

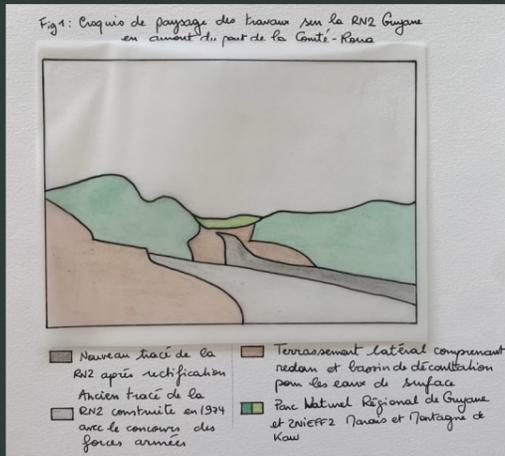


Travaux de rectification des virages de la Comté : À qui profite la route ?

Par Amandine TOUITOU



Photographie prise à Roura, Le 24 mars 2025 ; De Amandine TOUITOU, IA-IPR d'Histoire-géographie



La photographie présentée figure le nouveau tronçon de la RN2 dont la mise en circulation est prévue en septembre 2025. Ces travaux s'inscrivent dans le plan de modernisation de la RN2, comprenant la construction d'un nouveau pont sur la Comté et la rectification des virages attenants entre le PR36 et le PR40.

L'argumentaire présenté en séance du Sénat en 2013 met en avant la dangerosité et le sous-calibrage de ce tronçon routier. De fait, ce tronçon présente de nombreux virages, dont certains en dévers et a été tracée en partie sur une ligne de crête exposant d'autant la chaussée à une érosion prématurée. Cette portion de la route est donc souvent émaillée de nids de poule et a fait l'objet de nombreuses réparations ponctuelles. Les travaux, inscrits au plan État-Région de 2015-2020, ont débuté en 2017. Le montant global alloué est de 21,5 millions d'euros, répartis entre l'État (20 millions) et la CTG (1,5 million). La rectification des virages entre le PR36 et le PR40 représente à elle seule un coût de 11 millions. Un tel investissement pour la modernisation d'un linéaire routier de 4km interpelle. Elle est à mettre en regard d'autres investissements routiers importants qu'a connu le territoire. Par exemple, la réalisation de la route goudronnée entre Régina et Saint-Georges de l'Oyapock d'une longueur de 78 km, ouverte à la circulation en 2003, a coûté 44 millions d'euros.

C'est sans doute en étudiant la situation des travaux que l'on peut poser les hypothèses explicatives suivantes :

- Enjeu de désenclavement : la RN2 est la seule route de l'Est du territoire, desservant près de 10 000 habitants (2022).
- Enjeu géopolitique : relier la frontière avec le Brésil qui dispose depuis 2017 d'un pont permettant d'assurer la liaison routière.
- Enjeu économique : drainer les productions agricoles de la région de Cacao vers le principal centre de consommation guyanais : le grand Cayenne.

Concernant le coût global substantiel de l'opération, il convient de prendre en compte les études d'impact et les aménagements latéraux réalisés au nom du principe ERC (Éviter, Réduire, Compenser) en vue de limiter les dégradations environnementales inhérentes au projet. Dans un contexte de croissance démographique appelant une croissance des flux humains comme matériels, on comprend donc le caractère stratégique de l'aménagement routier figurant sur la photographie, afin d'accompagner le développement de l'Est du territoire guyanais.

