

## DOSSIER

Aménagement de la  
RN1 entre  
l'échangeur de Balata  
et le carrefour de la  
RD51 – Nouveau pont  
du Larivot

# DOSSIER DE PRESSE

**Opération RN1 Balata-RD51 – Nouveau  
pont du Larivot / Reconnaissances  
géotechniques en rivière de Cayenne**

19 juillet 2019



PRÉFET  
DE LA RÉGION  
GUYANE



DIRECTION  
DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT  
ET DU LOGEMENT  
GUYANE

Préfecture de Guyane  
Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement

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

## Rappel des objectifs de l'opération RN1 Balata-RD51 / Larivot

La RN1, comprenant le pont du Larivot qui franchit la rivière de Cayenne, est la seule infrastructure qui permet de desservir de manière satisfaisante l'ouest de l'agglomération de Cayenne mais aussi tout l'ouest de la Guyane (Kourou, Saint-Laurent-du-Maroni). Entre Cayenne et Macouria, la RN1 traverse des zones dont l'urbanisation se développera fortement dans les années à venir, pour répondre notamment à la demande croissante de nouveaux logements liée à l'évolution démographique de la Guyane.

Cette section de route à 2 voies est saturée aux heures de pointe et présente un faible niveau de sécurité. En outre, en cas de défaillance du pont, d'accident ou d'entretien lourd, la continuité de l'itinéraire ne peut pas être assurée de manière satisfaisante (cf. événement de 2009) : l'itinéraire alternatif nécessite un allongement de parcours de 40 km et emprunte des routes dont les ouvrages franchissant les criques sont à une seule voie de circulation et limités en gabarit et en tonnage.

L'opération a pour objectifs d'assurer la **sécurité** des usagers, la **fluidité** du trafic et la **résilience** de l'itinéraire. Cela passe par un aménagement dit de capacité qui conduira à terme à aménager la RN1 entre l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51, soit 12 km, en **2 x 2 voies**, avec le doublement du pont du Larivot.



Plan de situation de l'opération RN1 Balata-RD51

## Coût et financement de l'opération

L'opération a été estimée jusqu'à présent à 250 millions d'euros, dont 100 millions d'euros pour le doublement du pont du Larivot. Les estimations vont être actualisées avec les études en cours.

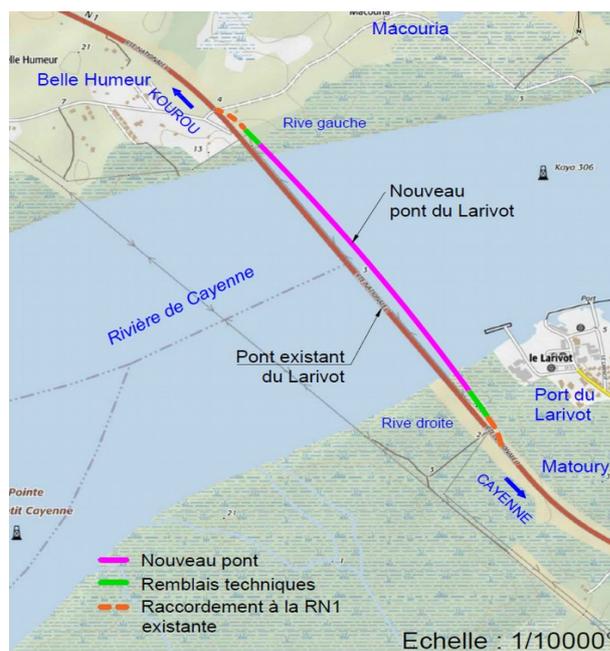
La première tranche du doublement l'échangeur de Balata et le carrefour avec la RD51 est actuellement financée à hauteur de 122,5 M€ prévus précédemment au CPER 2015-2018 et désormais au contrat de convergence et de transformation 2019-2022, dont 100 M€ pour la construction du nouveau pont obtenus dans le cadre des accords de Guyane (Plan d'urgence). Les financements complémentaires seront contractualisés au fur et à mesure.

## Présentation du projet

### Pont du Larivot

#### *Le nouvel ouvrage d'art*

Le nouveau pont, d'une longueur de 1300 m environ, sera situé à 40 m (au niveau des culées) en aval du pont existant, d'axe à axe. D'une forme courbe, il sera situé dans sa partie centrale à 65 m d'axe à axe du pont existant. Cette disposition permet, outre une plus grande qualité architecturale et un meilleur confort de conduite, de s'éloigner des pieux du pont existant et en particulier du quadripode de la pile 13 qui a été mis en place en 2009-2010.



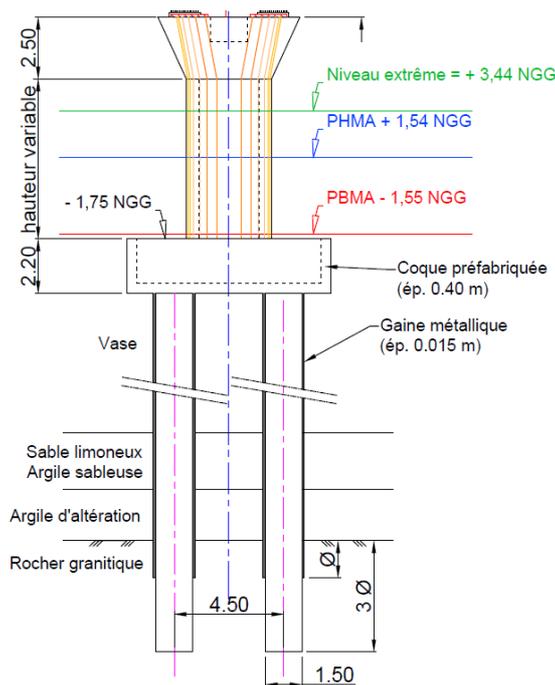
*Localisation du nouveau pont du Larivot*

Il s'agira d'un pont en béton précontraint, avec une vingtaine de piles disposées à un rythme d'une pile sur 2 par rapport au pont existant.

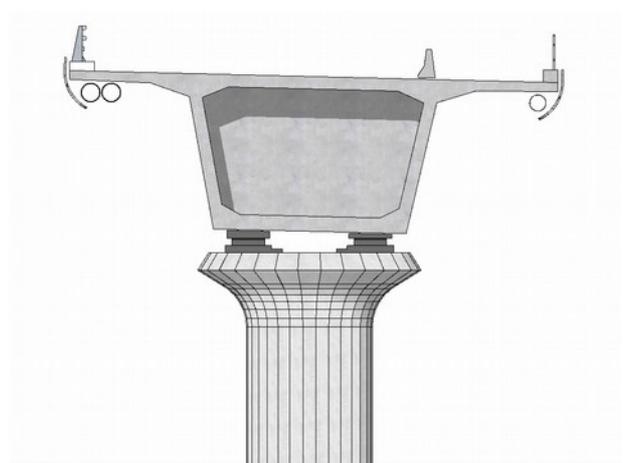


*Esquisse architecturale [document d'étude] du futur pont*

Les piles seront portées par des pieux en béton qui seront ancrés dans la roche. Le projet prévoit 4 pieux par appui.



Coupe technique d'un appui du futur pont



Esquisse architecturale d'une coupe du tablier du futur pont au niveau d'une pile [document d'étude]

Suite à la concertation publique de 2018, le pont a été rehaussé pour que le tirant d'air soit plus important et que des bateaux de plus grande taille puissent passer lorsque le pont existant sera déconstruit à terme. Ainsi, le tirant d'air sera dans sa partie centrale plus important d'une dizaine de mètres par rapport à celui du pont existant.

Ses deux voies de circulation seront affectées au sens Cayenne vers Kourou, tandis que les deux voies du pont actuel seront affectées au sens Kourou vers Cayenne.

Une voie verte à double sens permettra la circulation sécurisée des modes actifs (piétons, cyclistes) sur le nouveau pont. Des belvédères (aires de repos) seront aménagés.



Vue du nouveau pont [document d'étude] avec belvédère

### **Le pont existant**

Le pont existant fera l'objet d'une inspection détaillée fin 2019, puis d'un programme de reconfiguration visant à réaliser des travaux qui sont prévus dès l'ouverture du nouveau pont à la circulation.

Les deux ponts seront alors ouverts à la circulation, chacun dans un sens, à l'horizon 2024.



*Circulation sur le pont existant*

### **Section courante (hors pont du Larivot)**

Les carrefours seront en nombre limité pour assurer la fluidité du trafic et la sécurité des usagers. L'opération prévoira également les voies, parallèles de part et d'autre à la RN1, de désenclavement des parcelles et de rétablissement des dizaines d'accès existants qui seront supprimés.

Le projet prend en considération les modes actifs (piétons et cyclistes) par l'adjonction d'une voie spécifique pour ces déplacements (voie verte) ou par leur mise en sécurité sur les voies de désenclavement. Il prend également particulièrement en considération les cyclomoteurs qui disposeront d'une continuité de circulation en sécurité.

Au niveau de la traversée de Soula-Sablance, la RN1 sera aménagée en boulevard urbain pour desservir les zones d'habitat et d'activité, dans une zone à vocation urbaine. Il s'agit donc d'un aménagement plan, avec 2 giratoires aux extrémités de la section et 2 carrefours à feux intermédiaires.

Deux variantes sont actuellement étudiées pour le reste de l'itinéraire entre Soula et Balata : itinéraire dénivelé et artère interurbaine avec giratoires. Le choix sera arrêté prochainement à l'aide d'une analyse technique comparative. Les carrefours aménagés seront notamment au niveau de La Chaumière à Matoury et de Belle Humeur / Belle Terre à Macouria.

### **Planning général**

---

La concertation publique a lieu du 19 février au 31 mars 2018. Le bilan a été publié le 20 décembre 2018. Les élus ont été conviés à une restitution du bilan de la concertation le 12 février 2019.

L'enquête publique conjointe aux procédures de déclaration d'utilité publique pour l'ensemble de l'itinéraire (comprenant notamment une étude d'impact, une étude de trafic, une étude socio-économique) et d'autorisation environnementale unique (AEU) pour le nouveau pont du Larivot se déroulera courant 2020. L'obtention des autorisations administratives est envisagée pour fin 2020.

Une première enquête parcellaire relative au foncier nécessaire pour la construction du nouveau pont est envisagée en même temps que l'enquête publique.

Le marché de maîtrise d'œuvre pour le nouveau pont du Larivot sera notifié au mois d'août 2019. Le maître d'œuvre aura notamment la charge de finaliser les études de conception détaillée puis de préparer et suivre les marchés de travaux.

Le démarrage des travaux du nouveau pont est envisagé à partir de la saison sèche 2020, pour une durée de 3 années environ, donc entre 2021 et 2023.

Un maître d'œuvre sera également recruté à partir de 2020 pour les études de conception détaillée de l'aménagement routier, puis le suivi des travaux. Le démarrage des travaux pour une première phase d'aménagement de la RN1, hors pont, est envisagé à partir de 2021-2022, puis les travaux seront réalisés sur plusieurs années.

## **Zoom sur le chantier de reconnaissances géophysiques et géotechniques en rivière de Cayenne**

Un chantier de reconnaissances géophysiques et géotechniques est en cours en rivière de Cayenne, dans le cadre des études pour le nouveau pont du Larivot.

Il s'agit de réaliser des études de sol visant à caractériser précisément la nature du sol et de la roche et d'établir précisément à quelle altitude se situe le toit du rocher, à l'emplacement des futures piles du nouvel ouvrage d'art.

Ces travaux sont réalisés par un groupement d'entreprises dont Géotec Guyane est le mandataire. Les entreprises cotraitantes sont Géotec France et Safor Guyane.

### **Travaux de reconnaissances géophysiques**

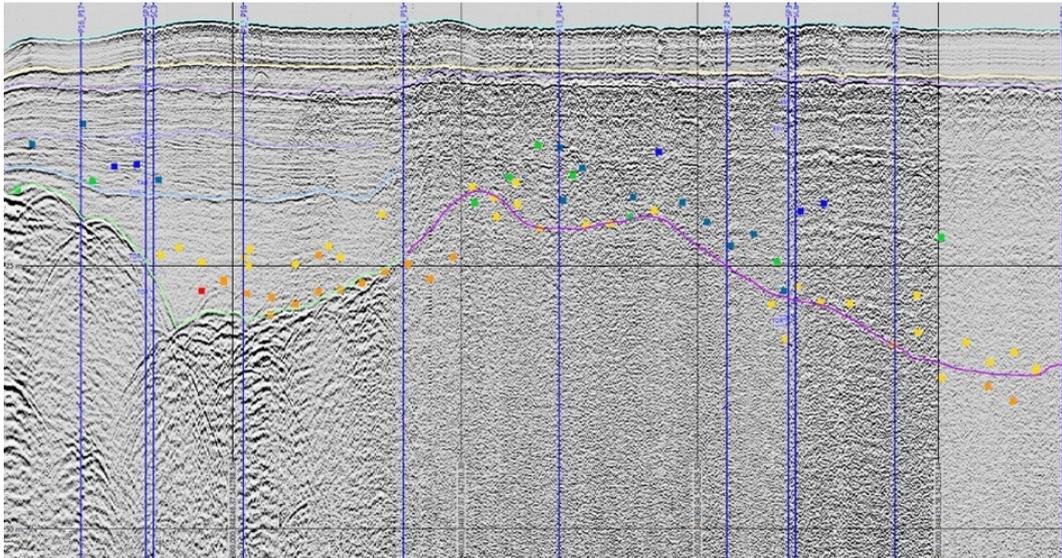
Les travaux de reconnaissances géophysiques se sont déroulés du 19 avril au 27 avril 2019. Des mesures de sismique réflexion et de sismique réfraction ont été prises depuis un bateau à l'aide d'une ligne de traîne pouvant atteindre environ 120 mètres.



*Reconnaitances géophysiques en cours*



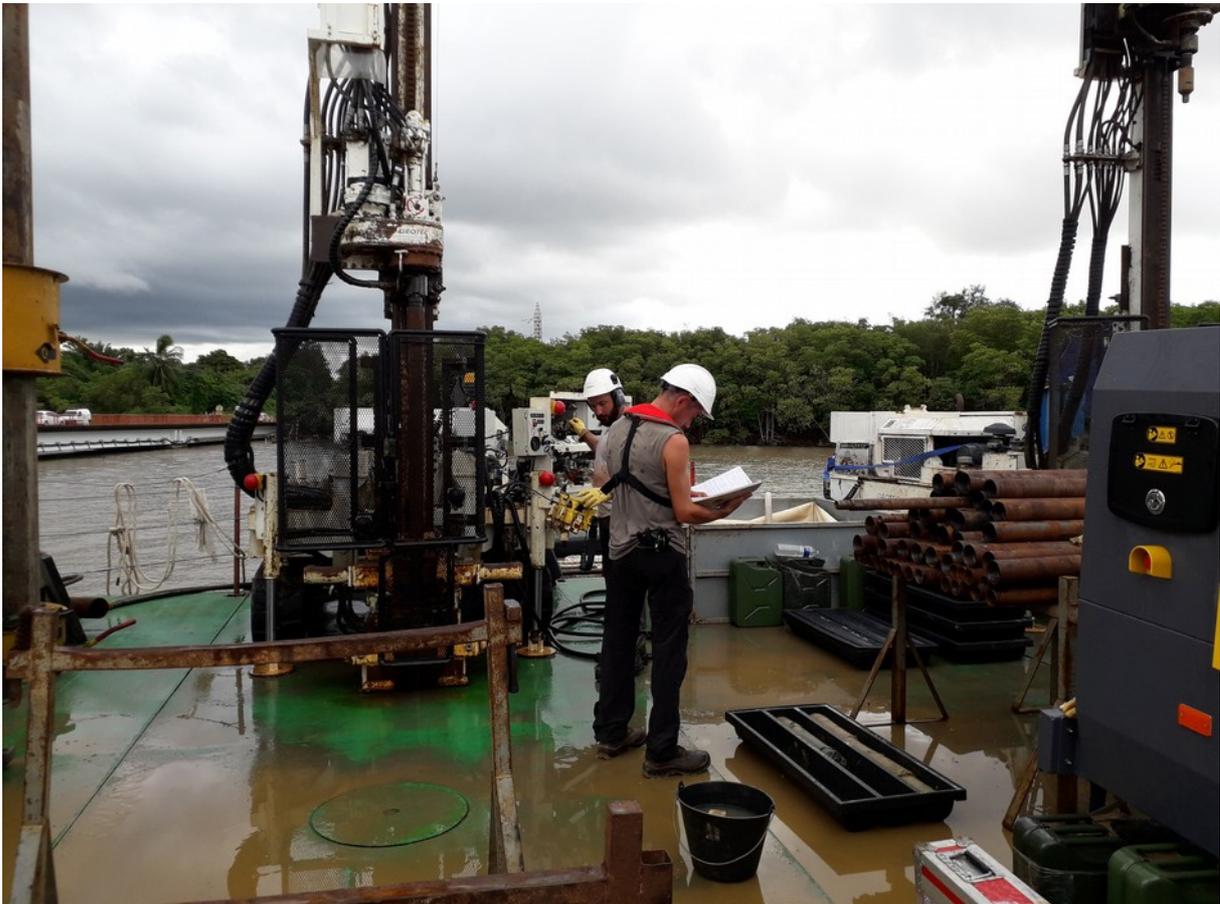
*Matériel pour les mesures géophysiques*



*Profil sismique, illustration de la projection de l'interprétation des tirs de sismique réfraction sur un profil de sismique réflexion*

### **Travaux de reconnaissances géotechniques**

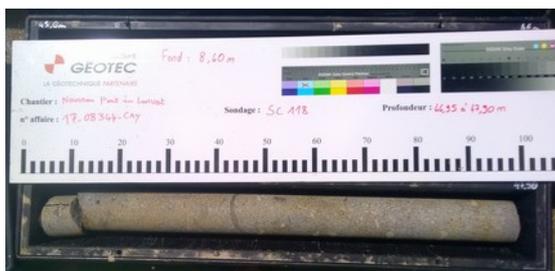
Depuis le 10 juillet 2019 et pour une durée de 3 mois environ, les travaux de reconnaissances géotechniques en rivière de Cayenne se déroulent. Pour ce faire, deux sondeuses sont installées sur une barge d'environ 13 m par 13 m qui est ancrée dans le sol par 4 pieux. Des sondages carottés et des sondages pressiométriques sont réalisés.



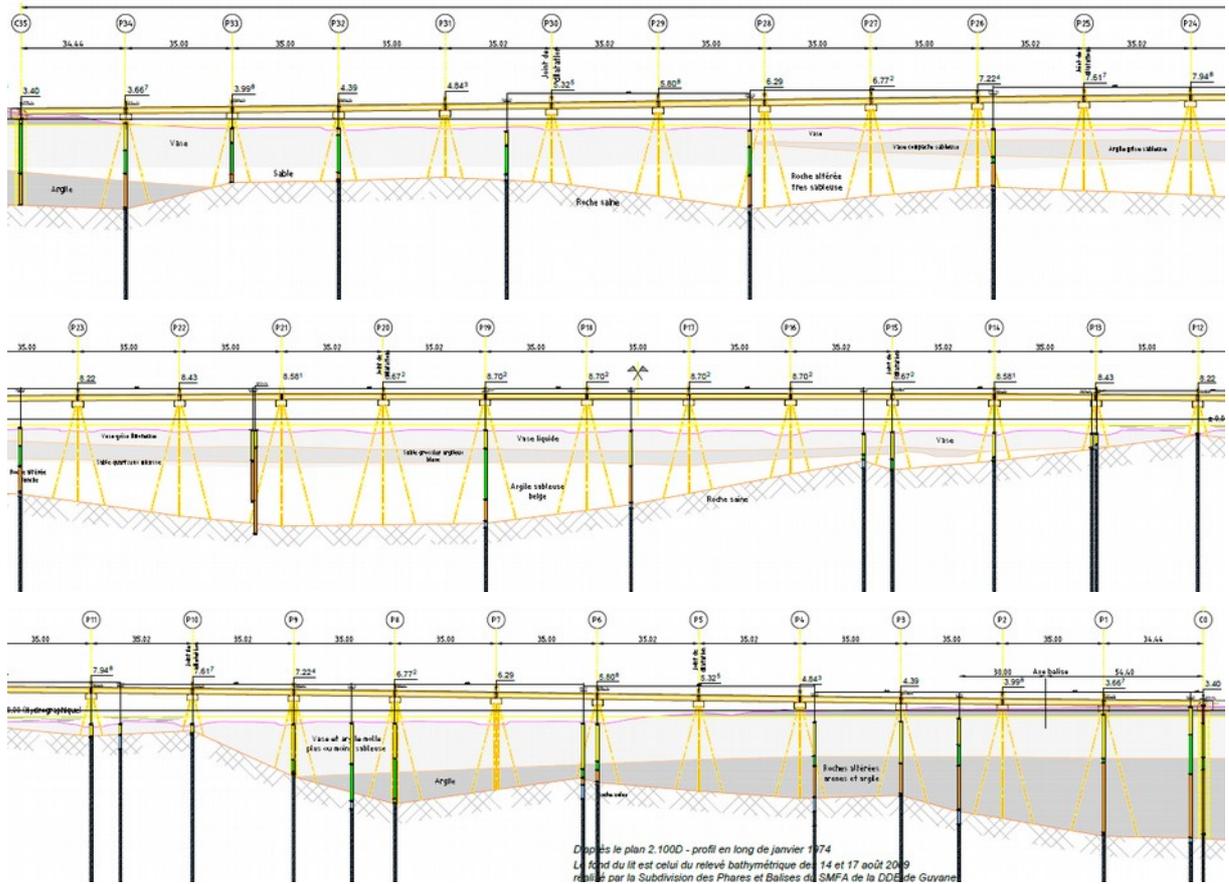
*Installations sur la barge pour les sondages géotechniques*



Sondage carotté en cours



Exemples de carottes extraites



Coupe sur le pont existant – Variation de la profondeur du toit rocheux



Vue du pont existant depuis la rivière de Cayenne