



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GUYANE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction générale  
des territoires et de la mer**

**Nouveau pont du Larivot  
Doublement du franchissement de la rivière de Cayenne par la route nationale 1 de Guyane**

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération**

Annexe n°1 à l'arrêté préfectoral n°R03-2021-08-10-00001 du 10 août 2021 déclarant d'utilité publique le projet de construction du nouveau pont du Larivot - doublement du franchissement de la rivière de Cayenne - sur le territoire des communes de Matoury et de Macouria, et valant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Matoury et de Macouria



## SOMMAIRE

---

1	Préambule.....	3
2	Objet de l'opération.....	3
2.1	Contexte du projet.....	3
2.2	Objectifs du projet.....	3
2.2.1	La résilience de l'itinéraire.....	3
2.2.2	L'augmentation de la capacité portante de l'ouvrage d'art.....	4
2.2.3	La sécurisation des différents modes de transport.....	4
2.3	Description du projet.....	4
2.3.1	Caractéristiques techniques principales.....	4
	L'ouvrage d'art et ses remblais d'accès.....	4
	Les raccordements à la RN1 bidirectionnelle.....	5
	L'assainissement de la nouvelle plate-forme routière.....	5
2.3.2	Mode de fonctionnement des deux ponts.....	5
2.3.3	Un projet mis au-dessus des plus hautes eaux.....	5
2.3.4	Contraintes de navigation.....	6
3	Principales étapes préalables à la déclaration d'utilité publique.....	6
3.1	Concertation publique.....	6
3.2	Avis de l'Autorité environnementale.....	6
3.3	Avis du Secrétariat général pour l'investissement.....	6
3.4	Enquête publique.....	6
4	Suites apportées au projet postérieurement à l'enquête publique.....	8
4.1	Mise en place d'une concertation avec la Collectivité territoriale de Guyane, la communauté d'agglomération du centre littoral et l'association des maires de Guyane afin de prévoir le déploiement du réseau de transports en commun.....	8
4.2	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.....	8
4.3	Création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées afin de faire des points réguliers pendant la phase de travaux.....	8
4.4	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 existant.....	8
4.5	Intégration du doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1.....	9
4.6	Association du 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.....	9
5	Intérêt général du projet.....	9

## 1 Préambule

---

Le présent document relève des dispositions :

- de l'article L. 120-1 II du code de l'environnement qui indique que « la participation confère le droit pour le public [...] 4° d'être informé de la manière dont il a été tenu compte de ses observations et propositions dans la décision d'autorisation ou d'approbation » ;
- de l'article L. 122-1 dernier alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant d'utilité publique l'opération est accompagné d'un document qui expose les **motifs et considérations justifiant son utilité publique** » ;  
S'agissant d'une opération portée par l'État, cet article prévoit également que **la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet**<sup>1</sup>.
- de l'article L. 126-1 2<sup>e</sup> alinéa du code de l'environnement, qui précise que « la déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les **motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général**. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique. »

L'exposé ci-après reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à l'enquête publique, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter à ce dossier afin de qualifier plus complètement le caractère d'intérêt général de l'opération.

L'ensemble des études déjà réalisées reste à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs. Il peut notamment être pris connaissance de ces études auprès de la direction générale des territoires et de la mer de Guyane.

## 2 Objet de l'opération

---

### 2.1 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 communes 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 de Kourou...

Long de 1 250 m, il accueille un trafic quotidien d'environ 20 000 véhicules. Comme le précise le plan global des transports et des déplacements de Guyane, le doublement du pont du Larivot apparaît comme un projet prioritaire pour sécuriser la liaison Cayenne – Kourou – Saint-Laurent du Maroni.

### 2.2 Objectifs du projet

#### 2.2.1 La résilience de l'itinéraire

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. La RN1 est également la route permettant de rejoindre la frontière avec le Suriname à l'Ouest de la Guyane.

1 Article L. 122-1 4<sup>e</sup> alinéa du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'État [...], la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet. »

En effet, les itinéraires alternatifs nécessitent des rallongements de parcours de l'ordre de 40 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 limités 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 a été constaté au niveau d'une pile. Cette fermeture a fortement perturbé la vie sociale et économique de l'agglomération de Cayenne et de toute la Guyane. Un dispositif fluviomaritime conséquent avait alors été mis en place.

De plus, en lien avec le développement de l'agglomération de Cayenne, le trafic a évolué très fortement sur la RN1, en particulier au niveau du pont du Larivot où il a progressé, durant la dernière décennie, de plus de 5 % par an.

Les programmes d'aménagement urbain prévus à court ou moyen termes (comme sur le secteur de Soula), la pression démographique générale et l'augmentation du taux de motorisation des ménages vont inéluctablement continuer à faire progresser les besoins de déplacements.

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-à-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.

### **2.2.2 L'augmentation de la capacité portante de l'ouvrage d'art**

En outre, la capacité portante du pont existant est limitée aujourd'hui à 72 tonnes ; celle du nouveau pont sera à 120 tonnes.

Or, la RN1 via le pont du Larivot est l'un des itinéraires de desserte du centre spatial guyanais depuis notamment l'aéroport de Cayenne-Félix Éboué (l'autre itinéraire principal étant via le port de Pariacabo à Kourou). Cette limitation de capacité portante est donc un maillon faible de l'itinéraire.

Le nouveau pont du Larivot permettra le passage de convois exceptionnels de plus grande importance.

### **2.2.3 La sécurisation des différents modes de transport**

Enfin, la circulation piétonne est aujourd'hui impossible sur le pont du Larivot, les trottoirs du pont étant trop étroits (1 mètre de large). La circulation des cyclistes, dans la circulation principale, est délicate. Il en est de même pour la circulation des cyclomoteurs (deux ou trois roues motorisées de petite cylindrée) ; ce mode de transport est très usité en Guyane.

Le nouveau pont du Larivot permettra une sécurisation des différents modes de transport :

- en double sens pour les modes actifs (piétons, cyclistes) grâce à la voie verte ;
- dans le sens de Cayenne vers Kourou pour les cyclomoteurs, par la présence d'une bande dérasée de droite suffisamment large.

## **2.3 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 40 m en aval hydraulique de celui-ci (côté pointe Liberté et port du Larivot), assorti des ouvrages de raccordement à la route existante, en rive droite sur la commune de Matoury et en rive gauche sur la commune de Macouria, ainsi que des ouvrages d'assainissement pluvial.

### **2.3.1 Caractéristiques techniques principales**

#### **L'ouvrage d'art et ses remblais d'accès**

Le nouveau pont du Larivot est un ouvrage non courant. Il est conçu pour une durée de vie de 100 ans minimum, avec une maintenance normale (surveillance et entretien).

Sa longueur est de 1 320 m environ entre culées et la largeur de son tablier de 14,20 m environ.

Le profil en travers présente une largeur utile de 13 m comprenant 2 voies de circulation routière de 3,50 m chacune, une bande dérasée de gauche de 0,50 m, une bande dérasée de droite de 2 m, une voie verte à double sens de 3 m, séparée de la circulation motorisée par un dispositif de retenue.

La voie verte, dédiée aux piétons et cyclistes, sera assortie de petits belvédères (ou aires de repos) à intervalles réguliers (5 au total sont envisagés).

Le profil en long est un arc de cercle de rayon 18 500 m environ.

Le tracé en plan présente une courbure constante de 9 000 m de rayon.

Le nouvel ouvrage accueillera plusieurs réseaux secs (réseaux électriques haute tension A et B, réseau d'éclairage intérieur du tablier, réseaux de télécommunication, autres réseaux) et réseaux humides (alimentation en eau potable : 2 canalisations de diamètre 500 mm).

Les chalutiers / crevettiers du port du Larivot ne sont pas censés passer sous le pont. Néanmoins, en cas d'avarie d'un bateau, un choc avec les piles du pont n'étant pas exclu, celles-ci ont été dimensionnées pour résister à un effort transversal correspondant à une force de 120 tonnes.

La descente du pont vers les ouvrages de raccordement à la RN1 sera faite via la réalisation de remblais techniques, au regard des contraintes de compressibilité des sols en place.

### **Les raccordements à la RN1 bidirectionnelle**

En rive gauche à Macouria, le raccordement à la RN1 se fera par un giratoire à cinq branches, en remplacement du carrefour actuel avec l'avenue Belle Humeur et l'avenue du Débarcadère (route de la pointe Liberté). Le giratoire offrira ainsi 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. Ce giratoire est compatible avec une mise à 2 × 2 voies ultérieurement de la RN1.

En rive droite à Matoury, le raccordement sera en Y par un simple embranchement.

### **L'assainissement de la nouvelle plate-forme routière**

Sur chaque rive, l'ouvrage s'accompagnera d'ouvrages de rétention des eaux pluviales (deux bassins en rive gauche, un fossé subhorizontal 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.

#### **2.3.2 Mode de fonctionnement des deux ponts**

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

- sur le pont actuel, sur les deux voies, dans le sens de Kourou vers Cayenne ;
- sur le nouveau pont, sur les deux voies, dans le sens de Cayenne vers Kourou.

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.

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.

#### **2.3.3 Un projet 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.

### **2.3.4 Contraintes de navigation**

Le nouveau pont sera plus haut que le pont actuel, permettant ainsi de préserver les conditions de navigation dans le fleuve, notamment pour le passage de navettes fluviomaritimes, 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.

## **3 Principales étapes préalables à la déclaration d'utilité publique**

---

### **3.1 Concertation publique**

La concertation publique s'est déroulée du 19 février au 31 mars 2018 et a été organisée conformément aux articles L. 121-1 et suivants du code de l'environnement et encadrée par un tiers garant désigné par la Commission nationale du débat public.

Elle portait sur un périmètre plus large que le présent projet à savoir l'aménagement de la RN1 en 2 x 2 voies entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51.

Les objectifs poursuivis par la concertation étaient les suivants :

- informer le plus largement possible toutes les personnes pouvant être concernées par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socio-professionnelles ;
- écouter pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population ;
- dialoguer pour enrichir le projet.

Cette concertation a donné lieu à la tenue de neuf réunions :

- une réunion d'ouverture le 16 février 2018 avec des représentants des collectivités concernées (CTG, CACL, Cayenne, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande) ;
- une réunion spécifique le 19 février 2018 avec les socio-professionnels de la Guyane (ainsi que le maire de Kourou) ;
- sept réunions publiques de concertation à Macouria (3), Matoury (2), Cayenne (1), Montsinéry-Tonnégrande (1) ;

ainsi qu'à une réunion de présentation du bilan avec des représentants des collectivités concernées (CTG, CACL, Macouria, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Kourou) le 12 février 2019.

### **3.2 Avis de l'Autorité environnementale**

En application de l'article R. 122-7-I du code de l'environnement, le dossier comprenant l'étude d'impact et le dossier de demande d'autorisation ont été transmis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement préalablement à l'enquête publique. Suite à cette saisine, l'Autorité environnementale (Ae), dans sa formation du Conseil général de l'environnement et du développement durable, a émis un avis délibéré en date du 18 novembre 2020.

Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse aux avis de l'Autorité environnementale et du Conseil national pour la protection de la nature (CNPN) qui a été versé au dossier d'enquête publique, précisant en particulier les suites données aux recommandations de l'Ae.

### **3.3 Avis du Secrétariat général pour l'investissement**

L'évaluation socio-économique du projet a été menée conformément aux articles L. 1511-1 à L. 1511-6 du code des transports et a fait l'objet d'une contre-expertise du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI), service du Premier ministre.

L'avis du SGPI a été intégré au dossier d'enquête publique. Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse à cet avis.

### **3.4 Enquête publique**

L'enquête publique (et enquête parcellaire) pour le projet du nouveau pont du Larivot s'est déroulée du 4 janvier 2021 au 3 février 2021. Elle portait sur la demande d'autorisation environnementale unique et la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de

Macouria et de Matoury, au titre des codes de l'environnement, de l'urbanisme et de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Plus de 400 contributions ont été recueillies au cours de l'enquête publique, notamment via le registre dématérialisé mis en place.

À l'issue de l'enquête publique unique, la commissaire enquêtrice, nommée le 24 novembre 2020 par le tribunal administratif de la Guyane, a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet, ainsi qu'à la cessibilité des terrains concernés par ce dernier et à l'autorisation environnementale unique, assorti de deux réserves et de quatre recommandations.

La commissaire enquêtrice a adressé au maître d'ouvrage 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 commissaire enquêtrice a indiqué dans son rapport que « la direction générale des territoires et de la mer a répondu à ce procès-verbal de synthèse par un document précis et détaillé de 41 pages ». Ce mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la commissaire enquêtrice est annexé au rapport de cette dernière.

La commissaire enquêtrice estime dans son rapport que « l'analyse des observations fait ressortir que :

- une large majorité des personnes ayant contribué à l'enquête publique est opposée au projet tel qu'il est présenté ;
- les élus de la Guyane qui se sont exprimés sont opposés au projet tel qu'il est présenté ;
- les organisations qui se sont exprimées ont émis des réserves motivées notamment sur :
  - l'absence de prise en compte du déploiement du réseau TCSP (transport en commun en site propre) 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 ;
  - l'absence d'insertion du projet dans le projet global de redimensionnement de la RN1 ;
  - l'absence de lien avec le projet de la centrale du Larivot ;
  - la faiblesse des mesures mises en place dans le dispositif éviter-réduire-compenser ;
  - 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. »

L'avis favorable de la commissaire enquêtrice est assorti :

- des réserves suivantes :
  - mise en place d'une concertation avec la Collectivité territoriale de Guyane, la communauté d'agglomération du centre littoral 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 des 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 existant ;
  - intégration du doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1 ;
  - association du 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.

## **4 Suites apportées au projet postérieurement à l'enquête publique**

---

Les suites données par le maître d'ouvrage après avis de la commissaire enquêtrice sont décrites ci-après.

### **4.1 Mise en place d'une concertation avec la Collectivité territoriale de Guyane, la communauté d'agglomération du centre littoral et l'association des maires de Guyane afin de prévoir le déploiement du réseau de transports en commun**

Le maître d'ouvrage prévoit la mise en œuvre de concertation avec les autres acteurs de l'aménagement du territoire et plus particulièrement les maîtres d'ouvrage qui ont les transports en commun dans leur portefeuille de compétences. Cette concertation pourra se faire en particulier au travers d'un comité de suivi des études à venir sur le sujet des déplacements – en particulier avec le développement d'un modèle de trafic multimodal à l'échelle de l'agglomération de Cayenne, et des études globales d'aménagement de la RN1 dans l'agglomération de Cayenne.

### **4.2 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**

Le maître d'ouvrage a précisé dans son mémoire en réponse aux avis de l'Ae et du CNPN, pièce du dossier d'enquête publique, dans quelle mesure il prenait en compte les recommandations de l'Autorité environnementale et les réserves du Conseil national pour la protection de la nature.

Le corpus des mesures d'évitement, de réduction, de compensation, d'accompagnement et de suivi, en phase travaux et en phase exploitation, relatives aux milieux physique et humain, habitats naturels, faune et flore, est détaillé dans l'étude d'impact et le mémoire en réponse aux avis de l'Ae et du CNPN ainsi que dans la réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse de la commissaire enquêtrice. Ces mesures sont également présentées dans l'annexe correspondante de l'arrêté de déclaration d'utilité publique.

Par ailleurs, les projets du réseau routier national soumis à déclaration d'utilité publique donnent lieu à l'établissement et à la publication d'un dossier décrivant l'ensemble des engagements pris par l'État en faveur de l'environnement. Ce dossier, rendu public, reprend les engagements pris par l'État dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, c'est-à-dire :

- les mesures contenues dans le dossier d'enquête publique, en particulier dans l'étude d'impact ;
- les réponses apportées au rapport et aux conclusions de la commissaire enquêtrice ;
- le cas échéant, les engagements complémentaires pris lors de l'examen du dossier par le préfet de Guyane, sans que ces adaptations n'entraînent de modification substantielle du projet soumis à enquête publique.

Le maître d'ouvrage respectera ces engagements suite à la déclaration d'utilité publique.

### **4.3 Création d'un comité de suivi rassemblant l'ensemble des personnes concernées afin de faire des points réguliers pendant la phase de travaux**

Le maître d'ouvrage mettra en place 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. La composition et le fonctionnement de ce comité de suivi seront déterminés ultérieurement. Le comité de suivi pourra réunir les collectivités concernées, les associations de protection de l'environnement, les associations d'usagers, les riverains, les acteurs économiques.

Par ailleurs, un comité de suivi des engagements de l'État en faveur de l'environnement, instauré par la circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, et comprenant des représentants des administrations, des élus, des responsables socio-économiques et des associations de défense de l'environnement, sera mis en place sous l'autorité du préfet, et veillera à la mise en œuvre et au suivi de ces engagements.

Ces deux comités pourraient être fusionnés.

### **4.4 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 existant**

Le maître d'ouvrage se fera accompagner par un spécialiste pour mettre à disposition du public une information claire et pédagogique sur les ouvrages et projets d'aménagement et d'entretien du réseau routier



national, en particulier s'agissant du pont du Larivot existant. Des éléments d'information sur les travaux ainsi que sur le pont existant seront notamment publiés sur le site Internet des services de l'État en Guyane.

#### **4.5 Intégration du doublement du pont du Larivot dans le projet global de doublement de la RN1**

Le projet du nouveau pont du Larivot est justifié en soi par la nécessité de maintenir en toutes circonstances la circulation sur la RN1 au niveau du franchissement de la rivière de Cayenne, et d'assurer ainsi la liaison entre l'Ouest guyanais et l'Île de Cayenne.

Pour autant, le projet sera pris en compte dans le projet global d'aménagement de la RN1 dans l'agglomération de Cayenne dont les études se poursuivent.

#### **4.6 Association du 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**

La recherche de la réduction des impacts environnementaux et sanitaires vis-à-vis des riverains en association avec le projet de la centrale du Larivot concerne essentiellement les impacts temporaires en phase travaux des deux projets du nouveau pont du Larivot et de la centrale du Larivot, dont les chantiers voisins pourront être partiellement concomitants. Le projet de centrale du Larivot a pour maître d'ouvrage EDF PEI.

Ce sujet en phase travaux sera traité via :

- la coordination des chantiers entre les deux maîtres d'ouvrage en associant tant que de besoin les gestionnaires de voirie ; en particulier, la coordination portera sur les accès routiers et la circulation induite par le chantier ;
- le contrôle environnemental des travaux.

Les effets cumulés sont pris en compte dans l'étude d'impact du projet.

Concernant les impacts sur les eaux superficielles et souterraines, comme indiqué dans l'étude d'impact, une concertation sera conduite entre les deux maîtres d'ouvrage (DGTM et EDF PEI) afin de permettre à la fois la conduite des travaux du pont et assurer la continuité de l'exutoire des eaux de rejet de la centrale électrique.

## **5 Intérêt général du projet**

---

Le lien entre les deux rives de la rivière de Cayenne concerne des enjeux majeurs :

- à l'échelle de la Guyane :
  - Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni sont les trois pôles majeurs de la Guyane. La RN1 constitue l'épine dorsale qui permet de relier ces trois pôles et assurent la majorité de leurs échanges. La rupture du franchissement de la rivière de Cayenne entraînerait ainsi une coupure entre Cayenne d'un côté et Kourou et Saint-Laurent du Maroni de l'autre ;
  - Cayenne est le poumon économique de la Guyane et dispose des principales infrastructures que sont l'aéroport international de Cayenne Félix Éboué (Matoury) et le port de Dégrad des Cannes (Rémire-Montjoly). Ces deux équipements majeurs assurent la très grande majorité des échanges entre la Guyane et l'extérieur. Dans un contexte où la Guyane est fortement dépendante des échanges avec l'extérieur, ces équipements jouent un rôle stratégique dans la vie des Guyanais et l'économie du territoire. Une rupture du franchissement de la rivière de Cayenne couperait ainsi les acheminements depuis l'aéroport et le port vers Kourou et Saint-Laurent du Maroni ;
- à l'échelle de la CACL (communauté d'agglomération du centre littoral) :
  - dans la CACL, les communes de Macouria et de Montsinéry-Tonnégrande se situent en rive gauche de la rivière de Cayenne. L'Île de Cayenne concentrant les activités, les commerces et l'enseignement, les habitants de ces communes en rive gauche ont des déplacements très orientés vers le centre de l'agglomération.

Or la population de ces communes a fortement augmenté et plus rapidement que la moyenne de la CACL. Ainsi en un peu plus de 15 ans, la population de la CACL a augmenté de 50 % alors que celle de Macouria et de Montsinéry-Tonnégrande était multipliée par plus de 2,5. Les déplacements ont ainsi eux aussi fortement évolué et le trafic sur le pont du Larivot a ainsi doublé sur la période pour atteindre 20 000 véhicules par jour.

La croissance démographique devrait se poursuivre dans les prochaines années sur la CACL et en particulier sur les communes de Macouria et de Montsinéry-Tonnégrande. Les besoins d'échanges entre les deux rives de la rivière de Cayenne vont ainsi continuer à s'accroître ;

- le pont du Larivot permet le franchissement de la rivière de Cayenne à des réseaux essentiels et en particulier au réseau d'eau potable venant de l'usine de Matiti implantée sur la commune de Macouria. Cette usine et son réseau ont été réalisés en 2013 afin de sécuriser l'alimentation en eau potable de la CACL.

Le risque de rupture du lien entre les deux rives de la rivière de Cayenne résulte de plusieurs facteurs :

- en premier lieu la conception du pont du Larivot qui n'a pas été dimensionné pour résister à un choc de bateau de fort tonnage ; un choc d'un tel bateau sur des pieux d'une pile pourrait entraîner son effondrement et éventuellement l'effondrement en chaîne du pont, ce qui aurait pour conséquence, comme en 2009-2010, une fermeture brutale du pont pour une longue période ;
- le profil en travers du pont du Larivot qui ne permet, pas en cas d'incident de la circulation, de maintenir l'écoulement du trafic même de manière dégradée ;
- l'unicité du pont ;
- les caractéristiques de la rivière de Cayenne dont le lit mineur est large de 1200 mètres environ et qui constitue donc une barrière naturelle majeure ;
- l'absence d'itinéraire alternatif permettant d'assurer toutes les fonctions du pont du Larivot.

La construction d'un nouveau pont permettra de supprimer ces risques de rupture du franchissement de la rivière de Cayenne :

- par nature un ouvrage neuf ne présente pas de risque lié à sa pérennité ;
- le nouvel ouvrage permettra de fermer le pont actuel pour pouvoir effectuer des opérations d'entretien dans des conditions optimales avant de le rouvrir à la circulation, ceci sans impacter les conditions de circulation des usagers de la RN1 ;
- le fonctionnement avec deux ouvrages permettra de limiter les perturbations en cas d'incident nécessitant de fermer l'un des deux ponts (lors d'un accident par exemple).

Le projet permet donc de maintenir en toutes circonstances le lien entre les deux rives de la rivière de Cayenne et donc entre l'Île de Cayenne et l'Ouest guyanais, et de répondre ainsi aux enjeux majeurs du territoire.

**En conséquence, afin d'assurer la pérennité de la desserte routière du territoire, le doublement du pont du Larivot est indispensable.**

En outre, le projet engendre des gains de temps pour les usagers ainsi que des gains de sécurité, pour les deux-roues motorisés comme pour les véhicules légers et les poids lourds, la bande dérasée droite permettant la circulation des cyclomoteurs en dehors de la circulation des autres véhicules. Les cheminements piétons et vélos seront également sécurisés grâce à la voie verte les isolant de la circulation motorisée.

Le projet permet enfin d'augmenter la capacité portante au niveau de la traversée de la rivière de Cayenne et permettra ainsi le passage de convois exceptionnels de plus grande importance.

Le caractère d'intérêt général du projet est confirmé par l'évaluation socio-économique présentée dans le dossier d'enquête publique d'après laquelle le projet est profitable à la collectivité puisque son bénéfice net actualisé est positif.

Le projet, compte tenu de son contexte et de la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux, présente des avantages supérieurs aux atteintes liées à ce projet, et notamment à celles relatives à la propriété privée. Il valide le choix du parti d'aménagement retenu par le maître d'ouvrage dont les objectifs annoncés font ressortir un bilan positif au regard de l'analyse du bilan coûts/avantages .

**Au vu de ces éléments, il apparaît que le projet de nouveau pont du Larivot sur les communes de Macouria et de Matoury peut être reconnu d'utilité publique.**