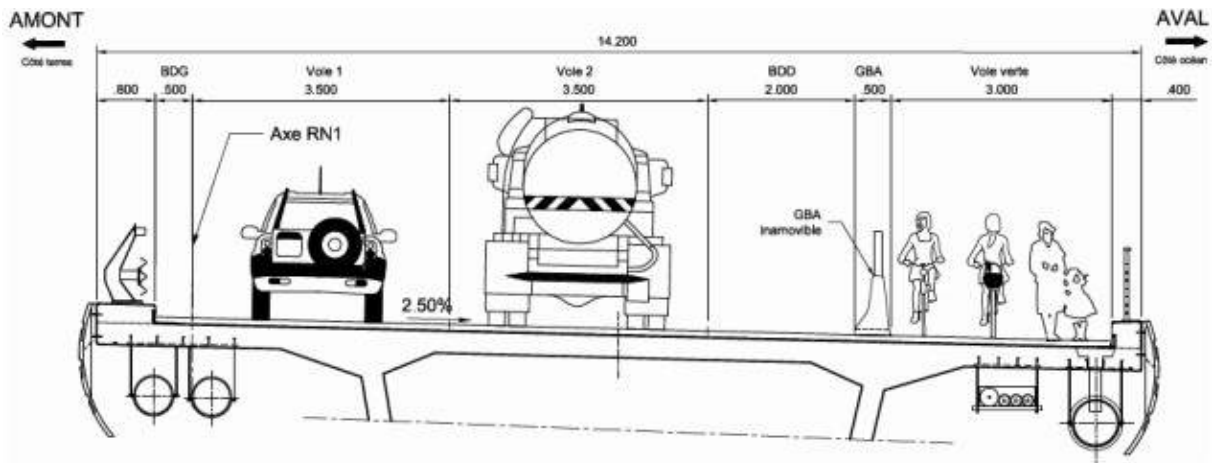


Figure 1 : profil en travers du nouveau pont – circulation en fonctionnement normal sur les 2 ponts en 2 x 2 voies

La voie verte sera assortie de petits belvédères (ou aires de repos) à intervalles réguliers (5 au total), permettant notamment aux piétons et cyclistes de profiter de la vue ou la pratique de l'activité de pêche amateur dans la rivière depuis le pont.

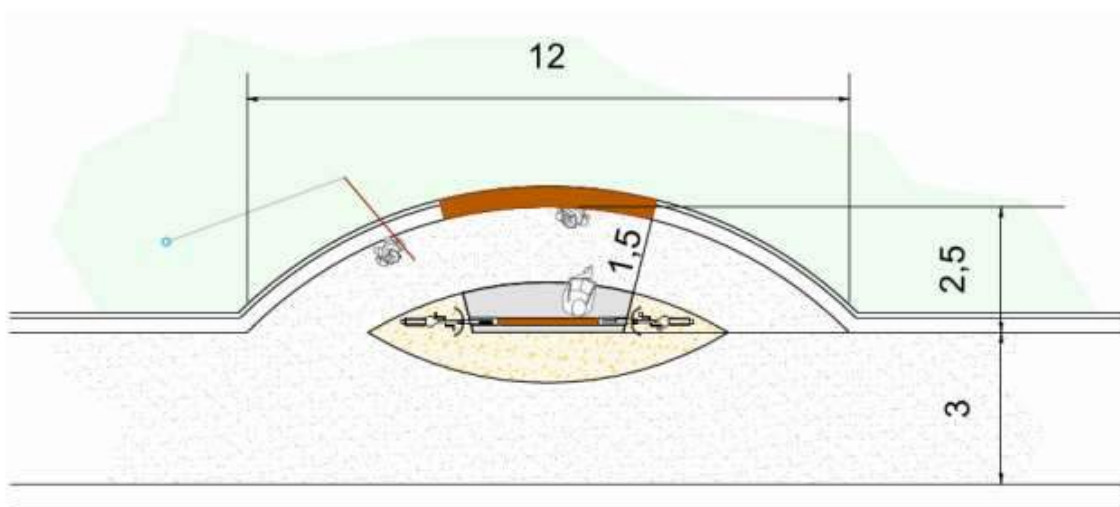


Figure 2 : plan de principe d'aménagement des belvédères (source : JDM Paysagistes DPLG)

1.1.5.2. Navigation sous le nouvel ouvrage d'art

L'ouvrage sera plus haut que le pont actuel, permettant ainsi de préserver les conditions de navigation dans le fleuve, et à long terme lorsque le pont existant ne sera plus là, de permettre à des bateaux de plus fort tirant d'air de passer sous l'ouvrage.

1.1.5.3. Parti architectural et paysager du nouvel ouvrage d'art

Le nouveau pont du Larivot est un ouvrage exceptionnel par ses dimensions, notamment sa très grande longueur, et son importance ; c'est un élément absolument vital du réseau routier guyanais. En revanche, à l'inverse de la majorité des longs ouvrages, il sera relativement peu perçu depuis l'extérieur, alors que les vues offertes depuis le pont sont tout à fait essentielles; elles constituent la seule respiration visuelle sur le parcours. Aussi, le parti architectural et paysager ne repose pas sur une structure extravertie et onéreuse mais sur des ajustements fins et soignés. En outre, le contexte climatique d'une part, et maritime d'autre part, ont conduit le maître d'ouvrage à retenir un ouvrage qui soit le plus robuste possible vis-à-vis de son environnement naturel agressif pour les matériaux. Cela conduit à des choix architecturaux épurés.



Figure 3 : principe de perspective du nouveau pont (source : Lavigne & Chéron Architectes)

1.1.5.4. Assainissement de la nouvelle plate-forme routière

Sur chaque rive, l'ouvrage s'accompagnera d'ouvrages de rétention des eaux pluviales (bassins en rive gauche, fossé en rive droite), dimensionnés pour retenir une pluie de retour décennal et effectuer un prétraitement des eaux par décantation avant rejet. Ces ouvrages se déverseront dans l'estuaire de la rivière de Cayenne via des fossés.

1.1.5.5. Mode de fonctionnement des deux ponts

Les deux ponts seront ouverts à la circulation, chacun accueillant un sens de circulation :

- sur le pont actuel, la circulation s'effectuera sur les deux voies dans le sens de Kourou →Cayenne;
- sur le nouveau pont, la circulation s'effectuera sur les deux voies dans le sens de Cayenne →Kourou.

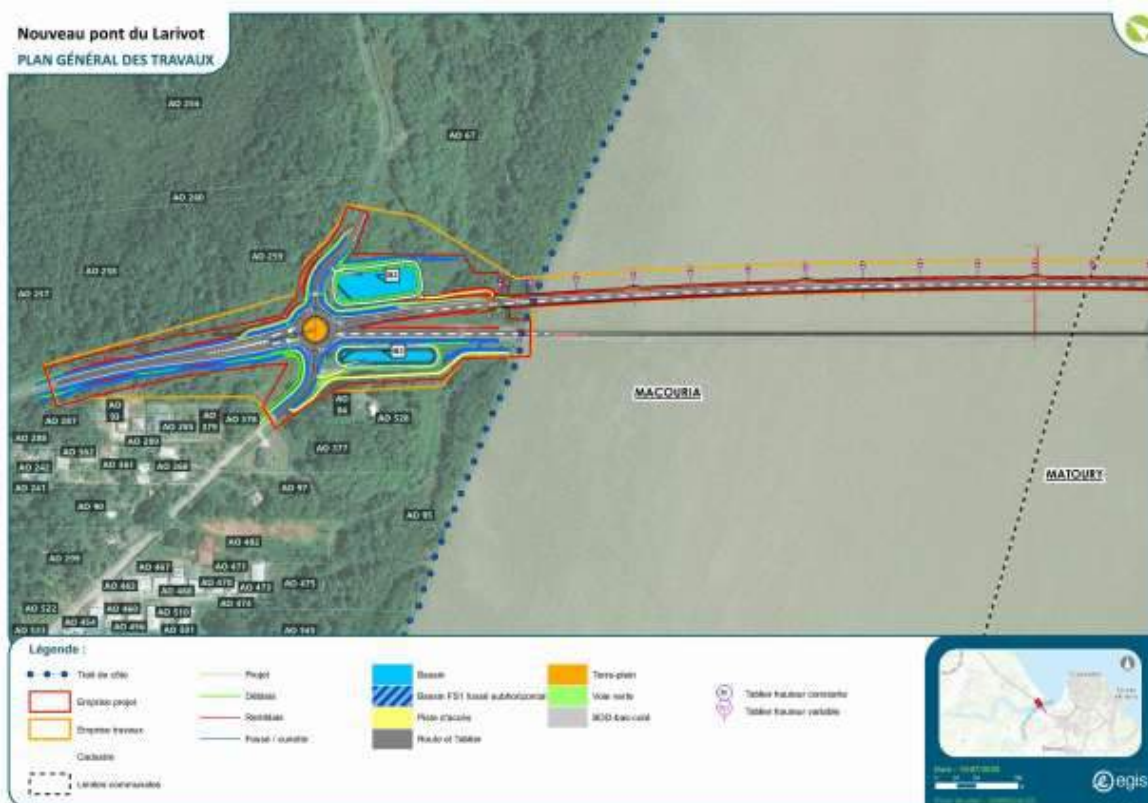
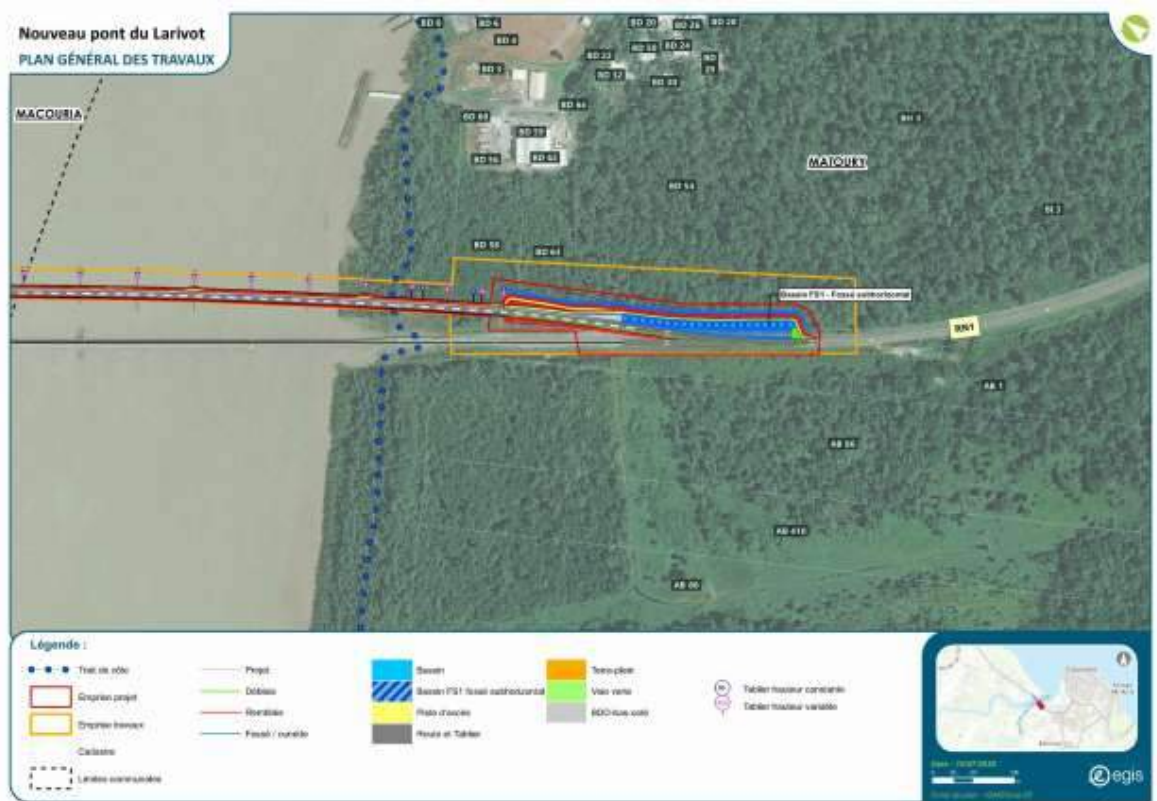
En matière de vitesse, au regard des limitations de vitesses existantes sur le reste de l'itinéraire, la vitesse étant aujourd'hui limitée à 70 km/h entre le giratoire de la crique Fouillée et le pont du Larivot inclus, les vitesses limites seront les suivantes :

- sur le pont actuel, la vitesse restera limitée à 70 km/h comme aujourd'hui;
- sur le pont futur, la vitesse sera aussi limitée à 70 km/h.

La vitesse à l'ouest du futur giratoire en rive gauche, en direction de Kourou, restera à 80 km/h, soit la vitesse autorisée sur une route nationale bidirectionnelle.

Il convient de noter qu'après la mise en service du nouveau pont, le pont actuel pourra être fermé temporairement à la circulation pour réaliser des travaux d'entretien de l'ouvrage existant dans des conditions optimales. En cas de fermeture temporaire et de durée limitée du pont actuel, la circulation pourra être maintenue sur le nouveau pont, avec une modification temporaire de son fonctionnement : chaque voie accueillera alors un sens de circulation.

1.1.6. Plan général des travaux



1.1.7. Localisation du projet

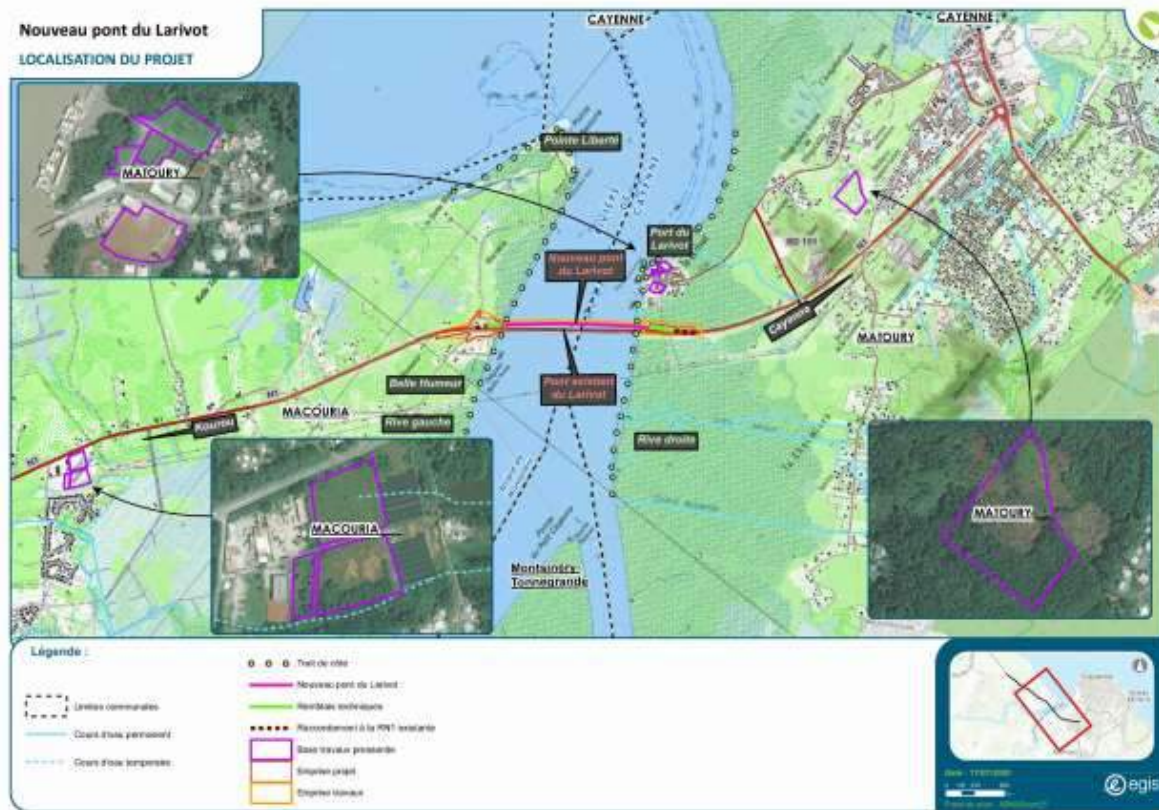


Figure 6 : localisation générale du projet (1/25000)

Le projet se situe sur les communes de Macouria et de Matoury. Il est destiné à la traversée de la rivière de Cayenne par la route nationale 1.

1.1.8. Synthèse de la description du projet

Le projet consiste à réaliser un ouvrage de franchissement de l'estuaire de la rivière de Cayenne, permettant le doublement du pont du Larivot actuel à 40m en aval hydraulique de celui-ci, assorti des ouvrages de raccordements nécessaires aux infrastructures existantes en rive droite sur la commune de Matoury et en rive gauche sur la commune de Macouria, ainsi que des ouvrages d'assainissement pluvial.

Le nouveau pont aura une longueur de 1320 m environ entre culées et une largeur de tablier de 14,20m environ. Les raccordements routiers à la RN1 s'effectueront comme suit :

- en rive droite, par un embranchement sur la RN1 actuelle ;
- en rive gauche, par un giratoire offrant une sortie sur la RN1 vers Kourou, une sortie sur l'avenue Belle-Humeur, une sortie vers l'avenue du Débarcadère (route de la pointe Liberté) et une sortie vers le pont du Larivot actuel.

La descente du pont vers ces ouvrages de raccordements sera faite via la réalisation de remblais techniques, au regard des contraintes de compressibilité des sols en place.

Le projet présentera 2 voies de circulation de 3,50m pour les véhicules motorisés et une voie verte de 3m pour les piétons et cyclistes. Ces 2 parties sont séparées d'une bande dérasée de droite de 2m de large sur laquelle pourront circuler les deux-roues motorisés. Un dispositif de sécurité séparera physiquement la voie verte des voies de circulation des véhicules motorisés. Une bande dérasée de gauche de 50 cm est présente également.

La voie verte sera assortie de petits belvédères (ou aires de repos) à intervalles réguliers (5 au total sont envisagés), permettant notamment aux piétons et cyclistes de profiter de la vue ou la pratique de l'activité de pêche amateur dans la rivière depuis le pont.

La voie verte sera à double sens.

L'ouvrage sera plus haut que le pont actuel, permettant ainsi de préserver les conditions de navigation dans le fleuve, et à long terme lorsque le pont existant ne sera plus là, de permettre à des bateaux de plus fort tirant d'air de passer sous l'ouvrage, ainsi que les conditions hydrauliques à long terme.

Ses piles seront «calées» en face des piles du pont actuel, selon le rythme d'une pile sur deux pour les solutions techniques dites de base, l'ouvrage futur présentant des travées deux fois plus grandes.

Sur chaque rive, l'ouvrage s'accompagnera d'ouvrages de rétention des eaux pluviales (bassins en rive gauche, fossé en rive droite), dimensionnés pour retenir une pluie de retour décennal et effectuer un prétraitement des eaux par décantation avant rejet. Ces ouvrages se déverseront dans l'estuaire de la rivière de Cayenne via des fossés.

Mode de fonctionnement des deux ponts

Les deux ponts seront ouverts à la circulation, chacun accueillant un sens de circulation :

- sur le pont actuel, la circulation s'effectuera sur les deux voies dans le sens de Kourou → Cayenne ;
- sur le nouveau pont, la circulation s'effectuera sur les deux voies dans le sens de Cayenne →Kourou.

En matière de vitesse, au regard des limitations de vitesses existantes sur le reste de l'itinéraire, la vitesse étant aujourd'hui limité à 70 km/h entre le giratoire de la crique Fouillée et le pont du Larivot inclus, les vitesses limites seront les suivantes :

- sur le pont actuel, la vitesse restera limitée à 70 km/h comme aujourd'hui ;
- sur le pont futur, la vitesse sera aussi limitée à 70 km/h.

La vitesse à l'ouest du futur giratoire en rive gauche, en direction de Kourou, restera à 80 km/h, soit la vitesse autorisée sur une route nationale bidirectionnelle.

Il convient de noter qu'après la mise en service du nouveau pont, le pont actuel pourra être fermé temporairement à la circulation pour réaliser des travaux d'entretien de l'ouvrage existant dans des conditions optimales.

En cas de fermeture temporaire et de durée limitée du pont actuel, la circulation pourra être maintenue sur le nouveau pont, avec une modification temporaire de son fonctionnement : chaque voie accueillera alors un sens de circulation.

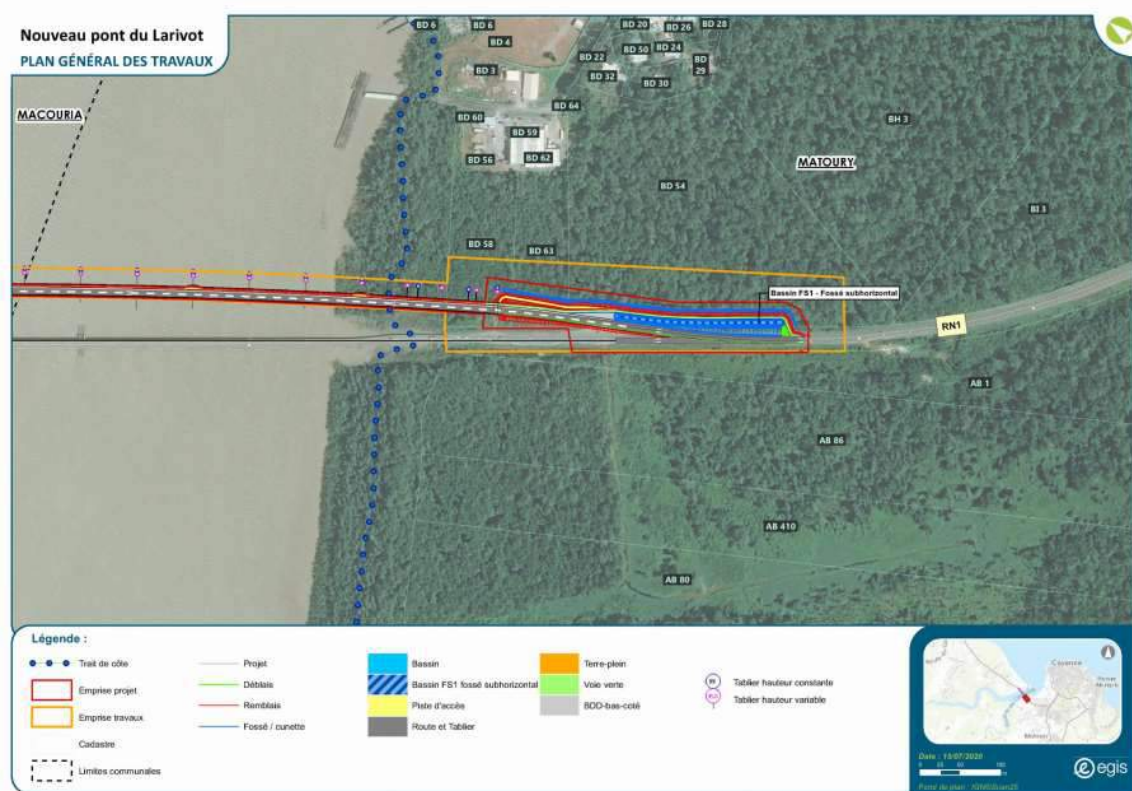
Un pont mis au-dessus des plus hautes eaux

Le tablier du nouveau pont sera positionné au-dessus de la cote des plus hautes eaux (PHE), avec prise en compte du changement climatique à l'horizon 2100, à savoir 3,44 m NGG.

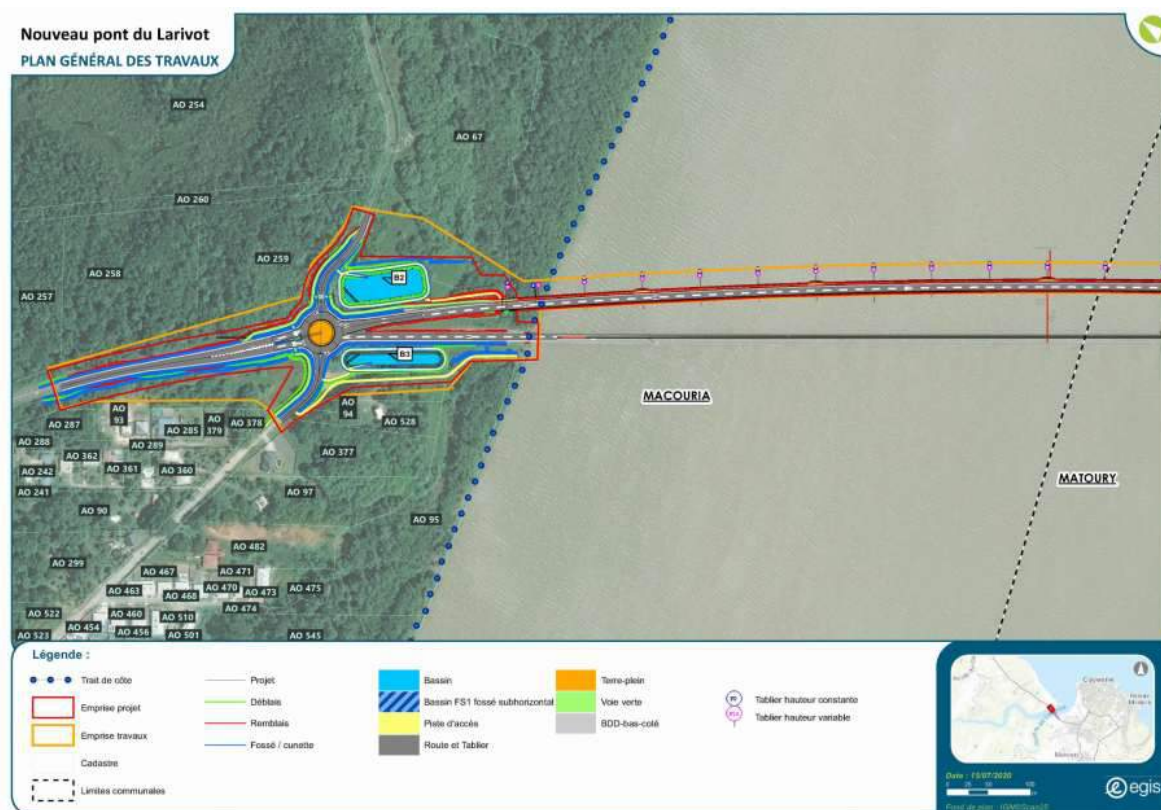
Il en est de même du nouveau giratoire en rive gauche. Les raccordements se font ensuite aux infrastructures routières existantes, qui, elles, ne sont pas positionnées au-dessus de ces PHE.

Robustesse du pont et contraintes de navigation

Le nouveau pont permettra le maintien de la navigation sous son tablier pour des navires de gabarit du type navettes fluviomaritimes, pirogues, barques, petits bateaux. Il convient néanmoins d'indiquer que le gabarit de passage restera limité par la géométrie du pont actuel (en hauteur et largeur de travée).



Plan de synthèse de l'opération 1/2



Plan de synthèse de l'opération 2/2

L'ouvrage sera construit 40 m à l'aval hydraulique de l'ouvrage existant (sens marée descendante).

Le pont présentera une longueur d'environ 1312 m. Deux solutions sont envisagées à ce stade des études :

- Une solution en béton précontraint de type caisson de hauteur variable, de 70 m de travée principale, construite par encorbellements successifs,
- Une solution en béton précontraint de type caisson de hauteur constante, de 70 m de travée principale, construite à l'avancement.

Les deux solutions envisagées pour le moment comptent 19 piles en rivière ou à terre fondées chacune sur 4 pieux de grande longueur ancrés dans le substratum rocheux, et deux culées en rives fondées sur pieux. Deux remblais d'accès au pont sont à réaliser sur des sols compressibles.

L'ouvrage supportera une BDG (bande désasée de gauche) de 0,50 m, deux voies de 3,50 m, une BDD (bande désasée de droite) de 2,00 m, et une voie verte bidirectionnelle de 3,00 m pour les cycles et piétons.

On distingue deux modes d'exploitation pour le nouveau pont, le mode normal et un mode en cas de fermeture occasionnelle du pont existant (pour travaux par exemple).

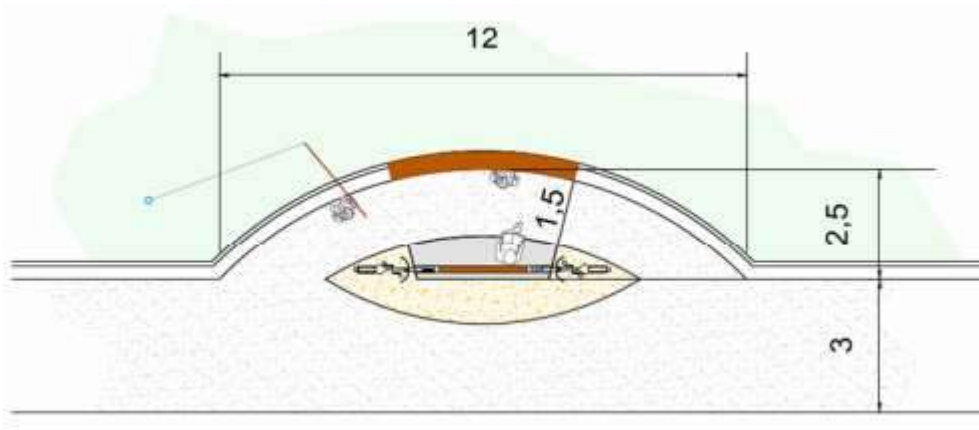
En mode d'exploitation normal, le nouveau pont portera deux voies dans le sens Cayenne → Kourou et le pont existant portera les deux voies dans le sens Kourou → Cayenne.

En cas de fermeture du pont existant, le nouvel ouvrage supportera une chaussée bidirectionnelle.

Pour éviter les risques de chutes, le pont comprendra des dispositifs de retenue.

Sur la voie verte, il s'agira d'un garde-corps en aval (soit à droite dans le sens Cayenne → Kourou) intégrant une corniche en béton mince (largeur de la bordure support de 0,40 m). Le tablier est revêtu d'un complexe d'étanchéité mince de 1 cm et d'une couche de roulement de 8 cm (9 cm de revêtement au total). La voie verte est protégée de la circulation routière par un séparateur de type GBA, glissière en béton adhérent, de largeur 0,50 m. La largeur totale du tablier hors tout sera de 14,20 m environ.

Des belvédères seront aménagés le long de la voie verte ; ils sont envisagés au droit des piles 3, 6, 10, 14, 17, coté aval. Ils consistent en des élargissements ponctuels du tablier, de forme circulaire, pour offrir aux piétons et cyclistes une zone de repos et une vue sur l'embouchure de l'estuaire, sans obstruer le flux de circulation.



Plan de principe d'aménagement des belvédères

Le nouvel ouvrage accueillera plusieurs réseaux secs (réseau électrique 90 kV, 3 x 22 kV, réseau d'éclairage intérieur du tablier, réseaux de télécommunication, autres réseaux) et réseaux humides (alimentation en eau potable : 2 canalisations de diamètre 500 mm). La récupération des eaux pluviales du pont est prévue, avec des systèmes de rétention et de rejet en rives. Le choix des portées de l'ouvrage est fait pour que les piles soient alignées avec celles de l'ouvrage existant de 35 m. La portée courante est prise égale au double de celle du pont existant, soit 70 m.

L'ouvrage est conçu plus long que l'ouvrage existant. Cela permet de franchir les zones de mangroves en rives avec le moins d'impact possible et de traverser la totalité du lit de la rivière incluant l'évolution du trait de côte. Il vient une longueur de 1 312 m mesurée entraxes des appareils d'appuis des culées.

Raccordements à l'existant

Sur chacune des rives, un remblai technique permettra de rejoindre les ouvrages de raccordement à l'existant. En rive droite le raccordement à la RN1 se fera par un simple embranchement. En rive gauche, l'infrastructure se raccordera aux voiries existantes (RN1, avenue Belle-Humeur et avenue du Débarcadère au niveau de la pointe Liberté) par le biais d'un giratoire. La sortie du giratoire sur la RN1 sera à 2x2 voies sur 20m puis le raccordement s'étendra sur 260m environ pour permettre la réduction à 2x1 voie. Ce giratoire à 4 branches a un rayon extérieur de 25 mètres et une largeur roulable de 8,75 mètres. Il comprend aussi une surlargeur franchissable de 2 mètres côté intérieur pour les convois exceptionnels du CNES. Les ilots auront une bordure I1 avec une vue de 6 cm côté route, afin d'assurer la protection du passage piéton. La surlargeur franchissable centrale sera marquée par une bordure T2 basse de 2 cm de vue avec la chaussée. La signalisation pourra être amovible. La couche de forme s'étendra aussi sous les ilots, la surlargeur franchissable et les accotements extérieurs. Ces dispositions permettront le franchissement du giratoire par les convois exceptionnels (largeur roulable totale par ceux-ci de 13,75 m).

Un pôle d'échanges de bus scolaires existe à l'extrémité sud du quartier de Belle Humeur (Chou Aï). Il sera repositionné, en concertation avec la CACL en charge du transport scolaire, un peu plus à l'intérieur du quartier pour permettre l'implantation du giratoire.

La voie verte pour les modes actifs (piétons, cyclistes) présente sur le nouveau pont se poursuit sur ses sections de raccordement à la RN1, dans l'attente d'un prolongement ultérieur lors des travaux de mise à deux fois deux voies de la RN1.

Sur chaque rive, l'ouvrage s'accompagne d'ouvrages d'assainissement pluvial : 2 bassins de rétention en rive gauche et un fossé subhorizontal en rive droite.

1.2. Planning prévisionnel des travaux

1.2.1. Généralités

Les travaux seront engagés à l'issue de l'obtention de l'ensemble des autorisations nécessaires et des dévoiements des réseaux concessionnaires.

La construction du tablier est conditionnée par celui des appuis et fondations, notamment du fait du mode de fondations par pieux des forés en site fluviomaritime qui est long et complexe.

Le choix de démarrer les travaux du pont en rive gauche ou en rive droite n'est pas encore arrêté, en fonction de la position de l'aire de préfabrication. Dans le planning présenté, il est pris l'hypothèse que le pont serait réalisé principalement depuis la rive gauche car cela constitue la meilleure hypothèse, étant donné la présence de très mauvais sols en rive droite.

Le chantier devrait se dérouler ainsi entre 2021 et 2024, avec une phase de préparation du chantier en 2021, pour une mise en service prévisionnelle en 2024.

1.2.2. Travaux préalables du raccordement en rive gauche

Le phasage des travaux va conduire à réaliser, dans le cadre des travaux préparatoires, le giratoire en rive gauche sur la RN1. Ces travaux préparatoires sont envisagés à partir de début 2021.

Ces travaux nécessiteront d'interrompre pendant environ 6 mois l'accès à l'avenue Belle Humeur au droit des travaux. Toutefois la desserte du quartier pourra s'effectuer depuis le carrefour suivant en allant vers Kourou.

Pour ce qui concerne la route vers la pointe Liberté, celle-ci restera ouverte à la circulation autant que possible. Le très faible trafic vers et depuis la pointe Liberté autorisera la mise en place d'un alternat durant les travaux.

Durant la période des travaux, l'arrêt de bus et le pôle d'échange des transports scolaires sera maintenu mais délocalisé par rapport à la zone de travaux. Ils feront l'objet d'un aménagement spécifique temporaire.

Le giratoire sera réalisé par secteurs afin de maintenir en permanence la circulation sur la RN1. Toutefois, des restrictions ponctuelles de la circulation (alternats) seront nécessaires de nuit et/ou de jour en week-end ou pendant les périodes des congés scolaires.

1.2.3. Travaux du pont et des remblais d'accès

Le montage des remblais d'accès nécessite des temps de tassement relativement importants, avant de débiter la réalisation des culées, notamment en rive droite.

Les remblais d'accès devront donc être réalisés en priorité, entre le 2^e trimestre 2021 et le 2^e trimestre 2022, afin de prendre en compte les temps de tassement avant d'envisager de les charger et de débiter la réalisation de la culée en rive gauche pour ensuite servir d'accès terrestre au tablier (ce qui est nécessaire pour la plupart des techniques de réalisation du tablier).

L'aire de préfabrication sera réalisée en 2021 afin de débiter la préfabrication des voussoirs début 2022.

En fonction de l'avancement des appuis et de la préfabrication, la pose des voussoirs démarrera courant 2022 pour s'achever début 2023.

La pose des équipements du pont débutera dès qu'un linéaire conséquent de tablier sera disponible pour s'achever au milieu de l'année 2023.

1.2.4. Travaux de chaussée, d'assainissement et du raccordement en rive droite

Lorsque les travaux du pont ne nécessiteront plus d'accès sur le tablier, c'est-à-dire à compter de fin 2023.

Les travaux de chaussée sur les remblais d'accès et sur le pont ainsi que les équipements hors ouvrage pourront être réalisés, pour s'achever début 2024 avec le raccordement à la chaussée existante en vue d'une mise en service au premier semestre 2024.

1.3. Contexte administratif

1.3.1. Concertation publique préalable

Le débat public est géré par les articles L.121-8 et R. 121-2 du code de l'environnement qui définissent les seuils de saisine obligatoire ou facultative au regard des caractéristiques du projet.

La question de la saisine du débat public s'est posée pour le projet de doublement de la RN1 (incluant le doublement du Larivot) en 2017. À l'époque, au regard des seuils définis à l'article R.121-2 (coût du projet estimé 2017 > à 150 M€ mais < à 300 M€)³, il s'est avéré que le projet d'aménagement n'était pas soumis à une saisine obligatoire de la Commission nationale de débat public (CNDP), mais bien encadré par l'article L.121-8-II du code de l'environnement.

La maîtrise d'ouvrage ayant par ailleurs décidé d'engager une démarche de concertation auprès des citoyens, la décision est prise de ne pas saisir la CNDP. Toutefois celle-ci peut être saisie par des tiers en vertu du droit d'initiative prévu à l'article L.121-8-II dans un délai de deux mois à compter de la publication de la décision du maître d'ouvrage.

Aucun tiers n'ayant exercé ce droit d'initiative, le maître d'ouvrage a pour seule obligation d'organiser une concertation préalable sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP. Saisie par la DEAL de Guyane, la CNDP a alors désigné Monsieur Daniel CUCHEVAL comme garant de la concertation, avec l'appui de Madame Claude BREVAN (décision de la CNDP n°2017/75/RN1 Guyane/1 du 6 décembre 2017).

Cette concertation s'est déroulée du 19 février au 31 mars 2018 et a été organisée conformément aux articles L. 103-2 du code de l'urbanisme et L. 121-1 et suivants du code de l'environnement.

La concertation a porté sur le projet global d'aménagement de la RN1, incluant le doublement du pont du Larivot.

Le bilan de la concertation est annexé au présent rapport.

1.3.2. Autorisation environnementale

Rappel réglementaire

Lorsqu'une activité, une installation, un ouvrage ou des travaux risquent de porter atteinte à l'environnement, des autorisations sont nécessaires avant de les effectuer, afin de protéger autant que possible les milieux aquatiques et naturels.

Dans le cadre de la modernisation du droit de l'environnement et de la simplification des démarches administratives, il a été décidé de fusionner en une seule autorisation, appelée autorisation environnementale, plusieurs décisions administratives nécessaires à la réalisation d'un même projet.

Depuis le 1^{er} mars 2017, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les projets soumis à autorisation au titre de la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et les projets d'installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau, sont ainsi fusionnées au sein de l'autorisation environnementale.

La procédure d'autorisation environnementale s'applique ainsi aux installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) soumis à la législation sur l'eau et aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), lorsqu'ils relèvent du régime de l'autorisation.

Sont également concernés les projets soumis à évaluation environnementale et qui ne sont pas soumis à une autorisation administrative susceptible de porter les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation.

Les procédures d'autorisation ICPE et IOTA disparaissent donc en tant que telles. Les procédures de déclaration et d'enregistrement restent inchangées.

Les installations présentant un caractère temporaire sont exclues du champ de l'autorisation environnementale.

Cette présente demande d'autorisation environnementale porte sur :

- l'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques, au titre des articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement ;
- la demande de dérogation à la protection des habitats d'espèces et des espèces protégées au titre des articles L. 411-1 et 411-2 et suivants du code de l'environnement.

Remarque sur la procédure ICPE :

Il n'est pas exclu que les deux bases travaux déportées soient soumises à la procédure relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le régime (a priori déclaration et/ou enregistrement) n'étant pas déterminé avec exactitude à ce stade d'avancement des études. Cette procédure est notamment applicable en cas de centrale à

béton, de préfabrication de voussoirs ou tout simplement en raison de la présence de stocks de matériaux...

Néanmoins, l'autorisation environnementale englobe les ICPE atteignant le seuil de l'autorisation. Pour ce qui concerne les ICPE relevant de la déclaration ou de l'enregistrement, l'intégration est facultative :

Extrait de l'article L. 181-2 du code de l'environnement :

« L'autorisation environnementale tient lieu, y compris pour l'application des autres législations, des autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments suivants, lorsque le projet d'activités, installations, ouvrages et travaux relevant de l'article L. 181-1 y est soumis ou les nécessite :

[...]

7. Récépissé de déclaration ou enregistrement d'installations mentionnées aux articles L. 512-7 ou L. 512-8, à l'exception des déclarations que le pétitionnaire indique vouloir effectuer de façon distincte de la procédure d'autorisation environnementale, ou arrêté de prescriptions applicable aux installations objet de la déclaration ou de l'enregistrement »

Nota : Les installations susceptibles d'atteindre le seuil de l'enregistrement font tous l'objet d'un arrêté ministériel de prescription. D'autre part, il sera imposé aux entreprises de travaux de rester en dessous des seuils de l'autorisation (déclaration ou enregistrement possible).

Textes de référence

L'ordonnance et les décrets concernant l'autorisation environnementale ont été publiés le 26 janvier 2017 et sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 2017 :

Ordonnance n° 2017-80 relative à l'autorisation environnementale, laquelle inscrit dans le code de l'environnement un dispositif pérenne et remanié d'autorisation environnementale unique, intégrant un certificat de projet (code de l'environnement, article L. 181-1 et suivants)

Décrets n° 2017-81 et 2017-82 relatifs à l'autorisation environnementale, qui fixent notamment le contenu du dossier de demande d'autorisation environnementale, les modalités de son instruction et les conditions de la délivrance de l'autorisation par le préfet (code de l'environnement, article R. 181-1 et s.) ;

Décret n° 2018-797 relatif au dossier de demande d'autorisation environnementale qui tend à clarifier et simplifier le contenu du dossier.

L'ordonnance et ses décrets d'application ont été retranscrits en 2017 dans le code de l'environnement au livre 1^{er} « dispositions communes » / titre VIII « procédures administratives » / chapitre unique « autorisation environnementale ».

Il est composé des articles L. 181-1 et suivants pour la partie législative et des articles R. 181-1 et suivants pour la partie réglementaire du code de l'environnement.

1.3.3. Avis de l'Autorité environnementale

Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale en date du 18 novembre 2020 (N° dossier Ae : 2020-44, 36 pages)

La route nationale n° 1 (RN 1) est un axe majeur du réseau routier guyanais, et de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL), qui assure la continuité du trafic routier entre la presqu'île de Cayenne et l'ouest de la Guyane en traversant, par le pont du Larivot, l'estuaire de la rivière de Cayenne. Aucun itinéraire alternatif n'existe. Or, l'actuel pont du Larivot, mis en service en 1976, connaît des dégradations structurelles importantes qui ont conduit à la fermeture de l'ouvrage pendant plusieurs mois, affectant sévèrement la vie économique et sociale de la Guyane. Il constitue par ailleurs un goulot d'étranglement du trafic routier du fait du fort développement de l'agglomération et des échanges est-ouest. De nombreux aménagements routiers sont en cours ou projetés dans ce secteur pour améliorer le trafic, donc le passage de la RN1 à deux fois deux voies, sous maîtrise d'ouvrage de l'État, le doublement du pont du Larivot par la construction d'un nouveau pont à deux voies en constituant la première étape.

L'Ae a été saisie à l'occasion des demandes de déclaration d'utilité publique et d'autorisation environnementale du doublement de ce nouveau pont. Le dossier ne considérant que le doublement du pont du Larivot, la principale recommandation de l'Ae est d'inscrire explicitement cette opération dans le projet d'ensemble de doublement de la RN1, d'en compléter l'étude d'impact en conséquence, en particulier sur ses principaux enjeux et impacts environnementaux.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet de doublement du pont du Larivot sont :

- la préservation de la biodiversité aquatique (estuarienne) exposée en particulier au bruit et aux risques de pollution générés par le projet, notamment en phase travaux ;*
- la préservation des continuités écologiques aquatiques ou terrestres, tant en phase travaux qu'en phase exploitation, notamment du fait des effets de coupure générés par le projet d'ensemble de doublement de la RN1 et des effets cumulés du projet avec celui de la Centrale du Larivot (projet Prométhée) ;*
- la présentation des habitats naturels terrestres, en particulier les zones humides dont les mangroves, quel que soit leur âge ;*
- la préservation de la continuité hydraulique de la rivière de Cayenne ;*
- le développement des transports en commun et des modes actifs et la limitation du bruit et des pollutions atmosphériques pour les riverains du projet d'ensemble, en phase travaux et en phase d'exploitation, et leurs incidences sur la santé humaine ;*
- les émissions de gaz à effet de serre générées par le projet d'ensemble.*

L'Ae recommande de revoir la solution retenue par rapport aux autres scénarios, en particulier celui fondé sur des évolutions d'aménagement de la RD5. La reprise de la séquence éviter-réduire-compenser et de la recherche de mesures compensant de façon effective les impacts résiduels significatifs du projet s'impose. A défaut, le réexamen d'autres scénarios seraient nécessaire afin de retenir une variante qui garantissent le respect de l'article L.163-1 du code de l'environnement¹.

L'Ae recommande de faire de la prise en compte de cet enjeu et des mesures associées, qu'elles portent sur le milieu terrestre ou aquatique, un critère majeur dévaluation des propositions à recevoir dans le cadre de la procédure d'appel d'offres en cours. La demande d'utilité publique du projet d'ensemble de doublement de la RN1 doit permettre au maître d'ouvrage de fournir une étude d'impact complète de l'ensemble du projet prenant en compte des périmètres géographique et thématique appropriés et d'éclairer les intentions du territoire en matière de report modal.

Synthèse du mémoire de réponses du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité environnementale (39 pages) – Devant l'importance de la réponse du maître d'ouvrage, la commissaire enquêtrice recommande de se référer au mémoire produit. Seuls quelques points sont abordés ci-dessous.

Concernant la recommandation de l'Ae sur le périmètre du projet :

Comme nous l'avons rappelé en préambule, les deux projets poursuivent des objectifs distincts et la construction du nouveau pont du Larivot est envisagée indépendamment des autres aménagements de la RN1. Ce projet répond à un impératif majeur de sécurisation de la desserte du territoire. L'augmentation capacitaire ultérieure de la RN1 en entrée de Cayenne est certes une nécessité au regard de l'augmentation des besoins à terme en déplacement. Dans ce contexte, le projet d'aménagement de la RN1 fera l'objet d'études de conception et d'un nouveau dossier d'enquête publique portant sur la totalité de l'itinéraire Balata-RD51 conformément aux conclusions de la concertation publique menée en 2018.

Ce dossier sera accompagné d'une étude d'impact global sur l'itinéraire, reprenant les éléments d'analyse des impacts du nouveau pont.

Concernant la recommandation de l'A sur le volet biodiversité :

En rive droite à Matoury

La situation environnementale du projet présentée en page 22 du document 4 pièce B établit en rive droite les zones de mangroves et de forêts marécageuses sises au sein des ZNIEFF de la Mangrove Leblond au nord et du Mont grand Matoury et de Petit Cayenne au sud du projet.

¹ « si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état »

Les continuités écologiques (corridor C7 du SCoT) et réservoirs de biodiversité correspondant à ces ZNIEFF sont présentés en page 24. Les habitats naturels de la zone d'étude et leurs enjeux de conservation sont exposés de façon détaillée dans l'état initial (document 4 pièce B pages 27 à 43 et 72 à 96), y compris les enjeux faunistiques et floristiques associés. Concernant les habitats adjacents, au nord comme au sud, leurs enjeux sont évalués à l'aune de leur classement en ZNIEFF et en réservoir de biodiversité.

La continuité écologique est clairement prise en compte dans la séquence ERC, avec notamment des mesures d'évitement (E2.N.1.a.01 : îlots de sénescence et maintien des connectivités écologiques existantes sur les secteurs de mangrove), de réduction (R2.N.2.h.02 : mise en place de palissade pour le maintien d'un corridor écologique dans la zone de mangrove en rive droite), d'accompagnement (A4.N.1.b.02 : caractérisation des circulations de faune en rive droite), et de compensation (C2.N.1.f.02 : maîtrise foncière et gestion conservatoire simple de parcelles de mangroves au sud de la RN1 en rive droite).

Le corridor reste d'une largeur supérieure à 500 mètres entre la limite du projet en rive droite et la future centrale du Larivot.

En rive gauche à Macouria

En rive gauche, la situation environnementale ne fait pas état sur les habitats adjacents d'enjeux de conservation. Les enjeux sur la zone d'étude sont clairement identifiés et ont même fait l'objet d'une mesure d'évitement (E1.N.1.a.01 : abandon de la zone n° 1) et d'une mesure compensatoire (C3.N.1.e.01 : maîtrise foncière et gestion conservatoire simple de parcelles sur la pointe Liberté 1 en rive gauche).

Concernant la recommandation de l'Ae sur la qualité de l'air et de bruit

- Sur l'air

Les valeurs seuils réglementaires applicables sont celles issues de la réglementation française. Elles s'expriment en moyenne annuelle comme suit :

- valeur limite : 5 µg/m ;
- objectif de qualité : 2 µg/m .

Celles-ci ont bien été prises en compte dans le dossier pour le benzène.

- Sur le bruit

Il a été choisi de présenter l'ensemble des données et mesures existantes sur cet axe, c'est-à-dire dans le cas présent les données 2011 et 2016 (cf mémoire)

Concernant la recommandation de l'Ae sur le scénario de référence

Le scénario de référence retenu en matière de projet correspond au périmètre de l'opération objet de la présente enquête publique. Il n'y a donc pas lieu d'intégrer le doublement de la RN1 au scénario de référence.

Concernant la recommandation de l'Ae sur l'analyse en phase travaux, volet habitats, faune, flore quant à l'obligation de résultats

La mesure compensatoire C2.N.1.f.02. : maîtrise foncière et gestion conservatoire simple de parcelles de mangroves au sud de la RN1 en rive droite précise que l'acquisition devra quoi qu'il en soit former un ensemble d'au moins 12 ha de mangroves et de milieux humides pour satisfaire à l'obligation de compenser les zones humides atteintes prévues au SDAGE [...]

1.3.4. Avis du conseil national de la protection de la nature (CNPN)

En application des articles L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement, le dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées a été transmis à l'autorité administrative de l'État compétente.

Suite à cette saisine, le conseil national de la protection de la nature (CNPN) a émis un avis en date du 12 novembre 2020. Un avis favorable est apporté à la demande de dérogation, sous réserve d'engagements et perspectives complémentaires.

Réponses à ces réserves sont données dans le mémoire joint au registre d'enquête.

Réserve n° 1 du CNPN relative aux engagements et compléments s'agissant du Martinet polioure :

*La construction de structures artificielles destinées en sites de dortoirs communautaires et lieux de reproduction pallie à la destruction de l'habitat du Martinet polioure *Chaetura brachyura* et la disparition de vieux palétuviers blancs. La mesure proposée doit être plus largement dimensionnée de manière à tester les structures les plus adaptées au contexte guyanais sur les deux rives du fleuve, à la fois en zones artificialisées et en secteurs naturels, et permettre ainsi d'établir des modèles fonctionnels applicables dans d'autres cas en Guyane.*

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage complète la mesure présentée au dossier de manière à tester les structures les plus adaptées au contexte guyanais sur les deux rives du fleuve, à la fois en zones artificialisées et en secteurs naturels, et permettre ainsi d'établir des modèles fonctionnels applicables dans d'autres cas en Guyane.

Réserve n° 2 du CNPN relative aux engagements et compléments s'agissant des mérours

La mesure d'accompagnement A4.N.1.c.01 relative aux Mérours de l'estuaire inclura une mesure de la pression de capture actuelle effectuée par les pêcheurs « privés » depuis le tablier du pont actuel (et prévisible depuis les deux), et présentera des perspectives d'amélioration en cas de prélèvements jugés excessifs qui pourraient menacer le recrutement de l'espèce (ou d'un autre poisson sensible). Une restriction spatio-temporelle des lignes mises à l'eau par les pêcheurs pourrait être proposée le cas échéant.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage complète la mesure présentée au dossier en incluant une mesure de la pression de capture actuelle effectuée par les pêcheurs « privés » depuis le tablier du pont actuel (et prévisible depuis les deux).

Réserve n° 3 du CNPN relative à la mesure compensatoire dans le secteur du mont Petit Matoury

Maîtrise foncière et gestion conservatoire d'une parcelle forestière dans le secteur du Mont Petit Matoury. La proposition d'associer les deux parcelles 307000BK0008 et 307000BK0005 est souhaitable. D'autre part, la similitude des habitats forestiers sur petits reliefs conduit à ce que sa gestion puisse être rapprochée de celle de la RNN du Grand Matoury, appuyée pour se faire des deux dispositifs ORE d'une part et périmètre de protection d'autre part.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a déjà recueilli un accord de principe de Matoury, propriétaire de la parcelle BK 0008.

Le maître d'ouvrage a entamé des démarches pour approcher le propriétaire de la parcelle BK 0005 pour associer cette parcelle à la mesure.

Il convient de rappeler que cette mesure sera mise en œuvre in fine seulement si la zone de chantier de Cogneau Larivot est utilisée par l'entreprise adjudicatrice des travaux.

Réserve n° 4 du CNPN relative à la mesure compensatoire en mangrove en rive droite

Maîtrise foncière et gestion conservatoire simple de parcelles de mangroves au sud de la RN1 en rive droite. La mesure est adéquate vis-à-vis de la destruction de la surface de mangrove estuarienne pour l'atterrissement de la route en rive droite, quoique le dimensionnement attendu sur un écosystème proportionnellement peu répandu sur le territoire doit être au minimum de 3:1. À l'image du site précédent, il serait intéressant de privilégier la maîtrise foncière des parcelles BC001 et/ou BC0189, éventuellement par l'entremise du Conservatoire du littoral,

- afin de progressivement constituer le corridor entre la RNN et les mangroves de l'estuaire,
- de les intégrer dans un périmètre de protection de la RNN,
- d'en confier la gestion à la RNN du Grand Matoury.

*la correspondance écologique avec le secteur détruit est excellente, notamment de par la présence avérée de la plus grande partie des espèces d'oiseaux, dont l'incidence du pont est la plus forte : *Rostrhamus sociabilis*, *Helicolestes hamatus*, *Tutya inquisitor*, *Herpetotheres cachinnans* et *Graydidascalus brachyurus*.*

Les parcelles AB0086 et AB0410 sont beaucoup plus dégradées par l'emprise de la ligne à Haute Tension, mais gagneraient à bénéficier d'un APHN afin que la couverture végétale actuelle soit maintenue (hors entretiens liés à la ligne HT).

Réponse du maître d'ouvrage

En rive droite, les habitats de mangroves de toutes classes d'âges vont être impactés par le projet sur une surface maximale de 3,87 ha. Le maître d'ouvrage a engagé une procédure d'acquisition sur la parcelle AB 0116 au sud du pont, qui comprend au moins 25 ha de mangroves, soit un ratio de 6:1.

En sus, la parcelle AB 0080, située au nord et protégée dans le cadre d'une mesure compensatoire de la centrale Prométhée, comprend plus de 30 ha de mangroves. L'ensemble forme un continuum de plus de 55 ha favorable au maintien des espèces impactées et à la fonctionnalité de corridor.

Réserve n° 5 du CNPN relative à la mesure relative à la protection des habitats rocheux

La mesure A4.N.1.c.01 est bien une mesure compensatoire, et vient couronner un important volet d'études variées destinées à améliorer les connaissances des espèces les plus impactées dans l'estuaire et l'environnement proche.

Réponse du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage reclasse la mesure A2.N.a.01 : contribuer à mettre en place une zone de protection des habitats rocheux présents dans les eaux côtières et estuariennes de Cayenne, présentée comme une mesure d'accompagnement, en mesure compensatoire.

1.4. Composition du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique est composé de 14 volumes pour un total de 2035 pages.

Document 1 :

Note de présentation non technique et contenu du dossier d'enquête publique – 13 pages

Descriptif du projet

Document 2 :

Objets de l'enquête publique – informations juridiques et administratives – dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique – 120 pages

- Pièce A : objet de l'enquête – informations juridiques et administratives
- Pièce B : plan de situation
- Pièce C : notice explicative et caractéristiques des ouvrages les plus importants
- Pièce D : plan général des travaux
- Pièce E : bilans de la concertation

Document 3 :

Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Pièce A – PLU de Macouria – 40 pages

Dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Pièce B – PLU de Matoury – 52 pages

Document 4 :

Évaluation environnementale au titre de l'article L 122-1 du code de l'environnement valant évaluation environnementale au titre de la police de l'eau, et évaluation environnement au titre des articles L 104-2 et R. 104-10 du code de l'urbanisme.

Document de 1228 pages en 4 volumes présentant l'étude d'impact.

Pièce A – Partie 1/2 – 323 pages

- Résumé non technique qui expose une synthèse de l'état initial de l'environnement.
- Présentation du projet
- Les principaux effets du projet sur l'environnement et mesures associées
- Évolution du scénario de référence

Pièce A – Partie 2/2 – 308 pages

- Analyse des effets du projet et de la mise en compatibilité des PLU sur l'environnement, et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser – en phase chantier et exploitation.
- Articulation et compatibilité avec les documents de planification
- Coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité
- Présentation des méthodes de réalisation de l'étude
- Auteurs de l'étude

Pièce B – Volet milieu naturel de l'évaluation environnementale – 161 pages

- Études floristiques et faunistiques complémentaires
- Milieu estuarien
- Zones de chantier

Pièce C – Documents annexes à l'évaluation environnementale – 436 pages

- État initial du milieu aquatique – rapport Hydreco
- Étude complémentaire relative à la faune, la flore et les habitats naturels dans le cadre de la construction du nouveau pont du Larivot – rapport GEPOG
- Étude d'impact acoustique sous-marine – rapport Quiet Océans
- Étude acoustique – rapport Acoustb
- Étude air – rapport EGIS
- Courriers du service régional d'archéologie de Guyane
- Étude hydraulique et de sédimentologie – phase 1 : état des lieux – rapport SOGREA (ARTELIA)
- Étude hydraulique et de sédimentologie – phase 2 : aménagement futur – rapport SOGREA (ARTELIA)
- Étude hydraulique des effets du projet et risque d'affouillement – rapport ARTELIA

Document 5 :

Demande d'autorisation environnementale

Pièce A : Tronc commun demande d'autorisation environnementale et volet Police de l'eau au titre des articles L 214-1 et suivants du code de l'environnement – 148 pages

Ce document répond aux obligations du code de l'environnement au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement.

Présentation de la compatibilité avec les documents de planification relatifs à la gestion de la ressource en eau.

Moyen de surveillance et d'entretien, moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident.

Pièces utilisées à la compréhension du dossier

Demande d'autorisation environnementale

Pièce B : Demande de dérogation CNPN en application des articles L 411-1 et L 411-2 du code de l'environnement – 148 pages

Demande de dérogation à l'interdiction de la destruction et de perturbation intentionnelle d'espèces protégées. Proposition d'élaboration de compensation.

Document 6 :

Évaluation socio-économique – 67 pages

Volet socio-économique du projet. Analyse de la pertinence du projet, information des effets possibles (avantages/inconvénients) du point de vue social, environnemental et économique. Obligatoire au titre des articles L. 1511-1 à L.1511-6 du code des transports.

Document 7 :

Dossier d'enquête parcellaire – 14 pages

Ce document présente l'enquête parcellaire de l'emprise globale du projet ainsi que l'emprise travaux.

L'EPFAG est compétent en Guyane pour réaliser ou faire réaliser les acquisitions foncières correspondant au projet au titre de l'article L. 321-1 du code de l'urbanisme.

Document 8 :

Recueil des avis réglementaires – 99 pages

Ce document regroupe les avis réglementaires

- *Avis de l'Autorité environnementale*
- *Procès-verbal de l'examen conjoint relatif à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme*
- *Avis des collectivités*
- *Avis du Conseil national de la Protection de la Nature*
- *Avec de la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers*

- *Avis du secrétariat général pour l'investissement*

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil national de la protection de la nature – 106 pages

Mémoire de réponse du MAO aux avis réglementaires.

Le dossier d'enquête est très complet. Les informations générales, juridiques, administratives, techniques permettent d'appréhender parfaitement le projet.

Les réponses du maître d'ouvrage aux instances sont claires et documentées. Elles permettent à la commissaire enquêtrice d'étayer ses conclusions motivées.

Le dossier met en lumière la volonté d'une sécurisation du franchissement de la rivière de Cayenne.

Il est malgré tout à noter les réserves des instances ayant apporté leurs contributions à l'enquête.

La non anticipation d'un déploiement futur du réseau de transports en commun est regretté, et regrettable. En effet, même si ce dispositif n'est pas du ressort de l'État, il serait intéressant qu'une concertation entre les différents acteurs œuvrant sur le territoire soit mise en place afin d'anticiper un maillage du territoire que sera à court ou moyen terme inévitable afin de garantir à la fois la santé des citoyens mais également la fluidification de la déserte de l'île de Cayenne.

De même, l'indépendance du projet non intégré dans un projet global de doublement de la RN1 ne rassure pas les citoyens. Les embouteillages anxiogènes vécus au quotidien par la population sont une partie non négligeable des contributions du public.

Les impacts importants sur la faune et la flore pendant la phase de travaux a été mise en évidence par l'Autorité environnementale et par le Conseil national de Protection de la Nature.

Il est également possible de présager que ces impacts vont engendrer des nuisances importantes auprès des riverains de Belle Humeur.

Les mesures de compensations pourront être réétudiées comme suggérer par l'Ae, le CNPN et le Conservatoire du littoral.

2. Organisation et déroulement de l'enquête

2.1. Désignation de la commissaire enquêtrice

Le Président du Tribunal Administratif de la Guyane a désigné par décision n° E20000012/97 du 24 novembre 2020 Françoise Armanville en qualité de commissaire enquêtrice.

2.2. Déclaration sur l'honneur

En application des dispositions de l'article L.123-5 du Code de l'Environnement, la commissaire enquêtrice a déclaré sur l'honneur, auprès du Tribunal Administratif de la Guyane, ne pas être intéressé au projet de doublement du pont du Larivot, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumis à enquête.

De même, aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans la présentation de son avis final.

2.3. Arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique

L'arrêté préfectoral n°R03-2020-12-17-01 du 17 décembre 2020 portant ouverture de l'enquête publique unique conjointe (enquête publique et enquête parcellaire) relative à la demande d'autorisation environnementale unique (AEU), à la déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Matoury et de Macouria, pour le nouveau pont du Larivot, au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2.4. Dates de l'enquête publique

L'enquête publique a lieu du lundi 4 janvier 2021 au mercredi 3 février 2021.

2.5. Publicité de l'enquête

L'avis d'enquête publique a été publié :

- dans l'hebdomadaire l'Apostille les 12 décembre 2020 et 8 janvier 2021
- sur le site internet Guyaweb les 18 décembre 2020 et 8 janvier 2021

Durant toute la durée de l'enquête publique, le dossier a été consultable sur le site internet des services de l'État en Guyane :

www.guyane.gouv.fr/actualites/enquetes-publiques/2021

Le public a pu consigner ses observations et propositions par voie dématérialisée sur le registre dématérialisé :

<https://www.registre-dematerialise.fr/2244>

par courriel :

enquete-publique-2244@registre-dematerialise.fr

ou

dga-dic-enquetes-publiques@guyane.pref.gouv.fr

Par écrit sur le registre d'enquête publique tenu à disposition du public aux mairies de Matoury et de Macouria.

- à la mairie de Macouria les lundis et jeudis de 7h30 à 17h00 et les mardis, mercredis et vendredis de 7h30 à 13h30
A la suite de la pandémie de Covid 19, la mairie de Macouria a été dans l'obligation de fermer le service urbanisme dans lequel se trouvait le registre d'enquête du 9 au 13 janvier 2021.
- à la mairie de Matoury les lundis, mardis et jeudis de 8h00 à 13h00 et de 15h00 à 18h00 et les mercredis et vendredis de 7h30 à 14h30
A la suite de la pandémie de Covid 19, la mairie de Matoury a été dans l'obligation de modifier ses horaires d'ouverture au public à compter du 12 janvier 2021 (fermeture à 17h30 au lieu de 18h et à 14h00 au lieu de 14h30)

par voie postale, à l'attention de la commissaire enquêtrice : Françoise Armanville – Direction juridique et contentieux – Bâtiment Heder – RDC – Rue Elisa Robertin – 97307 Cayenne Cedex.

2.5.1. Affichage

L'avis d'enquête publique a été affiché dans les deux mairies concernées par cette enquête publique.

Les certificats d'affichage des mairies de Macouria et de Matoury sont joints à ce rapport.

De plus, un affichage réglementaire a été effectué par la DGTM aux abords du pont du Larivot.

Le procès-verbal de constat effectué par Maître Florimond, huissier de Justice est joint à ce rapport.

2.5.1.1. Publicité de l'enquête publique

La commissaire enquêtrice a été reçue par Radio Peyi afin d'expliquer le rôle du commissaire enquêteur et de l'enquête publique le 18 janvier 2021. <https://www.youtube.com/watch?v=l-Muni10xTE>

Le journal quotidien *France Guyane* a réalisé un article sur le même sujet le 4 janvier 2021.

Guyane la 1ere a effectué un reportage en date du 22 janvier 2021.
<https://www.youtube.com/watch?v=gEfqEOVF1tw>

D'autres reportages ont été réalisés par la presse sans intervention de la commissaire enquêtrice.

2.6. Les rendez-vous préalables au démarrage de l'enquête publique

Le 4 décembre 2020 à la DGA

- Organisation avec la Commission d'Enquête Publique pour fixer le cadre de l'enquête et les dates de permanence des commissaires enquêteurs dans les 2 mairies concernées.
- Questions diverses.

Le 23 décembre 2020 à la DGTM

- Remise du dossier d'enquête
- Présentation du projet

Le 21 janvier 2021 à la DGTM par visioconférence

- Point explicatif

Le 12 février 2021 à la DGTM

- Bilan de fin d'enquête après remise du PV de synthèse

La commissaire enquêtrice remercie Madame Mordack, cheffe de l'unité RN1 Pont du Larivot et madame François de la DGA pour leur disponibilité et leur accueil pendant toute la durée de l'enquête.

2.7. Les permanences en Mairies

Conformément à l'arrêté préfectoral n° R 03-2020-12-17-001 du 17 décembre 2020 la commissaire enquêtrice a reçu le public :

- en mairie de Matoury
 - jeudi 7 janvier 2021 de 16h00 à 18h00
 - jeudi 14 janvier 2021 de 16h00 à 17h30

- mercredi 3 février 2021 de 12h30 à 14h30
- en mairie de Macouria
 - lundi 4 janvier 2021 de 15h00 à 17h00
 - lundi 11 janvier 2021 de 15h00 à 17h00 annulé
 - lundi 18 janvier 2021 de 15h00 à 17h00
 - lundi 1^{er} février 2021 de 15h00 à 17h00

2.8. Présentations des contributions

En date du 3 février 2021 à 23h59 heure de Guyane l'enquête publique ci-dessus mentionnée a été clôturée par mes soins. 440 contributions ont été déposées. Celles-ci se décomposent de la manière suivante :

- 425 contributions déposées sur le registre dématérialisé
- 4 courriels adressés à la DGA
- 6 contributions sur le registre papier mis à la disposition à la mairie de Matoury
- 5 contributions sur le registre papier mis à la disposition à la mairie de Macouria

La répartition du public se décompose ainsi :

- Habitants de Macouria : 73
- Habitants de Matoury : 36
- Habitants de Sinnamary : 1
- Habitants de Montsinery : 4
- Habitants de Kourou : 9
- Habitants de Saint Laurent du Maroni : 1
- Habitants de Cayenne : 30
- Habitants de Rémire Montjoly : 19
- Habitants dans l'hexagone : 2
- Non renseigné et anonymes : 261

2.8.1. Méthodologie d'analyse des contributions

Afin de permettre une lecture fluide des contributions la commissaire enquêtrice a réalisé un tableau de synthèse regroupant les thématiques abordées dans chacune des contributions.

Dès qu'une contribution aborde plusieurs de ces thématiques celles-ci sont comptabilisées dans la synthèse.

2.8.2. Contributions.

Note :

Certaines contributions non conformes avec les règles élémentaires de respect, ont été supprimées du registre des contributions par la commissaire enquêtrice et n'ont pas été prises en compte dans l'analyse.

2.8.2.1. Organisations

Les organisations suivantes ont adressé une contribution à la commissaire enquêtrice :

- Association « Ranjé to bisiklèt » - contribution n° 224
- Mairie de Macouria – contribution n° 277
- Monsieur Gilles Adelson – Maire de Macouria – contribution n° 316
- Conservatoire du littoral – contribution n° 318
- Monsieur le Président de l'association des Maires de Guyanes, Madame la Sénatrice de la Guyane, Messieurs les Députés de la Guyane – contribution n° 320
- FRBTP Guyane – contributions n° 338 et 348
- Monsieur le Président de l'association des Maires de Guyane – contribution n° 337
- Monsieur Serges Smock – Maire de Matoury – contribution n° 347
- Guyane Ecologie – contribution n° 411
- Guyane Nature Environnement – contribution par mail à la DGA

2.8.2.2. Public

Thématiques abordées dans les contributions et nombre :

- Demandes d'un ouvrage unique 2 x 2 voies - 224
- Demandes d'un ouvrage unique 2 x 3 voies - 25
- Mise en évidence de la non résolution des embouteillages par le projet présenté - 58
- Mise en évidence de la vétusté du pont actuel et demande de sa destruction ou reconversion - 49
- Demande de voies à mobilités douces plus ambitieuses (cyclomoteurs, vélos, piétons) - 98
- Interrogations quant à l'absence de voies dédiées aux transports en commun et secours d'urgence - 120

- Déroulement de l'enquête publique - 7
- Proposition d'une déserte directe de Cayenne - 82
- Hauteur de l'ouvrage présenté ne permettant pas le passage de navires importants - 5
- Développement de la pêche et des promenades - 4
- Projet présenté jugé obsolète car non conforme à la croissance démographique et/ou économique du territoire - 141

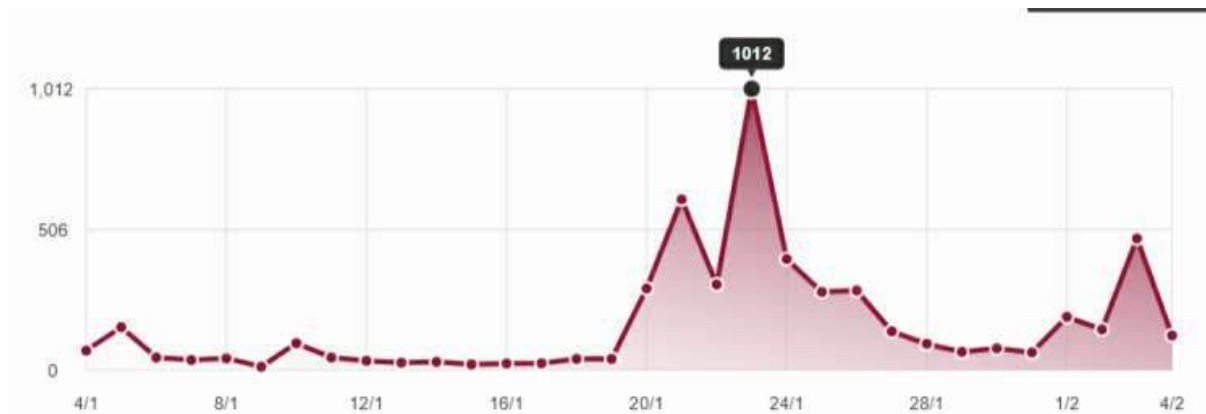
2.8.3. Statistiques de fréquentation du registre dématérialisé

5301 visiteurs ont consulté au moins une fois le registre dématérialisé.

1468 téléchargements ont eu lieu

00 - Composition du dossier d'enquête publique : 131 téléchargements
 01 - Note non technique : 276 téléchargements
 02 - Demande de déclaration d'utilité publique : 104 téléchargements
 03A - Macouria : 98 téléchargements
 03B - Matoury : 70 téléchargements
 04A1 - Partie1 : 82 téléchargements
 04A2 - Partie2 : 43 téléchargements
 04B - Milieu naturel : 53 téléchargements
 04C - annexes : 36 téléchargements
 05A - Tronc commun et volet police de l'eau : 49 téléchargements
 05B - Demande de dérogation CNPN : 36 téléchargements
 06 - Evaluation socio-économique : 62 téléchargements
 07 - Dossier d'enquête parcellaire : 88 téléchargements
 08 - Recueil des avis réglementaires : 40 téléchargements
 08A - avis Ae CGEDD : 37 téléchargements
 08B - PV examen conjoint : 34 téléchargements
 08C - avis CNPN : 34 téléchargements
 08D - avis CDPENAF : 31 téléchargements
 08E1 - contre-expertise socio-eco : 38 téléchargements
 08E2 - avis SGPI : 29 téléchargements
 09A - mémoire réponse avis Ae-CNPN : 57 téléchargements
 09B - mémoire réponse avis Ae-CNPN annexe RNT : 40 téléchargements

Calendrier des consultations du registre dématérialisé



2.9. Procès-verbal de synthèse des observations, suite à la clôture de l'enquête publique.

Depuis le 1^{er} juin 2012 et l'entrée en vigueur de la loi ENE, le procès-verbal de synthèse est généralisé à l'ensemble des enquêtes environnementales.

L'article R123-18 du Code de l'environnement précise : « *Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés* ».

Après la clôture de cette enquête publique, la commissaire enquêtrice a rédigé le procès-verbal de synthèse des observations du public.

Présentation du rapport :

- un rappel des textes de base,
- un résumé succinct de la fréquentation du public et présentation des statistiques comptable des contributions
- contribution du public,
- questions de la commissaire enquêtrice

Le procès-verbal de synthèse a été transmis par voie dématérialisée à la DGTM en date du 9 février 2021, soit 8 jours après la clôture de l'enquête publique.

Une réunion a été réalisée pour en aborder les points le 12 février 2021 à la DGTM.

2.9.1. Réponse de la DGTM au procès-verbal de synthèse

La réponse de la DGTM, sous forme d'un mémoire de 41 pages, a été adressée par la DGTM à la commissaire enquêtrice par voie dématérialisée en date du 3 mars 2021.

Demande conjointe, DGTM/Commissaire enquêtrice, de prolongation du délai de remise de la réponse au PV de synthèse par le maître d'ouvrage et du rapport de la commissaire enquêtrice.

Devant l'importance des contributions, une demande conjointe de prolongation de délais a été effectuée par la DGTM et la commissaire enquêtrice à la DGA de la préfecture de la Guyane. Cette demande a été effectuée par voie dématérialisée.

- ❖ **un délai de 8 jours a été accordé à la DGTM pour la remise de la réponse du maître d'ouvrage soit le 3 mars au lieu du 24 février 2021**
- ❖ **un délai de 8 jours a été accordé à la commissaire enquêtrice pour la remise de son rapport soit le 10 mars au lieu du 3 mars 2021.**

La commissaire enquêtrice note que le maître d'ouvrage a répondu à l'intégralité des questions posées avec précision.

Les observations ci-dessous ne porteront que sur certains points, le mémoire de réponse au procès-verbal de synthèse est déposé en annexe du présent rapport.

Sur l'organisation de l'enquête publique

Plusieurs contributions interrogeaient sur l'organisation de l'enquête et notamment sur les lieux de permanences de la commissaire enquêtrice

Réponse du MAO (réponse donnée en deux temps pages 14 et 34)

Le nouveau pont du Larivot est effectivement un ouvrage stratégique pour la Guyane. L'ensemble du dossier d'enquête publique est construit sur ce fondement puisque le pont existant constitue le seul lieu de franchissement de la rivière de Cayenne par la RN1, axe structurant de la Guyane, sans itinéraire alternatif équivalent. Ce caractère stratégique est donc l'essence même du projet.

Les permanences sont quant à elles organisées conformément au code de l'environnement, à savoir dans les communes sur lesquelles le projet est localisé, c'est-à-dire Macouria et Matoury On relève que 11 observations ont été recueillies sur les registres papier de Macouria et de Matoury, tandis que 429 observations l'ont été par voie dématérialisée.

La participation du public des différentes communes ne semble donc pas avoir été limitée par la tenue des permanences dans les seules deux communes de Macouria et Matoury.

Le code de l'environnement prévoit que les enquêtes publiques, et notamment les permanences, se tiennent dans les communes sur le territoire desquelles se situent les

projets. En l'occurrence, pour le projet de nouveau pont du Larivot, les communes concernées sont celles de Macouria et de Matoury. C'est pourquoi les permanences se situaient dans les mairies de ces communes.

Toute personne qui le souhaitait, quel que fût son lieu de résidence habituelle, avait la possibilité de s'exprimer sur le projet pendant toute la durée de l'enquête publique, en formulant ses observations selon les modalités prévues par l'arrêté préfectoral concerné :

soit par écrit sur le registre dématérialisé mis en place, par courriel, par courrier ou encore sur les registres mis à disposition dans les mairies de Matoury et Macouria ;

ou auprès de la commissaire enquêtrice lors des permanences organisées dans ces mairies.

5 observations ont été recueillies sur le registre papier de Macouria et 6 sur celui de Matoury, tandis que 429 observations l'ont été par voie dématérialisée (425 sur le registre et 4 transmises directement au service instructeur par courriel).

La forte participation à l'enquête publique via le registre dématérialisé montre que le déroulement de l'enquête a permis à de nombreux Guyanais de s'exprimer

Concernant la vétusté éventuelle du pont actuel

De nombreuses contributions mettent en évidence l'inquiétude de la population quant à la vétusté éventuelle du pont du Larivot

Réponse du MAO

La surveillance des ouvrages d'art La surveillance de l'état des ouvrages d'art du réseau routier national (RRN) de la Guyane suit des procédures définies nationalement par le réseau scientifique et technique du ministère de la transition écologique (instruction technique pour la surveillance et l'entretien des ouvrages d'art ITSEOA) :

- tous les ouvrages d'art sont connus avec notamment des systèmes d'information qui identifient chaque pont, son état, ses dernières visites ;
- les ouvrages d'art sont tous surveillés régulièrement avec :
 - une visite annuelle :
 - réalisée par le gestionnaire (en Guyane ; c'est la DGTM) ;
 - la visite annuelle permet de vérifier que des dégradations anormales n'apparaissent pas sur l'ouvrage ;
 - une inspection technique tous les 3 ans :
 - réalisée par un expert mandaté par le gestionnaire ;
 - la visite d'évaluation de l'état de l'ouvrage tous les 3 ans (démarche IQOA) permet d'établir de façon détaillée l'état apparent de chacun des éléments constituant l'ouvrage ; elle permet une cotation de l'état apparent de l'ouvrage ;
 - une inspection détaillée tous les 6 ans par des experts du réseau scientifique et technique du ministère de la transition écologique (Cerema, université Gustave Eiffel) ;

- des inspections détaillées de parties d'ouvrage lorsque cela est nécessaire (ex. : parties immergées).

Lorsque l'état d'un ouvrage le justifie ou en cas d'incertitude sur l'origine, la nature et la cause des désordres ou lorsque l'ouvrage a un caractère innovant ou exceptionnel, le maître d'ouvrage gestionnaire peut décider de le soumettre à une surveillance renforcée, plus intense que la surveillance définie précédemment. En cas d'apparition de dégradations anormales, des expertises sont menées avec l'appui du réseau scientifique et technique du ministère.

Lorsque des désordres constatés sur un ouvrage paraissent susceptibles de mettre en cause la sécurité ou la tenue de l'ouvrage, le maître d'ouvrage gestionnaire peut décider de le placer sous haute surveillance de manière à permettre, en cas de danger imminent, le déclenchement immédiat par les autorités compétentes des actions nécessaires pour assurer la sécurité. Il peut également être décidé de créer un comité d'experts chargé d'appuyer le gestionnaire pour déterminer les mesures de suivi et les travaux les plus adaptés à la situation de l'ouvrage.

Ainsi, pour le pont du Larivot existant, un comité d'experts a été mis en place en 2010 suite à l'affaissement de la pile 13 et réactivé en 2020.

À l'extrême, selon les risques en matière de sécurité, des restrictions de circulation (par exemple limitation de vitesse), des limitations de tonnage (concernant les poids lourds) ou des fermetures de pont sont réalisés.

La plupart des pathologies sont perceptibles grâce à ces dispositifs de surveillance basée sur l'analyse des dégradations apparentes mais quelques pathologies aux cinétiques rapides, comme des ruptures de câbles de précontrainte, sont difficilement prévisibles. Pour ces ouvrages et pour limiter les risques, il faut être en mesure de remplacer les éléments potentiellement défectueux par des actions d'entretien préventif après réalisation d'analyse de risques.

Le pont du Larivot existant : une durée de vie résiduelle de 40 ans à compter de 2020

Comme il est indiqué dans le dossier d'enquête publique, la durée de vie résiduelle du pont du Larivot existant est estimée à 40 ans à compter de 2020. Cette durée a été estimée par un ensemble d'experts, nationaux et internationaux, dans le domaine des ouvrages d'art, suite à des inspections détaillées du pont.

En effet, une inspection détaillée périodique a été réalisée du 14 au 18 octobre 2019, ainsi qu'une inspection subaquatique du 1 au 17 octobre 2019. Suite à ces inspections, le Cerema a produit le rapport de recommandations intitulé « Larivot – Pont existant – Maintenance et réparations » en avril 2020.

Parallèlement, une décision ministérielle du 31 mars 2020 a réactivé le comité d'experts pour le pont du Larivot, constitué de l'inspecteur général spécialisé ouvrages d'art de la

DGITM , d'experts du Cerema et de l'université Gustave Eiffel. Ce comité s'est réuni le 17 avril 2020.

Dans son relevé de décisions du 23 avril 2020, le comité d'experts considère que l'on peut envisager une durée de vie résiduelle de quarante ans pour le pont existant, à compter de 2020, moyennant une surveillance et un entretien régulier conformes aux préconisations des experts, et en l'absence de choc d'un bateau de fort tonnage sur les pieux d'une pile qui pourrait entraîner son effondrement et éventuellement l'effondrement en chaîne du pont.

Il convient de préciser que la construction du nouveau pont en aval du pont existant, côté port du Larivot, limitera fortement les risques de choc d'un bateau de fort tonnage sur une pile du pont existant, ce qui constitue aujourd'hui la raison de la qualification par le maître d'ouvrage, ainsi que présenté dans le dossier d'enquête publique, de « sensible ». Ce caractère sensible sera donc très largement diminué avec la construction du nouveau pont en aval.

Quant au nouveau pont, il est dimensionné pour résister à de tels chocs.

Toutefois, des travaux d'entretien réguliers resteront nécessaires, comme le remplacement de certains appareils d'appui, la réfection de l'étanchéité et de la chaussée, la protection contre la réaction sulfatique interne (RSI), la protection contre la corrosion et des réparations ponctuelles. En particulier il est nécessaire de protéger les pieux des piles envasées, comme l'ont été ceux des piles non envasées par mise en œuvre de coquilles en 2011-2012.

S'agissant des travaux de réfection de l'étanchéité du tablier et de la chaussée, leur exécution sous circulation nécessiterait de mettre en place des mesures de restrictions de circulation avec une gêne conséquente à l'utilisateur. L'exécution serait plus aisée sans circulation sur le pont. L'objectif est par conséquent de préparer d'ici 2024 une opération de gros entretien du pont actuel qui pourrait être réalisée après la mise en service du nouveau du Larivot en basculant la circulation à double sens sur le nouvel ouvrage.

Un bureau d'études spécialisé en ouvrage d'art va être recruté en 2021 pour assister le service gestionnaire du RRN dans l'élaboration des programmes pluriannuels de surveillance et d'entretien du pont du Larivot, afin de préciser et ordonnancer les travaux d'entretien du pont pour les prochaines années.

La prise en compte du devenir du pont existant dans le cadre des études pour l'aménagement de la RN1

Au-delà de son entretien et de la maintenance nécessaire à son maintien en bon état structurel et à son bon fonctionnement, le pont existant fera l'objet d'une réflexion sur son devenir à moyen terme, qui doit s'inscrire dans le cadre des perspectives d'aménagement de la RN1 entre Cayenne et Macouria.

Le sujet du devenir du pont existant étant partie intégrante du programme d'aménagement de la RN1, il fera également l'objet de la nouvelle concertation publique ou de l'éventuel début public pour le projet global d'aménagement de la RN1.

Demande d'un ouvrage unique 2X2 voies

De nombreuses contributions abordent le choix d'un second pont demandant un ouvrage unique 2X2 voies

Réponse du MAO

Le projet présenté au dossier d'enquête publique, avec un ouvrage à 2 voies ainsi qu'avec une voie dédiée aux piétons et cyclistes, correspond au doublement du pont du Larivot existant, ainsi que cela a été prévu par l'ensemble des documents de planification et de programmation du territoire concernés :

- plan d'actions du plan global des transports et déplacement (PGTD) de la Guyane de 2013 ;
- schéma aménagement régional (SAR) de 2016 ;
- schéma de cohérence territoriale (ScoT) de la CACL de 2011 (et ScoT en projet) ;
- plan d'urgence pour la Guyane (PUG) de 2017 ;
- contrat de plan État région (CPER) 2015-2020 ;
- contrat de convergence et de transformation pour la Guyane (CCTG) 2019-2022.

Par ailleurs, le projet de nouveau pont du Larivot a fait l'objet d'une concertation publique portant plus largement sur l'aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51, laquelle s'est déroulée du 19 février au 31 mars 2018. Après une séquence d'ouverture avec plusieurs élus le 16 février 2018, une réunion avec les socioprofessionnels le 19 février 2018 (47 participants), 7 réunions publiques ayant rassemblé au total 139 participants se sont tenues à Macouria (3), Matoury (2), Cayenne et Montsinéry-Tonnégrande. 30 contributions écrites ont été recueillies.

Le bilan du maître d'ouvrage du 20 décembre 2018, présenté aux élus le 12 février 2019, a tiré les enseignements de la concertation et identifié les suites à donner. Des adaptations ont été prises en compte, avec notamment la rehausse du profil en long du nouveau pont de 5 mètres supplémentaires en son milieu par rapport au projet initial, soit in fine une hauteur libre sous l'ouvrage, par rapport au niveau des plus hautes eaux du projet, de 11 mètres au milieu de l'ouvrage (contre 3 pour le pont existant par rapport à la même cote).

Les caractéristiques principales de l'ouvrage d'art en lui-même, telles que présentées dans le dossier de l'enquête publique, à savoir un pont à deux voies de circulation ainsi qu'une voie dédiée aux modes dits actifs (piétons, cyclistes), sont exactement les mêmes

que celles présentées dans le bilan de la concertation publique de 2018, puis lors de sa restitution en février 2019 aux élus.

Ainsi, le projet répond aux documents de planification et de programmation du territoire et est conforme au projet retenu à l'issue de la concertation publique.

Le projet prévoit un fonctionnement à 2 × 2 voies avec 2 ouvrages

Comme le précise le dossier d'enquête publique, ce nouvel ouvrage va pouvoir fonctionner avec le pont existant, dans un premier temps, en 2 × 2 voies, puisqu'il accueillera 2 voies dans le sens Cayenne vers Kourou, tandis que le pont existant accueillera 2 voies dans le sens Kourou vers Cayenne. En fonction des résultats des études globales pour l'aménagement de la RN1, le pont existant pourrait être à terme remplacé.

Comme l'a notamment expliqué le préfet de Guyane Patrice Faure lors de la réunion avec les élus du 12 février 2019 suite à la concertation publique de 2018, la réalisation de 2 nouveaux ponts, à terme, paraît plus pertinente que la réalisation d'un très grand pont (à 2 × 2 voies par exemple) à court terme. En effet, deux ouvrages indépendants présentent les avantages suivants :

- la possibilité de garantir le maintien de la circulation sur l'un des ponts quant l'autre est fermé suite à un accident ou un incident, ou lors de certaines opérations d'entretien ou de réparation ;
- la prise en compte de la durée de vie résiduelle de l'ouvrage existant de quarante années, le remplacement de ce pont pouvant faire l'objet d'études spécifiques en parallèle.

Demandes de précisions concernant les voies dédiées aux mobilités douces et aux transports en commun

Réponse du MAO

- Cyclomoteurs

S'agissant des cyclomoteurs, qui circulent plus lentement que les autres véhicules motorisés, le maître d'ouvrage a retenu la réalisation d'une bande dérasée de droite élargie à 2 m. Cette bande va permettre aux cyclomotoristes qui le souhaitent de circuler en dehors de la circulation générale. Leur cheminement sera donc sécurisé. Il est précisé qu'il ne s'agit pas d'une obligation réglementaire liée à la conception routière, mais d'un véritable choix du maître d'ouvrage compte tenu du contexte très particulier de la Guyane où ce mode de transport est très utilisé. Il est difficile d'imaginer une ambition plus forte pour les cyclomoteurs dans le cadre du présent projet.

- Piétons et cyclistes

S'agissant des modes dits actifs, soit les piétons, les cyclistes ou encore les personnes à roller ou à trottinette, une voie verte est prévue, de 3 m de large, séparée de la circulation automobile par un dispositif de sécurité. Cette voie verte comporte également 5 belvédères répartis le long du pont. Cette voie verte est prévue à double sens, car le pont existant ne permet pas aujourd'hui la circulation des piétons et des cyclistes en toute sécurité.

La traversée de la RN1 en rive gauche à Macouria est prévue par des passages piétons, avec un îlot central, au niveau du giratoire. L'îlot central est par ailleurs élargi pour tenir compte des chevaux, étant donné que ce passage est utilisé par des cavaliers du centre équestre de la Pointe Liberté.

Ainsi, le projet prévoit un cheminement sécurisé et adapté aux modes actifs (piétons et cyclistes). Le projet semble donc ambitieux vis-à-vis de ces modes de déplacement.

- Transports en commun

Il convient de préciser en premier lieu que les projets de transports en commun en site propre (TCSP) ne sont pas de la compétence du maître d'ouvrage du projet de nouveau pont du Larivot, qui est l'État.

Aujourd'hui, il n'existe pas, à la connaissance du maître d'ouvrage, de projet de BHNS (bus à haut niveau de service) et/ou de TCSP (transport en commun en site propre) porté par les collectivités sur l'itinéraire entre l'échangeur de Balata et Macouria. Les projets connus ou en cours se situent sur l'île de Cayenne.

La section concernée par les ponts du Larivot, entre l'échangeur de Balata à Matoury et le futur pôle urbain Soula-Sablance à Macouria, est en milieu interurbain. Aussi, une voie réservée au TCSP ne serait a priori pas nécessitée par le besoin d'arrêts directement sur la RN1 pour déposer ou prendre des passagers. La desserte est envisagée, au stade actuel des études, au niveau des voiries secondaires, dans les quartiers, et le cas échéant à l'avenir sur des voiries latérales à la RN1.

Aujourd'hui, la nécessité ou non de voies dédiées aux transports en commun reste à justifier, dans le cadre des études pour l'aménagement de la RN1 évoquées précédemment, notamment à l'aide du modèle de trafic à venir sur le territoire de l'agglomération de Cayenne.

Une évolution éventuelle de la répartition des voies sur le nouveau pont pourra être examinée dans le cadre du projet global, et le cas échéant l'adaptation des raccordements à la RN1 de part et d'autre du pont pourrait être étudiée. En tout état de cause, la répartition des voies du nouveau pont du Larivot, telle que prévue dans le dossier d'enquête publique, peut évoluer, car les calculs pour le dimensionnement de l'ouvrage prennent en compte les charges liées au trafic routier sur toute la largeur du tablier.

Contributions évoquant l'obsolescence du projet non conforme à la croissance démographique de la Guyane

Réponse du MAO

Les études menées jusqu'à présent et les avis recueillis dans le cadre des procédures réglementaires montrent en effet que l'aménagement du réseau routier national ne peut à lui seul résoudre les difficultés liées au trafic et à la mobilité auxquelles les Guyanais sont confrontés et le seront encore davantage à l'avenir en raison de la croissance démographique et du développement du territoire.

Pour autant, le projet de nouveau pont du Larivot présenté à l'enquête publique est compatible avec toute évolution de l'aménagement de la RN1, comme cela a été précisé précédemment. Il n'est donc pas obsolète.

Les études qui se poursuivent pour l'aménagement routier présentées précédemment également vont permettre de définir un projet global, éventuellement multimodal, et d'arrêter le séquençage optimal des opérations à réaliser.

Par ailleurs, il est indispensable que tous les acteurs de l'aménagement du territoire, au-delà de l'État qui a en charge l'aménagement du réseau routier national, prennent leur part dans l'ensemble des projets qui permettront de résoudre les problèmes de fluidité, en tenant compte de la croissance démographique et du développement économique du territoire, notamment :

- développement d'un modèle de mobilité multimodale à grande échelle : transport en commun, covoiturage, pistes cyclables, navette fluvio-maritime, etc. ;
- aménagement du réseau routier national, aménagement et création de voiries départementales, intercommunales et communales, voire interquartiers, y compris à l'intérieur et entre les zones d'activité ;
- déconcentration des activités économiques ;
- connexion des quartiers de logements en dehors des routes nationales.

Avis de l'association Ranjé to bisiklèt

[...]

CONCLUSIONS

Les éléments de la consultation publique nous ont permis d'élaborer les conclusions suivantes

- *Le nouveau pont prévoit une infrastructure séparée et sécurisée pour cyclistes et piétons, cela est positif pour le développement des pistes cyclables prévu dans les 2 communes.*
- *Le nouveau pont ne tient pas compte du BHNS, et cela malgré son développement dans le territoire.*

- *Les cyclistes et les scooters seront probablement mélangés avec les piétons sur la voie verte, il faut donc proposer une voie de circulation dédiée pour les scooters.*
- *Le rond-point en tête de pont de Macouria générera probablement plus de problèmes que de solutions à la circulation dans ce secteur, en augmentant le danger pour les cyclistes et piétons qui quittent le pont.*
- *La voie verte ne s'intègre pas dans un schéma plus vaste de pistes cyclables mais reste un aménagement isolé et déconnecté.*

D'après les documents consultés, nous concluons que le nouveau pont du Larivot, dans la configuration proposée à la consultation publique, présente des solutions immédiates à des problèmes actuels mais ne prend pas en compte les évolutions et les projections à 5-10-20 ans, ni un possible élargissement ou des besoins plus importants de transport en commun dans le territoire.

Le concepteur et le maître d'ouvrage n'ont pas fait l'effort de projection des besoins de la Guyane dans un futur proche, mais semblent avoir simplement adapté le projet aux demandes de doublement de voie et de mise en sécurité des piétons, cyclistes et à l'occasion des scooters.

De ce fait l'ouvrage est à considérer comme insuffisant et le sera probablement déjà avant la fin de sa construction. Ce projet doit être revu et considéré à une échelle plus vaste de transport intercommunal et collectif, avec des enjeux beaucoup plus importants et à plus long terme.

Réponse du MAO à l'association Ranjé to bisiklèt (extraits)

À propos des cyclomoteurs

La voie verte sera strictement interdite aux véhicules motorisés et en particulier aux cyclomoteurs. Les cyclistes et piétons ne seront donc pas mélangés avec les cyclomotoristes. Des dispositifs seront prévus pour empêcher les cyclomotoristes d'emprunter la voie verte.

En revanche, la bande dérasée de droite (BDD) a été élargie à 2 m de large pour que ces véhicules puissent y circuler en dehors de la circulation principale. Cette BDD aura exactement le même revêtement que le reste du pont, y compris d'ailleurs la voie verte. Elle ne sera donc pas en « stabilisé » contrairement à ce qui est indiqué dans la note de l'association. Cette circulation sur la BDD des cyclomoteurs rejoint le souhait de l'association, détaillé dans son avis sur ce point.

À propos de la circulation des différents modes de déplacement au niveau du giratoire en rive gauche

Le projet prévoit des traversées piétonnes de part et d'autre du pont. En rive gauche, elle passera par un îlot central permettant une traversée en deux temps. En rive droite, la solution temporaire, dans l'attente de la mise à 2 × 2 voies de la RN1, est une traversée piétonne également. Cela obligera les cyclistes à poser pied à terre pour traverser la RN1.

(cf schéma page 7 du mémoire)

L'aménagement futur de la RN1 permettra de sécuriser encore davantage les itinéraires piétons et cyclistes.

Dans l'attente, le maître d'ouvrage va mettre en œuvre les solutions techniques et géométriques pour sécuriser au maximum la traversée piétonne en rive gauche comme en rive droite.

À propos d'un schéma plus vaste de pistes cyclables

Au stade du projet présenté, effectivement, la voie verte ne s'intègre pas dans un schéma plus vaste de pistes cyclables qui n'existe pas encore et qui ne pouvait être traité à l'échelle du projet. Néanmoins, les études pour l'aménagement de la RN1 menées parallèlement intègrent ce volet dans sa globalité. Dans ces études, il est recherché, pour chaque mode de transport (piéton, cycliste, cyclomotoriste...), un itinéraire continu en sécurité. S'agissant des piétons et cyclistes, il pourra s'agir de voies vertes sur certaines sections, comme c'est le cas sur le nouveau pont, et sur d'autres sections d'itinéraires via des voiries secondaires ou latérales à la RN1.

Par ailleurs, le projet d'aménagement de la RN1 tiendra compte des éventuelles avancées de la mise en place par la commune de Macouria de son schéma de développement d'aménagements cyclables, qui vise à mettre en place un mode de déplacement doux à Macouria, entre Tonate et le pont du Larivot, et de tout autre projet de même nature qui serait envisagé sur le territoire de la CACL par les collectivités.

À propos des évolutions et projections à moyen et long terme

Le projet présenté a pour objet la sécurisation de l'itinéraire, c'est-à-dire le maintien de la circulation en toutes circonstances au niveau du franchissement de la rivière de Cayenne par la RN1.

Il est néanmoins compatible avec tout aménagement futur de la RN1 dont les études se poursuivent.

Avis de la mairie de Macouria

Comme vous le savez, l'enquête publique portant sur le deuxième pont du Larivot s'appuie sur le seul avis des administrés des communes de Macouria et de Matoury.

J'attire votre attention sur le fait que cette nouvelle infrastructure est destinée à l'ensemble de la population guyanaise, conformément au protocole relatif au mouvement mars-avril 2017 qui a acte son financement.

Je vous saurais gré de bien vouloir inviter l'ensemble de la population guyanaise à participer à cette enquête en permettant à Madame Françoise ARMANVILLE, commissaire

enquêtrice, de réaliser ses entretiens à l'échelle des communes de la CACL et aux communes de Guyane de mettre à disposition de leurs administrés respectifs un registre à cet effet.

Ce n'est que par la participation du grand nombre que ce projet, hautement symbolique et fédérateur, se verra approprié par le plus grand nombre.

Réponse du MAO

L'enquête publique s'appuie sur l'avis de toute personne ayant souhaité s'exprimer, indépendamment de son lieu de résidence, et non aux seuls administrés de Macouria et de Matoury, contrairement à ce qui est indiqué dans la présente contribution.

Effectivement, cette nouvelle infrastructure est destinée à l'ensemble de la population guyanaise, par sa nature même de maillon de l'axe routier structurant pour le territoire que représente la RN1.

(cf ci-dessus)

Avis de monsieur Gilles Adelson – Maire de Macouria

Je confirme par la présente mes propos tenus depuis la première présentation de ce projet en 2019 .

Ce projet ne correspond en aucune manière à la vision du développement et de l'aménagement du territoire de la ville de Macouria, de la CACL et de la Guyane.

Cet ouvrage doit être l'image de marque du territoire guyanais.

Son dimensionnement et son manque d'ambition ne reflètent pas le dynamisme de la Guyane. Il ne prend pas en compte la démographie exponentielle de ce territoire.

Il ne prend pas en compte tous les types de mobilités (pas de voies dédiées aux transports en commun).

Il ne prend pas en compte le potentiel navigable de la rivière de Cayenne (hauteur du pont). Pour exemple, aucun voilier ne peut passer sous ce pont sans démâtage.

Il ne prend pas en compte la vétusté et la sensibilité du pont actuel. Celui-ci sera obligatoirement obsolète et dangereux dans quelque temps, on se retrouvera alors dans les mêmes conditions avec un pont à deux voies qui sera un goulot d'étranglement pour la future 2 x 2 voies entre Balata et Soula.

Seul un ouvrage de type 3 x 3 voies (2 voies VL + 1 voie TC + 1 voie cyclable + 1 voie piétonne) peut répondre à la problématique actuelle et aux enjeux de demain.

L'éventualité d'un troisième pont, au cas où ce projet actuel serait poursuivi, doit être immédiatement mise en œuvre techniquement et financièrement et le projet actuel modifié afin de tenir compte de toutes les modalités de transport.

Réponse du MAO (extraits)

À propos de la « vision » du développement et de l'aménagement du territoire

Le projet de nouveau pont du Larivot correspond très précisément à l'ensemble des documents de planification et de programmation du territoire. Ces différents documents, établis entre 2013 et 2019, détaillés dans le tableau des pages ci-après, prévoient explicitement le doublement du pont du Larivot existant, et non la réalisation d'un ouvrage d'une autre nature :

- plan d'action du plan global des transports et déplacement (PGTD) de 2013 ;
- schéma d'aménagement régional (SAR) de 2016 ;
- schéma de cohérence territoriale (ScoT) de la CACL de 2011 (et SCoT en projet) ;
- plan d'urgence pour la Guyane (PUG) de 2017 ;
- contrat de plan Etat région (CPER) 2015-2020 ;
- contrat de convergence et de transformation pour la Guyane (CCTG) 2019-2020.

En particulier, le contrat de convergence et de transformation pour la Guyane (CCTG) prévoit la « création d'un ouvrage de 1300 m qui doit porter 2 voies de circulation dans le sens Cayenne/Kourou et une voie verte à double sens pour les modes actifs. Il doublera le pont existant qui demeurera avec deux voies de circulation dans le sens Kourou/Cayenne et qui fera l'objet d'une réhabilitation. ». Le CCT a été signé le 8 juillet 2019 par le Premier ministre, le ministre auprès de la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales, chargé des collectivités territoriales, le préfet de Guyane, les présidents de la CTG et des communautés de communes (CACL, CCEG, CCDS, CCOG).

Ces documents représentent bien aujourd'hui la « vision » du développement et de l'aménagement du territoire.

Le projet de nouveau pont du Larivot est conforme aux différents documents de planification et de programmation du territoire.

Le maire de Macouria, Gilles Adelson, indiquait d'ailleurs dans un courrier au préfet de Guyane, reçu le 13 mars 2019, les éléments suivants : « L'essor démographique du secteur de Soula/Sablance [...] me conduit à tendre vers la réalisation d'un ouvrage à 2 x 1 voies dans un premier temps mais cette réalisation ne doit pas occulter la réalisation d'un second ouvrage ajusté au projet de doublement de la RN1 [...] C'est en ce sens que d'autres fonds doivent être mobilisés pour cette réalisation. » (*cf courrier pages 9 et suivantes du mémoire*)

À propos d'un éventuel troisième pont

Les études d'aménagement de la RN1 entre Cayenne et Macouria se poursuivent suite à la concertation de 2018 qui concernait la section entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51, sur un périmètre élargi depuis le giratoire Leblond jusque Macouria.

Les études à venir permettront d'identifier le séquençage optimal des opérations d'aménagement à réaliser, incluant le cas échéant la réalisation d'un troisième pont. Cet éventuel troisième pont n'est cependant pas nécessaire dans l'immédiat, ni d'un point de vue capacitaire (écoulement du trafic), ni au regard des conclusions du rapport d'expertise concernant le pont existant et des travaux programmés et précisés dans le dossier d'enquête publique.

Avis du Conservatoire du littoral

Le Conservatoire du littoral est propriétaire de plusieurs terrains sur le site de la pointe Liberté à Macouria. À ce titre il est concerné par le projet du doublement du pont du Larivot [...].

Deux parcelles lui appartenant (parcelles AO [67] et AO [68]), ainsi qu'une partie du domaine public maritime qui lui est affecté, seront impactées par le futur pont. Il est prévu que le Conservatoire du littoral cède à l'EPFAG, intervenant pour le compte de l'État, les parties de parcelles lui appartenant et qui accueilleront les équipements liés au pont puisqu'elles n'auront plus d'intérêt dans le cadre de ses missions de protection de l'environnement et d'ouverture des sites au public.

La construction du pont va en outre générer des impacts sur la faune et la flore. Dans ce cadre il est prévu qu'une partie des mesures compensatoires foncières et de gestion se fasse au bénéfice du Conservatoire du littoral.

- *Concernant les mesures foncières :*
 - *Sur la commune de Matoury, il est prévu une ORE dans le secteur du Petit Matoury. Le Conservatoire est cité dans le dossier d'enquête comme partenaire potentiel. Or le Conservatoire ne prévoit pas de participer à cette mesure, car elle concerne un secteur situé en dehors de sa stratégie d'intervention à long terme et le dispositif retenu n'apporter pas les mêmes garanties d'intégrité des parcelles sur le long terme qu'une acquisition foncière. Les autres propositions sur cette commune n'appellent pas d'observations.*
 - *Sur la commune de Macouria, la mesure foncière proposée est cohérente avec l'établissement.*
- *Concernant les mesures compensatoires de gestion : le dossier d'enquête fait état de plusieurs mesures de gestion qui nous semblent insuffisantes d'une part au regard des impacts et, d'autre part, dans un but de gestion efficace des sites naturels concernés :*

- *Le dossier comprend des mesures de gestion au bénéfice de la réserve du Mont Grand-Matoury permettant à celle-ci la gestion de zones tampons le long de la rivière de Cayenne. Nous préconisons d'augmenter ce budget à 15 000 € par an pendant 20 ans. La réserve pourrait ainsi mener des actions de suivi de la faune marine impactée (lamantin, dauphin) sur ce tronçon de la rivière de Cayenne en connexion directe avec le site de Petit-Cayenne, dont une partie est la propriété du Conservatoire du littoral.*
- *Le budget proposé pour la gestion du site de Pointe Liberté est insuffisant au regard des enjeux sur ce site connaît une fréquentation croissante du public et pour une meilleure connaissance et valorisation des patrimoines. Nous préconisons d'allouer un budget de 20 000 € par an pendant 20 ans. Une somme d'environ 20 000 € pourrait également être réservée pour contribuer à l'élaboration du plan de gestion du site.*

Plus globalement, comme le préconise l'Autorité environnementale, il paraît souhaitable d'envisager les impacts de la construction du pont en intégrant le projet de doublement des voies entre Balata et Soula.

Enfin, une attention particulière doit être portée au traitement paysager de l'entrée du site naturel de Pointe Liberté pour que le bassin de rétention B2 s'insère au mieux dans l'espace environnant. Ce traitement paysager ne devra se faire qu'avec des espèces végétales indigènes.

Réponse du MAO (extraits)

À propos des budgets pour la gestion des sites de compensation

Les montants indiqués dans le dossier pour l'élaboration des plans de gestion et pour la gestion elle-même de ces espaces sont des estimations. Le maître d'ouvrage prend note des préconisations du Conservatoire du littoral quant aux budgets qui lui semblent adaptés. Les montants précis seront arrêtés lors de l'élaboration des différents plans de gestion afin qu'ils soient adaptés aux besoins des sites concernés ;

À propos du traitement paysager de l'entrée du site naturel de la pointe Liberté

Le traitement paysager de l'entrée du site naturel de la pointe Liberté a bien été identifié par le maître d'ouvrage. Cependant, il sera également contraint par le peu d'espaces disponibles entre le bassin dit B2, situé au nord de la RN1, et les voies. En effet, il a été retenu une position de bassin qui soit proche de la route afin notamment de limiter les emprises sur les terrains du Conservatoire du littoral.

Par ailleurs, des contraintes liées à la sécurité routière (visibilité) et aux distances de sécurité vis-à-vis des réseaux enterrés (existants et futurs) limitent les plantations éventuelles à proximité immédiate de la voirie routière. Ainsi l'aménagement paysager aux abords du bassin de rétention devra intégrer les différentes contraintes.

Les surfaces impactées par les installations de chantier au-delà des emprises du projet, se situant sur les terrains du Conservatoire et qui lui seront restituées en fin de travaux, ainsi qu'au bord de la rivière de Cayenne, feront l'objet d'une renaturation suivant un protocole de restauration écologique qui est en cours d'élaboration.

Avis de Monsieur le Président de l'association des maires de Guyane, Madame la Sénatrice de la Guyane, Messieurs les Députés de la Guyane

Motion signée par François Ringuet, président de l'association des maires de Guyane, Marie-Laure Phinéra-Horth, sénatrice de la Guyane, Gabriel Serville, député de la Guyane, Lénaïck Adam, député de la Guyane.

Dans la présentation de l'enquête publique, il est fait mention de données qui s'apparentent à une enquête déjà biaisée. En effet, il est évoqué la construction d'un 2 pont pour « sécuriser » le trafic routier sous couvert du maintien pour encore des décennies de l'actuel pont du Larivot alors même qu'il lui est reconnu la qualité d'ouvrage sensible, pas là fragile. À terme et inévitablement, l'actuel pont du Larivot sera fermé, replongeant les Guyanaises et les Guyanais dans les affres de leur mobilité actuelle.

Par ailleurs, nous constatons que les permanences du commissaire enquêteur, en charge de recueillir les avis et les propositions de nos concitoyens, ont été organisées pour les seules communes de Matoury et de Macouria. Si ces deux collectivités sont certes impactées sur le plan foncier, cet ouvrage revêt un caractère stratégique et symbolique pour l'ensemble de la population guyanaise.

Dans l'Hexagone, il n'est pas connu d'infrastructures d'envergure ayant dû être doublée pour des raisons de sécurité, en l'espèce pour des ponts (île de Ré, viaduc de Millau, pont de Tancarville...).

Cette enquête va à rebours du choix de la population guyanaise qui souhaite une infrastructure à la mesure de notre ambition territoriale et conforme à la Guyane de demain : un pont à 3 x 3 voies pour le trafic routier dont une voie pour les mobilités collectives (bus, cars), une 3 x 3 voies donc que complèteront une voie pour les mobilités douces (vélos, trottinettes électriques...) et une voie piétonne.

Cette motion s'inscrit dans la volonté unanime des Guyanais de voir enfin leur territoire considéré comme il se doit.

Réponse du MAO (extraits)

À propos de l'organisation de l'enquête publique

Le nouveau pont du Larivot est effectivement un ouvrage stratégique pour la Guyane. L'ensemble du dossier d'enquête publique est construit sur ce fondement puisque le pont existant constitue le seul lieu de franchissement de la rivière de Cayenne par la RN1, axe

structurant de la Guyane, sans itinéraire alternatif équivalent. Ce caractère stratégique est donc l'essence même du projet.

Les permanences sont quant à elles organisées conformément au code de l'environnement, à savoir dans les communes sur lesquelles le projet est localisé, c'est-à-dire Macouria et Matoury.

On relève que 11 observations ont été recueillies sur les registres papier de Macouria et de Matoury, tandis que 429 observations l'ont été par voie dématérialisée. La répartition par communes des contributeurs est décrite dans le tableau suivant. (*cf page 14 du mémoire*).

La participation du public des différentes communes ne semble donc pas avoir été limitée par la tenue des permanences dans les seules deux communes de Macouria et Matoury.

À propos d'autres ouvrages

Le doublement du pont du Larivot est effectivement motivé par la volonté de sécuriser l'itinéraire, c'est-à-dire d'assurer en toutes circonstances le franchissement de la rivière de Cayenne par la RN1, lequel n'a pas aujourd'hui d'itinéraire alternatif équivalent. L'affaissement fin 2009 de la pile 13 du pont existant a montré en quoi la rupture d'itinéraire avait un impact socio-économique considérable pour la Guyane. Cet impact serait aujourd'hui encore plus important compte tenu de l'augmentation de la population, de l'urbanisation et du trafic depuis 2010.

Les ponts de métropole évoqués n'ont en effet pas été construits pour sécuriser un itinéraire existant. Dans le cas du pont de l'île de Ré, mis en service en 1988 et financé par le conseil général de la Charente-Maritime, il s'agissait de relier l'île et le continent, les liaisons étant jusqu'alors assurées par voie maritime. Le pont de Tancarville, mis en service en 1959 et concédé à la chambre de commerce et d'industrie, a permis le franchissement de la Seine en reliant directement la ville du Havre à l'arrière-pays. Le viaduc de Millau, mis en service en 2004 et concédé à Eiffage, permet d'éviter le passage par la ville de Millau.

La situation de chaque ouvrage lui est propre. La situation de la RN1 au niveau de la rivière de Cayenne est une situation particulière tenant à l'histoire, à la géographie et à l'environnement de la Guyane.

À propos d'une « 3 × 3 voies »

Par l'évocation d'une « 3 × 3 voies », que la contribution présente comme étant le « choix de la population guyanaise », la contribution vise probablement une 2 × 3 voies, dont voies réservées aux transports en commun.

Les élus du territoire représentent la population guyanaise. Certains de ces élus ont validé et signé les différents documents de planification et de programmation qui ont

précédé et acté le doublement du pont du Larivot. Le détail de ces documents est donné dans la réponse à la contribution n° 316. (*cf mémoire*)

Ainsi, l'actuelle sénatrice de la Guyane et l'actuel président de l'association des maires de Guyane, qui ont signé la présente motion, ont notamment, dans leurs fonctions à l'époque de présidente de la CAEL et de président de la CCDS, signé le 8 juillet 2019 le contrat de convergence et de transformation (CCT) qui prévoit explicitement la « création d'un ouvrage de 1300 m qui doit porter 2 voies de circulation dans le sens Cayenne/Kourou et une voie verte à double sens pour les modes actifs. Il doublera le pont existant qui demeurera avec deux voies de circulation dans le sens Kourou/Cayenne et qui fera l'objet d'une réhabilitation. ».

Par ailleurs, le projet de nouveau pont du Larivot a fait l'objet d'une concertation publique en 2018. Les caractéristiques principales de l'ouvrage d'art en lui-même, telles que présentées dans le dossier de l'enquête publique, à savoir un pont à deux voies de circulation ainsi qu'une voie dédiée aux modes dits actifs (piétons, cyclistes), sont exactement les mêmes que celles présentées dans le bilan de la concertation publique de 2018, puis lors de sa restitution en février 2019 aux élus.

Ainsi, le projet répond aux documents de planification et de programmation du territoire et est conforme au projet retenu à l'issue de la concertation publique.

Par ailleurs, ce nouveau pont est compatible avec des aménagements ultérieurs de la RN1 sur ce secteur, qui feront l'objet d'une concertation avec le public, puisque les deux ponts pourront fonctionner en même temps (un sens de circulation par pont) pendant la durée de vie du pont existant qui est estimée par les experts à 40 années à partir de 2020.

À propos d'un ouvrage à 2 × 2 voies, de la voie verte bidirectionnelle et des pêcheurs, et de la mise à 2 × 2 voies de la RN1

Ainsi que présenté très explicitement dans le dossier d'enquête publique qui a été mis à disposition du public, le projet présenté prévoit une voie verte bidirectionnelle permettant tant aux piétons qu'aux cyclistes de s'y déplacer dans les deux sens. Cette voie réservée est séparée par un dispositif de sécurité de la circulation motorisée. Les pêcheurs, comme les autres usagers non motorisés, pourront utiliser la voie verte. On rappelle par ailleurs la présence de 5 belvédères, endroits du pont où le tablier est élargi, permettant aux uns et aux autres de se poser, à l'écart du passage.

Le projet présenté est compatible avec la mise à 2 × 2 voies de la RN1, en fonctionnant avec un deuxième ouvrage, dans un premier temps le pont existant. Le projet ne ferme par ailleurs aucune possibilité d'évolution de l'aménagement sur l'itinéraire.

À propos de la demande de la révision du projet

Le projet présenté permet de répondre à l'objectif (résilience de l'itinéraire au niveau du franchissement de la rivière de Cayenne) comme démontré dans le dossier d'enquête publique.

En outre, il est conforme aux différents documents de planification et de programmation. Il est également conforme au projet présenté lors de la concertation publique de 2018 et aux quelques évolutions qui en ont résulté.

Enfin, il est compatible avec un élargissement ultérieur de la RN1 si son opportunité est démontrée.

Avis de monsieur Serge Smock – Maire de Matoury

En 2009, la fermeture du pont pour réparations pendant 3 mois a bien mis en évidence l'importance de cette infrastructure qui permet de relier par la RN1, le cœur économique de notre région (142 000 habitants), au reste de notre territoire.

C'est pourquoi il est indispensable, que le nouvel ouvrage qui nous est proposé prenne en compte les besoins futurs de nos populations. Il doit répondre aux problématiques de circulation, bien sûr, mais aussi de développement économique de notre pays et de l'ensemble de la communauté d'agglomération.

il me paraît opportun de saisir l'occasion pour désenclaver le secteur du Larivot et son port.

Dans le cadre de l'OIN, une réflexion a été menée pour étendre la surface du port du Larivot et donner du foncier aux porteurs de projet. Les élus matouriens ont demandé qu'une voie de désenclavement donnant un accès direct à la nationale soit réalisée.

À l'option du maintien de l'ancien pont et la création d'un nouveau, je réclame la construction d'un pont situé plus vers la Pointe Liberté. Ceci permettrait d'aménager la zone littorale de la pointe Liberté et de construire une route de part et d'autre du pont qui arriverait à Cayenne et au bourg de Tonate.

Un tirant d'air suffisant afin de faciliter le passage de tout type de navire me paraît nécessaire.

Au-delà de la question de l'emplacement, se pose la problématique de circulation entre l'échangeur de Balata et l'intersection Carapa-RN1.

La création d'un échangeur à l'intersection Chaumière / RN1 permettrait faciliter la circulation.

L'option du maintien de l'actuel pont, ouvrage vétuste qui a maintes fois montré des signes de faiblesse ne me semble pas envisageable, d'autant plus que le tirant d'air est limité.

La nouvelle infrastructure outre le fait qu'elle devrait être éclairée, devrait répondre aux besoins futurs de notre territoire.

- *deux fois deux voies pour les véhicules de tourisme*
- *une voie réservée aux poids-lourds*

- *une voie réservée aux cyclomoteurs*

Telles sont mes observations sur la construction du futur pont.

Réponse du MAO (extraits)

À propos du port du Larivot

Le port du Larivot est accessible depuis la RD19, ainsi que depuis la RN1 puis la RD191 qui rejoint la RD19. La RD191 est située à environ 1,4 km avant la culée du futur nouveau pont dans le sens Matoury vers Macouria. (cf schéma page 18 du mémoire).

Une voie d'accès dans la mangrove depuis le pont jusqu'à la zone portuaire n'est pas envisageable, en tout état de cause dans le cadre du projet de nouveau pont du Larivot et ne relève du maître d'ouvrage État.

Ceci tient avant tout au fondement de la construction du nouveau pont du Larivot qui ne motive pas une telle disposition, laquelle ne relève ni des mesures de compensation ni des mesures d'accompagnement liées aux impacts de ce projet.

Par ailleurs, la création d'une telle voie n'est pas possible pour des raisons réglementaires, techniques, financières et environnementales, dont quelques éléments d'éclairage sont donnés ci-après.

- Au regard du PPRI (plan de prévention des risques d'inondation) de l'île de Cayenne, la zone est concernée par le risque moyen. Le règlement y autorise « sous réserve de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux, de ne pas restreindre de façon nuisible le champ d'inondation, de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux », les travaux d'intérêt public, dont les travaux routiers, « sous réserve que le maître d'ouvrage prenne les dispositions appropriées aux risques créés par ces travaux et en avertisse le public par une signalisation efficace ». Les procédures liées à ce projet (notamment concernant l'utilité publique) devraient être menées par le maître d'ouvrage concerné. Le port est du reste accessible depuis la RN1 par la RD191 qui se situe 1,4 km en amont. Un usager venant de l'île de Cayenne ne parcourt que quelques centaines de mètres supplémentaires pour rejoindre le port soit via la RD19 directement soit via la RD191. Par ailleurs, aucune étude à ce jour ne permettrait de démontrer l'absence d'impact sur le risque inondation. En toute première approche, le contraire serait plutôt pressenti.
- Dans ce secteur, l'ouvrage d'art est aérien ; le niveau de la chassée se situe à environ 8 m NGG. Une route perpendiculaire à l'ouvrage pourrait nécessiter par suite la construction d'un ou plusieurs autres ouvrages d'art, ou alors un remblai technique de très grande hauteur. Le sol en place est en effet extrêmement compressible, le substratum rocheux dans lequel ancrer les fondations est à une profondeur allant jusque 45 mètres, tandis que l'épaisseur de vase et argile vasarde est de 10 à 15 mètres.

Les procédures liées à ce projet (notamment concernant l'analyse de son opportunité) devraient être menées par le maître d'ouvrage concerné.

- Il semble également qu'aucune condition de sécurité routière ne puisse être respectée aisément par une voie perpendiculaire dans ce secteur. De plus, la voie verte destinée aux piétons et cyclistes serait coupée, de même que la bande dérasée de droite sur laquelle peuvent circuler les cyclomoteurs, ce qui semble contraire à la mise en sécurité de ces usagers sur le nouveau pont.
- L'ensemble de la zone présente une très forte sensibilité environnementale. Une route ou un pont-route traversant la mangrove est de nature, notamment, à détruire des habitats d'espèces protégées, ce qui impliquerait de réaliser des demandes spécifiques de dérogation vis-à-vis de ces espèces et de mettre en œuvre des mesures adaptées de compensation. Cela va d'ailleurs à l'encontre des mesures prévues pour le nouveau pont du Larivot visant à préserver au maximum le corridor écologique fragilisé par le doublement du pont, et ainsi à guider les espèces terrestres pour un passage sous les ponts du Larivot.

Un tel projet nécessite a priori en lui-même a minima une étude d'impact environnementale et un panel de mesures spécifiques (en démontrant que le projet ne pourrait se faire ailleurs), un dossier de demande d'autorisation environnementale unique, un dossier de déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité du PLU de Matoury, que pourrait initier la CAEL.

Avis de Guyane Écologie

[...] PRÉCONISATIONS

Politiques et citoyennes

- *Information des citoyens de Guyane sur le projet et son environnement*
- *Création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées qui devra se réunir régulièrement et faire des points d'étape sur l'avancée des travaux :*
 - *élus des collectivités concernées : CTG, intercommunalités, communes*
 - *parlementaires*
 - *représentants des services de l'État*
 - *associations de protection de l'environnement*
 - *associations d'usagers des transports en commun, de piétons, d'automobilistes, de motocyclistes, comités d'usagers, de riverains*
 - *acteurs économiques*
- *Techniques*
 - *Aménagement, à court terme, d'une voie réservée aux transports en commun sur chacun des ponts, et à terme sur l'ensemble des routes du pays concernées par une forte densité de circulation*

- *Analyse de la pertinence d'un calibrage de 120 tonnes et coût de ce renforcement*
- *Surveillance accrue de l'ancien pont*
- *Réalisation rapide d'études concernant l'utilisation des voies fluviales*
- *Étude concernant une possible reconversion à moyen ou long terme en réseau train-train interconnecté avec l'île de Cayenne et l'ouest de la Guyane*
- *Évaluation du coût carbone de ce projet en particulier selon l'augmentation du trafic routier individuel*
- *Publication de schémas et photos montrant la hauteur du tablier et les pentes longitudinales*

Réponse du MAO (extraits)

À propos de l'information des citoyens

En effet, le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre un plan d'information et de communication ambitieux sur le projet et son environnement. De nombreuses mesures d'accompagnement de l'étude d'impact portent justement sur le volet communication. Le maître d'ouvrage prévoit de se faire accompagner par un assistant à maîtrise d'ouvrage spécialisé pour répondre à ce besoin.

À propos d'un comité de suivi

Le maître d'ouvrage retient particulièrement cette préconisation qui rejoint pour partie ce qu'il avait déjà envisagé, mais dont la composition élargie lui paraît pertinente. Une réflexion sera lancée sur ce sujet pour préciser la composition et le fonctionnement d'un tel comité.

À propos du dimensionnement de l'ouvrage pour des convois de 120 tonnes

Le pont est conçu pour permettre la circulation des convois de 120 tonnes (convoi C2 de la circulaire de 1983 et convois de 2 ou 3 catégorie du document du Cerema de 2016). Ces convois font partie de la catégorie C qui est la plus petite catégorie de convoi exceptionnels (D et E plus lourds). Ils sont composés du convoi C1 de 94 tonnes du convoi C2 de 120 tonnes, du semi-remorque de 120 tonnes et de la grue automotrice de 108 tonnes.

Les études du nouveau pont montrent que ces convois de 120 tonnes ne sont pas majoritairement déterminants. En effet, vis-à-vis de la flexion longitudinale du tablier et des appuis et fondations, c'est le modèle de charge standard des Eurocodes (LM1) qui est dimensionnant et qui doit être pris en compte a minima. Les convois de 120 tonnes ne sont en fait déterminants que vis-à-vis du comportement transversal du tablier. Donc le fait de ne pas considérer ces convois de 120 tonnes n'apporterait en réalité qu'une faible économie sur une partie des aciers du tablier et donc qu'une très faible économie sur le coût total du pont.

Par ailleurs, la capacité de disposer d'un itinéraire permettant le passage de tels convois exceptionnels présente un intérêt économique pour l'ensemble de la Guyane.

Avis de Guyane Nature Environnement

L'opération de doublement du pont du Larivot s'associe à un projet d'ensemble de doublement de la RN1 et de la sécurisation du réseau. À ce titre, il est important de prendre en compte la totalité des opérations réalisées pour ce même projet dans l'évaluation des incidences comme le préconise l'article L. 122-1 du Code de l'environnement, à savoir « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans et dans l'espace et en cas de multiplicité des maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité ». En l'espèce, la construction du nouveau pont s'intègre dans l'objectif global d'amélioration des axes routiers. Il était donc important de prendre plus amplement en compte les études de trafic du projet d'ensemble dans l'analyse des incidences du doublement du pont du Larivot.

Implanté dans un contexte estuarien associé à des secteurs de mangroves, ces milieux terrestres et marins présentent également un fort intérêt écologique et sont nécessaires au maintien de l'équilibre écologique. Ces écosystèmes seront exposés au bruit et aux risques de pollution générés par le projet notamment en phase travaux.

De plus, les continuités écologiques aquatiques ou terrestres seront mises à mal, tant en phase travaux des effets de coupure générés par le projet cumulés du projet avec celui de la centrale du Larivot. Ainsi, l'application de la séquence Éviter - Réduire - Compenser est fondamentale, particulièrement l'effectivité des mesures compensant les impacts résiduels. Par conséquent, Guyane Nature Environnement souhaite que les préconisations du Conseil national de la protection de la nature sur cette séquence ERC soient entièrement reprises dans le projet à venir.

Enfin, le dossier indique que la « réalisation du seul doublement du pont ne permettra pas d'absorber à terme l'augmentation des besoins en déplacement ». Il aurait été bien plus judicieux de pousser l'évaluation des incidences environnementales à un horizon plus lointain afin de réellement choisir l'option la plus propre. Les scénarios de référence auraient également pu prendre en compte l'évolution des effets du changement climatique sur le territoire à une date plus lointaine.

Réponse du MAO (extraits)

Opération du doublement du pont et projet d'ensemble de doublement de la RN1

Le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, la demande d'autorisation environnementale et l'étude d'impact qui les accompagne portent sur le seul périmètre

du nouveau pont du Larivot et ses raccordements à la RN1 bidirectionnelle et non sur l'aménagement global de la RN1, pour les raisons exposées ci-après.

Le nouveau pont du Larivot répond à un besoin d'augmenter la résilience de l'infrastructure actuelle et de sécuriser la liaison entre l'île de Cayenne et l'ouest guyanais.

Comme cela a été indiqué au dossier, il n'existe aucun itinéraire alternatif offrant les mêmes fonctionnalités que le pont du Larivot franchissant la rivière de Cayenne. En effet les itinéraires alternatifs nécessitent des rallongements de parcours de l'ordre de 40 à 70 km, selon les origines et destinations, via notamment la RD5 et la RN2, et empruntent des routes dont les ouvrages franchissant la rivière de Cayenne ou ses affluents sont à une seule voie de circulation et/ou de capacité portante limitée à 19 tonnes, ce qui réduit très fortement la capacité de cet itinéraire.

Cet objectif de maintien de la desserte est prioritaire pour le bon fonctionnement de l'ensemble de la vie économique et sociale guyanaise. L'intérêt propre du projet de doublement du pont du Larivot en réponse à cet objectif de résilience est d'ailleurs démontré dans la pièce socio-économique du dossier (document 6).

La fermeture du pont existant pendant près de 3 mois et demi en 2009-2010 a fortement perturbé la vie sociale et économique de l'agglomération de Cayenne et de toute la Guyane.

Les premières études pour le doublement du pont du Larivot ont ainsi débuté dès 2010 en vue de sécuriser le franchissement de la rivière de Cayenne, indépendamment de tout aménagement global de la RN1, pour lequel les premières études d'opportunité ont été initiées à partir de 2014.

Les documents de programmation : plan d'urgence pour la Guyane de 2017, contrat de plan État région 2015-2018 (avenant de 2017 introduisant le projet de doublement du pont du Larivot) puis contrat de convergence et de transformation 2019-2022, établissent par ailleurs l'existence du projet de nouveau pont indépendamment de l'aménagement global de la RN1.

Le pont reste aujourd'hui fragile vis-à-vis de choc de bateau de fort tonnage sur les pieux d'une pile qui pourrait entraîner son effondrement et éventuellement l'effondrement en chaîne du pont. Cet objectif est également prioritaire car le pont actuel doit faire l'objet de travaux de restauration et d'entretien pour permettre la prolongation de sa durée de vie résiduelle. La construction d'un nouveau pont facilitera la réalisation de ces travaux ceci sans impacter les conditions de circulation des usagers de la RN1.

C'est pourquoi, du fait de son objectif propre d'amélioration de la résilience de la traversée de la rivière de Cayenne, il a été décidé la réalisation du nouveau pont du Larivot, et des dossiers réglementaires afférents, indépendamment de l'aménagement global de l'itinéraire.

L'aménagement global de la RN1 répond quant à lui à des objectifs principaux différents : accroissement de la capacité de la voie en entrée de l'île de Cayenne afin de répondre à une

augmentation des besoins en déplacement à plus long terme, sécurisation des différents modes de transports, favorisation du développement des transports en commun. Le parti d'aménagement permettant de répondre à ces objectifs nécessite encore des approfondissements d'étude.

À ce titre il convient de souligner que la construction du nouveau pont est un projet dont la seule réalisation suffit pour satisfaire à l'objectif visé. Il est fonctionnel sans aménagement du reste de l'itinéraire. Par ailleurs, ce projet reste compatible avec une augmentation de la capacité de la RN1, en fonction des choix d'aménagement qui seront retenus à l'issue des études préalables de ce projet.

En revanche, la future étude d'impact relative à l'aménagement de la RN1 intégrera nécessairement les éléments concernant le nouveau pont objet du présent dossier.

Fait et clos à Cayenne, le 10 mars 2021

Françoise Armanville, commissaire enquêtrice


A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Armanville', with a stylized flourish at the end.

Table des annexes

- 1 – Désignation de la commissaire enquêtrice par le Tribunal Administratif de la Guyane, EP n° E20000012/97 du 24/11/2020
- 2- Arrêté préfectoral n° R03-12-17-001 du 17 décembre 2020
- 3- PV huissier de justice-affichage légal 18/12/20
- 4- PV huissier de justice-affichage légale 04/01/21
- 5- Attestation de publication légale « l'Appostille » du 16/12/20
- 6- Attestation de publication légale « l'Appostille » du 05/01/21
- 7- Attestation de publication légale « Guyaweb » du 18/12/20
- 8- Attestation de publication légale « Guyaweb » du 08/01/21
- 9- Bilan de concertation publique
- 10- Procès-verbal de synthèse
- 11- Réponse du maître d'ouvrage au PV de synthèse
- 12- Contributions registre dématérialisé
- 13- Contributions par courriel DGA
- 14- Contribution Guyane Nature Environnement
- 15- Copie registre Macouria
- 16- Copie registre Matoury
- 17- Certificat d'affichage Macouria
- 18- Certificat d'affichage Matoury

Conclusions motivées de la commissaire enquêtrice

Enquête publique unique conjointe (enquête publique et enquête parcellaire) relative à la demande d'autorisation environnementale unique (AEU), à la déclaration d'utilité publique (DUP) valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) des communes de Matoury et de Macouria, pour le nouveau pont du Larivot au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Arrêté préfectoral n° R03 – 2020 – 12 - 17 – 001 du 17 décembre 2020

Décision du Tribunal Administratif EP n° E20000012/97 du 24/11/2020

Le réseau routier guyanais se caractérise par sa faible densité, ainsi que par son inégale répartition. Seule l'Île de Cayenne bénéficie d'un réseau routier développé. Deux routes nationales assurent les liaisons entre les communes de l'agglomération de Cayenne et le reste de la Guyane : la RN2 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Georges de l'Oyapock via Matoury et Régina, et la RN1 depuis Cayenne jusqu'à Saint-Laurent-du-Maroni via Macouria, Kourou, Sinnamary et Iracoubo. C'est donc à partir de Cayenne et Matoury que le réseau se déploie vers le reste du territoire. Le pont du Larivot est aujourd'hui la seule infrastructure permettant aux véhicules de traverser facilement l'estuaire de la rivière de Cayenne pour relier les bourgs de Matoury et de Macouria, mais aussi au-delà les villes de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni, et permettre l'accessibilité à des infrastructures d'intérêt majeur telles que l'aéroport international de Cayenne-Félix Éboué, la base spatiale de Kourou, le port maritime de Dégrad des Cannes, les hôpitaux de Cayenne et Kourou...

L'objet de la présente enquête publique est de proposer le doublement du pont du Larivot actuel afin de sécuriser la traversée de la rivière de Cayenne et ainsi permettre de mettre en place une solution devant prévenir tout risque d'interruption de la liaison entre l'île de Cayenne et l'Ouest de la Guyane.

Les prescriptions légales et réglementaires ont été respectées dans la mise en œuvre et le déroulement de l'Enquête Publique.

Les services de l'État en Guyane par l'intermédiaire de la direction générale des territoires et de la mer – DGTM se sont acquittés de leurs obligations en mettant à disposition du public le dossier d'enquête publique en mairies de Macouria et Matoury ainsi que sur le site dématérialisé dédié à l'enquête.

La commissaire enquêtrice a adressé à la DGTM en date du 9 février 2021 un procès-verbal de synthèse reprenant les observations du public et demandant aux services de l'État de répondre :

- aux interrogations du public
- aux contributions des organisations, associations, institutions
- aux questions de la commissaire enquêtrice

La DGTM a répondu à ce procès-verbal de synthèse par un document précis et détaillé de 41 pages.

Analyse des observations fait ressortir :

- qu'une large majorité des personnes ayant contribué à l'enquête publique est opposée au projet tel qu'il est présenté,
- que les élus de la Guyane qui se sont exprimés sont opposés au projet tel qu'il est présenté,
- que les organisations qui se sont exprimées ont émis des réserves motivées notamment :
 - sur l'absence de prise en compte du déploiement du réseau TCSP dans le projet, et plus globalement l'absence d'anticipation du développement des transports en commun à une période où la réduction des pollutions environnementales est un enjeu majeur pour la santé humaine,
 - de l'absence d'insertion du projet dans le projet global de redimensionnement de la RN1,
 - de l'absence de lien avec le projet de la Centrale du Larivot,
 - de la faiblesse des mesures mises en place dans le dispositif éviter-réduire-compenser,
 - de l'impact environnemental majeur notamment en phase travaux.

La commissaire enquêtrice a noté l'importance de la sécurisation de la liaison entre l'île de Cayenne et l'Ouest de la Guyane et l'intérêt que peut apporter la construction d'un deuxième pont afin d'engager cette démarche.

La commissaire enquêtrice donne un

AVIS FAVORABLE

avec les réserves suivantes :

- ❖ mise en place d'une concertation avec la Collectivité Territoriale de la Guyane, la Communauté d'agglomération du Centre Littoral de Guyane et l'association des Maires de Guyane afin de prévoir le déploiement du réseau de transports en commun,
- ❖ prise en compte des réserves de l'Autorité environnementale et du Conseil National pour la protection de la Nature, notamment en ce qui concerne les mesures éviter-réduire-compenser pendant les phases travaux et exploitation,

et les recommandations suivantes :

- ❖ création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées afin de faire des points réguliers pendant la phase de travaux,
- ❖ mise en place d'une communication claire et pédagogique à destination du plus grand nombre afin notamment de donner toutes les informations sur le pont du Larivot actuel,
- ❖ intégrer le doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1,
- ❖ associer le projet de la centrale du Larivot au projet de doublement du pont afin de réduire au maximum les impacts environnementaux et sanitaires en direction de la population riveraine.

Fait à Cayenne, le 10 mars 2021

Françoise Armanville, commissaire enquêtrice

