

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 103-2 Code de l'urbanisme La CNDP intervient en application de l'article L121-1 du code l'environnement visant à émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public

Projet de dénivellation du carrefour
des Maringouins à Cayenne sur la
nationale 1

Dates de la concertation

Du 5 JUIN 2023 au 4 JUILLET
2023

GARANT :Daniel CUCHEVAL

Remise du rapport le 16 août 2023



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e	3
Introduction	3
Le projet/ plan/ programme objet de la concertation	3
La saisine de la CNDP	5
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	5
Le travail préparatoire des garant.e.s	6
Les résultats de l'étude de contexte	6
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	7
Avis sur le déroulement de la concertation	8
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	8
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	8
Synthèse des arguments exprimés	9
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	9
Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)	11
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme.....	12
Précisions à apporter de la part du responsable du projet/ plan/ programme, des pouvoirs publics et des autorités concernées	12
Recommandations du/de la garant.e pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	12
Liste des annexes	13

Avant-propos

Lors de la séance plénière du 1^{er} mars 2023 la commission nationale du débat public (CNDP) a désigné un garant pour émettre un avis à caractère méthodologique sur la procédure participative envisagée par le préfet de la région Guyane dans le cadre de la procédure de concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme (L103-2) pour le projet de dénivellation du carrefour des Maringouins sur la route nationale 1 à l'entrée de Cayenne.

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par le garant dans sa version finale le 16 août 2023 sous format PDF non modifiable à la Direction Générale des territoires et de la Mer responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins. Le garant recommande à ce que cette réponse soit publiée dans un délai de deux mois maximum.

Synthèse

.

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation a été réalisée à partir d'un avis méthodologique établi le 27 mars 2023 par le garant conformément à la décision de la commission nationale du débat public du 1^{er} mars et à la lettre de mission de la présidente du 13 mars 2023.

Cet avis reprenait les objectifs fixés par le préfet de région dans son courrier à la CNDP visant à associer le public, les principaux élus, les associations et acteurs socio-économiques à la définition de ce projet d'infrastructure routière.

Le lancement de la campagne d'information du public a été réalisé à la préfecture de région sous la présidence du Secrétaire Général Adjoint des services de l'état en Guyane en présence des maires ou de leurs représentants des communes de Cayenne, Matoury et Macouria le 24 mai 2023.

Quatre réunions publiques ont suivi à la CCI de Guyane le 19 juin avec les socio-professionnels, le 20 juin au centre social de MACOURIA, le 22 juin au centre culturel Rolande Dauphin à MATOURY et le 23 juin à la mairie de CAYENNE.

Les principales demandes de précisions et recommandations du garant.e

Les principales recommandations ont porté sous la forme d'un avis méthodologique sur la conception du dispositif de concertation prévu par la lettre de mission (publics ciblés, lieux de réunions publiques et l'organisation des réunions)

Introduction

Le projet/ plan/ programme objet de la concertation

- **Responsable du projet**

La maîtrise d'ouvrage est assurée par la Direction Générale Des Territoires et de la Mer placée sous l'autorité du Préfet de la Région Guyane.

- **Carte du projet ou plan de situation :**

LE PLAN DE SITUATION DU PROJET



- **Objectifs du projet selon leur porteur de projet**

L'aménagement du giratoire des Maringouins est l'une des opérations prévues sur la RN1, qui s'étend de Cayenne jusqu'à Tonate -Macouria. Il vise à résoudre les problèmes de circulation et d'engorgement rencontrés dans cette zone. Pour mémoire il faut rappeler qu'une concertation a eu lieu en début de l'année 2018 sur un projet de doublement de la RN1 de La CARAPA (commune de Macouria au carrefour de BALATA (commune de Matoury) avec la construction d'un nouveau pont sur la rivière Cayenne en construction actuellement. Un rapport de concertation a été rédigé le 30 avril 2018.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

L'aménagement consiste à mettre en place un échangeur dénivelé avec la construction d'un pont en « deux fois deux » situé au-dessus du giratoire actuel, en adaptant les raccordements pour laisser place aux nouvelles bretelles et en conservant les accès aux zones Collery Est, Collery Ouest et aux stations-services, ainsi que le « shunt » de RN1 vers la route du port de Degrad des Cannes. Les modes de circulation doux et les deux roues motorisés auront la possibilité de passer par des zones périphériques, afin de traverser l'échangeur en toute sécurité.

La proposition technique se base sur deux options :

- L'installation de deux ouvrages courants,
- L'installation d'un ouvrage non-courant, soit trois travées et deux piles situés sur l'anneau central et deux situés à son extérieure, afin de recevoir l'ouvrage. (type pont sur rivière)

- **Coût**

Le coût est évalué à 40 millions d'euros, pris en charge par le contrat de Convergence et de Transformation (CCT)

- **Contexte du projet**

Ce projet est l'un des leviers de l'aménagement de la RN1 pour la mobilité dans l'agglomération de Cayenne. Il vise à fluidifier le trafic, afin de dynamiser le territoire et diminuer les congestions aux heures de pointe du matin et du soir. De plus il s'inscrit dans une perspective globale d'aménagement de l'agglomération, ayant pour objectif de favoriser les modes de circulation doux, ainsi que la mise en sécurité des deux roues motorisés, fréquemment victimes d'accident dans cette zone

- **Calendrier du projet**

L'enquête publique sera lancée en fin 2023 et donnera lieu à une déclaration d'utilité publique, qui permettra de recueillir les financements nécessaires à la mise en œuvre du projet et d'instruire un dossier d'autorisation environnementale. Les travaux devraient débuter en 2025, à l'issue de certains travaux préalables qui surviendront en 2024

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Par lettre du 25 janvier 2023 le préfet de la région Guyane a saisi la CNDP pour la mise en place d'une concertation au titre des articles L103-2 du code de l'urbanisme et L121-10 du code de l'environnement.

A l'examen de la demande la CNDP a indiqué que le dossier transmis relevait des articles L103-2 et R 103-3 du code de l'urbanisme. Or, l'article L121-15-1 du code de l'environnement exclut expressément la concertation sur ces fondements du code de l'environnement lorsque la concertation code de l'urbanisme est obligatoire. « *Ne peuvent toutefois pas faire l'objet d'une concertation préalable en application des 2° ou 3° les projets et les documents d'urbanisme soumis à une concertation obligatoire au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.* »

La CNDP a néanmoins répondu à la saisine du préfet en inscrivant cette mission dans le cadre d'une mission de conseil qui s'organisera selon les principes et valeurs garantis par la CNDP (c'est à dire avec les mêmes étapes que celles d'une concertation avec garant lorsqu'elle se déroule selon les dispositions prévues par l'article L121-17 du code de l'environnement mais avec un fondement juridique adapté, à savoir l'article L121-1 du code de l'environnement

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision N°2023/12/CARREFOUR MARINGOUINS/1 lors de la séance plénière du 1er mars 2023 la CNPD a décidé de désigner M. Daniel CUCHEVAL pour délivrer l'avis méthodologique relatif à la concertation prévue au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme sur le projet de dénivellation du carrefour de Maringouins sur la RN1 en GUYANE

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer

à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garants**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement.

L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, le garant avait mission de produire un avis à caractère méthodologique sur la conception du dispositif de concertation, puis à la production d'un rapport sur la mise en œuvre de la concertation.

Le travail préparatoire du garant.

Élaboration de la concertation

La concertation est confiée au service infrastructure et transports Unité Études et Grands Travaux placé sous l'autorité du Directeur Général des Territoires et de la Mer regroupant les entités DREAL et Agriculture.

Ce service se voit confié pour la première fois la mise en place d'une concertation avec l'appui d'un garant CNDP ; Très rapidement le service s'investit pleinement dans la mission, un dossier de concertation est très vite élaboré.

Le rôle du garant a été de rappeler les fondamentaux de la concertation parfaitement compris par le service de la DGTM

Dès le 27 mars le garant propose une méthode qui donne lieu à plusieurs réunions dont celle du 2 mai avec Le représentant du directeur de la DGTM et le chef du service de l'unité chargé de la mise en œuvre de la concertation . Cette réunion a permis de fixer définitivement le cadre de la concertation, les publics concernés (Elus, socio-professionnels, usagers de la route, propriétaires riverains....) , les lieux d'organisation des réunions publiques et l'information médiatique de la concertation.

L'objectif étant de terminer la concertation au début juillet en tenant compte du délais de communication du dossier de de concertation 15 jours avant le début de la concertation prévue du 5 juin au 4 juillet 2023.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

A partir des décisions prises d'un commun accord entre le garant et les instances dirigeante de la DGTM l la concertation s'est établie sur la base des principes suivants :

-Prise de contact avec les Maires des communes dont les habitants seront concernés par les travaux en leur présentant la démarche envisagée sous tendue par une présentation complète du dossier de concertation et leur accord pour l'organisation de réunions publiques dans leurs communes. Une réunion a été organisé le 24 mai à la préfecture présidée par le secrétaire général adjoint représentant le préfet. Les maires ont accepté d'organiser les réunions publiques dans leurs communes en mettant à disposition une salle de réunion. Les maires ou leurs représentants ont fait valoir que ces travaux devraient s'inscrire dans un aménagement global de l'accès des communes de Matoury et de Macouria sans oublier les transports en commun, les deux roues motorisés ou non et qu'une démarche commune avec la Communauté d'Agglomération du centre littoral devait participer à ces aménagements. L'état a rappelé que le contexte de cet aménagement s'inscrivait dans un programme d'aménagement de la RN1 et bien entendu avec les relations de travail avec la CACL et la commune de Cayenne en liaison avec les ambitions de mise en œuvre du TCSP (Transport collectif en site propre) dont les véhicules de transport devraient circuler en 2024. La communication aux Maires a été sous-tendue par une information sur le site WEB de la préfecture et sur les médias de guyane

-Le 25/05 /2023 Publication dans la rubrique dédiée à la concertation publique sur le site internet des services de l'état en Guyane et sur les réseaux sociaux du dossier de concertation,des dates et lieux de réunions publiques, et du lien vers le registre dématérialisé avec indication que le lien sera actif à partir du 5 juin, date de début de la concertation) ;

-Le 26/05/2023 : transmission aux principaux médias locaux du communiqué de presse validé par le préfet ;

-Le 28/05/2023 : diffusion d'un reportage au Journal Télévisé du soir de Guyane 1^{ère} intitulé « Giratoire Maringouins : Projet d'aménagement d'envergure » ;

-le 30/05/2023 parution d'un article dans le journal papier France-Guyane intitulé « un projet d'envergure au giratoire des Maringouins »

-pendant la semaine du 05//06 2023 : dépôt d'un exemplaire du registre papier accompagné d'une copie du dossier de concertation aux sièges des mairies de Cayenne ,Matoury Macouria, de la CCIG ,de la Collectivité Territoriale de Guyane ,de la DGTM et de la préfecture.

-Le 6/6/.2023 : interview du chef de projet Mr DECOCQ Jean-Christophe par Radio Péyi en direct de 7h15 à 7h37 dans l'émission du matin « L'invité du 7h » sur le thème « Maringouins : la fin des embouteillages »

- Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation
- le dossier de concertation a été validé par le garant il est clair et doit permettre au public d'accéder à une information précise sur le projet.
- le calendrier de la concertation a été acté d'un commun accord avec le Maitre d'Ouvrage. La concertation s'est déroulée du 5 juin au 4 juillet 203 avec 4 réunions publiques ,les 19 juin avec les socio-professionnels à la CCIG à Cayenne,20 juin à Macouria, le 22 juin à Matoury et le 23 juin à Cayenne

- le périmètre de la concertation choisi concerne en priorité les habitants de Cayenne, Macouria et Matoury qui concentrent la majorité de la population de la zone du trafic routier
- les modalités d'information et de communication sur la concertation ont été rappelées ci-avant
- les modalités de mobilisation dépendaient de la mobilisation des élus et des médias rappelés ci-avant
- L'organisation des réunions publiques s'est appuyée sur le rapport d'avis méthodologique proposé par le garant avec l'enregistrement des interventions, la mise en place d'un registre d'observations et la possibilité de déposer les contributions sur un registre dématérialisé.

- **La prise en compte des recommandations par le responsable du projet**

Toutes les recommandations du garant ont été prises en compte

Le dispositif de concertation :

Affichage en mairie

Les médias locaux ont été informés, à priori seul le journal France Guyane a donné à ma connaissance l'information

4 réunions publiques et une réunion avec les élus

Pas d'autres rencontres publiques

1 site Internet de la préfecture et un registre dématérialisé

Avis sur le déroulement de la concertation

Malgré les communiqués dans la presse, la publication de l'organisation de la concertation, l'émission radio et l'appui des maires le public n'était pas au rendez-vous sur les quatre réunions. Les réunions de MACOURIA et de CAYENNE n'ont donné lieu à aucun déplacement du public, la réunion avec les sociaux professionnels a accueilli 11 personnes et la réunion à MATOURY 5 personnes.

Le registre dématérialisé a enregistré trois observations et le registre de la mairie de Cayenne deux observations.

Bien que publié et médiatisé le public ne s'est pas déplacé. Aucune opposition ne s'est manifestée d'ailleurs les huit observations relèvent l'intérêt et la nécessité de ces travaux.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

La DGTM et le garant ont travaillé de concert pour que ce droit soit effectif et que tous les publics puissent participer aux réunions dont l'animation avait été pensée et organisée. La présentation faite par le chef d'unité était étudiée et s'appuyait sur un logiciel permettant d'aborder les futures réalisations en trois dimensions.

Le site de la préfecture a été consulté 371 fois, 23 téléchargements du dossier de concertation ont été réalisés et 34 visionnages ont été comptabilisés

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Le droit à la participation était ouvert à l'ensemble de la population essentiellement concernée par le projet de dénivellement du carrefour des MARINGOUINS en toute transparence avec le garant.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

22 participant.e.s aux rencontres (16 aux deux réunions publiques et 6 à la réunion avec les maires)

371 connexions uniques au site internet

5 contributions : 3 observations écrites sur le registre dématérialisé et 2 sur le registre de la mairie de Cayenne

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Les questions posées lors des réunions publiques des 19 et 22 juin ont reçues des réponses claires et documentées du Maître d'Ouvrage. Ces deux réunions ont fait l'objet d'un compte-rendu exhaustif au garant.

Lors de la réunion du 19/06 avec les socio-professionnels les interventions ont été peu nombreuses :

-Un chef d'entreprise « estime que la somme de 40 millions d'euros consacrée à ce projet représente un investissement nécessaire face au développement du secteur. Par ailleurs, il semble que seule la fluidification du prolongement de la RN1 soit prise en compte dans cet aménagement, alors que la fluidification de l'axe de Degrad des Cannes-Saint Laurent, paraît délaissé. »

-Réponse de la DGTM : « le budget de 40 millions d'euros est acté. La Guyane doit être en mesure d'investir sur l'amélioration des axes routiers à la hauteur de ses besoins, qui sont conséquents par rapport aux autres départements d'outre-mer. L'État et le Préfet en ont conscience. Par ailleurs, sur les 50000 véhicules qui empruntent quotidiennement le giratoire de Maringouins, près de la moitié effectue le trajet de Balata vers Leblond. Il s'agit donc bien du flux principal, qu'il était prioritaire de désengorger.

-Un chef d'entreprise souhaite : « connaître la route que devra emprunter un convoi exceptionnel dont la hauteur excède 5 mètres, et qui ne pourra donc pas passer sous l'ouvrage, pour se rendre à Kourou »

-La DGTM répond : « que dans ce cas, le véhicule devra passer par Leblond pour revenir dans le sens opposé. A l'avenir, la pertinence de la poursuite de la circulation de convois exceptionnels dans l'agglomération de Cayenne en journée devra être interrogée. »

- un interlocuteur : « fait part d'un arrêté préfectoral datant de 2015 empêchant toute construction dans cette zone, qui représente pourtant le poumon économique de la Guyane. Il s'enquiert de l'échéance de cet arrêté. Par ailleurs, il demande des précisions sur l'implantation des bassins de rétention sur la zone. Enfin, il suggère de créer une voie d'insertion au niveau de la sortie actuelle, vers Clim Cash, afin de favoriser davantage le désengorgement. »

-La DGTM répond : « qu'elle a conscience de l'importance de lever rapidement les contraintes liées à cet arrêté, qui visait à prévoir la construction de voirie. La zone est sujette à inondations. Des discussions à ce sujet sont actuellement menées avec les services instructeurs. Les riverains des zones concernées seront informés dès que les emprises foncières sur les zones gelées seront définies. En outre, l'instauration d'un accès supplémentaire vers Clim Cash est à réfléchir. »

-Un transporteur, s'enquiert « de la mise en place de voies sous l'ouvrage permettant aux piétons de traverser le giratoire en toute sécurité ».

- La DGTM confirme « que l'une des variantes du projet prévoit l'implémentation de cheminements permettant le passage de piétons et cyclistes sous l'ouvrage. »

-Un participant « indique que les bureaux d'études situés sur la parcelle de l'Hyper U seraient enclins à prendre part à ce projet pour aider à la recherche de solutions optimales concernant l'implantation des bassins. »

-La DGTM « a pris note de cette proposition de collaboration. Toutefois, elle explique que les eaux de chaussées routières, considérées comme polluées en raison du trafic, présentent des contraintes particulières et ne doivent pas être mélangées avec d'autres bassins. »

Lors de la réunion du 22/06 à Matoury les interventions ont porté sur les points suivants :

- un participant souhaite connaître le délai entre les dates de livraison associées aux projets de 2015 et 2023.

-La DGTM souligne que le projet de 2015 n'était pas réalisable, mais s'il avait été mis en œuvre, les travaux auraient pu démarrer en 2017 ou 2018.

-La DGTM ajoute que le chef de service de l'époque annonçait au mois d'avril 2015 un début des travaux au mois de février 2016, mais le projet n'était alors pas finalisé. Le nouveau projet devrait donner lieu à des travaux de 2025 à 2027.

-La DGTM rappelle que le premier projet n'aurait pas permis d'absorber la circulation à long terme.

- le même interlocuteur note qu'un autre projet était déjà prévu avant 2015 et demande si les études de trafic sont actualisées.

-La DGTM explique que les données de trafic du projet de 2015 dataient de 2009. Le nouveau projet repose sur des données de trafic récentes avec une projection jusqu'en 2050. Les études ont été approfondies par rapport au projet précédent. Tout est mis en œuvre pour que le projet soit livré en 2027 et réponde aux besoins de la zone, laquelle est très complexe. Dans l'absolu, la suppression des stations-service permettrait de simplifier le fonctionnement de la zone. À elles seules, elles ont entravé le projet de 2015.

-Il est demandé si les bassins sont positionnés.

- La DGTM précise que deux bassins sont à positionner côté sud et côté nord. Dans les deux cas, trois positionnements sont envisagés. Les échanges avec les services de l'eau sont en cours et doivent permettre d'effectuer un choix. Le sujet doit être finalisé avant le lancement de l'enquête publique prévue en fin d'année.

-Le même interlocuteur remarque que l'un des emplacements envisagés est en zone inondable.

-La DGTM explique que cet emplacement n'est pas l'option préférentielle à ce stade.

-La DGTM indique que le foncier coûtera extrêmement cher. Pour un bassin, le coût du seul foncier devrait être de l'ordre du million d'euros. Différents paramètres seront pris en compte dans le processus de choix. Outre le coût de construction, le coût d'entretien, l'efficacité des équipements et les expropriations nécessaires entreront en ligne de compte.

-Une participante souhaite savoir si une passerelle est prévue.

-La DGTM souligne que les franchissements piétons seront plutôt souterrains, ce qui facilitera le déplacement des personnes à mobilité réduite. En surface, des îlots de sécurité seront aménagés dans le cadre d'une traversée en plusieurs étapes et ajoute que la passerelle devrait être très élevée pour permettre le passage des convois exceptionnels. Le MO estime important de préciser qu'il ne serait pas possible d'aménager de passerelle non accessible aux personnes à mobilité réduite. Des ascenseurs seraient donc nécessaires.

-Une interlocutrice demande s'il est prévu d'utiliser des matériaux innovants et poreux.

-La DGTM précise que ce type de matériau n'est pas assez résistant pour supporter la circulation de véhicules lourds. En revanche, il est envisagé pour les parkings. Le MO souligne que l'impact net en termes d'imperméabilisation des sols est contenu puisqu'il s'agit pour l'essentiel de remplacer une voirie existante.

-Il est fait remarquer dans les visuels proposés que le projet conduit en sortie à passer d'une 2 x 2 voies à une 2 x 1 voie.

- La DGTM précise qu'un projet abandonné par la CTG est relancé au niveau de l'État pour passer en 2 x 2 voies entre l'échangeur de Balata et le giratoire du Progte dès 2024. Un autre projet est prévu dans le secteur en 2025.

-Un interlocuteur souhaite savoir si un pont est envisagé entre Macouria et Cayenne. Il s'interroge en outre sur l'articulation avec les travaux de l'oléoduc relié à la centrale de Larivot.

-Bien que cette question dépasse le cadre de la réunion, le MO indique qu'il dispose de peu d'information sur ces travaux devant être menés par EDF. Il précise cependant que les circuits d'approvisionnement des camions doivent limiter les impacts.

-Une interlocutrice rappelle que le débat sur la 2 x 2 voies de Matoury a été lancé en 2019. Entre 2019 et 2023, rien n'a bougé. Or les conditions de circulation sont absolument impossibles. Ces dernières années, le temps de trajet entre Matoury et Cayenne est passé de 20 minutes à 1 heure 30.

-La DGTM est consciente de l'engorgement progressif de ce tronçon depuis 2001. Les travaux étaient prêts à être lancés au mois de septembre 2021, mais ont été mis en suspens du fait de la crise sanitaire et du changement de gouvernance au sein de la CTG. Finalement, au mois de février 2022, la CTG a acté la reprise du projet par l'État. La consultation des entreprises a été lancée. Le choix se fera en début de saison sèche.

-Une interlocutrice s'étonne que ce projet ait été porté par la CTG alors qu'il concerne une route nationale.

- La DGTM explique la CTG a demandé à prendre la maîtrise d'ouvrage en bénéficiant des crédits du plan de relance. Dans un contexte de décentralisation, l'État avait accédé à cette demande et note pour sa part que la demande initiale datait en réalité du conseil régional. L'État reprend le projet, mais le financement reste le même. Le MO précise que les aménagements réalisés en zone urbaine sont de la responsabilité communale même s'ils le sont sur une voie nationale. Le MO insiste sur l'intérêt de l'ensemble des opérations envisagées. Celles-ci seront contraignantes pour les usagers, mais permettront de fluidifier les parcours à un horizon de quelques années. Enfin le MO explique que les travaux d'ensemble dureront une dizaine d'années, mais les livraisons séquencées dans le temps apporteront des améliorations progressives.

Les 5 observations écrites n'ont pas fait l'objet d'une réponse du maître d'ouvrage à la connaissance du garant.

Sur le dossier dématérialisé du site de la préfecture le MO a reçu les questions suivantes :

Dénivellation du giratoire des maringouins

Liste de toutes les observations déposées

PJ : Consultation publique Giratoire Maringouins.pdf

Observation N° 3 (RegistreDemat) 04/07/2023 15:41:13

Par Association Ranjé To Bisiklèt

Bonjour,

Voici les observations de l'association Ranjé To Bisiklèt concernant le projet de rénovation proposé à la consultation.

Observation N° 2 (RegistreDemat) 17/06/2023 06:39:46

Par un particulier

Bonjour, ce rond point est un passage obligatoire pour les convois exceptionnels DDC > RN1 ou Cayenne et notamment ceux des satellites FEB > Kourou

Le passage libre sous les ponts doit être au minimum de 8M,

Soit un shunt doit être réalisé entre RD23 > RN1 circulation en sens inverse le long du parking de l'Hyper U, mais passage très compliqué dans ce cas.

Observation N° 1 (RegistreDemat) 06/06/2023 14:59:56 Par GPM Guyane

Le GPM Guyane est favorable à cet aménagement qui contribue à améliorer la fluidité du trafic. Toutefois le GPM Guyane souhaite que cette opération soit accompagnée d'un investissement significatif pour renforcer la structure de l'axe entre le carrefour des Maringouins, le carrefour Tablon et Dégrad des Canes, et améliorer sa sécurité.

Les observations de l'association Rangé To Bisiklet seront reprises en annexe au présent bilan

Les deux observations du registre de la mairie de Cayenne sont également reprises en annexe au bilan

Évolution du projet résultant de la concertation (le cas échéant)

La concertation n'a pas donné lieu à une évolution du projet.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Il serait souhaitable que dans la réponse au présent rapport que le maître d'ouvrage réponde aux observations émises sur le registre dématérialisé et sur le registre de la mairie de Cayenne

D'autres thèmes évoqués par ces questions portent sur :

- Les travaux devraient être réalisés en dehors des pics de circulation.
- Une voie devrait être dédié aux transports en commun.
- Prévoir la végétalisation du rond-point avec des plantes adaptées aux espaces humides.
- Place des modes « doux » de transport dans le projet

Il est demandé au Maitre d'Ouvrage de donner sa position au public sur les thèmes évoqués

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par le garant. le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet des pouvoirs publics et des autorités concernées

La position du responsable du projet est requis sur les thèmes repris ci-dessus .

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Alimenter le site web de la préfecture régulièrement sur l'avancement du projet.

Le dossier d'enquête publique devra être plus précis sur le plan du giratoire en incluant les axes de circulation des deux roues et des piétons.

Liste des annexes

- Décision de la CNDP
- Lettre de mission de Daniel CUCHEVAL
- Rapport d'avis méthodologique
- Copie des observations du registre déposé à la mairie de Cayenne
- Observations de l'association RANJÉ TO BISIKLET

ANNEXES

-Décision de la COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

-SÉANCE DU 1^{er} MARS 2023
DECISION N°2023 / 12 / CARREFOUR MARINGOUINS / 1

DENIVELLATION DU CARREFOUR DES MARINGOUINS RNI EN GUYANE (973)

La Commission nationale du débat public,

- Vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants ;
- vu le courrier du 25 janvier 2023 de M. Thierry QUEFFELEC, préfet de la région Guyane,

sollicitant une mission d'avis méthodologique relative à la concertation prévue au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme pour le projet de dénivellation du carrefour des Maringouins sur la RN 1 en Guyane,

après en avoir délibéré, décide :

Article 1 : M. Daniel CUCHEVAL est désigné pour délivrer l'avis méthodologique relatif à la concertation prévue au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme sur le projet de dénivellation du carrefour des Maringouins sur la RN 1 en Guyane,

Article 2 : Dans un premier temps, M. Daniel CUCHEVAL remettra un rapport d'avis méthodologique sur la conception du dispositif de concertation. Dans un second temps, M. Daniel CUCHEVAL produira un rapport 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.

Article 2 : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

- Lettre de mission délivrée par la CNDP à Mr Daniel CUCHEVAL Garant



LA PRÉSIDENTE

Monsieur,

Paris, le 13 mars 2023

Lors de la séance plénière du 1er mars 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné pour émettre un avis à caractère méthodologique sur la procédure participative envisagée par le préfet de la région Guyane dans le cadre de la procédure de concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme (L. 103-2 CU) pour le projet de dénivellation du carrefour des Maringouins sur la route nationale 1 (RN 1) à l'entrée de Cayenne.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général emportant des enjeux locaux environnementaux et d'équité territoriale fondamentaux et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

L'intervention de la CNDP sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-1 du code de l'environnement. Celui-ci dispose que la CNDP peut « émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public ».

Compte tenu de la saisine du préfet de la région Guyane et de l'intérêt des enjeux participatifs de ce dossier, les membres de la Commission ont décidé de vous confier cette mission. Par cette lettre, la CNDP précise le périmètre de cette mission, que je vous remercie d'avoir acceptée, afin de vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

Rappel du contexte et demande du préfet de Guyane

Le projet de dénivellation du carrefour des Maringouins sur la RN 1 à l'entrée de Cayenne, point de jonction entre la RN1 et la RD23 et porte d'entrée de l'agglomération de Cayenne est porté opérationnellement et stratégiquement par les services de l'Etat sur le territoire. En tant qu'exploitant du réseau routier, l'Etat est le responsable du projet et ses objectifs sont, d'une part, d'améliorer la circulation sur le carrefour (réduction des problèmes de congestion récurrents et accentués par la présence de deux ZAC, Terca et Collery), et d'autre part, de l'inscrire dans le parti d'aménagement à long terme de la RN1.

Un premier projet de déclaration d'utilité publique (DUP) initié en 2015 ayant été abandonné, une nouvelle DUP est envisagée à la fin de l'année 2023. Ce projet implique pour le préfet de la région de Guyane de réaliser une concertation obligatoire au titre du code de l'urbanisme (L. 103-2 CU).

Daniel CUCHEVAL

Avis méthodologique dénivelation giratoire des MARINGOUINS

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France T +33 (0)1 44 49 85 55 – garant@debatpublic.fr
- www.debatpublic.fr

Pour mémoire, une concertation préalable relative à l'aménagement de la RN 1 de Guyane entre l'échangeur de Balata et le carrefour de La Carapa, qui s'est concentrée sur le réaménagement du pont du Larivot (à une dizaine de km du giratoire des Maringouins) s'est précédemment tenue du 19 février au 31 mars 2018 sous l'égide de garants de la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet sollicite aujourd'hui une mission d'appui méthodologique par un garant de la CNDP pour l'aider à réaliser la concertation prévue au titre du code de l'urbanisme.

Une mission visant à la production d'un avis à caractère méthodologique sur la conception du dispositif de concertation, puis à la production d'un rapport sur la mise en œuvre de la concertation.

Compte-tenu de la sensibilité et des enjeux majeurs tant environnementaux qu'économiques et sociaux de ce projet, les membres de la Commission ont décidé de répondre favorablement à la demande d'expertise tierce en matière de qualité de l'information et des modalités de participation, notamment sur la restitution de la démarche. C'est pourquoi votre mission visera la production d'un avis à caractère méthodologique sur le(s) dispositif(s) envisagé(s) par la préfecture et ira jusqu'au suivi de la mise en œuvre de la concertation dont vous êtes conseil.

Votre mission sera conduite selon les valeurs et principes de la CNDP, notamment les principes d'indépendance, de neutralité, de transparence, d'égalité de traitement, d'argumentation et d'inclusion.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, votre avis doit veiller à ce que la concertation aborde ou réponde principalement aux enjeux suivants :

- enjeux de clarté et lisibilité pour le public qui a déjà été sollicité dans le cadre de précédentes concertations concernant l'aménagement de la RN1;

- enjeux environnementaux : le projet s'inscrit dans un environnement à la géologie particulière et des enjeux environnementaux ont été soulevés lors des études environnementales préalables à la DUP (problèmes hydrauliques, pluviométrie importante, sols compressibles, faible profondeur, espèces floristiques remarquables et d'intérêt patrimonial) ;

- exigences d'accessibilité aux zones d'habitations, aux station-service, aux réseaux ainsi qu'aux différents modes de circulation y compris pendant la phase travaux.

Le calendrier devra être détendu, le responsable du projet envisageant initialement une concertation en avril 2023 en vue d'un dépôt de dossier de DUP fin 2023, ce qui semble peu réaliste pour permettre des préconisations ancrées sur les attentes du territoire.

Garantir le droit à l'information et à la participation de chaque individu

Pour construire votre avis méthodologique relatif à la conception du dispositif participatif, il vous faudra, en toute indépendance, analyser le contexte local, les questions qui font débat, les positions des différents acteurs locaux. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France T +33 (0)1 44 49 85 55 –
chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

avec précision ce qui peut faire débat, sachant que ce sujet est particulièrement prégnant, compte-tenu des intérêts économiques en jeu et des expropriations à envisager.

Seule cette compréhension fine des enjeux vous permettra de fonder vos conseils au MO sur les informations à diffuser, les études à approfondir, les sujets à soumettre au débat, les outils à mettre en place afin de créer les conditions de la confiance autour de la participation aux décisions relatives à ce projet. Vous pouvez être présents dans autant d'instances et de contextes que vous le jugerez opportun, car votre mission vise la production d'un avis méthodologique, pour lequel il vous faut atteindre cette compréhension globale. Vous pouvez également demander la production de tout document d'information complémentaire ou la mise à disposition de données, si cela vous semble nécessaire. Dans tous les cas, la production d'un document de base résumant le projet et rendant accessible les modalités de participation est à produire par le MO est à diffuser de façon adaptée au contexte. Vous devez veiller en particulier à ce que le public puisse pleinement émettre ses observations.

Il s'agit dans votre avis méthodologique de veiller au respect du droit à l'information et à la participation des citoyens. Dans ce contexte, vous pouvez intervenir à tout moment pour rappeler aux organisateurs les principes de la CNDP, notamment concernant la qualité de l'information, l'exigence en termes de modalités de participation des citoyens et le respect de votre indépendance dans votre mission de conseil. Je vous invite en outre à prêter attention aux messages qui sont délivrés publiquement à propos de votre mission particulière : il vous revient d'en assurer l'honnêteté et la véracité autant que possible.

La commission souhaite que votre avis méthodologique sur la conception du dispositif de concertation soit publié avant l'engagement des principales actions sur cette concertation.

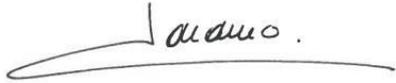
Vous aurez ensuite à suivre de près le dispositif de concertation tout au long de sa mise en œuvre pour en assurer in fine l'évaluation, ce qui vous conduira à remettre au responsable du projet et à la CNDP, qui le publiera, un bilan complet reprenant votre avis méthodologique sur la conception du dispositif et complété

par la façon dont vos préconisations méthodologiques ont été suivies ainsi que la synthèse des observations du public.

Vous remerciant pour votre engagement, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

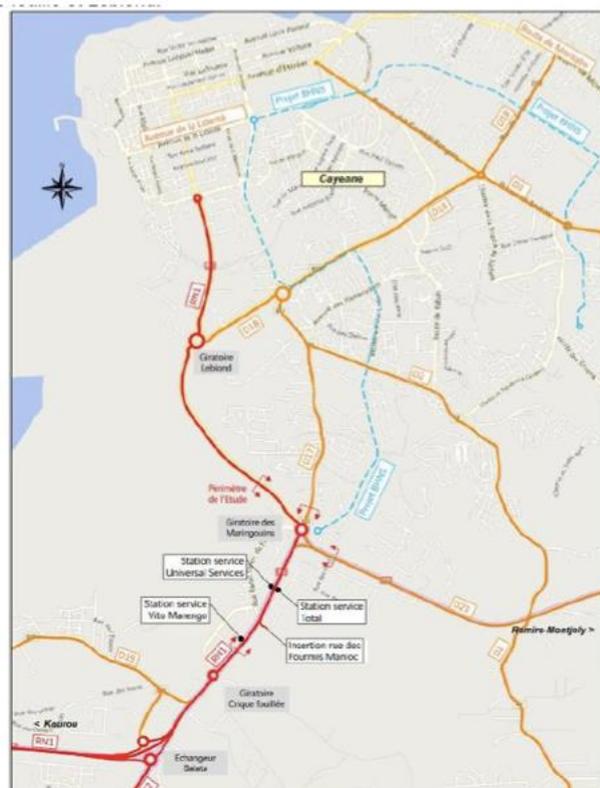
Chantal JOUANNO

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France T +33 (0)1 44 49 85 55 –
chantal.jouanno@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jouanno', with a long horizontal flourish underneath.

- Rapport d'avis méthodologique sur la conception du dispositif de concertation rédigé par le garant

- **Le projet objet de la concertation**



Plan de situation

-
-
-
-
-
- Ce projet situé au carrefour de la nationale 1 ,de la RD3 et de l'accès à cayenne a pour objectif de faciliter la circulation automobile et les transports de marchandises en provenance du port de Cayenne vers l'ouest de la GUYANE (Kourou,Saint Laurent)Par ailleurs il devra absorber l'augmentation de la rapidité des véhicules en provenance de Kourou à la suite du doublement de la RNI à partir de LA CARAPA et le doublement du pont sur la rivière Cayenne jusqu'au giratoire de BALATA.
-
- [La demande de concertation avec garant](#)
-
- A la suite de la lettre du préfet de Guyane en date du 25 janvier 2023 demandant le concours de la CNDP pour assurer une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme, la CNDP a désigné un garant pour délivrer un avis méthodologique sur la concertation prévue au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Le souhait du Préfet étant d'assurer une information complète et transparente auprès du public ,des principaux élus ,des associations et acteurs socio-économiques.

- La CNDP a répondu à cette demande en désignant le 1er Mars 2023 Daniel CUCHEVAL chargé de délivrer l'avis méthodologique relatif à la concertation prévue au titre de de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme.

- **Le déroulement de la mission .Les obligations du Garant.**

- Cette mission se déroulera selon les 6 principes de la CNDP :
 - Indépendance vis à vis de toutes les parties prenantes ;
 - Neutralité par rapport au projet ;
 - Transparence sur son travail et dans son exigence vis à vis du responsable du projet ;
 - Argumentation, approche qualitative des contributions ,et non quantitative ;
 - Égalité de traitement, toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur ;
 - Inclusion, aller à la rencontre de tous les publics.

- **Les conseils méthodologiques issus de la réunion du 22 mars avec MME MARKOUR ET MR DECOCQ.**

- **Sur les publics concernés**

- 1 . Les élus

- La réalisation de réunions publiques implique l'assentiment et le concours des élus pour l'organisation de réunions publiques dans leurs communes. Les conseils des élus ne sont pas à négliger dans l'organisation de la concertation . Lors de notre réunion nous avons évoqué les communes de CAYENNE ,REMiRE-MONTJOLY,MATOURY,MACOURIA en raison des automobilistes concernés , la CACL couvrant les communes du centre littoral et la collectivité territoriale de GUYANE pour les incidences économiques de ce projet sur l'axe cayenne- kourou - saint laurent.

- 2.Les représentants de la société civile -le conseil économique et social

- Il me semble important de les inviter aux réunions publiques pour qu'ils puissent réagir et apporter leur contribution à la réalisation du projet

- 3 .Les représentants du monde économique ;

- Les représentants du monde économique (CCIG , MEDEF, Petites et moyennes entreprises.....)pourraient se réunir à la CCI avec l'accord de sa présidente. Parmi ces publics il me semble nécessaire d'ajouter le CSG dont certains approvisionnements transitent par le port de Dégrad des cannes nécessitant parfois des convois exceptionnels
- L'impact des travaux sur les entreprises guyanaise nécessite une information spécifique.

- 4.Les automobilistes ;

- Au moment des pointes de circulation un flux important provient de MACOURIA et de MATOURY.

- 5 .Les riverains du chantier

- Pour les gênes occasionnés et pour certains l'expropriation de leur terrain et de leurs biens immobiliers (Dans l'hypothèse d'expropriation il faudra prévoir un document d'urbanisme présentant les parcelles touchées par le projet)

- **Sur le lieu des réunions**

- -Pour les élus il me semble important que le DGTM prenne un contact téléphonique pour organiser une réunion sous son égide ou celle du Préfet pour expliquer la démarche et solliciter

leurs concours éventuellement .L'avantage du lancement de la concertation avec les élus permet le lancement officiel avec les Médias .Avant la réunion il serait utile de voir les maires de Rémire ,Matoury et Macouria pour l'organisation des réunions publiques.

-

- Pour les sociaux professionnels une réunion à la CCIG avec les médias serait intéressante avec l'appui du service communication et du cabinet de la Présidente

-

- Pour tous les publics trois réunions à Rémire ,Matoury et Macouria semblent nécessaires ces réunions peuvent avoir lieu dans une salle municipale ou dans un collège ou lycée avec information spécifique des parents d'élèves. Pour la RN1 nous avons fait une réunion au lycée de Balata qui s'était bien passée.

-

Sur l'organisation des réunions

-

- Il est nécessaire de rappeler que la présidence des réunions est assurée par le maitre d'ouvrage ou le Préfet ou son représentant s'il souhaite participer à la réunion notamment avec les élus ou les sociaux professionnels.

-

- Le President donne la parole aux intervenants qu'il aura préalablement choisi en fonction des spécifications des développements techniques.

-

- L'animation des réunions peut être assuré par la DGTM ou confiée à un cabinet spécialisé .Pour la RN1 l'animation était assurée par le DGTM ou ses adjoints.

-

- En outre il est important de prévoir l'enregistrement des échanges question-réponses et une retranscription écrite pour la DGTM et le représentant de la CNDP .L'appel à un consultant extérieur me paraît nécessaire pour effectuer ces taches .

-

- Un registre peut être mis à disposition du public afin de relever des observations écrites qui devront faire l'objet d'une réponse du MO. Sur le site de la concertation le public doit pouvoir également émettre des observations et poser des questions. Toutes les questions orales ou écrites feront l'objet d'un réponse qui seront traitées qualitativement par le représentant de la CNDP dans le rapport qu'il adressera au MO et à son institution à la fin de la concertation.

-

Sur la publicité de la concertation

-

- Outre la publicité obligatoire prévue au moins 15 jours avant le démarrage de la concertation avec affichage dans les mairies concernés il est nécessaire de recourir largement aux médias locaux et aux réseaux sociaux administrés par les mairies, la CACL ,la CTG ,la préfecture les organisations professionnelles et la CCIG.

-

-

Sur l'échéancier de la concertation

-

- Nous avons convenu qu'il serait indispensable que toutes les réunions publiques soient terminées au 30 juin avant les vacances scolaires

-

- .Compte-tenu des délais de publicité la concertation pourrait commencer début mai.

-

Sur le dossier de concertation

-

- Je vous ferai part de mon analyse prochainement.Par ailleurs renseignements pris aujourd'hui auprès de la CNDP ce document ne fera pas l'objet d'une décision en séance plénière.

-

-

-

-

-

-

Cayenne le 27 mars 2023

-

-



-
-
-
-
-

Daniel CUCHEVAL

- Observation du registre de la Mairie de Cayenne

Madame
l'aménagement futur du quartier des Maringouins
est une superbe idée. Selon moi et à mon avis, la variante
« S. 2 ouvrages d'art courant » est la plus adaptée pour
l'architecture. J'espère que les travaux se feront pendant la
nuit pour éviter toute sorte de perturbation (embouteillage,
accident...) et que cela sera mentionné sur les différents
moyens de communication. Par ailleurs, la proposition
paysagère qui a retenu mon attention est « la figure 11 »,
étant plus variée et riche en diversité de la flore.

PREMIÈRE JOURNÉE

Registre ouvert le 19/06/2023 à Cayenne heures 16h00

Observations de M^{lle}

Madame

L'aménagement futur du giratoire des maringouins, est indubitablement d'utilité publique.

En effet la circulation devient de plus en plus difficile particulièrement aux heures de pointe, et l'apparition d'engins électrique, de deux roues et de piétons est de plus récurrent et dangereuse par manque d'aménagement. Ce projet est extrêmement bien pensé car il répond aux problématiques des différents usagers de la route. À mon avis, la variante la plus adaptée et esthétique pour l'architecture est la « 5.2 quovrage d'art cochant ». J'espère que les travaux se feront réellement la nuit afin d'éviter les perturbations et que cela sera mentionné sur les différents moyens de communication. (radio, télé, panneau)

De plus, cela sera plus simple si la futur voie de bus a son propre espace (différentes de celle des deux roues). Un éclairage avec des panneaux solaire renforcerait l'écologie et la plantation « d'oiseau du paradis » qui est une plante envahissante serait bénéfique pour le mprécage. Par ailleurs la proposition paysagère qui a retenu mon attention est la « figure 019 » ; étant plus variés et riche en diversité de la flore.

⁽¹⁾ Pour prendre en considération vos remarques, consignez-les sur le présent registre ou adressez-vous directement au commissaire-enquêteur.

-Observations de l'association RANJÉ TO BISIKET



Projet de réaménagement du giratoire des Maringouins

Avis de l'association Ranjé To Bisiklèt dans le cadre de l'enquête publique

Enquête publique Giratoire des Maringouins — Association Ranjé To Bisiklèt — 04/07/2023 — 1 /8 0694 25 87 77 — direction@r-t-b.fr — r-t-b.fr — SIRET : 821 567 013 00031 — APE : 9499Z

ANALYSE DES DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE Documents analysés :

1 : Dossier de concertation d'enquête publique.

Le dossier de concertation, daté juin 2023, présente le contexte et les objectifs du projet, la maîtrise d'ouvrage ainsi que le projet d'une façon synthétique, dédiée au grand public avec ou sans compétences technique.

La note présente l'actuel giratoire comme un point stratégique des déplacements de l'Île de Cayenne et, plus largement, des transports de toute la Guyane. Cet ouvrage, très emprunté dans l'agglomération est souvent saturé lors des heures de pointe. La proposition présentée vise à réaménager le giratoire des Maringouins pour fluidifier la circulation et faciliter les déplacements de tous les usagers dans le cadre plus général du réaménagement de la RN1 et RN2 sur l'agglomération cayennaise.

La présentation synthétique présente la configuration actuelle du giratoire puis présente le réaménagement de l'ouvrage du point de vue technique et paysager. Des schémas, coupes et plans de principe accompagnent la lecture et présentent les grandes lignes directrices du projet.

Le mode de fonctionnement sera le suivant : un pont routier fonctionnant sur le principe d'une artère urbaine à 70 km/h interdite aux modes doux et cyclomoteurs, ceux-ci étant renvoyés vers la voirie secondaire de la RD17 et de la ZAC Collery.

Le projet de BNHS porté par la CACL est intégré à la proposition débattue dans le cadre de cette enquête publique.

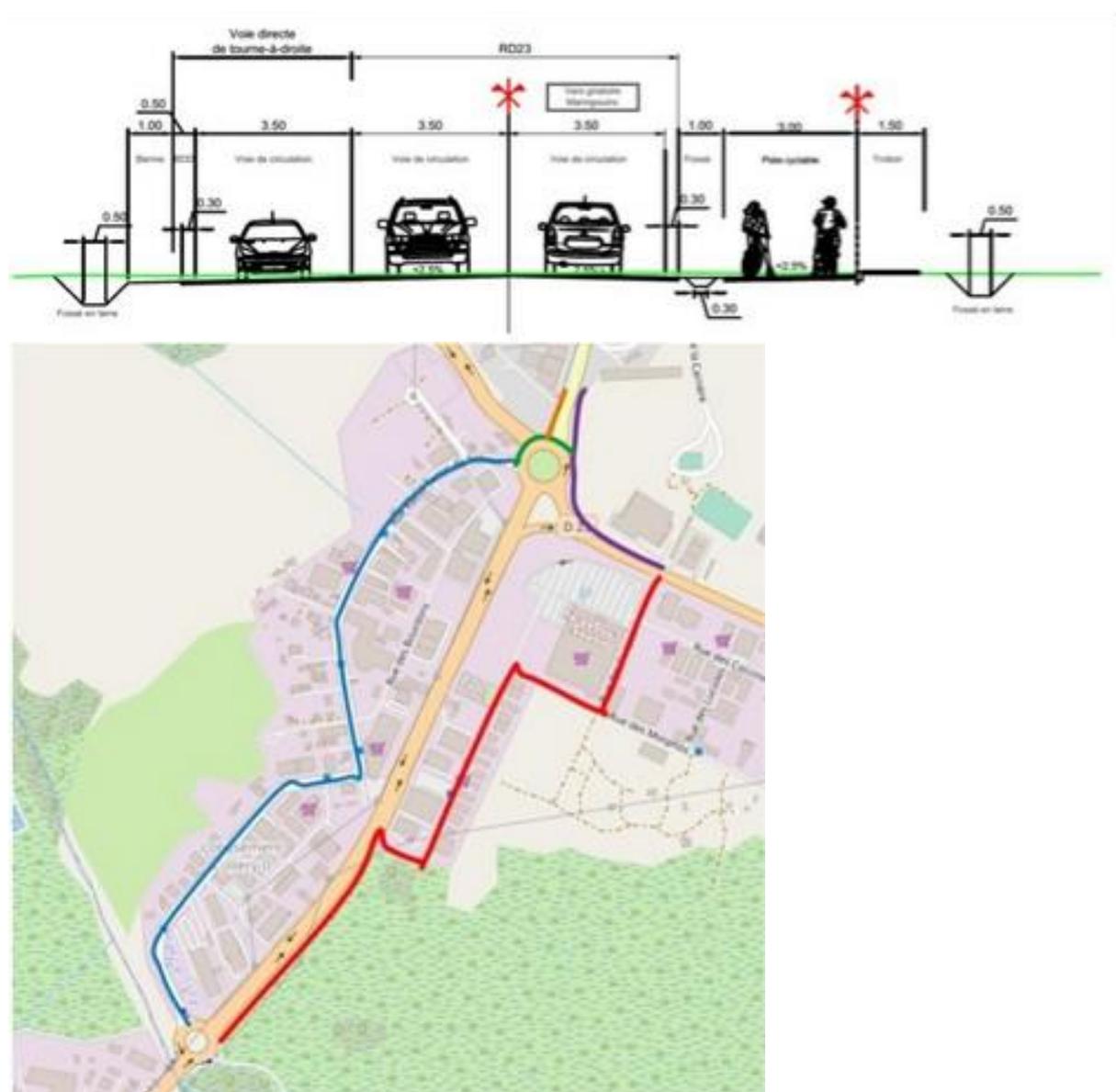
Les aménagements sont facilement compréhensibles grâce aux illustrations du document.

LES INFORMATIONS À RETENIR

Les documents analysés exposent une **volonté d'inclure et protéger les « modes doux »** dans la conception du nouveau giratoire, avec la création de trottoirs et d'une piste cyclable, **séparés et protégés autour du giratoire uniquement.**

La coupe du profil en travers de la RD21 indique l'ensemble des voies de circulation dont la piste cyclable protégée, sur la droite.

Enquête publique Giratoire des Maringouins — Association Ranjé To Bisiklèt — 04/07/2023 — 2 / 8 0694 25 87 77 — direction@r-t-b.fr — r-t-b.fr — SIRET : 821 567 013 00031 — APE : 9499Z



Ce plan illustre le schéma cyclable retenu dans le cadre du nouvel aménagement : les seuls aménagement qui seront réalisés sont en violet, vert et orange. Les itinéraires en bleu et rouge ne seront pas aménagés.

OBSERVATIONS

Le schéma cyclable général

La prise en compte des mobilités douces représente une **avancée importante pour les déplacements doux dans ce secteur de l'agglomération connu pour sa dangerosité**, et en général pour l'affirmation d'une politique qui **considère davantage la marche et le vélo comme un mode de transport et les protéger du trafic motorisé**. Néanmoins, au vu des aménagements et itinéraires proposés, il apparaît qu'il s'agit davantage d'un vœu pieux que d'une véritable volonté de développement des modes doux dans l'agglomération.

En effet, les zones commerciales environnantes sont des générateurs de déplacements forts (employés, consommateurs) et sont situées à des distances des centres urbains proches tout à fait praticable à vélo, pour ceux qu'un réseau structurant à haut niveau de service les relie. Dans une agglomération, le réseau cyclable peut comprendre trois niveaux d'importance : le réseau cyclable à haut niveau de service (plus de 2 000 cyclistes/jour), le réseau principal (entre 500 et 3 000 cyclistes/jour) et le réseau de desserte (inférieur à 750 cyclistes/jour). Le réseau principal vise à compléter l'armature moins fine du réseau à haut niveau de service en offrant une bonne densité de maillage afin de capter l'essentiel des trajets à vélo supérieurs à 1 km. (Cerema, Réussir sa voirie cyclable, les clés de la réussite).

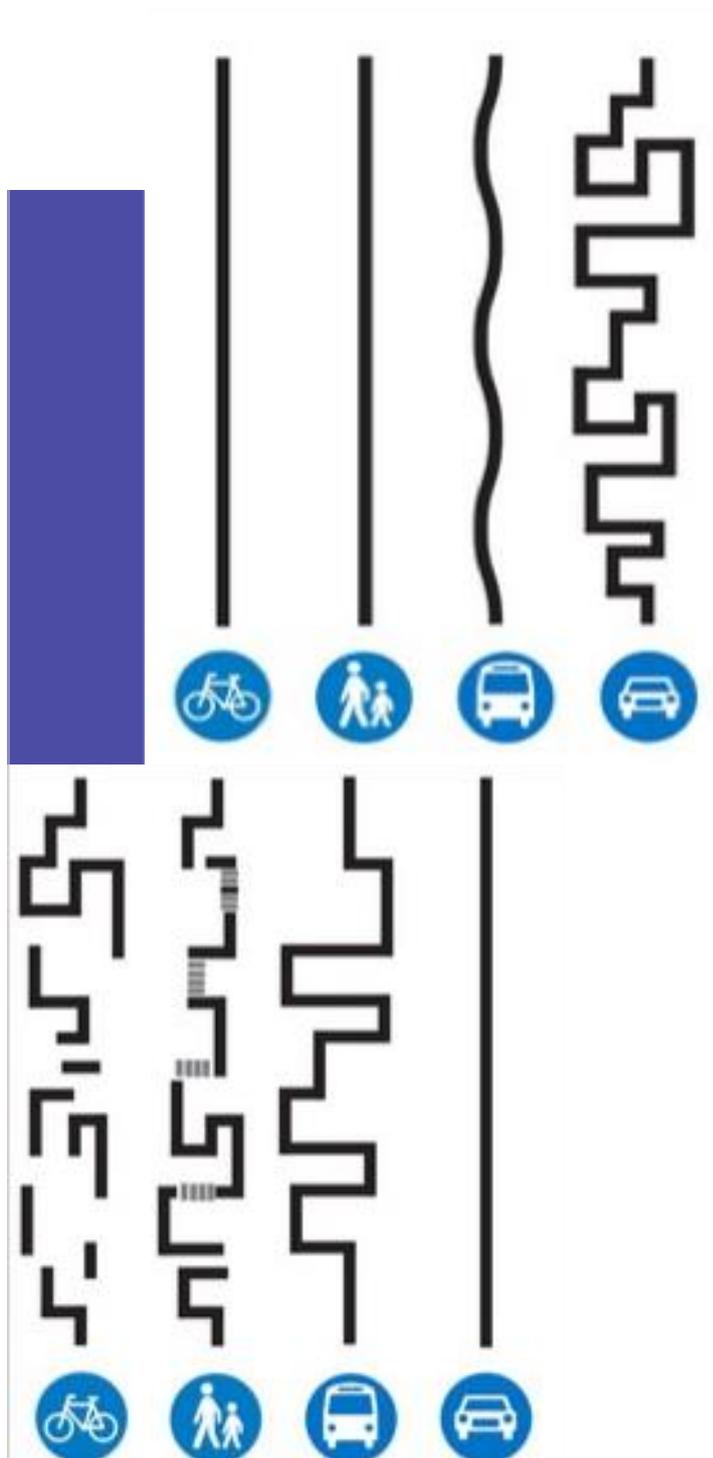
Enquête publique Giratoire des Maringouins — Association Ranjé To Bisiklèt — 04/07/2023 — 3 / 8 0694 25 87 77 — direction@r-t-b.fr — r-t-b.fr — SIRET : 821 567 013 00031 — APE : 9499Z

La proposition débattue n'inclut aucun aménagement cyclable à haut niveau de service et se contente d'évacuer le trafic des cycles et des piétons dans les zones commerciales adjacentes.

De très nombreuses études le montrent, **augmenter la capacité routière ne résout pas les problèmes de congestion routière** sur le long terme. « Pour chaque augmentation de la capacité routière de 1%, la vitesse de circulation diminue de 0,014% » (source : <https://ssti.us/2023/06/26/adding-road-capacity-is-fruitless/>). Rendre les voies automobile désirables car directes et large ne fera qu'attirer davantage de véhicules et, au final, rendre ses axes encore plus congestionnés qu'avant les travaux.

Il est donc important de développer une alternative crédible, directe et sécurisée pour les déplacements des piétons et des cycles afin de désengorger les axes routiers et réduire les temps de trajets et les nuisances (pollution atmosphérique et sonore, lutte contre la sédentarité, coût des infrastructures, etc.). C'est notamment ce qu'il ressort des réponses du baromètre des villes cyclables de 2021 pour les communes de Cayenne et Rémire-Montjoly.

De ce fait, le schéma de mobilité douces renvoyant les cyclistes dans les rues secondaires, sans aucune séparation avec le trafic motorisés va à l'encontre d'un tel schéma : il sera préférable de rendre les trajets en voiture moins directs et, au contraire, rendre les trajets des modes doux et des transports en commun le plus direct et agréable possible. Mikael Colville-Andersen le résume très bien dans les 2 graphiques suivants :



Le schéma de gauche correspond à l'esprit de la proposition de réaménagement du giratoire des Maringouins. Le schéma de droite présente ce qui serait désirable dans le cadre d'une volonté de réduction de la congestion automobile et de report modal vers les transports en commun et les modes doux.

Enquête publique Giratoire des Maringouins — Association Ranjé To Bisiklèt — 04/07/2023 — 4 /8 0694 25 87 77 — direction@r-t-b.fr — r-t-b.fr — SIRET : 821 567 013 00031 — APE : 9499Z

Dans cette optique, il serait intéressant de réaliser un aménagement cyclable suivant l'axe de la RN1, par exemple sous la forme d'une passerelle bidirectionnelle le long du pont routier et d'une piste protégée le long de la RN1.

L'absence de voie réservée pour les transports en commun

Un point critique de ce projet est **l'absence de prise en compte d'une voie dédiée au transport en commun sur le pont routier enjambant le giratoire**, surtout en vue des prochaines extensions du BHNS. Le BHNS pourrait être étendu jusqu'à Macouria et Matoury avec un énorme potentiel d'usagers (bassin d'usagers de Soula, par exemple) donc il nous semble dommage de ne pas le considérer dans la conception de cet ouvrage. La mention d'une possible 3^e voie de circulation, mentionnée dans le descriptif du projet, pourrait être dédié à cet usage (BNHS, transport scolaire, TIG) et permettrait de rendre le trajet vers la gare routière de Cayenne plus rapide pour les usagers.

Des pistes cyclables, oui mais après ?

Un autre point critique de ce projet est la création d'une voirie cyclable sans une continuité de circulation. Avant le giratoire, aucun aménagement ne vient protéger les usagers vulnérables. Et après avoir franchi le giratoire, l'usager se retrouve de nouveau dans le flux de véhicules motorisés sans aucune protection.

Les insertions vers les axes routiers ne sont pas décrites. Il semble évident que cet aménagement, totalement déconnecté ne permettra pas de répondre à l'attente des usagers et permettra le développement des modes doux sur l'agglomération.

Nous allons nous retrouver dans la configuration d'un aménagement identique à celui du rond point d'Atila-Cabassou sur la RD21, où les aménagements cyclables ne « servent à rien » si ce n'est respecter l'obligation légale de création d'aménagements cyclables, sans aucune concertation entre les projets. Encore une fois, l'aménagement de voie cyclable doit s'intégrer dans le plan vélo de la CACL, réalisé en 2021 en concertation avec les collectivités locales de l'agglomération, le bureau d'étude Indiggo et l'association Ranjé To Bisiklèt.

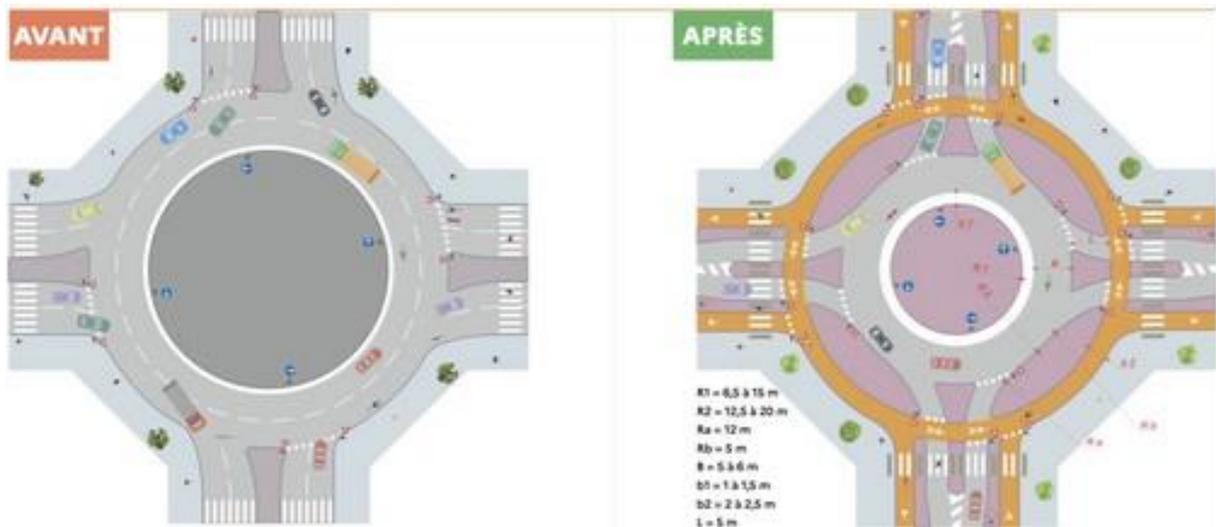
Des pistes cyclables qui ne respectent pas les dernières recommandations

Aucun détail n'est connu sur la conception des pistes cyclables qui seront aménagées immédiatement autour du giratoire si ce n'est leur largeur (3 m). La qualité d'une piste cyclable ne se réduit pas à sa largeur, mais prend en compte de nombreux autres facteurs, et notamment les insertions.

Il semble que le maître d'ouvrage n'a pas pris connaissance des dernières recommandations du Cerema concernant la voirie cyclable « Rendre sa voirie cyclable. Les clés de la réussite » dans la collection *Les Cahiers du Cerema* (mai 2021).

Voici le schéma présentant les dernières recommandations du Cerema pour les giratoires, issu de l'ouvrage mentionné ci-dessus :

Enquête publique Giratoire des Maringouins — Association Ranjé To Bisiklèt — 04/07/2023 — 5 / 8 0694 25 87 77 — direction@r-t-b.fr — r-t-b.fr — SIRET : 821 567 013 00031 — APE : 9499Z

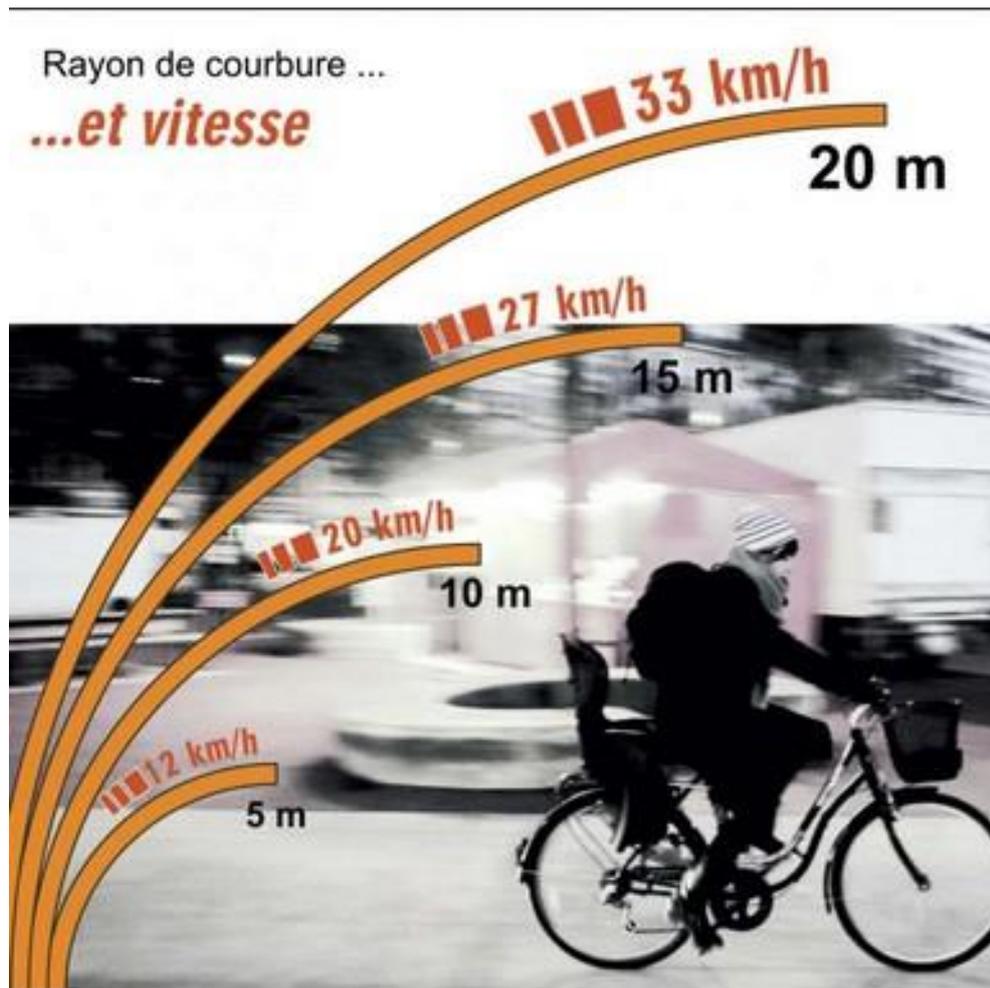


Les franchissements des voies de circulation ne sont pas clairement présentés dans le dossier de concertation, mais il y a de fortes chances que la solution retenue soit un passage piéton non surélevé. La solution que l'association recommande est un plateau piéton/cycle surélevé ayant priorité sur le trafic automobile entrant et sortant, avec la présence d'un îlot séparateur et un sas pour les véhicules automobiles entre le franchissement de la piste cyclable et l'insertion dans l'anneau du giratoire. Ce plateau interrompt la chaussée, et impose physiquement aux usagers qui le franchissent de laisser la priorité aux cycles et aux piétons.

Nous rappelons également qu'il est important de soigner les intersections et d'imposer aux véhicules motorisés entrant et sortant des rayons de courbure faible permettant de maîtriser leur vitesse et offrant une meilleure visibilité entre usagers.

La piste bidirectionnelle qui sera créée pour relier la rue des Fourmis Manioc à la ZAC Collery Ouest est faible pour un aménagement cyclable stratégique dans le futur plan vélo de l'agglomération. Il est préférable que sa largeur soit de 4 m (au minimum 3,5 m).

Pour les aménagements cyclables, notamment structurants, il est nécessaire de proposer des rayons de courbure importants, ne contraignant pas les cyclistes à ralentir pour aborder les girations. Car le rayon de courbure affecte la vitesse à laquelle un cycliste peut rouler : inférieur à 10 m, il oblige généralement les cyclistes à ralentir, voire à freiner. Plus l'aménagement veut garantir un niveau de service élevé, par exemple en permettant aux cyclistes de circuler à 20 km/h en section courante, plus le rayon de courbure devra être grand.



Enfin, il est essentiel de proposer des infrastructures dont la capacité est cohérente avec les ambitions de part modale du territoire concerné. Les largeurs des pistes cyclables doivent rendre possible :

- le dépassement des cycles, dont les cycles à gros gabarit (vélos cargos, vélos avec remorque, etc.) ;
- la circulation à deux de front pour générer une convivialité et rendre possible l'accompagnement des enfants ;
- l'écoulement du trafic en section courante et l'éventuelle accumulation des vélos aux intersections.

Il est également important de maximiser la largeur roulable d'une piste en assurant l'unité des matériaux et en maîtrisant la hauteur des bordures côté piste. Un effet canyon réduisant la largeur utile d'une piste se forme dès que l'environnement de la piste se trouve à une différence de niveau supérieure à 5 cm (hauteur de la pédale en position basse).

Une bordure de 15 cm de haut par rapport à la chaussée générale et de largeur comprise entre 20 et 50 cm sera efficace dans la plupart des cas. Il est recommandé de chanfreiner cette bordure du côté de la piste. On veillera à ce que cette séparation soit clairement perceptible par tous les usagers et ne dégrade pas la sécurité des cyclistes.

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 **mais cet aménagement est « déconnecté »** pour les cyclistes et les piétons qui cherchent à la rejoindre.
- ■ Le nouveau pont prévu **ne tient pas compte des extensions possibles du BHNS vers Macouria et Matoury**, ou des autres lignes de transports en commun et cela malgré son développement dans le territoire.
- ■ Les **cyclistes et les scooters seront probablement mélangés avec les cyclistes** sur la piste cyclable, il faut donc proposer une voie de circulation dédiée pour les scooters. La création de barrières filtrante ne pourra se faire sans gêner les autres usagers (poussettes, vélo-cargo, vélo avec remorque, etc.).
- ■ **Les aménagements cyclables prévus ne prennent pas en compte les recommandations du Cerema.**
- ■ L'augmentation de la capacité routière coûte très cher, génère des nuisances (bruits, pollution...) et elle ne remplit même pas l'objectif initial de « fluidifier » le trafic sur le long terme.
- ■ **Le schéma général de mobilité douce retenu est dangereux et générera plus de problème qu'il n'apportera de solution.**

D'après les documents consulté, nous concluons que le projet de réaménagement du giratoire des Maringouins, 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** 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 où la PPE impliquera la neutralité carbone, 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 **la proposition est à considérer comme insuffisante** 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, en incluant notamment un plan de mobilité des modes doux.**

