



**Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

**Avis délibéré de l'autorité environnementale  
relatif au projet d'aménagement du giratoire de Balata  
en Guyane (2<sup>ème</sup> avis)**

**n°Ae: 2011-78**

**Avis établi lors de la séance du 21 décembre 2011 - n°d'enregistrement : 008075 - 01**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

*L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 21 décembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du giratoire de Balata en Guyane.*

*Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Steinfeldt, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, Rouquès, Schmit.*

*En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

*Étaient absents ou excusés : Mmes Rauzy, Guth, MM. Lebrun, Letourneux, Ullmann, Vernier.*

\*

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis sur ce projet par lettre du 10 novembre 2011 du préfet de la région de Guyane.

L'Ae a pris connaissance de l'avis en date du 13 décembre 2011 du préfet de Guyane au titre de ses attributions en matière d'environnement.

*Sur le rapport de Madame Annick Guerber Le Gall, l'Ae a formulé l'avis suivant.*

***Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.***

---

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae

## Résumé de l'avis

1. Le projet soumis à l'avis de l'Ae par la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de Guyane porte sur l'aménagement du giratoire de Balata sur la commune de Matoury, qui constitue le principal point d'accès à l'agglomération de Cayenne. L'aménagement consiste en la création d'un deuxième giratoire au nord-ouest de celui existant permettant de raccorder la RD19 et de desservir Parkway, d'une 2X2 voies en remblai passant entre les deux giratoires permettant la continuité de la RN1, et d'un barreau de connexion entre les deux giratoires. C'est un des projets d'amélioration du réseau routier guyanais prévu par le programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI). Ce giratoire est situé sur la frange littorale de la Guyane, qui connaît une forte urbanisation avec la réalisation notamment de nombreux projets de zones commerciales.

Un premier dossier relatif à ce projet a fait l'objet d'un avis délibéré de l'Ae en date du 14 septembre 2011. Cet avis comportait diverses recommandations, dont notamment les trois principales portant sur :

- l'absence d'appréciation de l'ensemble des impacts environnementaux du programme auquel appartient le projet ;
  - l'insuffisance des études hydrauliques et l'absence de mise à disposition du public des résultats des études appropriées tant en hydraulique qu'en acoustique ;
  - les mesures substitutives, qui sont rendues nécessaires du fait de l'implantation de l'échangeur complémentaire de Balata sur les terrains réservés pour des bassins de compensation associés au projet voisin de Parkway.
2. Le présent avis porte sur le nouveau dossier adressé par la DEAL de Guyane à l'Ae en novembre 2011, à savoir la version F1 d'octobre 2011, accompagnée d'une « note relative à la prise en compte de l'avis de l'Autorité environnementale » que l'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique. Il se lit par référence à ce seul dossier, les modifications ou compléments apportés par le maître d'ouvrage depuis l'avis initial de l'Ae ayant conduit selon le cas à rendre caducs, à confirmer ou à préciser certains points évoqués à l'époque.
  3. La suite réservée dans ce nouveau dossier aux recommandations initiales de l'Ae, citées ci-dessus, appelle de sa part les commentaires suivants :
    - S'agissant de l'appréciation des impacts environnementaux de l'ensemble du programme auquel appartient le projet<sup>2</sup>, le programme dont les impacts doivent être appréciés globalement porte sur les opérations du plan de modernisation d'itinéraire qui sont les plus proches, dans le périmètre délimité par le pont de Larivot, le giratoire des Maringouins et le giratoire du PROGT. Le nouveau dossier fournit les éléments disponibles actuellement en matière d'appréciation des impacts de ces projets routiers. Compte tenu du caractère inondable de la zone sur laquelle est implanté cet échangeur de Balata, l'Ae observe que l'analyse des impacts cumulés en matière hydraulique de l'ensemble des projets futurs situés dans le voisinage, tant routiers que d'aménagements commerciaux, d'activités ou d'habitations, sera indispensable dans le cadre de l'étude de ces futurs projets lorsqu'ils seront définis.
    - S'agissant des impacts hydrauliques du projet, une nouvelle étude hydraulique (étude SOGREAHCOTEBA) fait état des modélisations d'écoulement en crue décennale et centennale. Le dossier comporte cependant des imprécisions et des contradictions sur les options prises, au vu d'études présentées comme provisoires. L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête les études en version définitive, en précisant les options qu'il retient et leurs conséquences en termes d'écoulement en période de crue.

Concernant la qualité des eaux, l'étude d'assainissement est jointe à l'étude d'impact. L'Ae recommande

<sup>2</sup> Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, définissant un « programme » comme un ensemble d'opérations fonctionnellement liées

que soient précisés les dispositifs reconnus comme nécessaires pour annuler tout impact négatif sur la qualité des eaux. Elle recommande par ailleurs la mise en place d'un suivi permanent de la qualité des eaux.

- S'agissant des impacts acoustiques, le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une glissière en béton adhérent (GBA)<sup>3</sup> et un merlon. Il résulte de l'étude acoustique produite que la GBA permettrait de répondre aux strictes obligations réglementaires, sans toutefois réserver de marge de sécurité en cas d'évolution du bruit supérieure à celle attendue.

L'Ae recommande, compte tenu du choix de protection phonique retenu par le maître d'ouvrage, qu'un suivi régulier des niveaux de bruit sur les vingt prochaines années soit réalisé.

- S'agissant des conséquences de l'implantation du giratoire sur le dispositif de compensation des impacts du projet « Parkway », l'Ae note que ce projet a fait l'objet d'un schéma de principe pris en compte dans le plan local d'urbanisme de la commune de Matoury, mais que ses modalités pratiques en matière d'assainissement ou de compensation ne sont pas encore arrêtées, aucune demande n'ayant encore été présentée par son promoteur. Il appartiendra donc à la DEAL maître d'ouvrage du giratoire et au promoteur du projet Parkway de trouver une solution commune assurant la compensation des impacts hydrauliques de chacun des deux projets.

4. L'avis détaillé comporte d'autres recommandations plus ponctuelles, sur lesquelles l'attention du maître d'ouvrage est également appelée.

\*

\* \* \*

---

<sup>3</sup> Une glissière est dite en béton adhérent car le béton est coulé en place et solidarisé avec la chaussée, ce qui rend le dispositif particulièrement résistant aux chocs.

## Avis détaillé

# 1 Description générale de l'opération

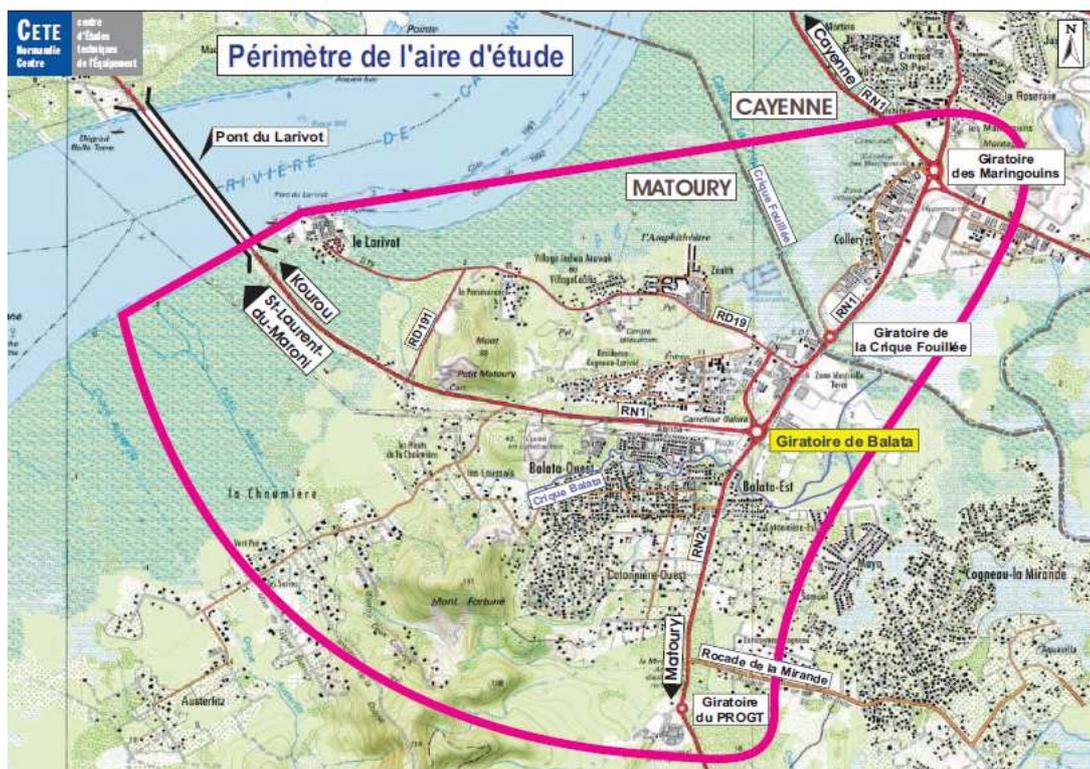
## 1.1 Objectifs et consistance du projet

Le carrefour giratoire de Balata, situé au nord de la commune de Matoury, qui constitue le principal point d'accès à l'agglomération de Cayenne par l'ouest et le sud, assure notamment la jonction d'axes routiers importants :

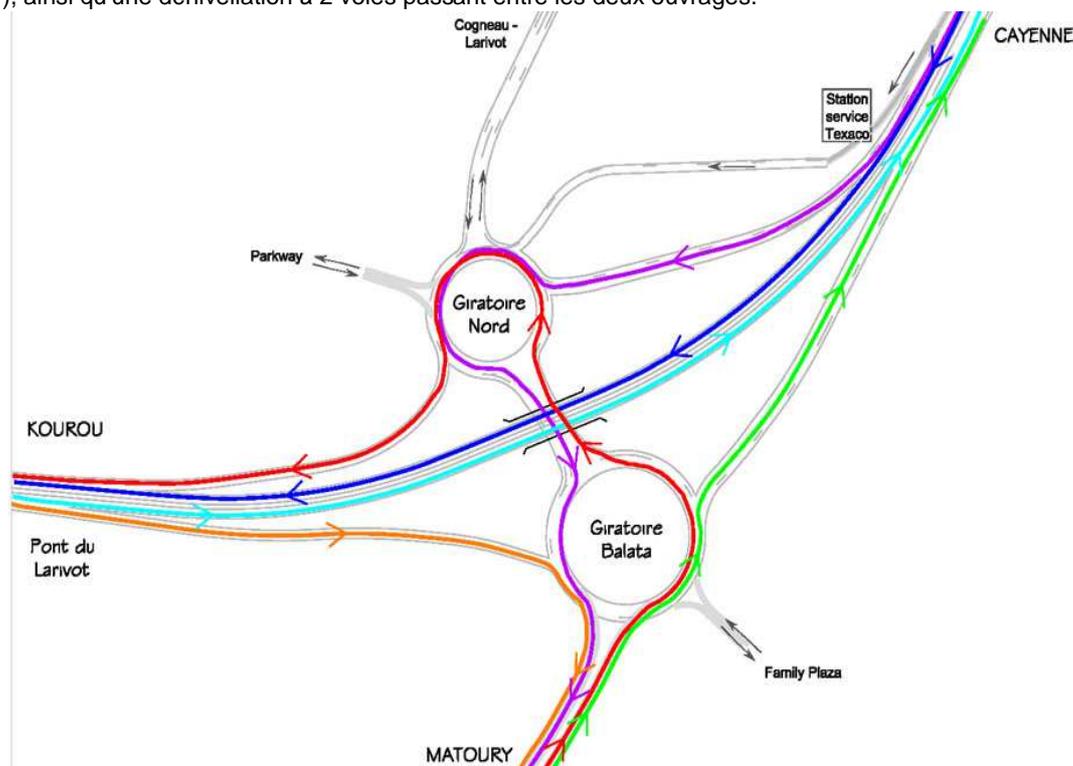
- au nord, la RN 1 vers Cayenne, à 2x2 voies jusqu'au **giratoire des Maringouins**,
- au nord-ouest, la RD 19 à 2 voies vers le port du Larivot,
- à l'ouest, la RN 1 à 2 voies, vers **le pont du Larivot**, qui dessert l'Ouest guyanais, dont Kourou, jusqu'à la frontière avec le Surinam,
- au sud, **la RN 2 à 2 voies**, qui dessert les communes de l'est guyanais, jusqu'à la frontière avec le Brésil à Saint-Georges-de-l'Oyapock.

L'aménagement du carrefour giratoire de Balata est réalisé sous maîtrise d'ouvrage Etat. Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique d'octobre 2011, il est précisé page 12/56 qu'une délégation de maîtrise d'ouvrage sera confiée à la Région Guyane. Cette précision n'est cependant apportée ni dans le résumé non technique (page 21), ni dans l'étude d'impact (page 33).

Le carrefour giratoire de Balata est situé dans une zone qui connaît un rythme élevé d'urbanisation depuis les années 90. De nouveaux projets d'aménagement s'articulant autour du giratoire sont en cours de concrétisation, qui devraient générer des charges de trafic importantes, et contribuer à accroître les actuelles difficultés de circulation. Ainsi existent déjà ou sont envisagés de nombreuses zones d'activité et également de commerce (Parkway, vers la zone Terca le complexe « Family plaza » avec boutiques, bureaux et un multiplexe cinéma, le centre commercial Carrefour, Collery et cotonnière Est, Le bas de la Chaumière, le Larivot), mais aussi des lotissements (Collery et cotonnière Est, la Montagne Maringouins), et enfin l'extension de la station d'épuration Leblond à Cayenne.



Pour répondre aux nouveaux besoins en déplacements, le projet d'aménagement de ce giratoire de Balata comprend la réalisation d'un deuxième giratoire (« giratoire Nord » sur le schéma ci-dessous) juxtaposé à celui existant (dit « giratoire Balata »), ainsi qu'une dénivellation à 2 voies passant entre les deux ouvrages.



Le projet de réaménagement du giratoire de Balata s'inscrit dans le programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) routiers, dont l'un des objectifs est d'améliorer les conditions de circulation aux abords de l'agglomération de Cayenne. A cette fin, il prévoit 3 autres opérations situées dans la partie ouest de l'île de Cayenne : le doublement du pont du Larivot, la dénivellation du giratoire des Maringouins, l'aménagement à 2x2 voies de la RN2 sur le tronçon Balata-PROGT (Palais régional omnisport Georges Théolade). Le giratoire de Balata, quant à lui, se situe au centre de ces différents projets routiers. A plus long terme, sont également prévus l'aménagement de la section Balata-Tonate de la RN 1, l'aménagement de la RD17 en boulevard urbain. D'autres opérations routières sont également envisagées comme l'itinéraire routier du PROGT vers la route de la Chaumière.

Le maître d'ouvrage précise que ce projet de giratoire de Balata est conforme au SCOT (schéma de cohérence territoriale). Il est localisé sur une zone appartenant au secteur ouest du bassin versant de la crique<sup>4</sup> Fouillée, drainée par la rivière de Cayenne. Sur ce bassin versant, se trouve notamment la crique Balata au sud-ouest, qui draine les eaux du mont Fortuné, et qui rejoint la crique Fouillée au niveau des marais situés à l'est de Collery. Une petite crique, appelée Saint-Christophe, est également présente au nord du giratoire de Balata, qui rejoint ensuite la crique Fouillée.

4 Crique : en Guyane, petite rivière qui parcourt forêts et savanes et se jette dans un fleuve.  
 Ae – avis délibéré du 21 décembre 2011 sur le giratoire de Balata (Guyane)  
 page 6 sur 13

## **1.2 Appréciation des impacts de l'ensemble du programme routier local**

Conformément aux dispositions de l'article R122-3-IV du code de l'environnement, lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Or le projet de réaménagement du giratoire de Balata s'inscrit bien dans le « programme » du PDMI constitué par les opérations routières localisées dans le périmètre situé entre le pont de Larivot, le giratoire des Maringouins et le giratoire du PROGT, et participe avec les autres opérations routières précitées, situées dans son voisinage, de l'amélioration des flux de circulation aux abords de Cayenne. En outre, les améliorations des itinéraires prévues à ce programme induiront des projets d'aménagements de zones d'activité ou de logements, qui se concrétiseront à court terme.

En page 226 de l'étude d'impact, est présenté un tableau n°47 de l'ensemble des aménagements localement prévus, à la fois routiers ou d'activités commerciales et d'habitations, avec la superficie des terrains consommés tant en zones naturelles qu'en zones d'ores et déjà artificialisées.

Il en ressort que si la réalisation des ouvrages routiers locaux nécessite une consommation d'espaces estimée à environ 37 ha, l'amélioration de ces infrastructures routières contribuera à stimuler la création d'un nombre conséquent de zones commerciales ou d'activité, lesquelles sont, elles, fortement consommatrices d'espaces, puisque cette consommation devrait atteindre les 300 ha pour les seules opérations actuellement programmées. Cet impact induit futur sur la consommation d'espaces de l'aménagement de l'infrastructure routière est d'une importance notable. Le fait que les territoires artificialisés représenteront à terme, sur la zone d'étude, 34 % du territoire au lieu des 31 % actuellement, ne saurait minorer le niveau réellement significatif de cet impact induit prévisible, cumulatif, qui apparaît devoir être pris en compte.

***L'Ae recommande que pour la bonne information du public, les pages 228 à 233 traitant de l'appréciation des impacts directs et induits de l'ensemble du programme, en termes de surface, soient clairement présentées avec des cartes de format et de caractères appropriés pour permettre une lecture et une compréhension aisées.***

La question des impacts hydrauliques du « programme » d'opérations routières défini plus haut est traitée au § 4.1.4 ci-après

Cette analyse des superficies qui seront prélevées pour l'ensemble des futurs projets est prolongée en pages 228 à 233 de l'étude d'impact par quelques commentaires d'ordre général sur les incidences cumulées de ces projets sur les milieux humain, physique et naturel.

Cette analyse des superficies prélevées pour les futurs projets ne donne cependant pas lieu à des études ciblées et approfondies des risques qui pourraient être induits par cette importante consommation d'espaces. Ainsi à titre d'exemple les éventuelles entraves futures à l'écoulement des eaux, et donc la majoration du risque d'inondation, ne sont guère examinées.

***L'Ae recommande que pour la bonne information du public, une étude d'appréciation des conséquences de l'ensemble de ces futurs projets, et plus particulièrement des conséquences hydrauliques, soit produite.***

## **2 Procédures**

Le montant total des travaux (16,26 M€), étant supérieur au seuil réglementaire de 1,9 M€, le projet fait l'objet d'une étude d'impact selon les dispositions des articles R.122-1 à R.122-9 du code de l'environnement, et d'une enquête publique. Cette enquête portera également sur l'utilité publique du projet en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la complète réalisation du projet.

Cette enquête vaudra aussi enquête préalable à l'autorisation de travaux susceptibles d'avoir un effet sur le libre écoulement des eaux. Le présent projet est en effet selon les dispositions des articles R.214-6 à R.214-31 du code de l'environnement soumis à autorisation accordée après enquête publique.

### 3 Raisons du choix du projet retenu, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement

L'étude d'impact expose la démarche ayant conduit au choix de la solution retenue, parmi quatorze variantes examinées. Cette présentation présente toutefois quelques incohérences ou difficultés de compréhension, notamment quant aux critères de choix.

***L'Ae recommande pour la bonne information du public, que soient clairement exposées les raisons ayant conduit au choix de la variante retenue, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement.***

## 4 Analyse de l'étude d'impact

### 4.1 Hydraulique et qualité des eaux

#### 4.1.1 Les études

L'aménagement du giratoire de Balata implique une consommation d'espaces artificiels ou naturels qui augmente les superficies imperméabilisées, ce qui induit une modification de l'évacuation des eaux pluviales, et l'éventuel rejet d'eaux polluées dans le milieu. La zone du giratoire de Balata est définie dans le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) de l'île de Cayenne comme une zone inondable, sur laquelle le projet de giratoire de Balata prévoit des remblais.

Le dossier a été sensiblement modifié par rapport à la version examinée en septembre 2011 par l'Ae<sup>5</sup>.

- Une note d'assainissement de SOGREAH COTEBA, en version provisoire, portant en page de garde la date d'octobre 2011 et sur les feuillets intérieurs celle de juin 2011 a été jointe au dossier en annexe 15 ; les études hydrauliques antérieures figurent quant à elles toujours au dossier en annexe 14.

Cette note d'assainissement rappelle que suite notamment aux études antérieures la réalisation d'une part de 3 bassins de rétention avec des sous bassins (sans que leur dimensionnement soit précisé) et d'autre part s'agissant de l'écoulement des eaux pluviales de fossés enherbés pour leur fonction de phytoremédiation (dépollution des eaux par les plantes) avait été prévue.

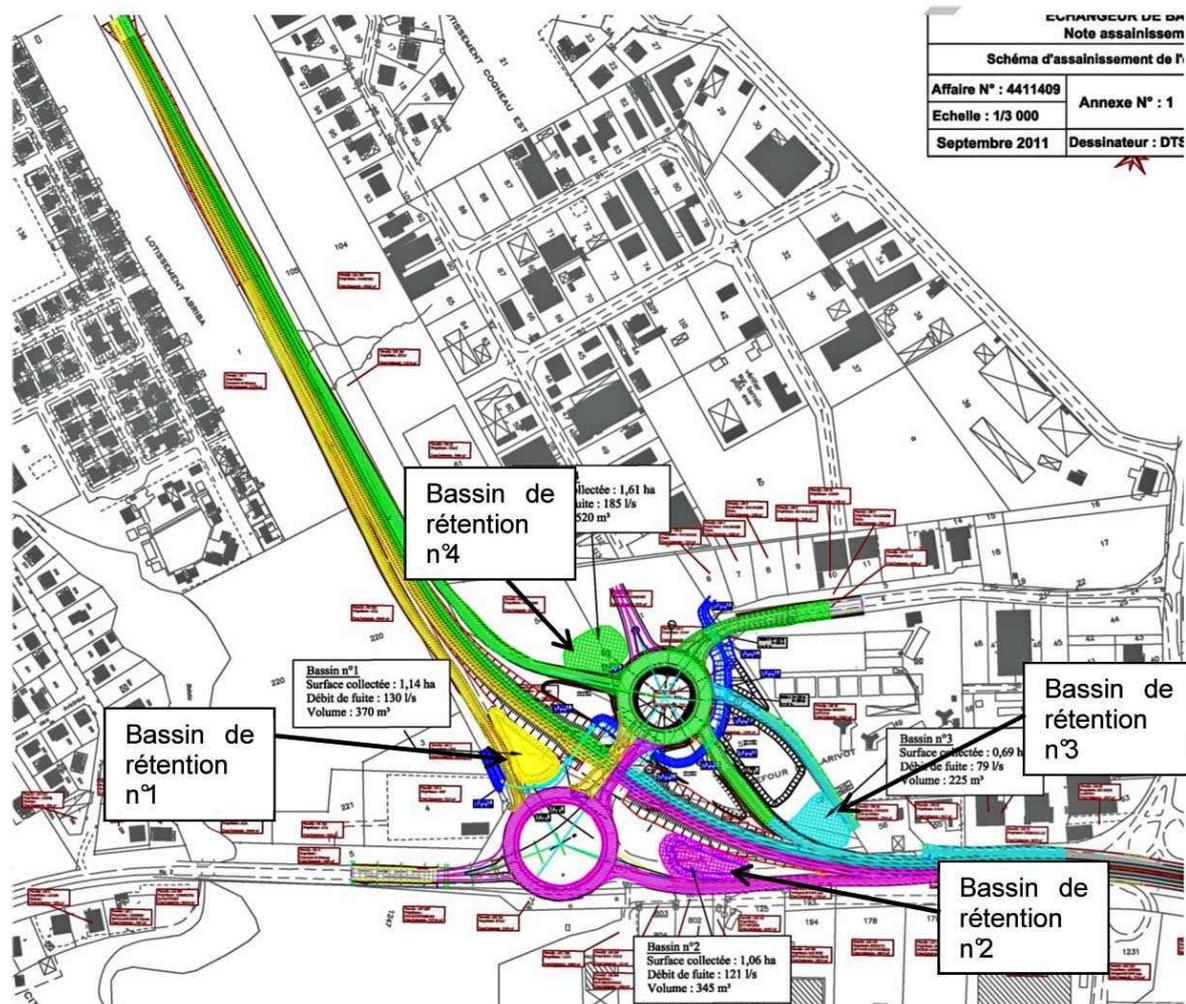
Cette nouvelle note provisoire de SOGREAH COTEBA réfute ces choix techniques antérieurs et préconise d'une part la création de 4 bassins d'une capacité totale de stockage des eaux collectées de 1460 m<sup>3</sup>, et d'autre part le recours à des caniveaux au lieu des fossés enherbés.

- De même une note hydraulique de SOGREAH COTEBA, également en version provisoire, portant en page de garde la date d'octobre 2011 et sur les pages intérieures la composant celle de septembre 2011 a été jointe en annexe 15.

Cette note hydraulique préconise une modification du tracé envisagé pour l'aménagement de la crique St Christophe au droit de l'échangeur de Balata, et la création de 4 zones de compensation hydraulique (c'est-à-dire d'expansion des crues) par décaissement des terrains délaissés situés entre les bretelles du giratoire.

---

<sup>5</sup> Il comporte encore quelques imperfections de forme : ainsi le tableau n°48 de la page 235 est-il le même que celui (dit n° 50 avec un titre différent) de la page 239.



ECHANGEUR DE BA	
Note assainissem	
Schéma d'assainissement de l'	
Affaire N° : 4411409	Annexe N° : 1
Echelle : 1/3 000	
Septembre 2011	Dessinateur : DTS

**SCHEMA DE PRINCIPE DE L'ASSAINISSEMENT DE LA SECTION COURANTE**

Cette note hydraulique souligne s'agissant de la crue de fréquence centennale la très grande sensibilité à une modification de la définition et des caractéristiques du projet d'échangeur<sup>6</sup>.

#### 4.1.2 Les options retenues

Le texte de l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier clairement les choix effectifs retenus par le maître d'ouvrage sur la base de ces études successives dont les préconisations sont différentes. Ainsi page 166 au § 8.3.2 trois bassins de rétention avec des sous bassins sont annoncés (conformément aux études de 2009 figurant en annexe n° 14) et au § suivant 8.3.3 il s'agit de quatre bassins de rétention, qui sont décrits à l'identique de ceux préconisés par l'étude de 2011 de SOGREAH COTEBA.

L'importance du risque couvert n'est en outre pas explicitée de manière simple et concordante : en page 165 au début du § 8.3, il est question de protection pour une crue décennale en zone inondable. Aux paragraphes 8.3.2 et 8.3.3, il est spécifié 'pour une période de retour de 20 ans'.

Le § 9.2.1.1 de modélisation des écoulements de crue centennale indique que dans cette hypothèse, « l'impact du projet d'échangeur sur le site est assez important, puisque la ligne d'eau est rehaussée de 3 à 14 cm environ. Ce rehaussement s'explique par la diminution des zones inondables et par le nombre de busages qui limite les écoulements. Ce rehaussement du niveau d'eau n'entraîne pas de submersion des routes existantes ni de zones construites. »

<sup>6</sup> Il en est de même en page 179 où figure une mise en garde du maître d'ouvrage (fin de § 9-2-1-3) sur la sensibilité forte aux caractéristiques retenues pour le projet d'échangeur.

Il sera relevé au vu du tableau présenté page 180, que l'état initial avant réalisation de l'aménagement de l'échangeur de Balata est l'existence de débordements de 0,5 m de hauteur d'eau pour une crue décennale et de 1 m pour une crue centennale. Le projet d'échangeur aujourd'hui décrit maintiendrait la situation de débordements actuelle pour une crue décennale, et s'agissant d'une crue centennale maintiendrait également la situation de débordements actuelle pour les zones en aval, mais accroîtrait de 3 à 14 cm la hauteur d'eau sur la zone du projet lui-même.

***L'Ae recommande que les dispositifs effectifs envisagés par le maître d'ouvrage pour éviter toute majoration du risque d'inondation soient précisément décrits dans l'étude d'impact.***

#### **4.1.3 Les impacts sur la qualité des eaux des criques**

S'agissant des impacts sur la qualité des eaux des criques<sup>7</sup>, se pose la question des effets pouvant être dorénavant escomptés de la phytoremédiation, sachant que le recours aux fossés enherbés est dit avoir été abandonné au profit de caniveaux. Or le tableau n° 39 page 190 notamment continue à prendre en compte les effets positifs de la phytoremédiation, en retenant un coefficient d'abattement des charges polluantes estimé varier de 0,5 à 0,65 lorsque l'aménagement comporte, comme initialement envisagé par le projet, des fossés enherbés plantés d'arbustes, comme les vétivers.

La pertinence du maintien de cet abattement alors que l'aménagement prévoit désormais des caniveaux devra être justifiée par le maître d'ouvrage<sup>8</sup>.

***L'Ae recommande que soient précisés les dispositifs reconnus comme nécessaires pour annuler tout impact négatif sur la qualité des eaux***

***Elle recommande par ailleurs la mise en place d'un suivi permanent de la qualité des eaux.***

Le maître d'ouvrage indique dans la « note relative à la prise en compte de l'avis de l'Ae » que ce suivi sera soumis aux contraintes budgétaires annuelles : l'Ae rappelle que le respect des normes de qualité des masses d'eau s'impose à lui.

#### **4.1.4 Les impacts de l'ensemble du programme sur le risque d'inondation et la qualité des eaux**

D'ores et déjà<sup>9</sup>, lors d'une crue décennale, une inondation de la RD 19 est prévisible du fait de l'aménagement de l'échangeur de Balata seul, et un rehaussement de quelques cm de la ligne d'eau est prévu sur le site de l'échangeur lors d'une crue centennale (§ 9-2-1-2). Or dans l'environnement rapproché de ce giratoire d'autres projets routiers sont envisagés.

La question se pose donc de ce que seraient les résultats d'une telle étude hydraulique si elle prenait en compte toutes les imperméabilisations des sols induites par les autres projets routiers inscrits au PDMI, qui sont situés à proximité de l'échangeur de Balata,

***L'Ae recommande la production d'une étude hydraulique traitant de l'ensemble du « programme » des opérations routières situées dans le voisinage de l'échangeur de Balata.***

#### **4.1.5 La compensation des impacts du projet « Parkway »**

S'agissant des conséquences de l'implantation du giratoire sur le dispositif de compensation des impacts du projet « Parkway », l'Ae constate (cf. note de la DEAL sur la prise en compte de l'avis de l'Ae, p 16) que ce projet a fait l'objet d'un schéma de principe intégré dans le plan local d'urbanisme de la commune de Matoury, mais que ses modalités pratiques en matière d'assainissement ou de compensation de ses impacts ne sont pas encore arrêtées, aucune demande n'ayant encore été présentée par son promoteur. Il appartiendra donc à la DEAL maître d'ouvrage du giratoire

<sup>7</sup> Pages 183 à 192 du dossier d'étude d'impact.

<sup>8</sup> L'Ae a relevé par ailleurs que les tableaux n°33 et n°35 des pages 186 et 187 de l'étude d'impact portent des titres identiques mais contiennent des données différentes.

<sup>9</sup> cf. page 178 (§ 9-2-1-1) de l'étude d'impact

et au promoteur du projet Parkway de trouver une solution commune assurant la compensation des impacts hydrauliques de chacun des deux projets.

## **4.2 Les impacts sonores**

### **4.2.1 La nouvelle étude d'impact acoustique**

Le dossier a été sensiblement modifié par rapport à la version examinée en septembre 2011 par l'Ae. Désormais une étude d'impact acoustique<sup>10</sup>, portant en page de garde la date d'avril 2011 et sur les pages intérieures la composant celle de mai 2011 a été jointe aussi en annexe 11.

- **Les mesures de bruit**

L'étude acoustique a été réalisée exclusivement au droit de l'échangeur de Balata : six points de mesures de bruit in situ ont été effectués, 6 autres ont été estimés. L'annexe 4 de cette étude figurant en annexe 11 du dossier d'étude d'impact comporte un plan de positionnement de ces douze points de mesure autour du giratoire de Balata. Les projections sont faites à l'horizon 2030.

Il résulte du tableau n° 3 de la page 9/13 de l'étude acoustique que plus particulièrement 5 points de mesures du bruit méritent attention (il s'agit des points 1, 2, 4, 5, 10).

Le traitement des points 1 et 10 est dit reporté au futur projet d'aménagement de la RN 2.

Le point 4 présente une augmentation de bruit sensible de 1,7 dB(A). Cette augmentation étant inférieure aux 2 dB(A) nécessaires réglementairement pour bénéficier d'un traitement.

Les deux zones reconnues comme réglementairement à traiter sont les points 2 et 5, soit le site de l'AFPA<sup>11</sup>, et la zone majoritairement industrielle située à l'ouest du giratoire.

- **Les solutions préconisées.**

Cette même annexe 4 comporte un plan de positionnement des protections phoniques suggérées :

- Pour protéger du bruit la zone industrielle à l'ouest du giratoire, est prévue la création d'un merlon de terre de 125 m de long et de 2 m de hauteur.

- Pour l'AFPA, c'est un écran acoustique de 2,5 m en deux parties le long d'une part de la RN 1 sur 305 m et d'autre part de la bretelle de sortie de cette RN 1 vers l'AFPA sur 215 m.

- La création d'une GBA (glissière en béton adhérent) d'une longueur de 460 m et de 0,80 m de haut qui contribue à réduire le niveau sonore de la zone de l'échangeur.

### **4.2.2 Les engagements du maître d'ouvrage.**

En page 251 (§ 10.9.3.2) il est indiqué que « l'étude d'impact *permet d'évaluer* l'efficacité de 3 dispositifs de protection, merlon de terre, GBA et écran anti-bruit. Et que l'analyse des résultats *permet de conclure* que la mise en place d'une GBA sur la RN1 - cette GBA est présentée également en page 244 de l'étude d'impact - *permet de répondre* aux prescriptions réglementaires.

L'étude précise que la GBA à elle seule permet en effet d'être « tout juste conforme » aux exigences réglementaires. L'ajout de l'écran permettrait d'abaisser les niveaux sonores pour plus de marge par rapport à la réglementation.

Un merlon de terre sera mis en place aussi sur la branche Parkway. Il sera relevé que l'efficacité de cette option de construction d'un merlon ne ressort pas directement des commentaires de la page 11/13 de l'étude acoustique et que d'ailleurs si l'étude d'impact acoustique analyse les gains résultant de la conjugaison des 3 dispositifs (écran, merlon et

<sup>10</sup> Voir aussi page 109 à 114 de l'étude d'impact.

<sup>11</sup> AFPA : association pour la formation professionnelle des adultes

GBA), elle n'étudie pas les gains éventuels apportés par la combinaison des deux dispositifs que sont le merlon et la GBA.

***L'Ae recommande, compte tenu du choix de protection phonique retenu par le maître d'ouvrage, et de l'augmentation prévisible des trafics, qu'un suivi régulier des niveaux de bruit sur les vingt prochaines années soit réalisé pour apporter les correctifs appropriés aux éventuelles insuffisances des protections qui seront mises en place.***

### **4.3 Les impacts sur les milieux naturels, faune et flore**

La zone du périmètre d'étude restreint du giratoire de Balata regroupe principalement des espaces urbanisés et aménagés pour des activités industrielles et commerciales, traversés par un réseau de criques et de canaux secondaires. On y note la présence de ripisylve à balisiers et fougères aquatiques, de friches herbacées et arbustives et zones humides (pri-pri à joncs). Selon l'étude d'impact, aucun habitat d'intérêt patrimonial n'est présent aux abords immédiats du giratoire.

#### **4.3.1 Le paysage**

L'Ae note qu'un aménagement paysager<sup>12</sup> sera réalisé par le maître d'ouvrage, comportant un alignement d'arbres tiges d'une part entre la zone humide de la crique de Balata et la crique Fouillée et d'autre part pour masquer la zone Terca en venant de Kourou, ainsi que des haies. Elle n'a pas d'observation à formuler sur ce sujet.

#### **4.3.2 La faune**

L'Ae avait recommandé, pour la bonne information du public, que le maître d'ouvrage procède à des investigations complémentaires, particulièrement en matière de faune (micro-mammifères, reptiles), permettant de vérifier les hypothèses de présence signalées dans le document.

Un nouvel inventaire 'reptiles' a été réalisé en octobre 2011. Compte tenu des précisions apportées par le maître d'ouvrage dans sa note relative à la prise en compte de l'avis de l'Ae, § 4.2 p 15, celle-ci n'a pas de remarque complémentaire sur ce point de l'étude.

### **4.4 Les modes doux de circulation**

La note du maître d'ouvrage relative à la prise en compte de l'avis de l'Ae indique que dans le cadre des études d'aménagement des échangeurs de Balata et des Maringouins, a été retenue une bande cyclable sur ces deux giratoires ainsi que sur leur barreau de liaison, qui sera connecté à la bande cyclable bidirectionnelle qui sera mise en service le long de la RN 1 vers Cayenne. Et que de même sera créé un passage piéton en pourtour des giratoires et du barreau de liaison entre les deux giratoires.

L'étude d'impact quant à elle, d'une part ne fait pas état de l'étude récente sur la prise en compte des modes doux, et d'autre part, en page 245, se borne à indiquer sur un mode conditionnel, qu'« il pourrait être intéressant de mettre en place des aménagements mixtes (piétons-cycles) ». Une carte n°29 est néanmoins jointe.

***L'Ae recommande que sur ce point les engagements du maître d'ouvrage soient également transcrits de façon claire et précise.***

---

<sup>12</sup> Décrit en pages 241 et 242

## 4.5 La relecture du dossier

L'Ae recommande une relecture attentive du dossier portant notamment sur les deux points suivants:

- **L'affirmation des engagements du maître d'ouvrage**

L'étude d'impact doit préciser de façon explicite les engagements que le maître d'ouvrage entend prendre. Or le dossier comporte encore quelques formulations sous la forme de suggestions, ou de conseils. Le maître d'ouvrage doit ainsi notamment préciser ce qu'il a l'intention de demander au futur exploitant de son ouvrage routier.

***L'Ae recommande que les engagements du maître d'ouvrage soient formulés sans ambiguïté possible.***

- **La numérotation des tableaux et figures**

Quelques erreurs résultent probablement du recours au copier-coller lors de la réalisation de la nouvelle version de l'étude d'impact à partir de la précédente version<sup>13</sup>.

***L'Ae recommande de vérifier la pertinence de la numérotation des tableaux et figures et des références dans le texte de l'étude d'impact.***

## 4.6 Le résumé non technique

Le résumé non technique ne comporte pas de schéma du projet d'aménagement de l'échangeur avec ses bassins de rétention associés. Il est muet sur les projets d'opérations routières dans le voisinage ainsi que sur les projets d'aménagement notamment commerciaux.

La mention « résumé non technique » portée de façon erronée en en-tête des pages 41 à 117 de l'étude d'impact devra être ôtée.

***L'Ae recommande que le résumé non technique soit adapté pour tenir compte des remarques qui précèdent.***

---

<sup>13</sup> Ainsi, en page 247 la figure dite n°89 dans le texte semble être désormais la figure n° 100. De même en page 261, le texte cite le tableau n° 38 alors que ce tableau figurant en page 189 traite d'un sujet différent relatif aux surfaces actives. Il y a 2 tableaux n° 54 successifs, et il en est exactement de même pour les tableaux 55 et 56 en pages 261 et 263.