



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

AMÉNAGEMENT DU GIRATOIRE DES MARINGOUINS

Dossier de concertation



1. INTRODUCTION.....	4
1.1 PRÉAMBULE.....	4
1.2 LES PARTIES PRENANTES DE LA CONCERTATION.....	4
1.3 LA CONCERTATION : ENJEUX ET MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION.....	5
1.4 LE CONTEXTE DU PROJET.....	7
2 LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET.....	9
2.1 FLUIDIFIER LE TRAFIC.....	9
2.2 DYNAMISER LE TERRITOIRE.....	9
2.3 S'INSCRIRE DANS UNE PERSPECTIVE GLOBALE D'AMÉNAGEMENT DE LA RN1.....	9
2.4 SÉCURISER LES MODES DOUX ET LES DEUX ROUES MOTORISÉES.....	10
3 HISTORIQUE DU PROJET.....	11
3.1 RAPIDE HISTORIQUE.....	11
3.2 EVOLUTION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SOLUTIONS DE LA DUP DE 2015.....	14
4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION	16
4.1 LA SITUATION.....	16
4.2 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES.....	16
4.3 LE COÛT PRÉVISIONNEL DU PROJET.....	25
4.4 LE CALENDRIER DE L'OPÉRATION.....	25
5 LES DEUX VARIANTES ÉTUDIÉES POUR LA RÉALISATION DE LA DÉNIVELLATION DU GIRATOIRE.....	26
5.1 VARIANTE 5.1 : 1 OUVRAGE D'ART NON-COURANT.....	26
5.2 VARIANTE 5.2 : 2 OUVRAGES D'ART COURANT.....	26
6 DES OPTIONS POSSIBLES EN ASSOCIANT LES COLLECTIVITÉS LOCALES.....	27
6.1 AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX.....	27
6.2 ÉCLAIRAGE PUBLIC.....	28
6.3 AMÉNAGEMENT DES MODES DOUX.....	28
7 LES ENJEUX DU PROJET.....	29
7.1 ENJEUX DU PROJET SUR LES MILIEUX PHYSIQUES.....	29
7.2 ENJEUX DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL.....	30
7.3 ENJEUX DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN.....	31
LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN.....	35

7.4 EFFET SUR LE MILIEU PHYSIQUE.....	35
7.5 EFFET SUR LE MILIEU NATUREL.....	35
7.6 EFFET SUR LE MILIEU HUMAIN.....	36
7.7 EFFET DU PROJET LORS DE LA PHASE TRAVAUX.....	36
8 LES SUITES DE LA CONCERTATION.....	37
9 GLOSSAIRE.....	38
10 ANNEXES.....	39
11 NOTES.....	40

1 INTRODUCTION

1 INTRODUCTION

1.1 PRÉAMBULE

Le carrefour des Maringouins, situé en entrée de ville de Cayenne est un point de passage stratégique très emprunté par les usagers aux abords de l'agglomération. Les difficultés de circulation actuelles mènent la Direction Générale des Territoires et de la Mer à réaménager le giratoire des Maringouins pour fluidifier la circulation et faciliter les déplacements de tous les usagers.

Après une déclaration d'utilité publique obtenue en 2015, les études techniques se sont poursuivies et ont conduit à améliorer le projet proposé aujourd'hui. Le présent document constitue le document support de la future concertation du projet d'aménagement du giratoire des Maringouins révisé. Il présente la genèse, le contexte, l'histoire et les premières études en cours.

Il a pour objectifs :

- De permettre à chaque participant à la concertation de connaître les motifs qui conduisent la Direction Générale des Territoires et de la Mer (DGTM) à présenter ce projet, ainsi que les choix techniques, environnementaux et financiers que sa réalisation implique ;
- De favoriser l'expression d'avis et de suggestion argumentés sur le projet.

La concertation préalable du public doit permettre d'échanger et de s'informer :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- De répondre aux interrogations des habitants et usagers, liées aux changements engendrés par le projet ;
- Des modalités d'information et de participation du public pendant et après la concertation préalable du public.

Plus largement la DGTM, maître d'ouvrage opérationnel du projet, souhaite à travers cette concertation recueillir les avis, attentes, questions, suggestions du public, en particulier sur :

- L'opportunité du projet ;
- Les choix techniques, la préservation de l'environnement ;
- Les principales mesures d'évitement et de réduction.

1.2 LES PARTIES PRENANTES DE LA CONCERTATION

LA DIRECTION GÉNÉRALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER



La Direction Générale des Territoires et de la Mer (DGTM) Guyane, dont la mission est de mettre en œuvre les politiques d'aménagement et développement durable de l'État au sein de la région, assure la maîtrise d'ouvrage opérationnelle du projet.

1 INTRODUCTION

1.3 LA CONCERTATION : ENJEUX ET MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION

UNE CONCERTATION PRÉALABLE

Dans le cadre de ce projet, la concertation préalable est une procédure réglementaire obligatoire au titre du code de l'urbanisme, article R103-1 alinéa 2.

La maîtrise d'ouvrage a souhaité une concertation enrichissante pour le projet et a ainsi décidé de manière volontaire de placer la concertation sous l'égide d'un garant indépendant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui assurera un appui méthodologique à la DGTM sur la conception du dispositif de concertation. À l'issue de la concertation, il dressera un bilan sur la mise en œuvre de la concertation et sur les engagements du maître d'ouvrage par rapport à la prise en compte des enseignements de cette concertation (Décision n° 2023/12/CARREFOUR MARINGOUINS/1 prise en séance du 1 mars 2023 de la CNDP). Le garant est chargé, sans être l'organisateur, d'apporter au public toutes les garanties de sincérité et de transparence de la concertation. Il est indépendant, neutre et est tenu au devoir de réserve.

Le maître d'ouvrage a retenu **une période d'un mois** pour réaliser cette concertation préalable.

Il met à disposition du public des moyens d'expression et des supports d'information et propose des réunions publiques. La concertation doit permettre à chacun d'exprimer ses observations et propositions. Les objectifs de cette concertation sont :

- D'INFORMER ;
- D'ÉCOUTER ;
- DE DIALOGUER.

PARTICIPER ET S'INFORMER

LES DATES DE LA CONCERTATION

Du 5 juin au 4 juillet 2023

S'INFORMER

Deux semaines avant le démarrage de la concertation, tous les éléments d'information sont disponibles pour permettre à chacun d'en prendre connaissance avant la tenue des différentes rencontres prévues soit :

- En version papier à la mairie de Cayenne, à la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) et à la DGTM Guyane (site du Vieux Port) ;
- De façon dématérialisée sur le site des Services de l'État en Guyane, à l'adresse suivante : <https://www.guyane.gouv.fr/>

S'EXPRIMER

En revanche le dépôt d'observations et de contributions ne sera accessible qu'au moment du démarrage de la concertation et pendant toute sa durée, soit du 05/06/2023 au 04/07/2023 via :

- Le registre papier mis à disposition en mairie de Cayenne, à la CTG et un autre à la DGTM Guyane (site du Vieux Port) ;
- Le site internet dédié.

PARTICIPER

Le maître d'ouvrage présentera le projet au cours de plusieurs réunions publiques. Les rendez-vous de la concertation, qui permettront d'exprimer des avis, remarques et points de vue sont les suivantes :

- **4 réunions publiques :**
 - o **Une réunion spécifique à destination du public socio-professionnel début juin 2023**
 - o **3 réunions avec les riverains juin 2023**

1 INTRODUCTION

1.4 LE CONTEXTE DU PROJET

LE PLAN DE SITUATION DU PROJET



1 INTRODUCTION

LE CONTEXTE SPÉCIFIQUE DE LA RN1

La Route Nationale 1 constitue un axe stratégique pour la Guyane, reliant sur 250 km, Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni. Elle constitue, avec la Route Nationale 2, le réseau de transport principal, structurant toute la Guyane.

La RN1 est l'unique itinéraire permettant l'accès à la commune de Cayenne depuis le Sud et concentre l'ensemble du trafic routier à destination du centre-ville.

Le développement social et économique de l'agglomération de Cayenne et, de l'ensemble de la Guyane, nécessite l'amélioration du réseau routier existant afin de répondre aux défis démographiques et économiques.

UN POINT NÉVRALGIQUE EN ENTRÉE DE VILLE DE CAYENNE

Cette opération vise à réaménager le giratoire des Maringouins, situé en entrée de ville de Cayenne en Guyane.

Le carrefour des Maringouins est stratégique pour l'île de Cayenne. Il assure en effet la liaison entre la partie Nord et la partie Sud de l'île.

En outre, le carrefour des Maringouins est le point principal d'entrée dans la ville de Cayenne pour les usagers venant de toutes les communes de Guyane (sauf Rémire-Montjoly).

Le giratoire des Maringouins est ainsi le point de passage d'environ 50 000 véhicules par jour.

Les difficultés de circulation s'accroissent régulièrement depuis plusieurs années et le carrefour est actuellement fortement congestionné aux heures de pointe du matin, du midi et du soir.

Afin de répondre aux défis démographiques et économiques actuels et futurs, il est nécessaire de créer un échangeur dénivelé à ce carrefour pour fluidifier la circulation et faciliter ainsi les déplacements de tous les usagers qui l'empruntent.

Le giratoire actuel permet l'ensemble des échanges aux abords de l'agglomération et assure l'accès vers les zones commerciales et industrielles de Collery aux abords du giratoire, les liaisons vers le port de Dégrad Des Cannes, l'accès vers le quartier de la Madeleine et demain vers le futur pôle multimodal du BHNS. Il est constitué de 5 branches :

- La route nationale 1 à 2 x 2 voies à destination de Cayenne ;
- La route départementale 17 qui dessert les quartiers Sud de Cayenne ;
- La route départementale 23 vers le port de Dégrad-des-Cannes ;
- La route nationale 1 vers le Sud ;
- Une voie desservant une zone d'activité dite Collery Ouest.

Enfin, le carrefour possède un shunt permettant d'assurer la liaison directe entre la RN1 Balata et la RD23.

2 LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

2 LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

2.1 FLUIDIFIER LE TRAFIC

Le carrefour des Maringouins est aujourd'hui en saturation régulière notamment aux heures de pointe du matin, midi et soir.

Les études de trafic montrent que 50 000 véhicules/jours y transitent en moyenne et mettent en exergue des remontées de file importantes sur les branches desservant la RN1. On constate régulièrement des attentes de 20 minutes sur la RN1 sur l'axe Cayenne-Kourou.

Le flux principal sur le giratoire est le flux circulant sur la RN1 avec 25 % du trafic dans le sens Balata>Cayenne et 15 % dans le sens inverse.

Ces deux flux principaux correspondent aux mouvements qui seront dénivelés dans le cadre du projet proposé d'aménagement du carrefour des Maringouins afin de fluidifier le trafic sur l'ensemble du giratoire et de ses branches d'accès.

Le projet est dimensionné pour en prenant en compte un trafic projeté à l'horizon 2050.

2.2 DYNAMISER LE TERRITOIRE

L'agglomération de Cayenne connaît un très fort développement de son urbanisation, phénomène qui va perdurer dans les années à venir. Les emplois et les équipements publics restent en grande partie concentrés à Cayenne.

Ce développement génère une forte augmentation des besoins en déplacements et des mouvements pendulaires (déplacements domicile – travail) très marqués. Or le réseau routier et l'offre de transport en commun ne sont plus en adéquation avec le développement urbain de l'agglomération.

L'objectif de ce projet est d'accompagner cette dynamique, et de répondre aux besoins fondamentaux de développement de l'agglomération de Cayenne, et de l'ensemble de la Guyane.

À l'échelle du giratoire, le maître d'ouvrage souhaite conserver l'ensemble des services et commodités actuels, notamment par le maintien des accès aux ZAC et aux stations-essence.

2.3 S'INSCRIRE DANS UNE PERSPECTIVE GLOBALE D'AMÉNAGEMENT DE LA RN1

Le projet s'inscrit dans le cadre de l'aménagement des RN1 et RN2 sur l'agglomération de Cayenne prévu par les accords de Guyane. Le projet proposé répond au besoin d'aménagement moyen terme. Sa géométrie est compatible avec des aménagements à long terme. Cette dernière est plus capacitaire dans la perspective où un accroissement de capacité serait identifié comme nécessaire.

2.4 SÉCURISER LES MODES DOUX ET LES DEUX ROUES MOTORISÉES

Nous retrouvons tous les modes de déplacement sur l'axe de la RN1 et aux abords du giratoire avec une évolution significative à court terme par la mise en service du terminus de la première ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral de Guyane.

2 LES RAISONS D'ÊTRE DU PROJET

Actuellement, les modes doux sont dilués et peu sécuritaires. Dilués, car informels, aucun aménagement n'est dédié aux piétons ou aux cycles. Toutefois, on aperçoit des sillons tracés aux abords de la route par les passages répétés. Ils sont surtout marqués à l'Est, de la route de la Madeleine vers le centre commercial, côté terminus du BHNS.

La configuration du giratoire n'est pas adaptée pour assurer tous ces déplacements dans des conditions de sécurité satisfaisantes et une part importante des accidents sur la zone implique des piétons et des conducteurs à deux-roues en collision avec les voitures.

Un des objectifs du projet est de recréer des itinéraires sécurisés dédiés à ces modes de déplacement.

3 HISTORIQUE DU PROJET

3 HISTORIQUE DU PROJET

3.1 RAPIDE HISTORIQUE

En 2013, la Région Guyane (puis la CTG) a souhaité porter la réalisation du projet. La maîtrise d'ouvrage de l'aménagement a donc été déléguée par l'État à la CTG.

SOLUTIONS ÉTUDIÉES DANS LA DUP DE 2015

Sur la base de ces études amonts, la maîtrise d'ouvrage déléguée a lancé la poursuite des études de ces tracés menant à l'obtention d'une DUP (Déclaration d'Utilité Publique) en 2015. Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 3 familles de tracés ont été présentées.



Figure 4 - Variante 2B

Le projet DUPé n'a pas été retenu, car de nombreuses non-conformités vis-à-vis des règles de l'art utilisées en conception routière (pour assurer la sécurité des usagers) lors des contrôles réalisés par les services spécialisés du Ministère en charge des transports.

Par ailleurs la CTG renonce à la maîtrise d'ouvrage déléguée en 2023. L'État reprend donc à sa charge la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

3 HISTORIQUE DU PROJET

3.2 EVOLUTION DU PROJET PAR RAPPORT AUX SOLUTIONS DE LA DUP DE 2015

SOLUTIONS ÉTUDIÉES EN 2019 ET APPROFONDIES JUSQU'EN 2022

En 2019, la maîtrise d'ouvrage État a lancé la réalisation d'étude Avant-Projet Sommaire sur de nouvelles variantes permettant une optimisation des coûts et une réduction des impacts environnementaux.

2 variantes ont notamment été approfondies, représentées sur les figures 5 et 6 portant respectivement sur le réaménagement du carrefour en échangeur Lunette et la dénivellation de la RN1 en conservant le giratoire des Maringouins existant.

Le Maître d'ouvrage a choisi d'approfondir des études détaillées sur cette variante 5 début 2022, pour des raisons financières puisqu'elle présentait le coût d'opération le plus faible et elle permettait une meilleure :

- Préservation des enjeux environnementaux ;
- Sécurisation pour les modes doux ;
- Accessibilité aux stations-service et à la ZAC Colliery Est ;
- Durabilité et adaptation aux évolutions de la RN1.

C'est cette variante 5 qui est présentée dans le présent dossier comme solution privilégiée.



Figure 5 - Variante 1 APS



Figure 6 - Variante 5 APS

3 HISTORIQUE DU PROJET

MAINTIEN DES ACCÈS AUX STATIONS-SERVICES ET À LA ZAC COLLERY-EST

La solution retenue dans la DUP 2015 ne permettait pas le maintien des accès aux stations-services et à la ZAC Collery-Est dans des conditions satisfaisantes de sécurité pour les usagers de la route. Le nouvel aménagement proposé dans cette concertation assure l'accès à ces infrastructures en respectant les règles de l'art sur le sujet.

PRÉSERVATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Par rapport à la variante étudiée dans la DUP 2015, le nouvel aménagement réduit considérablement son impact sur le milieu naturel, notamment dans la partie Nord du projet en supprimant les bretelles de contournement du giratoire, la bretelle Nord-Est (en noir) et la bretelle Nord-Ouest (en rouge) comme le montrent les cartes ci-dessous :

Le tracé actuel par rapport à celui de la DUP 2015 permet de réduire l'impact du projet dans les zones humides et de créer le corridor écologique urbain souhaité par le schéma de cohérence territoriale porté par la CACL reliant la montagne des Maringouins au marais de la Crique Fouillée.

Les enjeux environnementaux portés par le projet sont :

- La préservation de la mangrove ancienne au nord-ouest du projet qui est la zone la plus riche en biodiversité dans le périmètre du projet ;
- L'amélioration des trames verte et bleue constituant le corridor écologique avec la restauration d'une partie de la forêt secondaire et des dispositifs permettant la circulation de la faune ;
- La préservation d'une espèce floristique protégée identifiée au sud-est du projet.

SÉCURISATION DES ITINÉRAIRES PIÉTONS ET CYCLE

Enfin, l'aménagement actuel vise à sécuriser les itinéraires pour les modes doux et les deux roues motorisées, très empruntés dans ce secteur.

Le projet porte l'aménagement de voies cyclables sécurisées dans les ZAC Collery et le long de la RD17.

3 HISTORIQUE DU PROJET

La circulation piétonne sera sécurisée avec la réalisation de trottoirs aménagés, des passages piétons qui permettront de relier le terminus du BHNS aux zones commerciales Collery via un itinéraire apaisé.

Les modes doux n'auront pas accès à la dénivellation.

UNE SOLUTION DURABLE ET ADAPTABLE AUX FUTURS BESOINS

Contrairement à la géométrie du tracé de la variante 2B détaillée dans la DUP de 2015, le tracé de la V5 est dimensionné pour un trafic à l'horizon 2050. Sa géométrie se veut évolutive et compatible avec le prolongement du TCSP ou la mise à 2x3 voies en direction de Balata.

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

4.1 LA SITUATION

Le périmètre de l'opération pour la réalisation de la dénivellation du carrefour des Maringouins est le suivant :



Figure 9 – Périmètre de l'opération

La limite d'aménagement sur la RN1 entre Balata et Maringouins, se situe au niveau des stations-services Total Énergie.

Ce périmètre permet de traiter la modification du giratoire tout en laissant la possibilité de raccordement des projets d'aménagements ultérieurs sur la RN1 en direction de Balata notamment.

4.2 LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

La conception routière du projet est celui d'une artère urbaine à 70km/h.

UN ÉCHANGEUR DÉNIVELÉ ET DES ACCÈS POUR LES VOIES DE DESSERTE LOCALE

La solution proposée consiste en la création d'une dénivellation de la RN1 en 2x2 voies au-dessus du giratoire des Maringouins par la réalisation d'un pont.

Les 3 esquisses de la maquette 3D du projet ci-dessous n'intègrent pas les bassins d'assainissement nécessaires au projet et pour lesquels les emplacements ne sont pas encore arrêtés.

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION



Figure 7: Tracé DUP 2015

Figure 8: Tracé du projet actuel

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

Le profil de la RN1 au niveau du franchissement du giratoire est composé ainsi :

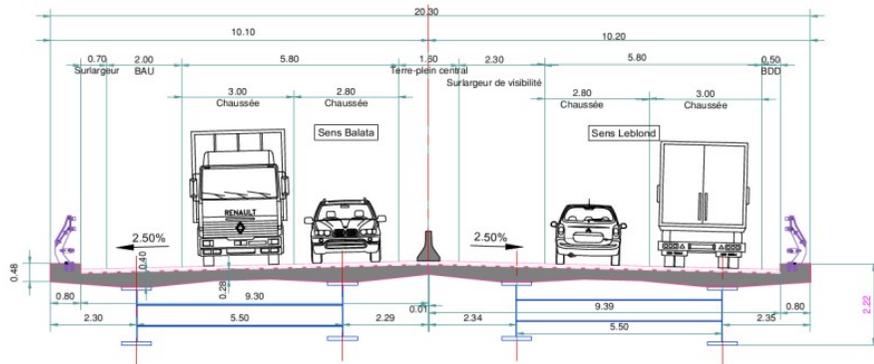


Figure 10 – Profil de la RN1 dénivelée au-dessus du giratoire des Maringouins

Les bretelles d'accès du giratoire à la voirie locale sont conservées et modifiées pour assurer la sécurité des usagers et respecter les normes en vigueur.

À court terme le profil de la RN1 entre Balata et le giratoire des Maringouins sera le suivant : La sortie de la RN1 vers le giratoire se fait à une voie et la sortie de la station-service ne peut se faire que vers le giratoire.

En raison de l'implantation et des emprises de la future RN1 et de ses bretelles, les raccordements de la RD23 et RD17 sont également repris en intégrant le raccordement avec le TCSP.

Les profils en travers des RD17 et RD23 sont conservés à l'identique.

La hauteur sous-ouvrage retenu est de 5,10 m pour les chaussées annulaires du giratoire.

LA PRISE EN COMPTE DES MODES DOUX ET DES DEUX-ROUES MOTORISÉES

Le projet prendra en compte les modes actifs, c'est-à-dire les piétons et les cycles, ainsi que les deux-roues motorisés (et plus spécifiquement les nombreux scooters qui empruntent la RN1), afin qu'ils puissent circuler en sécurité tout le long de l'itinéraire.

Actuellement, une bande cyclable a été aménagée sur la BAU de la RN1 entre le giratoire de la Crique Fouillée et celui des Maringouins.

Les emprises nécessaires pour mettre en place les différentes voies dédiées à ces modes doux sur la section de la RN1 entre les stations-services et le giratoire des Maringouins **ne sont pas compatibles avec la reconduction de cette bande cyclable existante**. L'ajout d'une piste de mode doux le long de la RN1, qui nécessite des expropriations importantes a également été écarté.

Dans le cadre du projet, afin de rétablir les liaisons cycles existantes, le projet intègre le schéma suivant :



Figure 11 – Principe de raccordement des voies cycles pour le projet

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

Ainsi les cycles, dans le sens Balata-Maringouins seront orientés dans la zone Collery Est à partir de la rue des Fourmis Manioc. À moyen terme, la liaison avec Balata sera réalisée via le projet de la CACL « Grand Parc Collery-TercaLarivot ».

Afin d'assurer la connexion avec la RD17, l'opération de dénivellation du giratoire des Maringouins intégrera la sécurisation du franchissement piéton/cycle de la RD23 et la liaison avec la RD17 (en violet sur la figure ci-avant).

Ainsi, il sera réalisé une piste cyclable sur un linéaire d'environ 450 m et 3 m de largeur. Elle longe le côté Nord de la RD23 vers le giratoire des Maringouins, traverse la branche de l'aménagement du TCSP et finalement épaula la RD17 côté Est.

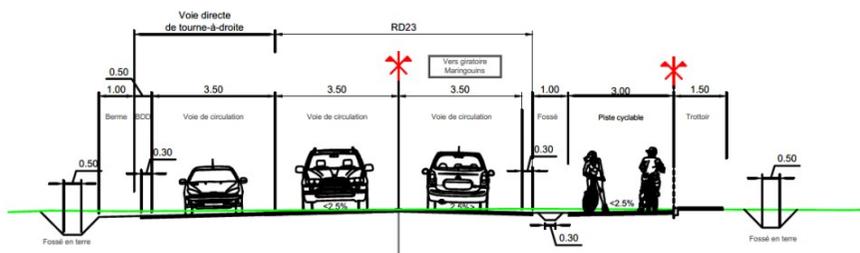


Figure 12 – Principe de coupe en travers sur la RD23 sans la piste côté Ouest

Les cycles dans le sens Maringouins-Balata seront orientés dès le giratoire des Maringouins dans la zone Collery Ouest afin de leur permettre d'accéder au giratoire de la Crique Fouillée.

Pour assurer le raccordement de la zone Collery Ouest, des franchissements des bretelles Nord de la RN1 seront mis en place (tracé en vert sur la figure ci-avant). Ceux-ci permettront aux usagers de passer sous le pont avec les voiries du giratoire.

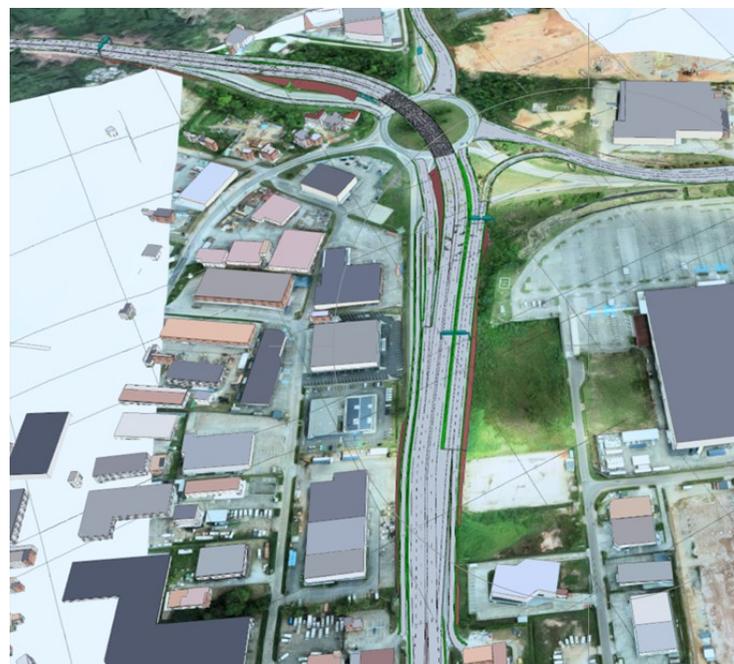
Les modes doux et les deux-roues motorisés ne pourront pas emprunter la dénivellation de la RN1.

L'ensemble de cet aménagement vise à empêcher l'emprunt par les piétons et les cycles de la RN1 entre Balata et les Maringouins afin de sécuriser leur cheminement sur des voiries appropriées.

UN PROJET DANS LEQUEL L'ENVIRONNEMENT EST INTÉGRÉ

La maîtrise d'ouvrage s'engage dans le cadre de ce projet :

- Sur les aménagements permettant d'assurer la continuité écologique urbaine du secteur ;
- À réduire les impacts sur l'environnement autant que possible ;
- À compenser les impacts résiduels avec des mesures concrètes.



4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

La maîtrise d'ouvrage a retenu d'aménager le corridor écologique identifié par les trames verte et bleue dans le SCOT de la CACL (cf. figure suivante), corridor qui relie la montagne du Tigre à la Mangrove Leblond jusqu'à la crique Fouillée.

Ce corridor intégré aux projets en amont comme l'OIN Tigre-Maringouins sera correctement dimensionné et aménagé par le projet sur le périmètre concerné. Il est notamment prévu de réaliser des ouvrages hydrauliques aux dimensions compatibles avec la faune comme l'illustre la figure suivante du projet de passage à faune sous la RD17. Ces ouvrages permettront le passage de la faune entre les deux zones forestières (forêt secondaire et forêt marécageuse).

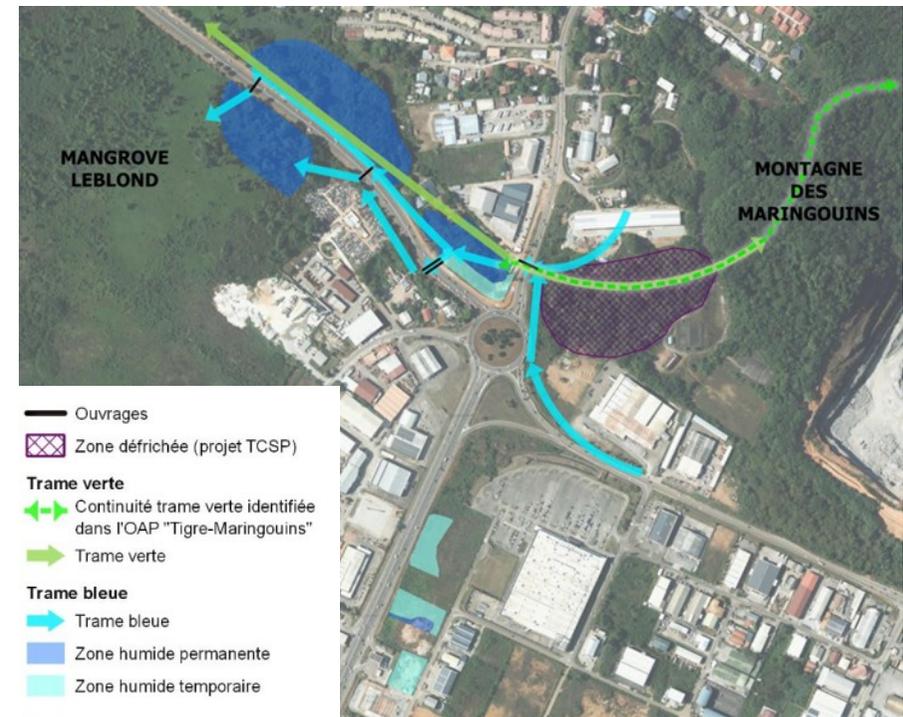


Figure 13 – Corridor écologique

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

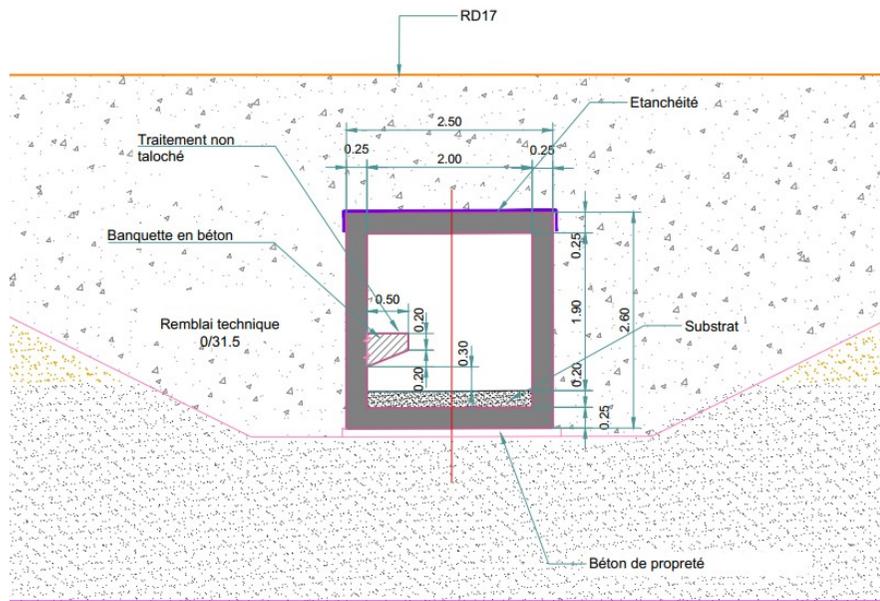


Figure 14 – Coupe ouvrage hydraulique permettant le passage de la faune sous la RD17

La nouvelle variante proposée permet d'éviter l'implantation des bretelles du giratoire ou de contournement dans la forêt secondaire et les marais contrairement aux précédents tracés étudiés.

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

LA REQUALIFICATION DU RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT

L'agglomération oblige de mettre un réseau d'assainissement séparé pour traiter les eaux issues des chaussées de la RN1.

Par ailleurs, la réglementation impose le traitement des pollutions accidentelles, qui engendre la nécessité de mise en œuvre de deux bassins de rétentions des eaux, un dans la partie Nord et un dans la partie Sud du projet compte-tenu que le giratoire constitue le point le plus haut du projet. Des études de dimensionnement des bassins sont en cours de réalisation par le bureau d'étude pour permettre de déterminer la taille et le meilleur emplacement de ces derniers. À ce jour, nous retenons 3 options de bassins dans la zone sud et 3 autres options dans la zone nord.

Le projet assurera la transparence hydraulique de l'infrastructure vis-à-vis des écoulements d'eaux des bassins versants naturels sur l'ensemble du périmètre de l'opération. Cette continuité est maintenue depuis la zone Nord-Est entre la RD23 et la RD17 jusqu'au p'ripi situé au Sud de la RN1 Maringouins-Leblond via la réalisation (modification d'existant et création) de 4 ouvrages hydrauliques (en bleu clair sur la carte ci-dessous).

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

Figure 15 – Options des bassins de rétention zone Nord et zone Sud

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION

LE PROJET BHNS INTÉGRÉ DANS LE FUTUR AMÉNAGEMENT DU GIRATOIRE

La Communauté d'Agglomération du Centre Littoral de Guyane (CACL) aménage actuellement un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur son territoire.

Le projet prévoit la construction de deux lignes de BHNS, d'une longueur totale de 10,1 km, qui desserviront, avec 21 stations, les points clés de la ville de Cayenne tels que le Centre Hospitalier Andrée-Rosemon et l'Université de Guyane, et permettront de recréer du lien entre les quartiers.

Un des terminus avec un pôle d'échange multimodal et un centre d'entretien du BHNS sont prévus aux abords du giratoire des Maringouins. Le projet intègre le raccordement de ce pôle d'échange multimodal au giratoire qui sera réalisé prochainement selon des dispositions compatibles avec le projet.

UN AMÉNAGEMENT ÉVOLUTIF

La maîtrise d'ouvrage a souhaité rendre ce projet évolutif et adaptable aux besoins futurs. Un aménagement court terme répond aux besoins de circulation à l'échéance 2050.

La géométrie de l'aménagement est compatible avec la possibilité d'avoir une 3ème voie sur la RN1 vers Balata ou encore avec le prolongement du TCSP.

DÉVOIEMENT DES RÉSEAUX CONCESSIONNAIRES

Actuellement, des réseaux Télécoms, Eau potable et électrique sont implantés sous le giratoire des Maringouins. Le dévoiement de ces réseaux sera mené avant les travaux d'aménagement du giratoire.

Le projet tel qu'il est défini aujourd'hui n'impose pas une mise en compatibilité du PLU.

4.3 LE COÛT PRÉVISIONNEL DU PROJET

Le coût prévisionnel du projet est de 40M€ TTC.

4 LA PROPOSITION SOUMISE À LA CONCERTATION



4.4 LE CALENDRIER DE L'OPÉRATION

5 LES DEUX VARIANTES ÉTUDIÉES POUR LA RÉALISATION DE LA DÉNIVELLATION DU GIRATOIRE

5 LES DEUX VARIANTES ÉTUDIÉES POUR LA RÉALISATION DE LA DÉNIVELLATION DU GIRATOIRE

Les études Avant-Projet comparent deux solutions de franchissement du giratoire à partir de la Variante 5 :

- Variante 5.1 : 1 seul pont dit « ouvrage non-courant » franchissant l'ensemble du giratoire ;
- Variante 5.2 : 2 ponts dit « ouvrages courant » franchissant chacun la chaussée annulaire du giratoire.

La différence entre ces variantes porte uniquement sur la typologie d'ouvrage d'art utilisée, qui entraîne une différence de coût entre ces deux solutions. Les autres caractéristiques du projet sont identiques aux deux variantes.

La variante 5.1 a la préférence de la maîtrise d'ouvrage à ce stade compte tenu qu'elle est plus esthétique et qu'elle est légèrement moins chère.

5.1 VARIANTE 5.1 : 1 OUVRAGE D'ART NON-COURANT

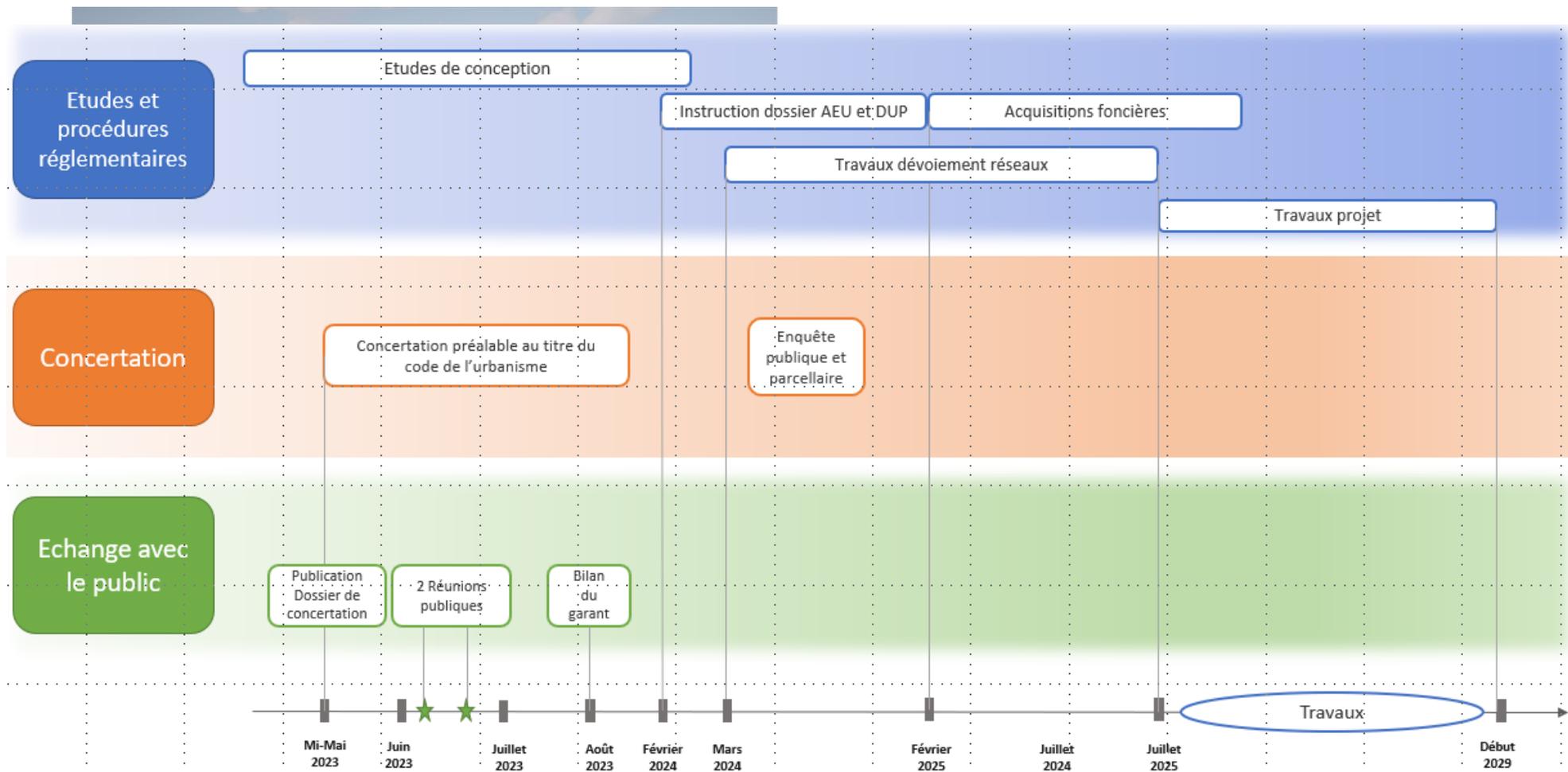
Vues architecturales de la variante 1 avec un ouvrage d'art non-courant



5 LES DEUX VARIANTES ÉTUDIÉES POUR LA RÉALISATION DE LA DÉNIVELLATION DU GIRATOIRE

5.2 VARIANTE 5.2 : 2 OUVRAGES D'ART COURANT

Vues architecturales de la variante 2 avec deux ouvrages d'art courant



6 DES OPTIONS POSSIBLES EN ASSOCIANT LES COLLECTIVITÉS LOCALES

6 DES OPTIONS POSSIBLES EN ASSOCIANT LES COLLECTIVITÉS LOCALES

6.1 AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX

La maîtrise d'ouvrage a privilégié un aménagement du giratoire minéral et avec peu d'aménagement paysager dans un premier temps.

Une seconde proposition d'aménagement paysager et architectural du giratoire a été imaginée. Elle se veut plus qualitative pour servir un projet paysager fort et identitaire. Cette proposition vient marquer l'entrée de ville dans Cayenne, renforcer le paysage naturel et hiérarchiser les flux. C'est une opportunité pour clarifier la lisibilité d'une entrée de ville, tout en limitant l'impact visuel du nouvel ouvrage. Cette proposition pourrait être menée en associant les collectivités locales, et notamment la mairie de Cayenne. Cette option représente un surcoût qui peut être intégré au projet si la ville de Cayenne souhaite conventionner pour l'entretien ultérieur de cette entrée de ville (entretien des espaces verts et éclairage public).

6 DES OPTIONS POSSIBLES EN ASSOCIANT LES COLLECTIVITÉS LOCALES



Figure 17 - Proposition paysagère alternative marquant l'entrée de ville de Cayenne

Figure 16 - Proposition paysagère de base retenue par la maîtrise d'ouvrage

6 DES OPTIONS POSSIBLES EN ASSOCIANT LES COLLECTIVITÉS LOCALES

6.2 ÉCLAIRAGE PUBLIC

À ce stade du projet, la maîtrise d'ouvrage prévoit de déposer les réseaux d'éclairage publics existants sur la section courante de la RN1, sur la bretelle vers la RD23 (éclairage non fonctionnel aujourd'hui) et celle de la RD17 (zone hors agglomération).

Un éclairage de la voie douce est prévu sous réserve du conventionnement de son entretien avec la ville de Cayenne.

Un projet plus ambitieux pourrait également être envisagé pour l'éclairage des RD, voire de la section courante RN1, soumis également à la volonté de conventionnement pour l'entretien ultérieur par les collectivités concernées (ville de Cayenne et CTG).

6.3 AMÉNAGEMENT DES MODES DOUX

Le projet propose une variante des itinéraires cycles et piétons, en retrait du giratoire qui sera plus agréable et plus sécuritaire pour les usagers.

Ce tracé est plus coûteux, il imperméabilise des nouveaux espaces et nécessite des acquisitions foncières supplémentaires, non prévues à ce jour dans le cadre du projet.

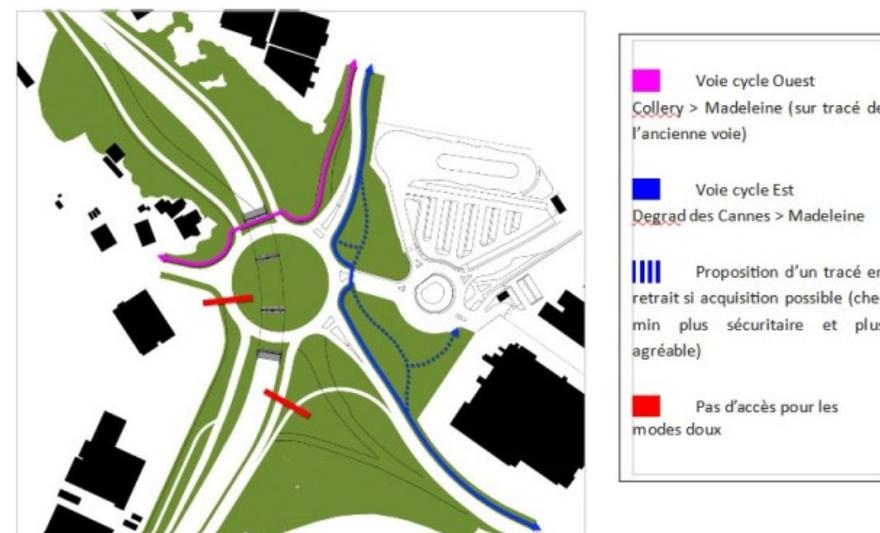


Figure 18 – Schéma de la variante des aménagements des modes doux

7 LES ENJEUX DU PROJET



7 7 LES ENJEUX DU PROJET

7.1 ENJEUX DU PROJET SUR LES MILIEUX PHYSIQUES

RELIEF

Notre stricte zone d'étude est située à une altitude comprise entre une vingtaine de mètres (bordure de la montagne des Maringouins) à l'Est et les zones très basses de pripi à l'Ouest (~ 2 m).

La zone Collery Est et une partie de la zone Collery Ouest, près du giratoire ainsi que les voiries, sont localisées à une altitude plus élevée. Ces infrastructures ont été surélevées et disposées sur des remblais, au fur et à mesure des constructions.

Le contexte topographique de la RN1 dans la zone du projet ne présente pas de difficulté particulière.

GÉOLOGIE

Afin de caractériser précisément la nature des sols au droit du projet des Maringouins, une étude géotechnique a été menée en 2022 sur la zone du projet. Les sondages laissent appréhender des variations latérales de faciès significatives et une profondeur très variable du toit rocheux. Ces résultats seront pris en compte dans le dimensionnement des fondations de l'ouvrage d'art.

HYDROLOGIE

Les écoulements naturels ont été historiquement totalement perturbés par la création des axes routiers, le remblaiement significatif de zones initialement inondables, l'urbanisation et l'imperméabilisation importante du secteur.

7 LES ENJEUX DU PROJET

Le carrefour des Maringouins et la D23 forment globalement une ligne de crête qui dirige les eaux au Nord vers la mangrove Leblond et au Sud vers les marais de la crique Fouillé.

En raison de la forte artificialisation et urbanisation du site, les écoulements hydrauliques perturbés induisent des inondations récurrentes, notamment au Sud du projet.

Le présent projet est susceptible d'influencer et/ou intercepter les écoulements.

Au regard des conditions locales et afin de ne pas générer des incidences hydrauliques complémentaires, le projet doit rétablir sur son périmètre un fonctionnement nominal avec des réseaux d'assainissement du projet correctivement dimensionné pour recueillir les eaux du réseau routier, y compris avec les enjeux spécifiques des pollutions routières, et le maintien d'un second réseau d'assainissement pour les eaux du reste du bassin versant.

RISQUE D'INONDATION

L'Île de Cayenne, dont Cayenne fait partie, dispose d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) et d'un Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPRL), en cours d'élaboration actuellement. Le projet est concerné en partie Nord et Sud par le zonage réglementaire du PPRI :

- En partie Nord : la zone bleu I2 correspondant aux zones exposées à des aléas modérés de submersion marine, d'inondation fluviale et d'inondation par ruissellement ;
- En partie Sud : la zone bleu clair I1 correspondant aux zones exposées des aléas faibles de submersion marine, d'inondation fluviale et d'inondation par ruissellement. À proximité est également

présente la zone rouge R1 correspondant aux zones exposées à des aléas forts.

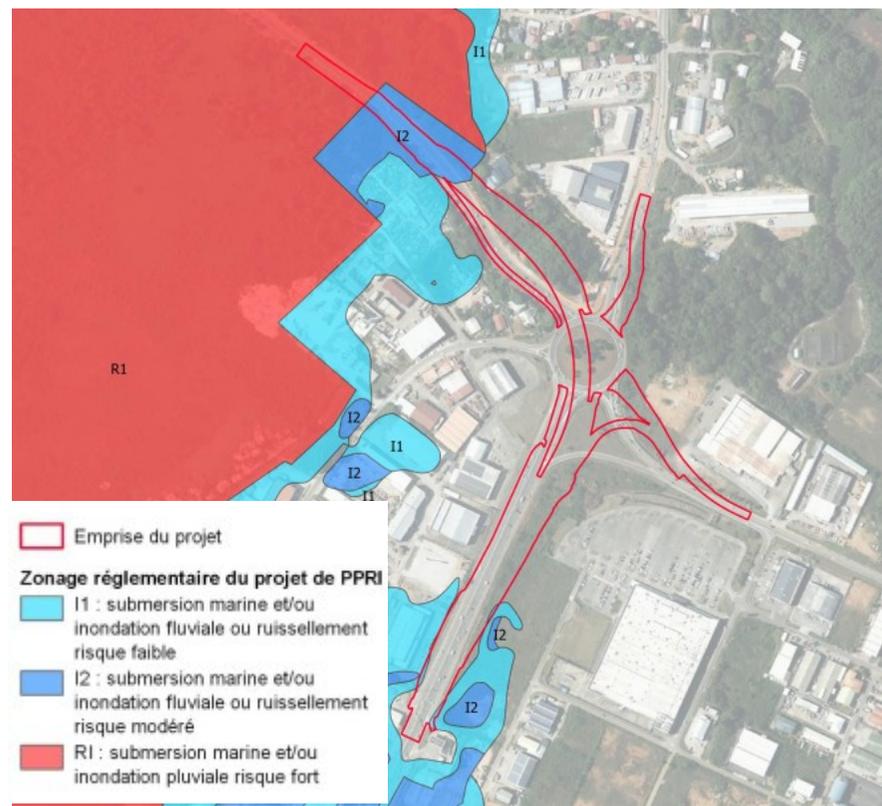


Figure 19 - Zonage réglementaire du projet de PPRI

Le secteur est concerné par un risque inondation. Une attention particulière sera donc apportée lors de la conception du projet routier afin

7 LES ENJEUX DU PROJET

de ne pas engendrer une aggravation du risque et préserver l'écoulement des eaux de part et d'autre de l'aménagement.

7.2 ENJEUX DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL

Le projet vient s'inscrire dans une zone urbanisée dense, présentant néanmoins quelques habitats à enjeux pour le maintien de la biodiversité. C'est le cas notamment au Nord du projet où se trouvent la forêt marécageuse, la forêt secondaire et la mangrove ancienne.

INVENTAIRES ÉCOLOGIQUES

Dans le cadre du projet, un inventaire complet de la faune et de la flore dans une zone tampon de 100m autour du périmètre projet a été mené en 2022 pendant la saison des pluies et la saison sèche, sur un cycle biologique complet. Cet état des lieux de la biodiversité permet d'inclure le plus en amont les enjeux environnementaux et ainsi mettre en place la séquence Éviter-Réduire notamment.

Lors de ces inventaires faunes/flores, 44 espèces faunistiques protégées ont été identifiées aux abords du projet. Un dossier de dérogation espèces protégées sera établi dans le cadre du projet.

TRAME VERTE ET BLEUE

La zone Nord du projet longe la trame verte et bleue de Cayenne.

Le giratoire des Maringouins est localisé à l'extrémité d'une continuité écologique qui prolonge la mangrove Leblond. En effet, la forêt localisée au Nord-Ouest du giratoire constitue cette prolongation.

De l'autre côté de la route de la Madeleine, subsiste une forêt, près du giratoire ainsi qu'un petit espace boisé au Nord du projet de TCSP. La trame

verte sur le site d'étude est fortement endommagée. À noter également, au sein de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Tigre-Maringouins » du PLU de Cayenne, la présence d'une continuité trame verte au Nord du giratoire, reliant la forêt au Nord du giratoire, à la Montagne Tigre, en traversant la Montagne des Maringouins.

En ce qui concerne la trame bleue, celle-ci est actuellement assurée par les ouvrages de gestion de l'eau (fossés, canaux et ouvrages hydrauliques).

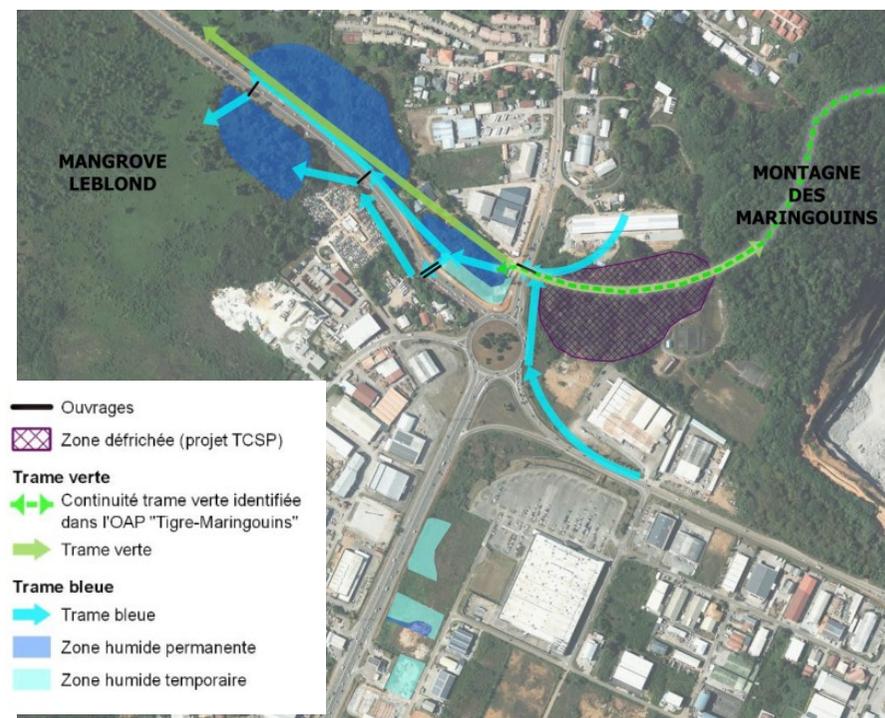


Figure 20 - Trame bleue et verte

7 LES ENJEUX DU PROJET

7.3 ENJEUX DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN

SOCIO-ÉCONOMIQUE

7.3.1 OCCUPATION DES SOLS

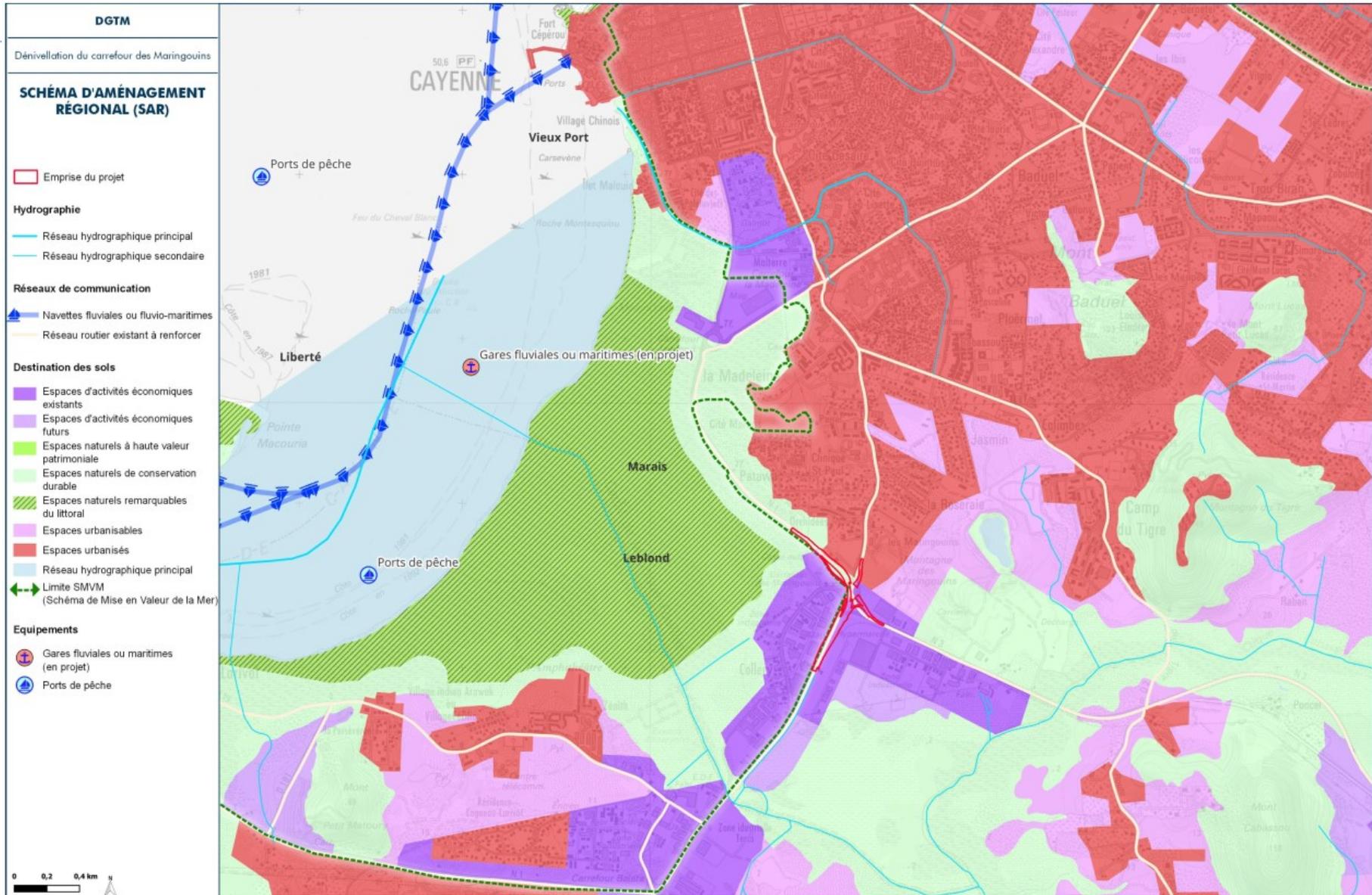
Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de Guyane traduit la stratégie d'aménagement du territoire à l'horizon 2030 en déterminant les ouvertures préférentielles à l'urbanisation, à l'agriculture, à l'activité économique et en sécurisant les espaces d'intérêt patrimonial majeur qui doivent être préservés, les équipements et infrastructures d'envergure régionale qui doivent être prévus pour le développement et la valorisation du territoire de la Guyane.

La carte de destination des sols du SAR identifie le site d'étude en tant qu'espace d'activités économiques existant sur la majorité de son emprise. Au Nord, au niveau de la RD17, des espaces urbanisés sont identifiés. Le giratoire et la RN1 constituent la limite du Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM). Au Nord-Ouest du giratoire, le long de la RN1, un espace naturel de conservation durable est présent.

Le projet tente de minimiser son emprise sur les zones naturelles, de préserver voire d'améliorer les continuités écologiques portées par les trames verte et bleue.

7 LES ENJEUX DU PROJET

Figure 21 – Schéma d'aménagement régional (SAR)



7 LES ENJEUX DU PROJET

7.3.2 EMPLOI ET DÉMOGRAPHIE

La population cayennaise voit sa population croître ces 50 dernières années, passant de 24 518 habitants en 1968 à 65 493 habitants en 2019. Cette croissance s'accompagne d'un doublement de la densité de la population (1 038,9 hab/km² à 2 775,1 hab/km²). La même tendance est constatée à l'échelle de la CACL avec une population et une densité moyenne ayant quintuplée.

Cette croissance démographique s'accompagne par l'augmentation du parc de logements dans Cayenne et sa périphérie et accroît les déplacements en entrée de ville de Cayenne.

Une étude de trafic réalisée en 2019 par un bureau d'étude spécialisé révèle les axes les plus empruntés en entrée/sortie du giratoire : la RN1 (29 000 véhicules par jour), la route de la Madeleine (25 000 véhicules par jour) et la RD23 (ex RN3 – 23 000 véhicules par jour). Le trafic poids lourds représente un peu plus de 2 % du trafic journalier.

Le giratoire des Maringouins constitue le carrefour dont la charge de trafic est la plus importante avec plus de 5 100 uvp/h le matin et 4 600 uvp/h le soir.

Le flux principal sur le giratoire est le flux arrivant de la RN1 sud (Balata) et allant vers la RN1 Cayenne. Il représente 25 % du trafic transitant par le giratoire. Ce flux est particulièrement pénalisant pour le fonctionnement du giratoire puisqu'il est prioritaire sur les entrées de la RD23 et de la route de la Madeleine.

Le deuxième flux principal, mais nettement inférieur au flux précédent, est le mouvement inverse, c'est-à-dire le trafic sortant de Cayenne et prenant la RN1 en direction du sud (Balata) avec environ 15 % du trafic.

URBANISME & FONCIER

D'après le plan de zonage du PLU de la ville de Cayenne approuvé le 27 septembre 2019, le projet est concerné par plusieurs zones urbaines et naturelles : Nr, UX, UC, UB, AU.

Un emplacement nécessaire pour la réalisation du projet est inscrit au PLU via le périmètre de prise en considération du projet (rappelé ci-dessous).

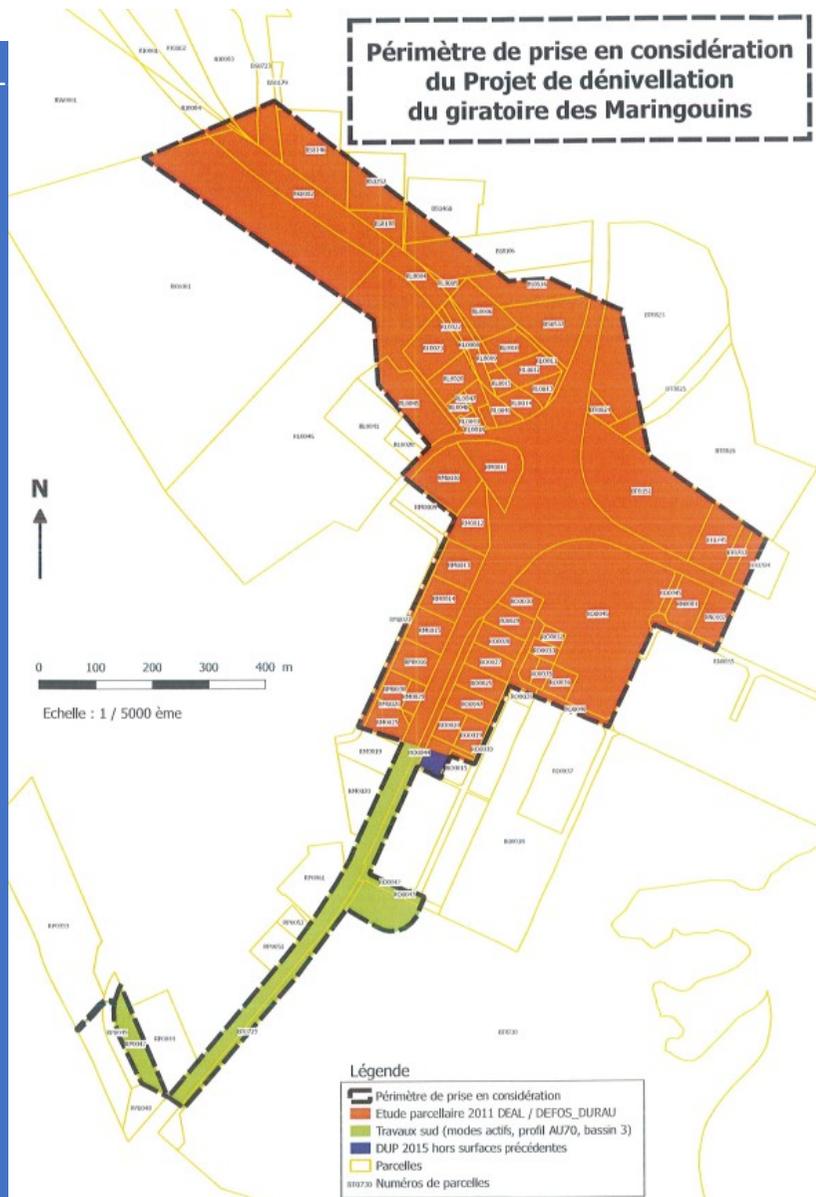
La zone d'étude est fortement urbanisée, notamment dans la partie Sud du projet. La mise en place de bassins d'assainissement dans cette zone nécessitera l'acquisition foncière de parcelle le long de la RN1 dans le sens Balata > Maringouins.

Le projet tel qu'il est défini aujourd'hui ne requiert pas une mise en compatibilité du PLU.

Figure 22 – Périmètre de prise en considération du projet

8 LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN

8L



NATUREL ET HUMAIN

Le projet est susceptible d'avoir des effets environnementaux de nature et d'ampleur différentes selon les milieux traversés. Comme le prévoit la réglementation, le maître d'ouvrage s'attachera dans la mise au point du projet à éviter, à réduire ou compenser les impacts résiduels par des mesures appropriées.

8.1 EFFET SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Le projet assurera le traitement des eaux de la plateforme routière. C'est une amélioration par rapport à l'existant.

Au regard des conditions locales et afin de ne pas générer des incidences hydrauliques complémentaires, il conviendra de veiller à la stricte séparation entre les eaux de la plateforme et les eaux du bassin versant.

Le projet prévoit d'agrandir la section des ouvrages hydrauliques déjà présents dans la zone d'étude afin d'assurer la transparence hydraulique du projet.

8.2 EFFET SUR LE MILIEU NATUREL

Le projet de dénivellation du Giratoire des Maringouins s'inscrit dans un contexte déjà aménagé et fortement urbanisé.

La première disposition prise pour réduire l'impact sur le milieu naturel sera la limitation des emprises de l'aménagement au strict nécessaire. L'emprise sera plus importante au niveau des branches de raccordement au Nord de l'échangeur.

Les travaux vont essentiellement concerner la modification des voiries et aménagements déjà existants. Les impacts directs sur les milieux naturels avoisinants (mangroves, marais) seront faibles ou indirects. Les

8 LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET HUMAIN

principales incidences seront le dérangement intentionnel lors des travaux, le risque de destruction de nid ou encore l'altération d'habitat.

Plusieurs pistes sont envisagées pour réduire l'impact du projet sur la faune/flore.

La mesure essentielle vise à réduire au maximum toutes les incidences sur les abords de la rocade Nord-Ouest, qui est le secteur le plus riche en biodiversité.

Le projet veillera à ne pas pratiquer de coupe de la végétation dans ces zones humides (mangroves et marais), ni de déposer de remblais, ni d'en modifier le régime hydrique.

Le projet souhaite assurer la continuité écologique des trames verte et bleue en :

- Assurant le passage de la faune via des passages souterrains intégrés dans les ouvrages hydrauliques situés sur les corridors écologiques définis dans les trames verte et bleue ;
- Prenant les dispositions pour assurer la protection des espèces protégées répertoriées lors des inventaires faune/flore ;
- Prenant des mesures de reboisement dans la zone du projet où la trame verte est aujourd'hui endommagée : à l'Est de la RD17 et ainsi reconstituer un corridor reliant la Montagne des Maringouins à la mangrove Leblond.

8.3 EFFET SUR LE MILIEU HUMAIN

L'impact du projet sera l'amélioration des conditions de circulation des usagers empruntant le giratoire des Maringouins. Le nouveau tracé assurera :

- La sécurité des usagers ;
- Une circulation fluide avec des temps de parcours fiable ;
- Une meilleure lisibilité des itinéraires pour les différents modes de circulation.

8.4 EFFET DU PROJET LORS DE LA PHASE TRAVAUX

Pendant toute la durée des travaux, le maître d'ouvrage garantit un maintien de la circulation selon les principes :

- RN1 : Maintien d'une 2 × 2 voies ;
- RD17 et RD23 : Maintien des accès aux giratoires en 2 × 1 voies, le cas échéant mise en place d'alternement ;
- Rue Raoul Tanon de Pelissier (Collery Ouest) : Maintien de l'accès en 2 × 1 voies ;
- Station services : Maintien des accès.

Si des coupures de circulation sont nécessaires, les travaux seront réalisés de nuit.

9 LES SUITES DE LA CONCERTATION

9 LES SUITES DE LA CONCERTATION

Au terme de la concertation, la maîtrise d'ouvrage rédigera dans les deux mois suivant, un bilan qui :

- Rendra compte de la méthodologie retenue et du déroulement de la concertation ;
- Consignera l'ensemble des avis et arguments exprimés par le public et l'ensemble des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage ;
- Formulera les enseignements de cette concertation, indiquant comment elle prend en compte les observations et propositions du public et les mesures adoptées pour y répondre et faire évoluer le projet.

Le document sera publié sur le site internet de la Direction Générale des Territoires et de la Mer.

L'enquête publique à l'automne 2023 constituera un autre temps fort pour le public puisqu'elle permettra à tous d'exprimer un avis sur le projet détaillé et son évaluation environnementale. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par la maîtrise d'ouvrage seront joints au dossier d'enquête publique accessible à tous.

Le public aura la possibilité de s'exprimer à nouveau lors de l'enquête publique qui sera menée afin d'obtenir les différentes autorisations environnementales et réglementaires.

10 GLOSSAIRE

10 GLOSSAIRE

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CACL : Communauté d'Agglomération du Centre Littoral de Guyane

CPER : Contrat de Plan Etat-Région

CTG : Collectivité Territoriale de Guyane

DGTM : Direction Générale des Territoires et de la Mer

DUP : Déclaration d'Utilité Publique

Ouvrage d'art : Construction de grande importance permettant de franchir un obstacle sur une voie de communication routière, ferroviaire ou fluviale (ponts, tunnels) mais également dispositif de protection contre l'action de la terre ou de l'eau (murs, tranchée couverte, digue) et dispositif de transition entre plusieurs modes de transports (quais et autres ouvrages portuaires).

PDMI : Plan De Modernisation des Itinéraires

Pripri : Le terme pripri signifie marais en Guyane. Ce sont de vastes zones humides réservoirs de biodiversité.

SAR : Schéma d'aménagement régional. Il est l'outil principal de planification de l'aménagement du territoire, en fixant les priorités de développement, de protection du territoire régional et de mise en valeur de

ce territoire et du patrimoine naturel, historique, matériel, culturel et humain. Le SAR a une valeur prescriptive. Il cadre et détermine les grandes destinations des parties du territoire, et notamment l'implantation des équipements structurants (dont infrastructure de transport et communication). Il produit un zonage des zones préférentiellement réservées à l'urbanisation, en cherchant à limiter les effets négatifs de la périurbanisation, aux activités industrielles, portuaires, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Trame bleue et verte : C'est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique ainsi que par les documents de planification de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements.

12 NOTES

12 NOTES