



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement de la section Balata-PROGT de la RN2 en Guyane (973)

n°Ae : 2016-20

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 8 juin 2016, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'aménagement de la section Balata-PROGT de la RN2 en Guyane (973).

Étaient présents et ont délibéré : Christian Barthod, Marc Clément, Claire Hubert, Philippe Ledenvic, Etienne Lefebvre, François Letourneux, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Pierre-Alain Roche, Mauricette Steinfeldt, Eric Vindimian.

En application de l'article 9 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 : Fabienne Allag-Dhuisme, Barbara Bour-Desprez, Sophie Fonquernie, Thierry Galibert, Serge Muller, Gabriel Ullmann.

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la Guyane, le dossier ayant été reçu complet le 15 mars 2016.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément au même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 17 mars 2016 :

- le préfet de la Guyane,*
- la ministre chargée de la santé,*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 17 mars 2016 :

- la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Guyane, et a pris en compte sa réponse en date du 4 mai 2016.*

Sur le rapport de François-Régis Orizet, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

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, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le dossier soumis à l'Ae porte sur l'élargissement de 2x1 voies à 2x3 voies (dont une voie dédiée aux bus) de la RN 2 de Guyane sur deux kilomètres, entre le palais régional omnisport Georges Théolade (PROGT) et le giratoire de Balata, sur la commune de Matoury, limitrophe de Cayenne. L'objectif de ce projet, qualifié de « *requalification en boulevard urbain* », est d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité sur ce tronçon très congestionné, en lui conservant ses deux fonctions de transit et de desserte du tissu local. Le maître d'ouvrage est la direction de l'environnement et de l'aménagement (DEAL) de la Guyane. Le coût du projet est de 25 M€.

Selon l'Ae, les enjeux environnementaux du projet résident dans sa contribution à l'accroissement de la part modale des transports collectifs sur l'ensemble de l'itinéraire du PROGT au centre de Cayenne, afin de réduire les impacts environnementaux des déplacements, ce qui suppose une haute qualité de service des bus et une urbanisation dense et regroupée le long de la RN 2. L'amélioration de la qualité des eaux des criques (rivières) franchies par la RN2 et la gestion, délicate, de la phase de chantier sont d'autres enjeux notables.

L'Ae recommande principalement :

- de s'assurer de ce que seront les conditions de circulation sur le tronçon de la RN 1 situé entre les giratoires de Balata et des Maringouins après aménagement, tout particulièrement pour les bus ;
- de montrer la cohérence, y compris dans les calendriers de réalisation, de l'aménagement PROGT-Balata avec le projet de bus à haut niveau de service vers Cayenne et l'opération d'intérêt national (OIN) sur Matoury.

L'Ae recommande également de mettre à jour l'état initial pris en référence et formule d'autres recommandations plus ponctuelles détaillées dans l'avis ci-après.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet est situé sur la commune de Matoury, membre de la communauté d'agglomération du centre littoral (CACL)² en Guyane. Cette commune connaît un très fort accroissement démographique, qui a contribué pour près d'un tiers à celui de l'agglomération de Cayenne depuis une vingtaine d'années³. Son développement reste difficile à contrôler et canaliser⁴.

Le projet consiste en un aménagement de la RN 2, consistant principalement en un élargissement de 2x1 voies à 2x3 voies dont deux voies dédiées aux bus, sur les deux kilomètres séparant le palais régional omnisport Georges Théolade (PROGT) du giratoire de Balata (*cf. figure 1*). Au sud du PROGT, la RN 2 se poursuit en 2x1 voies vers l'aéroport international Félix Eboué, puis jusqu'à la frontière brésilienne. Au nord du giratoire de Balata, la RN 2 rejoint la RN 1 (en provenance de Saint-Laurent du Maroni à la frontière surinamienne) qui se poursuit en 2x2 voies vers le centre de Cayenne.

Le tronçon Balata-PROGT, supportant actuellement un trafic de l'ordre de 25.000 véhicules par jour, de transit et de desserte locale⁵, est saturé en heures de pointe par les déplacements pendulaires⁶.

² Cette communauté d'agglomération regroupe les six communes de Cayenne, Matoury, Rémire-Montjoly, Macouria, Roura et Montsinery-Tonnegrade. Elle a succédé par transformation au 1^{er} janvier 2012 à une communauté de communes, elle-même créée en 1997.

³ La population de Matoury est passée de 1990 à 2012 de 10 000 à 30 000 habitants (+ 200 %), la population de l'ensemble des autres communes de l'agglomération de Cayenne passant dans le même temps de 57.000 à 92.000, (+ 61 %).

⁴ Selon les indications fournies par la DEAL au rapporteur, 70 % des constructions réalisés sur Matoury au cours de la dernière période d'observation de cinq ans l'auraient été de façon illégale (*le taux de constructions illégales s'établit en moyenne à 40 % sur l'ensemble de la Guyane*).

⁵ Sept voies de desserte des quartiers situés de part et d'autre se raccordent à la RN 2 entre le PROGT et Balata. Ces voies desservent les quartiers situés directement de part et d'autre de la RN 2 (Cotonnière, ..) mais aussi d'autres plus éloignés, comme les différents secteurs de Cogneau de part et d'autre de la « rocade de La Mirande » (nom de la première voie intersectée par la RN 2 en allant du PROGT vers Balata). À noter que l'un des principaux secteurs de l'OIN sur Matoury pourraient concerner Cogneau - La Mirande.

⁶ Le trafic en provenance ou à destination des quartiers situés de part et d'autre de la RN 2 entre PROGT et Balata représente environ la moitié du trafic en heure de pointe. Au sud du PROGT, la RN 2 ne joue plus ce rôle d'irrigation de quartiers d'habitat.



Figure n°1 : Le projet correspond au tronçon (en rouge) compris entre le PROGT et le giratoire de Balata. A Balata, la RN2 se réunit avec la RN1 pour se diriger vers le giratoire des Maringouins (non visible sur l'agrandissement car situé juste au-dessus de la limite de celui-ci) puis vers le centre de Cayenne (Source : dossier)

Le projet, d'un montant de 25 M€, a été inscrit au programme 2009–2014 de modernisation des itinéraires routiers (PDMI), puis repris au contrat de plan État–Région 2015–2020 (CPER). Plusieurs opérations du PDMI concernant l'agglomération de Cayenne sont présentées par le maître d'ouvrage comme appartenant à un programme au sens du code de l'environnement. Suivant certaines indications du dossier, quatre opérations appartiennent à ce programme⁷ ; suivant d'autres, deux seulement⁸. Il conviendrait de mettre en cohérence les différentes présentations.

L'Ae considère qu'il serait justifié de prendre en compte les quatre opérations, en cohérence avec les options précédemment retenues par le maître d'ouvrage dans les études d'impact des aménagements des giratoires de Balata et des Maringouins, et compte tenu de ce que la bonne articulation des quatre opérations concourt à la cohérence de l'amélioration des accès routiers à Cayenne, y compris pour les transports collectifs.

⁷ P.37, 38 et 66, notamment. Il s'agit des quatre opérations suivantes : Balata-PROGT et les trois aménagements des giratoires de Balata et des Maringouins (ce second giratoire est situé sur la RN1 au nord-est de celui de Balata, à environ 2 kilomètres de ce dernier) ainsi que de la RN1 entre Balata et le bourg de Tonate. Ces quatre mêmes opérations étaient déjà présentées comme constitutives d'un même programme, au sens du code de l'environnement, dans les études d'impact relatives aux giratoires de Balata (ayant donné lieu aux avis de l'Ae n° 007851-01 et 008075-01 en 2011) et des Maringouins (ayant donné lieu à l'avis de l'Ae n°2013-108 en 2013).

⁸ P.230, notamment, dans la section de l'étude d'impact traitant des effets du programme. Il s'agit des deux opérations suivantes : Balata-PROGT et l'aménagement du giratoire de Balata. Les effets des deux autres opérations (aménagements du giratoire des Maringouins et de la RN1 entre Balata et le bourg de Tonate) sont abordés dans ce même chapitre 9 au titre « des effets cumulés avec d'autres projets connus ».

L'Ae recommande de mettre en cohérence les différentes présentations de la consistance du « programme » d'opérations routières, au sens du code de l'environnement, dans lequel s'inscrit le projet Balata-PROGT. Elle recommande de considérer que ce programme inclut les quatre opérations inscrites au programme 2009-2014 de modernisation des itinéraires routiers concernant l'accès à Cayenne.

Le maître d'ouvrage n'inclut pas en revanche le projet dans un programme de réalisation du transport collectif en site propre (TCSP) de la CACL, en l'absence de décision⁹ à ce jour concernant le projet de TCSP en cours d'étude. D'un coût d'environ 120 M€, ce projet inclut une ligne allant du centre de Cayenne au giratoire des Maringouins. Son prolongement, envisagé à plus long terme jusqu'au PROGT, est évoqué dans différents documents, dont le PGTD¹⁰, lui-même cité par le SAR¹¹. C'est dans la perspective – et par anticipation – d'un tel prolongement que sont prévues les deux voies dédiées aux bus entre le giratoire de Balata et le PROGT.

Compte tenu de ce que ces deux voies dédiées aux bus ne trouvent sens et justification que dans la perspective de la mise en place d'un transport collectif à haut niveau de service sur l'ensemble de l'itinéraire allant du centre de Cayenne au PROGT, l'Ae estime nécessaire, a minima, de démontrer la possibilité¹² d'assurer, dans des conditions économiquement acceptables, la continuité d'un haut niveau de service entre le giratoire de Balata (où s'achèvera la voie de bus créée dans le cadre du projet Balata-PROGT) et celui des Maringouins¹³ (où débutera la ligne TCSP projetée qui rejoindra le centre de Cayenne).

L'Ae recommande que l'étude d'impact démontre la possibilité d'assurer, dans des conditions économiquement acceptables, la continuité d'un haut niveau de service des bus entre les giratoires de Balata et des Maringouins.

1.2 Présentation du projet

Les objectifs du projet, qualifié par le dossier de « requalification en boulevard urbain », sont d'améliorer les conditions de circulation et la sécurité des usagers sur cette section de la RN 2, en conservant à celle-ci ses deux fonctions de transit et de desserte du tissu local.

Le profil en travers de la voirie, actuellement de 18 mètres (2 voies et 2 accotements pour les vélos et piétons), sera porté à 36,60 mètres (6 voies dont deux couloirs bus et

⁹ Déclaration d'utilité publique, par exemple.

¹⁰ Plan global de transports et de déplacements – cf. § 2.4 du présent avis -.

¹¹ Schéma d'aménagement régional, document propre aux régions d'outre-mer et tenant lieu de SRADDT (schéma régional d'aménagement durable et de développement du territoire), de SMVM (schéma de mise en valeur de la mer) et de SRCE (schéma régional des cohérences écologiques).

¹² Les représentants de la DREAL ont montré sur le terrain au rapporteur que diverses possibilités semblaient bien a priori possibles, notamment en mobilisant la bande d'arrêt d'urgence actuelle de la 2x2 voies reliant Balata et Maringouins, moyennant éventuellement une légère réduction de la largeur des voies.

¹³ Le giratoire des Maringouins est situé sur la RN1 au nord-est du giratoire de Balata. Cf. le commentaire de la figure 1.

2 voies pour les vélos et piétons, séparées des premières par un terre-plein planté d'arbres). Le parti retenu est un élargissement de la chaussée actuelle, sauf au sud (sur environ 500 mètres) où la voie sera décalée vers l'est d'une vingtaine de mètres pour dégager et mettre en valeur l'ancienne distillerie de la Mirande, située au ras de la route actuelle.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier présenté à l'Ae est un dossier d'enquête publique préalable à une déclaration d'utilité publique. L'enquête sera réalisée simultanément aux titres :

- des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, suivant les articles L.110-1 et suivants du code de l'expropriation ;
- des projets susceptibles d'affecter l'environnement soumis à étude d'impact, suivant les articles L.123-1 et L.123-2 du code de l'environnement. En effet, s'agissant de travaux d'élargissement d'une route existante à 2 voies pour en faire une route à 4 voies ou plus [rubrique 6°c) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement], le projet est soumis à étude d'impact.

L'autorité administrative de l'État compétente pour rendre l'avis prévu par l'article L.122-1 III du code de l'environnement est, conformément au II 2° de l'article R.122-6 du même code, la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Le dossier précise par ailleurs « *qu'un dossier d'incidences sur l'eau et les milieux aquatiques devra être élaboré une fois les bases de dimensionnement des ouvrages connus* ». Le maître d'ouvrage a indiqué au rapporteur qu'au regard des seuils concernés le projet était soumis à déclaration, et lui a transmis le document d'incidences, daté de novembre 2015, prévu par l'article R.214-32 du code de l'environnement. Ce document fait apparaître un certain nombre d'informations complémentaires de celles de l'étude d'impact, comme le dimensionnement et la localisation indicative des bassins de rétention réalisés dans le cadre du projet¹⁴, et la précision selon laquelle ceux-ci seront construits sous dalle, là où cela est possible (*évitant toute prolifération des moustiques*).

Pour la complète information du public, l'Ae recommande que les principales données et conclusions figurant dans le document d'incidences élaboré au titre de l'article R. 214-32 du code de l'environnement soient intégrées à l'étude d'impact.

Le dossier précise qu'au regard des investigations menées, aucune demande de dérogation à la protection stricte d'espèces protégées n'est nécessaire.

¹⁴ Sept bassins, d'un volume total de 1 430 m³, selon les indications du document d'incidences.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae concernent :

- l'accroissement de la part modale des transports collectifs sur l'ensemble de l'itinéraire allant du PROGT au centre de Cayenne. Ceci suppose, sur l'ensemble de cet itinéraire, d'une part la mise en place effective et rapide d'un haut niveau de service des bus ; d'autre part une densification de l'urbanisation le long de la RN 2 ;
- concernant les milieux : d'une part l'amélioration de la qualité des eaux des criques (rivières) grâce aux ouvrages de rétention et d'assainissement créés dans le cadre de l'aménagement ; d'autre part la préservation des espaces naturels situés de part et d'autre de la RN2 au sud du PROGT ;
- la phase de chantier, compte tenu des difficultés de circulation qu'elle pourrait engendrer et des risques de pollution des milieux.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Analyse de l'état initial

2.1.1 Remarque liminaire

Élaboré sur une assez longue période, le dossier présente une analyse de l'état initial qui, sur plusieurs points, ne correspond plus à la situation existante. L'Ae relève en particulier¹⁵ que les aménagements réalisés à l'été 2015 sur la RN 2 entre Balata et le PROGT, (élargissement à 2 voies dans le sens vers Cayenne sur plusieurs centaines de mètres avant le giratoire de Balata et mise en place de feux aux carrefours et d'une « onde verte »¹⁶ sur l'ensemble du linéaire) n'ont pas été intégrés à l'état initial. Or ces aménagements ont modifié significativement les conditions de circulation et potentiellement les conclusions de l'étude sur les impacts du projet.

L'exploitation de la RN2 depuis la réalisation des aménagements précités semble d'ailleurs porteuse d'enseignements utiles à l'évaluation du projet. Les indications données au rapporteur lors de sa visite tendraient notamment, d'une part, à confirmer l'efficacité de ces aménagements en termes de réduction de la congestion en heure de pointe du matin sur le tronçon Balata-PROGT, et d'autre part, à suggérer que la fluidification de ce tronçon n'a, du moins au niveau actuel du trafic, qu'une incidence limitée sur les conditions de circulation entre les giratoires de Balata et des Maringouins

¹⁵ Il est aussi possible de signaler - pour la bonne forme car il s'agit d'une erreur matérielle que le maître d'ouvrage va corriger - que les emprises de la DUP apparaissant dans le dossier soumis à l'Ae incluent à proximité de l'échangeur de Balata une emprise d'environ trois hectares qui n'est plus d'actualité.

¹⁶ L'onde verte est une technique de régulation de la circulation automobile sur un axe de circulation comportant plusieurs intersections consécutives équipées de feux de circulation. Le principe est le suivant : une voiture qui roule à la vitesse choisie de l'onde ne rencontrera pas de feu rouge une fois la première intersection dépassée.

(*a priori*, il existe en effet un risque que la décongestion du tronçon PROGT–Balata, conduisant à accroître les flux sur le tronçon Balata–Maringouins, n’induit une congestion sur ce dernier où les trafics venant du PROGT par la RN2 s’ajoutent à ceux venant du pont du Larivot par la RN1).

L’Ae recommande de mettre à jour la description de l’état initial, en prenant en compte les aménagements réalisés à l’été 2015 sur la RN2.

2.1.2 Milieux

Le secteur du projet est largement anthropisé sur sa partie Nord ; seuls les derniers 600 mètres précédant le PROGT sont hors agglomération.

Deux trames bleues secondaires sont à préserver au franchissement de la RN 2 : la « crique » (rivière) de Mirande, à environ 200 mètres du PROGT, et celle de Balata, à proximité du giratoire. Les eaux de la crique de Mirande sont *a priori*¹⁷ de bonne qualité, comme semble l’attester une très belle population d’Atélope jaunâtre¹⁸ (*Atelopus flavescens*)¹⁹, espèce très sensible à la qualité de l’eau. A noter également, sous le pont franchissant cette crique, une colonie de chiroptères²⁰ (*Carollia perspicillata*) comptant une soixantaine d’adultes. En revanche les observations conduisent à estimer une forte dégradation qualitative des eaux de la crique Balata.

Il convient aussi de noter que le seul risque naturel répertorié sur la zone d’étude concerne les inondations, principalement au droit de la crique Balata. L’étude d’impact renvoie au dossier d’incidences « loi sur l’eau », tout en indiquant que le risque a été pris en considération dans la conception de l’ouvrage de franchissement de la crique Balata « *afin de ne pas aggraver la situation actuelle* ».

Une trame verte est à préserver au franchissement de la RN 2. Elle débute immédiatement au sud du PROGT, sans concerner donc directement le projet.

Entre la crique de Mirande et le PROGT, la RN 2 tangente l’extrémité nord–est de la ZNIEFF²¹ de type 2 « Mont Grand Matoury et Petit Cayenne », laquelle inclut la ZNIEFF de type 1 « Mont Grand Matoury et du lac des Américains » et la réserve naturelle nationale du mont Grand Matoury²² (débutant l’une et l’autre 700 mètres plus loin).

¹⁷ Le dossier ne fournit pas de données quantitatives.

¹⁸ Bien que non protégée, comme l’ensemble des amphibiens de Guyane, elle est classée comme déterminante de la ZNIEFF et classée sur la liste rouge de l’UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) comme espèce vulnérable.

¹⁹ Espèce endémique au nord-est de la Guyane et de l’État adjacent de l’Amapa au Brésil – et plus particulièrement présente dans le secteur du Mont Grand Matoury - .

²⁰ Tous les chiroptères de Guyane sont protégés au titre de l’article 2 d’un arrêté ministériel du 15 mai 1986, interdisant leur naturalisation, vente ou achat (mais non leur destruction).

²¹ Lancé en 1982 à l’initiative du ministère chargé de l’environnement, l’inventaire des zones naturelles d’intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d’identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I (secteurs de grand intérêt biologique ou écologique) ; les ZNIEFF de type II (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes).

²² Le mont Grand Matoury constitue le morne littoral le plus élevé, depuis l’Amazonie jusqu’à l’Orénoque, avec une altitude de 234 m au sommet. Sur le sommet du relief, on trouve un secteur de forêt primaire, unique dans l’île de

2.1.3 Déplacements et circulation

Le trafic journalier moyen sur le tronçon Balata-PROGT est proche de 25.000 véhicules, les pointes horaires étant atteintes à proximité du giratoire de Balata, le matin vers Cayenne avec près de 1.600 véhicules, en soirée dans l'autre sens avec près de 1.100 véhicules. La part de poids lourds est d'environ 2 %. La part des transports collectifs n'est pas précisée, mais est *a priori* très faible. À ces chiffres s'ajoutent les motocyclettes et cyclomoteurs, vélos et piétons. Suivant des comptages réalisés en 2013²³ leur part s'établirait en heure de pointe à respectivement 12 %, 4 % et 5%.

Le dossier fait état de conditions de sécurité routière très dégradées, avec des zones de regroupement d'accidents près des carrefours²⁴. Sur la période 2007-2014, on dénombre 2 tués et 54 blessés dont 34 hospitalisés. Le dossier ne précise pas leur répartition entre types d'usagers (véhicules, motos, vélos, piétons ...), ni n'identifie la responsabilité propre de la configuration actuelle dans ces accidents.

2.1.4 Bruit

Les mesures acoustiques réalisées concluent²⁵ à une ambiance sonore à proximité de l'infrastructure inférieure à 65 dB(A) de jour et 60 dB(A) de nuit. La présentation, utilisant alternativement des résultats exprimés en LAeq²⁶ et en Lden²⁷, est cependant parfois difficile à suivre.

L'Ae recommande une présentation plus didactique des données acoustiques LAeq et Lden caractérisant l'environnement sonore actuel, et des conclusions en résultant pour les niveaux sonores à respecter après aménagement.

2.1.5 Qualité de l'air

Globalement, sur l'agglomération cayennaise, les résultats des mesures de la qualité de l'air respectent les objectifs, sauf pour les particules en suspension. Les graphiques du dossier indiquent, pour l'année 2012, une moyenne annuelle de concentration en PM10²⁸ de l'ordre de 35²⁹ µg/m³ et 41³⁰ dépassements par an de la valeur limite (ou seuil de recommandation et d'information) de 50 µg/m³. Ces dépassements sont largement imputables aux passages de nuages de poussières du Sahara en début d'année (le seuil d'alerte de 80 µg/m³ est dépassé durant un mois environ en mars et

Cayenne. La réserve naturelle nationale du Mont Grand Matoury, créée en 2006, s'étend sur 2123 ha.

²³ Ce pourcentage est établi en ramenant, p. 138, le chiffre de 3240 usagers (tous modes confondus) à 2340, la DEAL ayant indiqué au rapporteur qu'il s'agissait d'une faute de frappe.

²⁴ Constat fait sur la période antérieure à l'été 2015 où des feux ont été mis en place aux carrefours.

²⁵ Sur la base de dix points de mesures.

²⁶ Le niveau LAeq d'un bruit fluctuant est égal au niveau d'un bruit constant produisant la même quantité d'énergie.

²⁷ Le niveau Lden vise à traduire en une seule valeur la gêne occasionnée sur 24 heures en ajoutant 5dB en soirée (de 18h à 22h) et 10 dB la nuit (de 22h à 6h).

²⁸ Particules dont le diamètre est inférieur à 10 microns. Les PM2,5, d'un diamètre inférieur à 2,5 microns ont les effets les plus nocifs sur la santé.

²⁹ La norme étant de 30 µg/m³

³⁰ La norme étant de 35 jours

avril, avec des pointes de moyenne journalière dépassant 200 µg/m³). Les courbes d'évolutions journalières de la pollution en particules montrent, en dehors de cette période, des profils caractéristiques de pollutions anthropiques, avec de nets pics aux heures de pointe de circulation du matin et du soir³¹.

Le dossier traite incomplètement, dans cette présentation globale, le cas des particules PM_{2,5}. Les courbes d'évolutions journalières de la pollution en PM_{2,5} au 4^e trimestre 2012 (seule information quantitative du dossier concernant ces particules) suggèrent que l'objectif de qualité de 10 µg/m³ en moyenne annuelle y est dépassé.

L'Ae recommande la prise en compte des PM_{2,5}, tant dans la présentation de l'état initial que des effets prévisibles du projet.

Sur l'ensemble du secteur du projet³² la description de l'état initial a été réalisée, pour le dioxyde d'azote et le benzène, principaux traceurs spécifiques de la circulation automobile, à partir d'une modélisation s'appuyant sur une trentaine de mesures³³, faites à deux reprises (une première fois en saison sèche, une seconde en saison humide). Les résultats montrent que les concentrations en dioxyde d'azote et en benzène sont partout conformes aux objectifs de qualité³⁴, sauf à proximité immédiate du giratoire de Balata et du carrefour de l'ancienne distillerie de La Mirande où certaines de ces valeurs sont atteintes.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

La recherche de variantes a été conduite de façon approfondie et a donné lieu une concertation en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme.

Les variantes examinées portent sur le nombre de voies (*2x2 dont 2 voies bus, 2x2 sans voie bus*), le positionnement des voies bus (*central ou latéral*), le nombre d'intersections conservées et leur mode de traitement (*giratoire ou carrefour à feux*). Les comparaisons ont été faites au regard de considérations de fluidité de la circulation, de prise en compte des transports collectifs et des modes doux, de sécurité, de desserte des quartiers riverains, d'effet de coupure urbaine, d'emprise foncière et d'impacts environnementaux, ainsi que de gêne pendant les travaux.

³¹ Données portant sur le profil journalier des particules au 4^e trimestre 2012 (période sèche, la plus polluée par les PM₁₀ après celle de début d'année, une pollution de fond étant due aux brûlis sauvages et feux de décharge). La moyenne journalière de concentration se situe autour de 27 µg/m³, avec deux pointes autour de 40 µg/m³.

³² Soit un carré d'environ 2 km de côté encadrant la RN 2 entre le giratoire de Balata et le PROGT.

³³ Mesures effectuées par des tubes passifs (respectivement 20 pour le NO₂ et 7 pour le benzène), disposés en différents points du carré sur lequel la modélisation est faite, dont 10 (6 et 4) à proximité immédiate de l'infrastructure. Ces tubes ont été exposés sur une durée de 3 semaines (le dossier précise explicitement cette durée pour le seul benzène).

³⁴ C'est-à-dire inférieurs aux valeurs-objectifs de 40 µg/m³ pour le dioxyde d'azote et 2 µg/m³ pour le benzène en moyenne annuelle.

Des variantes de tracé (conservant l'axe de la route actuelle ou s'en écartant légèrement) ont également été envisagées pour la partie proche du PROGT devant l'ancienne distillerie de Mirande.

2.3 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.1 Impacts temporaires en phase travaux et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Les impacts les plus notables durant les travaux, dont la durée est estimée entre 18 et 24 mois, concernent la pollution des eaux souterraines et superficielles, notamment autour de la crique Mirande ; les poussières émises, en particulier en saison sèche ; les difficultés à prévoir pour les transports et les déplacements, en l'absence d'itinéraires alternatifs.

Les mesures d'évitement et de réduction prévues pour les risques de pollution de l'eau (construction de bassins provisoires équipés de filtres à paille notamment) et de l'air paraissent adaptées dans leur principe. Pour les déplacements l'étude renvoie en revanche à « *la mise en place d'un plan de circulation ... négocié avec les catégories concernées : riverains, commerçants, artisans* ».

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'illustrer par quelques exemples et schémas des dispositions qui permettront d'assurer la continuité des circulations en phase de chantier (en section courante, à proximité des carrefours, suivant que l'axe de la voie est conservé ou non, ...).

2.3.2 Impacts permanents, en phases travaux et d'exploitation et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

2.3.2.1 Milieux

Une amélioration notable apportée par le projet résultera de la construction de bassins de rétention. Actuellement, des fossés enherbés recueillent les eaux de voirie et de ruissellement des terrains avoisinants, pour les rejeter directement dans les criques.

Les ouvrages hydrauliques assurant la continuité des criques de Balata et de La Mirande prévoient, sous les ouvrages, la reconstitution du lit des cours d'eau, la création de banquettes pour le passage des animaux terrestres et, pour la crique de La Mirande, l'utilisation de matériaux de revêtement favorisant le retour des chiroptères.

Le parti retenu de décaler la RN2 par rapport à son axe actuel, en vue de mettre en valeur la distillerie de la Mirande, conduira à la création d'un délaissé routier. Il

conviendrait que l'étude d'impact précise les principes d'aménagement, au moins provisoire³⁵, de ce délaissé.

L'Ae recommande de préciser les modalités d'aménagement provisoires du délaissé routier qui sera créé par le projet au voisinage de l'ancienne distillerie de la Mirande.

2.3.2.2 Déplacements et circulation

L'étude présente les évolutions escomptées des trafics à l'horizon 2020 pour le seul barreau PROGT-Balata, en intégrant les effets des projets d'urbanisation prévus sur la zone d'étude. Il conviendrait aussi d'évaluer les conditions de circulation sur la RN 1 vers Cayenne entre Balata et le giratoire des Maringouins, où les trafics de la RN1 venant du pont du Larivot s'ajoutent à ceux issus du barreau PROGT-Balata³⁶.

L'Ae recommande d'évaluer les conséquences de l'aménagement du barreau PROGT-Balata sur les conditions de circulation de la RN 1 entre les giratoires de Balata et des Maringouins.

2.3.2.3 Bruit

L'étude d'impact acoustique conclut que le projet n'induit pas d'augmentation significative³⁷ du niveau sonore sur les bâtiments existants à l'horizon 2020 dans un scénario dit « au fil de l'eau » – sans réalisation des projets d'urbanisation. Dans un scénario dit « tous projets réalisés », la conclusion de l'étude est même que la situation sera plus favorable encore « *en particulier du fait de la diminution de la vitesse de circulation de 70 à 50 km/h* ». Cette argumentation est surprenante, l'essentiel du tronçon Balata-PROGT étant aujourd'hui en zone agglomérée avec une vitesse de circulation limitée à 50 km/h³⁸.

L'Ae recommande de procéder à une nouvelle évaluation des impacts sonores des aménagements projetés en prenant en compte le fait que la vitesse actuelle est déjà limitée à 50 km/h.

³⁵ À terme ce délaissé aurait vocation, au moins en partie, à être intégré à un aménagement de mise en valeur de la distillerie de La Mirande, aujourd'hui très délabrée voire menaçant ruine. En l'absence à ce jour de financement d'une réhabilitation de ce bâtiment – et même, apparemment, de projet précis – on ne peut exclure que cette période « provisoire » soit longue.

³⁶ Cf. la note de bas de page n°14 (§ 2.1.1) relative aux enseignements qu'il doit déjà être possible de tirer à cet égard suite à la réalisation par anticipation à l'été 2015 de certains aménagements qui ont notablement accru la fluidité de la circulation sur le tronçon PROGT-Balata en heure de pointe du matin.

³⁷ Au sens de la réglementation, soit + 2 dB (A) – cf. la note sur le bruit délibérée le 8 juillet 2015 : http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/150708_-_Note_sur_le_bruit_des_infrastructures_-_delibere_cle234991.pdf

³⁸ Le chapitre 15 de l'étude d'impact, relatif aux trafics et circulations, indique d'ailleurs (p. 263) que la vitesse est actuellement limitée à 50 km/h entre le giratoire de Balata et le carrefour Tamarins. C'est sur cette section agglomérée que se concentre la grande majorité du bâti.

2.3.2.4 Qualité de l'air

L'étude « air et santé » conduite est, à juste titre, une étude de niveau II³⁹, évaluant les émissions liées au trafic routier en l'état futur de référence en 2020 (avec et sans réalisation des projets urbains). Les conclusions présentées sont que, dans la configuration « avec projets » (la plus probable et la plus impactante), les émissions de polluants seront inférieures ou du même ordre qu'actuellement, l'amélioration technologique des véhicules et le renouvellement du parc compensant, et au-delà, les effets de l'accroissement du trafic. En cohérence avec ces évolutions, l'indice d'exposition de la population à la pollution connaît, selon les résultats présentés, de très faibles variations.

Ces résultats, dont le détail des calculs n'est pas fourni, sont *a priori* et à certains égards surprenants. En particulier l'amélioration technologique et le renouvellement des véhicules ne pourront qu'être très limités d'ici 2020. En sens inverse la disparition de la congestion en heure de pointe pourrait avoir un effet bénéfique, qui semble n'avoir pas été pris en compte.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'annexer à l'étude d'impact l'étude « air et santé » dont les résultats sont présentés et, si les hypothèses retenues s'avéraient trop favorables, de réévaluer ses conclusions.

2.3.2.5 Estimation des coûts des mesures en faveur de l'environnement

Le dossier ne fait apparaître que le montant de mesures dites « compensatoires » – pour l'essentiel 1,2 M€ HT pour l'acquisition et l'aménagement paysager de terrains autour de la crique Balata, non concernés directement par le projet –, en précisant que celles-ci s'entendent « hors mesures d'évitement et de réduction incluses dans le coût du projet ».

L'Ae rappelle que ce sont bien les coûts de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qu'il convient d'estimer. Des mesures prévues telles que la reconstitution du lit des criques ou des banquettes pour le passage des animaux sous les ouvrages et la mission d'assistance de suivi et de contrôle extérieur environnemental des travaux relèvent directement de cette estimation⁴⁰.

L'Ae recommande de préciser les estimations des coûts de chacune des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues.

³⁹ Voir la note méthodologique (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note-methodo-airsante.pdf>) annexée à la circulaire du 25 février 2005 sur l'évaluation des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact routières. L'Ae note la présence d'une école primaire et d'une école maternelle, situées à environ 200 mètres de la RN2, soit au-delà de la distance qui justifierait, au droit de celle-ci, le relèvement de l'étude en niveau I.

⁴⁰ Ce n'est par contre pas le cas des bassins provisoires de rétention requis par la réglementation.

2.4 *Compatibilité avec les documents de planification*

Le projet est compatible, selon le dossier, avec :

- le SDAGE⁴¹ de la Guyane 2010–2015 et son projet de révision pour la période 2016–2021⁴² ;
- le projet de SAR arrêté le 15 janvier 2014⁴³ ;
- le SRCAE, validé le 26 juin 2012, dont l'enjeu n°3, relatif à la réduction des émissions de CO₂, cible le secteur des transports qui représente 40 % des émissions, avec des déplacements domicile–travail qui ont augmenté de 31 % en moins de 10 ans, conséquence de la grande insuffisance du réseau de transport collectif et du phénomène de périurbanisation autour de Cayenne ;
- le SCOT⁴⁴ de la CACL ;
- le PLU de Matoury. En particulier une modification des emplacements réservés, intervenue en novembre 2012, a rendu ce plan compatible avec le projet.

Le dossier mentionne également une compatibilité du projet avec le PGTD de Guyane. Ce PGTD, document sans statut réglementaire, n'a pas fait l'objet d'une approbation formelle par une collectivité ou autorité.

2.5 *Analyse des effets cumulés*

Le dossier examine les effets cumulés des quatre projets du PDMI⁴⁵, mais aussi des extensions d'urbanisation, notamment en termes de consommation d'espaces. L'analyse souligne, à juste titre, l'enjeu de maintenir un réseau de trames vertes et bleues et d'éviter la fragmentation des habitats.

L'analyse pointe aussi le cumul des risques d'incidences sur la crique Balata et ses affluents.

2.6 *Analyse des effets potentiels sur l'urbanisation*

L'analyse présentée indique pour l'essentiel que « *les zones non urbanisées de l'axe Balata–PROGT seront de toute façon urbanisées, la réalisation du projet permettant donc de le faire dans les meilleures conditions* ». Le dossier présente à l'appui le zonage du

⁴¹ Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau.

⁴² Cette compatibilité est appréciée par rapport au projet soumis à la consultation du public de décembre 2014 à juin 2015. Bien que le dossier ne le mentionne pas, il convient de préciser que le projet a été validé par arrêté préfectoral du 24 novembre 2015.

⁴³ Le site de la collectivité territoriale de Guyane indique que le SAR a été approuvé le 23 octobre 2015 par le conseil régional de la Guyane.

⁴⁴ Schéma de cohérence territoriale. La date d'approbation n'est pas précisée dans le dossier.

⁴⁵ Soit ceux de Balata-PROGT et de l'échangeur de Balata (participant ici, dans l'approche du maître d'ouvrage, d'un même programme), ainsi que l'échangeur des Maringouins et le Pont de Larivot (RN1 entre Balata et Tonate).

PLU et les différents projets de ZAC autour de la RN 2 et du PROGT, correspondant pour plusieurs à des « coups partis ».

Le dossier indique de plus « *qu'il est probable que des phénomènes d'urbanisation mal maîtrisés puissent se produire* ». La situation observée sur le terrain par le rapporteur, comme une étude réalisée par la DEAL (cf. § 1.1 ci-dessus), montrent de fait une situation où les constructions illicites prédominent largement à Matoury. Les extensions d'urbanisation illicites réalisées, notamment par consommation d'espaces forestiers, pourraient menacer à terme la trame verte principale à préserver au sud du PROGT au franchissement de la RN2.

L'étude d'impact gagnerait à être complétée par des éléments rappelant les éléments – comme le projet d'OIN⁴⁶ ou la mise en service rapide de bus à haut niveau de service – les plus susceptibles de contenir ces phénomènes d'étalement urbain non maîtrisés, notamment au sud du PROGT.

L'Ae recommande de rappeler et présenter les projets – TCSP, OIN – en montrant comment, et éventuellement à quelles conditions, leur articulation avec l'aménagement du tronçon PROGT-Balata pourra contribuer à contenir les phénomènes d'étalement urbain non maîtrisé, notamment au sud du PROGT

2.7 Suivi des mesures et de leurs effets

Le dossier mentionne quelques « principales modalités de suivi », pour l'essentiel des mesures de bruit et d'analyse de la qualité de l'eau et de l'air, pour un coût total estimé de 85.000 € HT. Il y ajoute le coût d'entretien annuel des bassins de rétention (25.000 € HT), l'Ae prenant bonne note de cet engagement du maître d'ouvrage.

2.8 Évaluation socio-économique

L'intérêt socio-économique du projet résulte essentiellement des gains de temps – estimés à 26 minutes par usager en heure de pointe du matin –, l'amélioration de la sécurité routière y contribuant aussi significativement.

L'Ae note toutefois :

- certaines discordances entre les chiffres. Ainsi, est-il indiqué au § 5.1.2.2 que « *Le gain de temps ... représente au bout d'une année 46,8 M€, soit le double de l'investissement prévu* » et au § 6, conclusif, que « *la réduction de l'accidentologie et les gains de temps pour les usagers permettent à eux seuls d'envisager la rentabilité de l'opération sous une quinzaine d'années* » ;

⁴⁶ Opération d'urbanisme d'intérêt national. Le dossier n'évoque pas cette OIN - certes non encore constituée mais qui pourrait l'être dans les tout prochains mois.

- que, comme déjà indiqué, l'étude est fondée sur un état initial qui ne correspond plus à la situation actuelle et ne prend notamment pas en compte les aménagements réalisés par anticipation à l'été 2015 (*élargissement à 2x2 voies à proximité du giratoire de Balata dans les sens vers Cayenne ; mise en place de feux aux carrefours et d'une « onde verte » sur l'ensemble du linéaire*). Or ces premiers aménagements auraient déjà conduit, selon les indications communiquées oralement au rapporteur, à engranger en heure de pointe du matin des gains de temps proches de ceux escomptés du projet. Il conviendrait donc de reprendre l'évaluation sur la base d'un état initial mis à jour, ce qui conduira sans doute à réduire notablement le surplus économique attendu des investissements restant à réaliser. Un tel constat pourrait ouvrir à une réflexion complémentaire sur l'optimisation de la date de réalisation du projet et la recherche prioritaire d'un haut niveau de service de bus sur l'ensemble de l'itinéraire allant du PROGT jusqu'au centre de Cayenne.

L'Ae recommande :

- *de corriger certaines discordances entre les chiffres apparaissant dans l'évaluation socio-économique ;*
- *d'évaluer l'intérêt du projet par rapport à la situation initiale mise à jour, c'est-à-dire incluant les aménagements déjà réalisés par anticipation à l'été 2015.*

3 Résumé non technique

Le résumé non technique est accessible, proportionné et bien illustré.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.