



POLE AMENAGEMENT - TRANSPORT - DEVELOPPEMENT
DURABLE DES TERRITOIRES

Cayenne, le 4 juin 2018

Monsieur Raynald VALLEE
Directeur
DIRECTION DE
L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMENAGEMENT ET DU
LOGEMENT (DEAL)

Rue du vieux port
97300 CAYENNE

Objet : remarques et réflexions relatives à l'aménagement de la route nationale 1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour de la Carapa

Monsieur le Directeur,

Dans le prolongement de la phase de consultation que vous avez conduite en février et mars 2018, je tenais à vous faire part de quelques réflexions sur le projet cité en objet.

Ces réflexions ont pour but de participer, à vos côtés, à tenter d'enrichir le projet, d'envisager toutes les améliorations encore possibles, autour de cet aménagement routier structurant, qui se doit de répondre aux enjeux de déplacements multimodaux d'aujourd'hui et de demain, tout en anticipant la croissance démographique et les défis économiques et sociaux, de l'île de Cayenne et de l'axe Cayenne-Kourou, comme le logement par exemple.

La première interrogation que je souhaiterais soulever est celle du dimensionnement du pont en 2X1 voie, au lieu de 2x2 voies. Certes, il est prévu d'utiliser le pont actuel en direction de Cayenne, et le nouveau pont en direction de Kourou. Ce dispositif permettra de disposer de 2x2 voies de circulation. Mais qu'advient-il lors de la fermeture du pont actuel dans 15, 20 ou 30 ans... voire plus tôt si l'état de ce dernier l'exigeait ?

Ne risque-t-on pas de créer un véritable goulet d'étranglement puisque de chaque côté du pont, nous nous trouverons avec une voirie à 2x2 voies, alors que le pont ne sera lui doté que d'une 2x1 voie ? Comme le rappelle le document de présentation, les estimations prévoient un doublement de la circulation dès 2035, une agglomération de Cayenne à 200 000 habitants...

Avons-nous réellement mesuré cette problématique ?

Le choix d'un pont à 2x1 voie obligera nécessairement à construire un troisième pont en remplacement de celui existant actuellement, lorsque ce dernier sera fermé à la circulation, solution peu économique s'il en est... par ailleurs, ce troisième pont sera-t-il parallèle aux deux premiers ou à l'emplacement du pont actuel ?...

La problématique économique est un paramètre à court terme dont j'ai pleinement conscience. Cependant, elle ne doit pas occulter les réalités démographiques de la Guyane et nous aveugler dans nos choix futurs d'aménagement et de développement, dont il pourrait nous être reproché justement leur manque d'anticipation et de pertinence planificatrice.

Le deuxième point porte sur la nécessité de détailler bien plus largement le dispositif de dessertes secondaires sur la zone concernée (Sablance ; soula ; Belle humeur ; pointe Liberté...) très peuplée et en fort développement. En effet, le document de présentation est très peu prolixe sur le sujet qui demeure à traiter de façon approfondie. Au-delà des aspects techniques de circulation, concernant tous types d'usagers, et d'inter-pénétration entre la RN1 et le réseau secondaire, il s'agira également



de mesurer les coûts sûrement importants de ces aménagements secondaires. Par ailleurs, ces réflexions soulèvent la problématique du statut de cette future RN1 (route de transit ou boulevard urbain) et en filigrane pose aussi la question de l'entrée dans Macouria et/ou de son contournement également ?

La troisième remarque aborde la question des transports en commun et des modes doux. En effet, le choix réalisé à ce stade a été d'intégrer les transports en commun à la circulation. Contrairement à ce qui a donc pu être décidé ailleurs (ex : TCSP ; Tronçon Balata-PROGT...), aucune voie dédiée aux transports en commun n'a été envisagée, ni pour le franchissement de la rivière Cayenne, ni sur les tronçons routiers de chaque côté du pont. De plus, il est écrit en page 17 du document de présentation « qu'il n'y aura pas d'arrêts de transports en commun directement sur la RN1 ». Dès lors, si, comme il est écrit, un des enjeux de cet aménagement est de faciliter le développement des transports en commun, là encore, des études approfondies doivent être menées aussi bien sur les transports en commun terrestres que fluvio-maritimes.

De même, la prise en compte des modes actifs (piétons et cycles) mérite d'être appréhendée à l'échelle de l'ensemble du projet et pas uniquement via la « voie verte » présentée sur le seul nouveau pont. Qu'en est-il sur l'ancien pont et sur l'ensemble des tronçons routiers de part et d'autre ?

Ma quatrième et dernière interrogation a trait à la problématique du transport en commun fluvio-maritime et notamment aux questions de navigabilité et de franchissement, en navette fluvio-maritime, de deux obstacles majeurs à 40 m d'intervalle. En effet, les projets de développement du transport en commun fluvio-maritime sont une réalité aujourd'hui. Or, la présentation du projet n'évoque pas pour l'heure cette problématique. Aussi, je tiens à ce que soient également étudiés tous les enjeux (tirant d'eau ; tirant d'air ; impact des piles des 2 ponts sur la courantologie et la navigabilité ; etc...) afférents à la navigation fluviale sur la zone concernée.

Je réitère ici tout mon intérêt et mon soutien pour ce projet. Je vous encourage aussi à poursuivre les investigations afin d'intégrer pleinement l'ensemble des enjeux de développement d'aujourd'hui et de demain afin de réussir cette opération ambitieuse, mais nécessaire et structurante pour la Guyane.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président de l'Assemblée de Guyane

Collectivité
Territoriale
de Guyane

Rodolphe ALEXANDRE

Tout courrier doit être adressé de manière impersonnelle au Président de la Collectivité Territoriale de Guyane