



Projet de construction du nouveau pont du Larivot sur les communes de Macouria et Matoury

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

ANALYSE DES DOCUMENTS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Documents analysés :

- 1 : Note de présentation non technique et contenu du dossier d'enquête publique ;
- 3 et 4 : Mise en compatibilité des PLU de Macouria et Matoury.

La note de présentation de EGIS, datée juin 2020, 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 pont du Larivot comme le seul ouvrage qui permet de desservir de manière satisfaisante l'ouest guyanais ; une infrastructure qui permet d'éviter des itinéraires alternatifs qui obligent de rallonger le parcours de 60 ou 70 km.

Y est évoqué la fermeture du pont pendant les années 2009-2010, et ses conséquences du point de vue logistique.

Une réflexion sur les modes de transport autres que l'automobile est aussi abordée, avec la nécessité pour le nouveau projet de prévoir la sécurisation des cyclomoteurs, cyclistes et piétons, aujourd'hui catégories très vulnérables lors de la circulation sur le pont.

La présentation synthétique poursuit la description 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 du pont sera le suivant : sur le pont actuel la circulation s'effectuera dans le sens Kourou → Cayenne et, sur le nouveau pont, la circulation s'effectuera dans le sens Cayenne → Kourou ; la limitation de vitesse sera maintenue à 70 km/h.

Les aménagements du pont 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 pont du Larivot, avec la création d'une **voie verte, séparée et protégée**, l'aménagement de **belvédères** mais aussi créer les conditions pour **une navigation sûre sous le pont**, avec la mise en œuvre d'un gabarit de navigation jusqu'à 10 m de hauteur pour 20 m de largeur sous le pont.

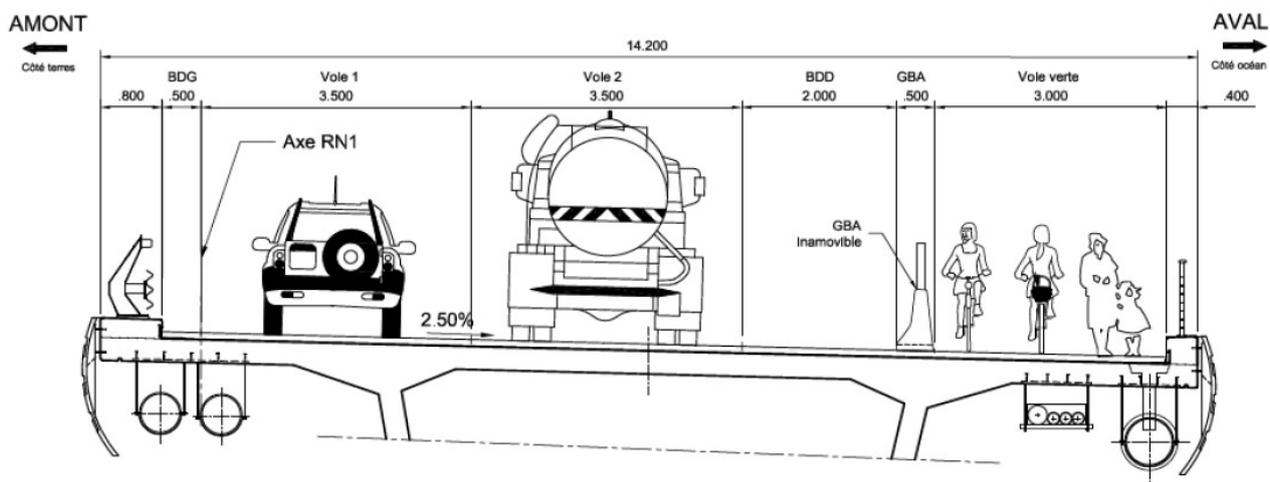
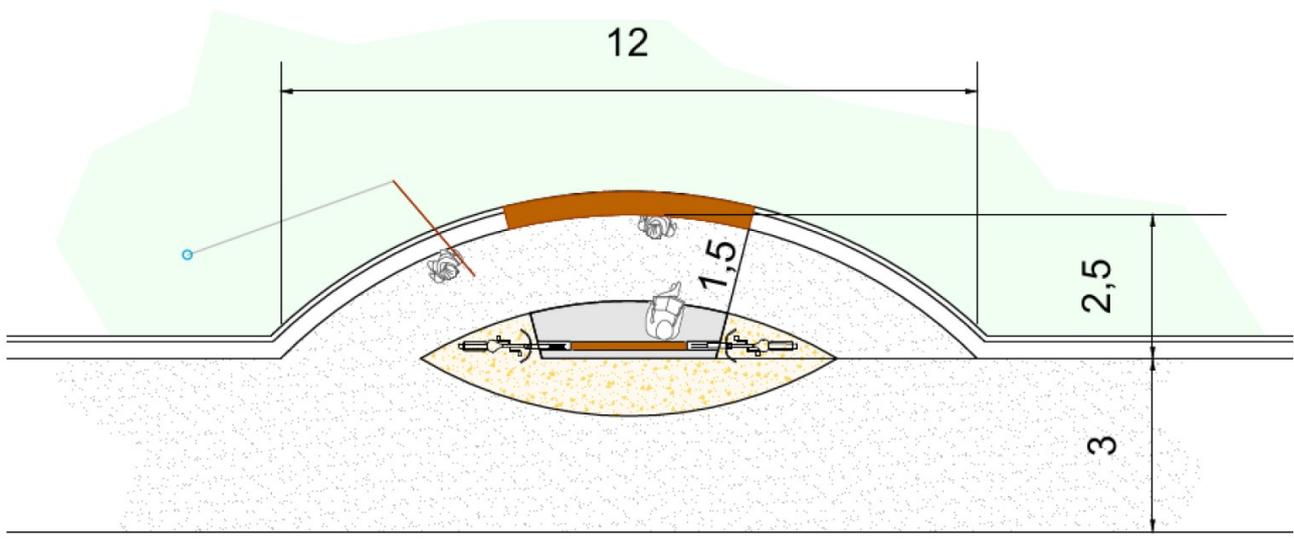


Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis)

La coupe du profil en travers indique l'ensemble des voies de circulation dont la voie verte, sur la droite.



Les plans illustrent l'emprise de la voirie entre les 2 têtes de pont, sur les communes de Matoury et Macouria.



Les belvédères (5 aires de repos prévus sur le nouveau pont) permettront de pratiquer la pêche et de profiter de la vue.

OBSERVATIONS

La voie verte

La prise en compte d'une **voie verte** représente une **avancée importante pour les déplacements doux** entre Macouria et Matoury, 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 il apparaît que, au vu du trafic de scooters important déjà existant entre les 2 communes, cette voie sera empruntée en majorité par les scooters. Elle se retrouverait donc vite sous-dimensionnée. Une solution pourrait être de convertir la BDD (bande dérasée) prévue originellement en stabilisé, par une voie goudronnée pour le passage des cyclomoteurs et limitée à 50 km/h et aux véhicules de secours.

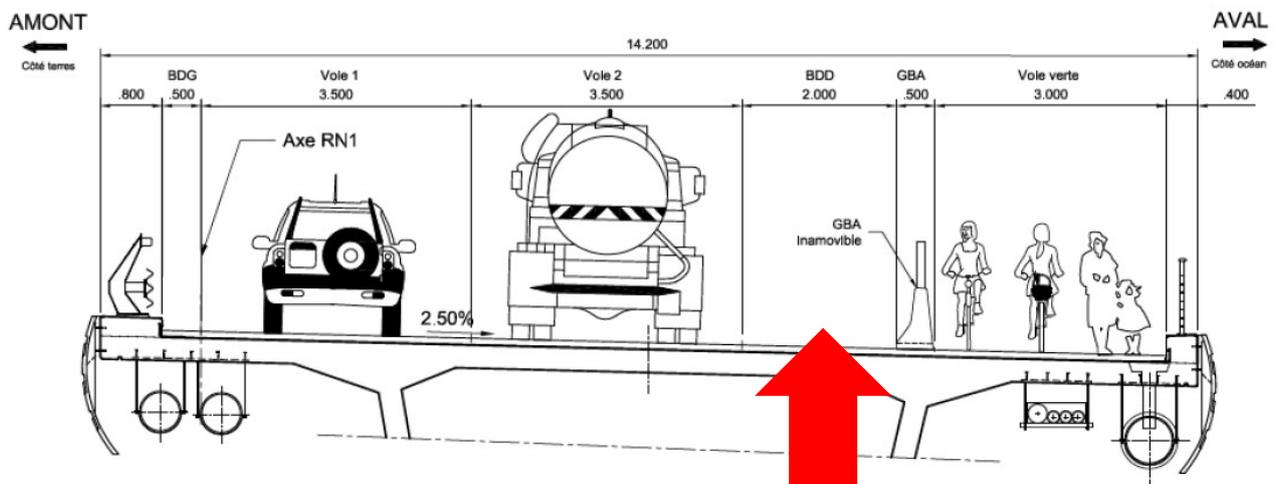


Figure 2 : profil en travers fonctionnel en situation normale d'exploitation (source : Egis)

Cette voie scooter/secours devrait, par contre, être élargie pour permettre un passage aisé des véhicules de pompiers (le gabarit actuel est insuffisant).

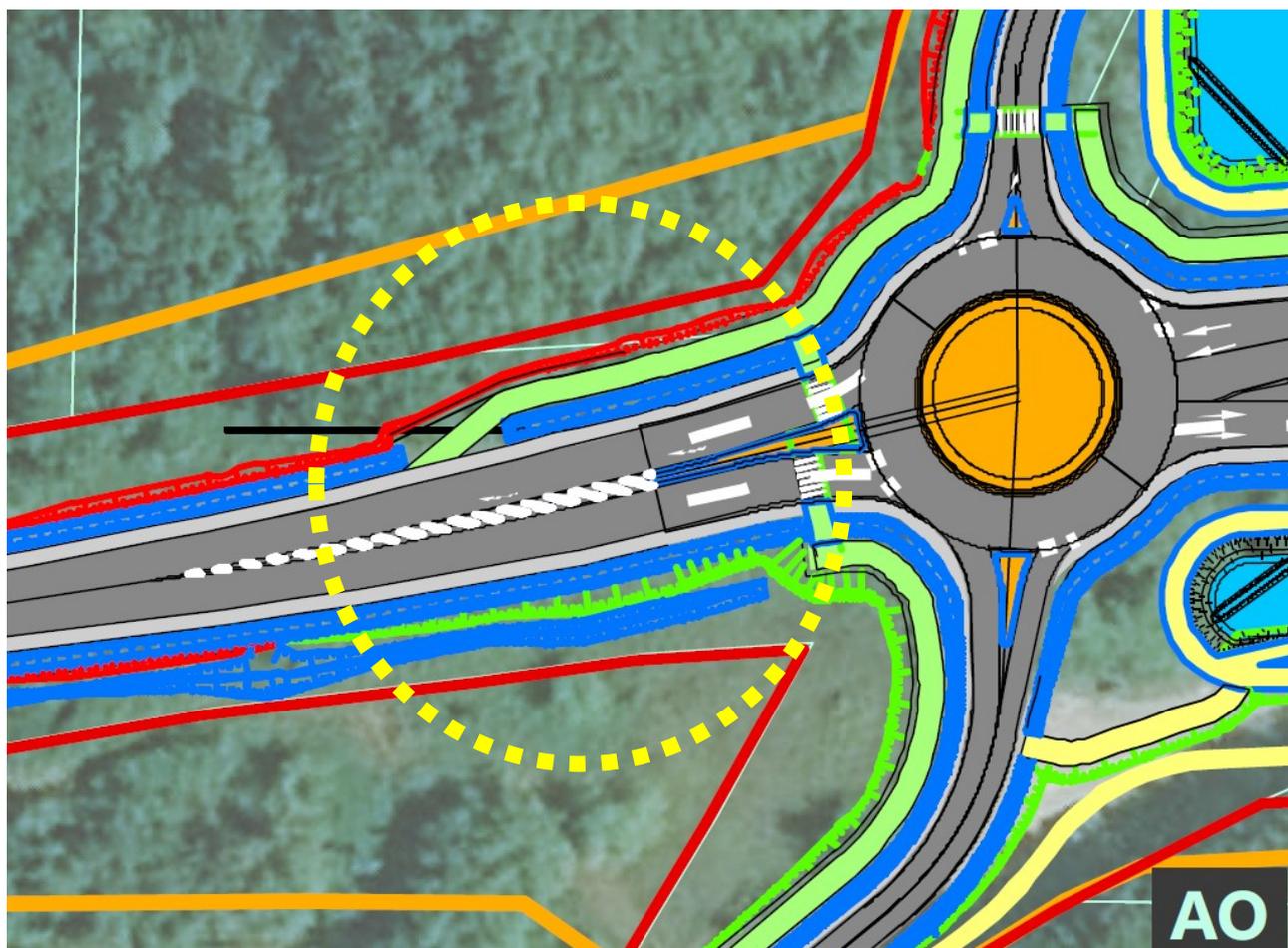
L'absence de voie réservée pour les transports en commun

Un point critique de ce projet est **l'absence de prise en compte d'une voie dédiée au transport en commun**, surtout en vue de la prochaine réalisation du BHNS. Le BHNS pourrait être étendu jusqu'à Macouria 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.

Une voie verte, oui mais après ?

Un autre point critique de ce projet est la création d'une voie verte sans une continuité de circulation. Avant le pont, est-il prévu la prolongation de la voie verte jusqu'à Matoury, par exemple ? Et après le pont, le cycliste sera-t-il capable de rejoindre Macouria en sécurité ?

Si, d'un point de vue « pont », il est positif d'avoir pris en compte la création d'une voie séparée pour les modes doux, du point de vue « ensemble RN 1 » le concepteur devrait se poser la question de l'accès à son ouvrage pour les modes doux et donc de la continuité de circulation, et non un simple aménagement déconnecté.

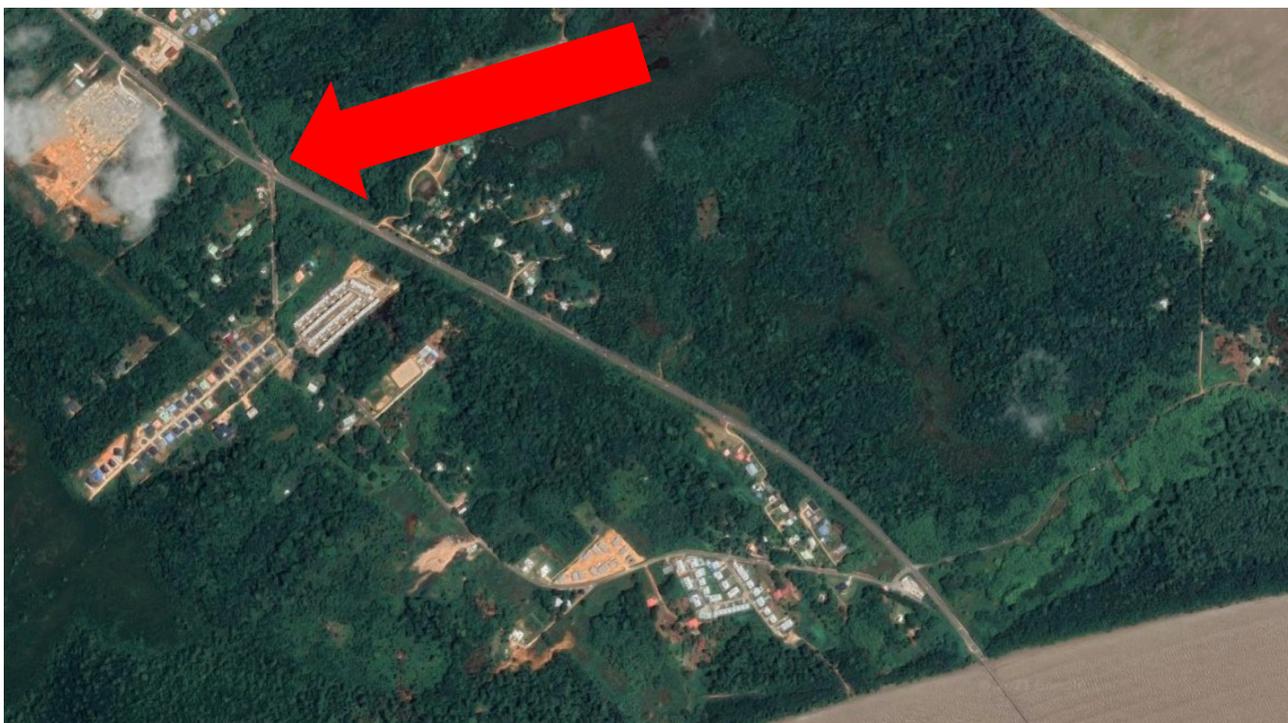


Le rond-point, une position complexe

L'implantation d'une **giratoire en tête de pont** pour gérer la circulation entre le quartier de la Belle Humeur et la RN 1 en toute sécurité pourrait apparaître comme la seule des solutions possibles, mais il faut considérer une série de facteurs limitants la circulation :

- Une arrivée au rond-point à 70 km/h ;
- Une circulation à 2x2 voies ;
- Une importante circulation de véhicules 2 roues en heure de pointe ;
- La présence de piétons et cyclistes qui sortiraient de la voie verte.

L'ensemble de ces facteurs (ou une partie d'entre-eux) se traduirait par un **ralentissement significatif et constant du flux des véhicules dans les 2 sens** avec pour conséquence une **dangerosité importante pour les cyclistes et piétons**, qui se retrouveraient à devoir reprendre la RN 1 sans protection. Un exemple pratique de ce phénomène est visible aux heures de pointe au rond-point de la Crique Fouillée, à Collery.



Un endroit qui semble plus propice pour l'implantation d'un giratoire est sans doute le **deuxième accès au quartier Belle Humeur**, à environ 1 km vers Macouria en venant de Cayenne. Implantation qui pourrait faire bénéficier aussi le quartier situé au Nord de la RN 1 d'un désenclavement et permettre aux habitants de ces 2 zones de gagner la RN 1 en réduisant énormément la dangerosité de ce carrefour.

Dans cette configuration **la voie verte devrait être prolongée au moins jusqu'au giratoire du deuxième accès** à Belle Humeur, pour offrir une sécurité renforcée aux cyclistes et piétons.

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 prévu dans les 2 communes.
- Le nouveau pont **ne tient pas compte du BHNS**, et cela malgré son développement dans le territoire.
- Les **cyclistes et les scooters seront probablement mélangés avec les piétons** sur la voie verte, faut donc proposer une voie de circulation dédiée pour les scooters.
- Le **rond-point en tête de pont de Macouria générera probablement plus de problèmes que de solutions** à la circulation dans ce secteur, en augmentant le **danger pour les cyclistes et piétons** qui quittent le pont.
- **La voie verte ne s'intègre pas dans un schéma** plus vaste de pistes cyclables mais reste un aménagement isolé et déconnecté.

D'après les documents consulté, nous concluons que le nouveau pont du Larivot, 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**, ni un possible élargissement 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, 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 **l'ouvrage est à considérer comme insuffisant** 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**.