

RN1 – BALATA / RD51 – ÉTUDES PRÉALABLES

I – RAPPORT DE SYNTHÈSE

24 septembre 2021

V2



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s) Jean-Christophe COLLIN

Version V2

Référence

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par
V1	14/12/2020	FD
V2	24/09/2021	FD

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Emilie MORDACQUE	DGTM
Bertrand POIVEY	DGTM

SOMMAIRE

1 OBJET ET OBJECTIFS DE L’OPÉRATION..... 5

1.1 Le contexte..... 5

1.2 Objet et objectifs de l’opération..... 6

2 RAPPEL DES ÉTUDES ET DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES SUR LA SECTION
CONSIDÉRÉE ET SUR LES SECTIONS ADJACENTES. 7

3 JUSTIFICATIONS DES VARIANTES ET DE LA SOLUTION PROPOSÉE..... 8

3.1 Principes généraux d’aménagement..... 8

3.2 Variantes envisagées..... 8

3.2.1 Section 4 – Soula / Sablance..... 8

3.2.2 Section 5 – Soula / RD51..... 8

3.3 Variante retenue..... 9

4 CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA SOLUTION PROPOSÉE..... 11

4.1 Préambule 11

4.2 Section Balata / La Chaumière 11

4.3 Point d’échanges de la Chaumière 12

4.4 Section la Chaumière / Soula 12

4.5 Section Soula / Sablance 15

4.6 Section Soula / RD51 15

4.7 Phasage de l’aménagement 16

5 LISTE DES ENGAGEMENTS ENVISAGÉS PAR LE MAÎTRE D’OUVRAGE EN
MATIÈRE D’INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT. 17

6 ÉLÉMENTS ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS. 18

7 PLAN DE SITUATION 19

8 PLAN GÉNÉRAL DES VARIANTES 22

9 PLAN GÉNÉRAL DE LA SOLUTION PROPOSÉE..... 22

10 FICHE SYNTHÉTIQUE DE L’OPÉRATION. 22

11 ANNEXE..... 22

RÉFÉRENCES

Figure 1 – La RN1 en Guyane..... 5

Figure 2 – RN1, section balata/RD51 et réseau routier principal au niveau de l’Île de Cayenne 5

Figure 3 – Pont du Larivot 6

Figure 4 - Parti d'aménagement de la RN1 dans la CACL et entre le giratoire leBlond et le carrefour avec la RD51 10

Figure 5 - Voie verte au niveau du Parkway 12

Figure 6 - Point d’échanges de la Chaumière 12

Figure 7 – sECTION IA CHAUMIÈRE / SOULA – Localisation des CARREFOURS 14

Figure 8 - Profil en travers type RN1 à l’approche d’un carrefour - Traversée de Soula 15

Figure 9 - Principes d'aménagement de Soula et Sablance le long de la RN1 – Source EPFAG 15

Figure 10 - Profil en travers type de la RN1 entre Soula et la RD51 15

PRÉAMBULE

Le présent dossier concerne **les études préalables à l'enquête publique** de l'aménagement de la **RN1** sur sa section entre **Balata et la RD51** dans l'agglomération de Cayenne en **Guyane**.

Ces études ont été confiées au bureau d'études Egis et ont commencé début **2016**.

Depuis le **projet** a connu de **très nombreuses évolutions** et **modifications** qui ont eu plusieurs **conséquences** sur le contenu et le déroulé des **études**.

La principale porte sur le **périmètre du projet** soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la demande d'autorisation environnementale unique qui a été recentré sur le **franchissement de la rivière** Cayenne, tronçon le plus sensible de l'aménagement.

Les autres conséquences majeures ont été :

- un étalement dans le temps des études
- la non finalisation des études préalables sur l'ensemble de la section de la RN1 entre Balata et la RD51.

Dans ce contexte, le **présent dossier** ne constitue pas à proprement parler le dossier des études préalables à l'enquête publique, mais **regroupe**, en reprenant la structure des études préalables, **l'ensemble des études et des réflexions** menées sur l'aménagement de la RN1 entre Balata et la RD51.

Il **devra donc être mis à jour et complété** pour aboutir, au final, au dossier des études préalables à l'enquête publique.

Ce dossier comporte ainsi les parties suivantes :

- **« Rapport de Synthèse »**

Ce rapport devra être mis à jour et complété en fonction de l'évolution des autres volets des études dans le cadre de la finalisation des études préalables.

- **« Contexte général de l'opération »**

Ce volet a été réalisé en 2016. Des mises à jour ont été réalisées sur certaines parties (socio-économie) mais d'autres devront être mises à jour pour la finalisation des études préalables. Cela concerne en particulier l'environnement (les prospections faune/flore étant par exemple aujourd'hui trop anciennes pour être utilisées seules dans une étude d'impact).

- **« Rappel des études et des décisions antérieures »**

Cette partie devra être complétée avec les décisions prises ultérieurement au présent dossier.

- **« Étude et comparaison des variantes »**

Ce volet a été réalisé en 2019. Pas de complément a priori à apporter, la DIT ayant retenue la variante à prendre en compte.

- **« Étude de la variante retenue »**

L'étude de la variante retenue sera à reprendre et à compléter étant donné les différents points sensibles qui restent, à ce jour, à préciser et qui auront un impact sur la conception de l'aménagement (ces éléments sont indiqués dans le rapport).

1 OBJET ET OBJECTIFS DE L'OPÉRATION.

1.1 Le contexte

La **route nationale 1 (RN 1)** en Guyane relie Cayenne à Saint-Laurent-du-Maroni, en desservant la côte occidentale guyanaise et, en particulier, l'agglomération de Kourou.

La **section Balata - RD 51** de la RN 1, objet du présent dossier, se situe au début de l'itinéraire de la route nationale, côté Cayenne entre les PR 6 et 18. Son linéaire est d'environ 12 km.



Source : Fond de carte ViaMichelin avec modifications faites par EGIS
FIGURE 1 – LA RN1 EN GUYANE



Source : Fond de carte ViaMichelin avec modifications faites par EGIS
FIGURE 2 – RN1, SECTION BALATA/RD51 ET RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL AU NIVEAU DE L'ÎLE DE CAYENNE

Sur cette section, la RN1 est une route bidirectionnelle à 2 voies avec des carrefours plans. En dehors de la principale voie d'accès à ZAC de Soula dont le carrefour avec la RN1 a été aménagé en giratoire, les autres carrefours sur la route nationale sont des carrefours en T ou en croix. Les carrefours les plus importants ont été aménagés avec des voies de tourne-à-gauche, les ilots étant cependant uniquement en peinture. Outre les carrefours, cette section de la route nationale comporte de très nombreux accès riverains, essentiellement sur sa partie en rive gauche de la rivière Cayenne.

La RN1 assure de nombreuses fonctions essentielles pour le développement de la Guyane et de sa principale agglomération. Elle est en effet le support :

- de tous les flux de longue distance pour les personnes et les marchandises sur l'axe littoral transamazonien,
- de la desserte stratégique du Centre spatial guyanais,
- de l'irrigation et la desserte routière des communes traversées, en particulier celles de l'agglomération de Cayenne, y compris par le biais du développement de flux multimodaux.

La RN1, dans sa configuration actuelle, est cependant de moins en moins apte à assurer ces fonctions avec le niveau de service attendu.

En effet, le dynamisme démographique de l'agglomération cayennaise, comme celui de la Guyane, a entraîné un fort développement de l'urbanisation sur des communes de plus en plus éloignées de la ville centre. Ce développement génère une forte hausse des besoins de déplacements, en particulier aux heures de pointes (déplacements pendulaires). Dans un contexte de quasi absence d'itinéraire alternatif, ces déplacements se concentrent sur la RN 1.

Le niveau de trafic sur la section concernée de la RN1 est ainsi de l'ordre de 20 000 véhicules jours (2018) générant, aux heures de pointe, en particulier à celle du matin, des congestions de plus en plus importantes. La poursuite du développement démographique, attendu au cours des prochaines années, va ainsi continuer et amplifier la dégradation des conditions de circulation.

Le franchissement de la rivière Cayenne est un point singulier de la RN1 du fait de sa longueur (1 225 m) et de l'absence de réel itinéraire alternatif. Or cet ouvrage permet de relier l'est et l'ouest guyanais, Cayenne d'un côté et Kourou et Saint Laurent du Maroni de l'autre. En cas de fermeture du pont, comme cela est arrivé en 2009-2010 pendant 3 mois, la Guyane est quasiment coupée en deux.

Le pont est de plus étroit, composé d'une chaussée de 7 m comprise entre deux trottoirs de 1 m. La circulation en sécurité des piétons, des cyclistes et des cyclomoteurs n'y est pas possible. Sur les 4 accidents corporels survenus sur le pont entre 2014 et 2018, la moitié impliquait des deux roues motorisés.

La vitesse y est limitée à 70 km/h.



FIGURE 3 – PONT DU LARIVOT

1.2 Objet et objectifs de l'opération

Le projet global d'aménagement de la section de la RN1 entre Balata et la RD51 a pour objectif de lui donner des caractéristiques lui permettant de remplir l'ensemble de ses fonctions avec un niveau de service et de sécurité satisfaisant.

À l'intérieur de ce projet global, le doublement du pont du Larivot a un objectif supplémentaire plus spécifique : pérenniser le franchissement de la rivière Cayenne. La construction d'un deuxième ouvrage réduit en effet très fortement le risque d'une coupure complète de l'axe en cas d'incident comme en novembre 2009 (fermeture de l'ouvrage jusqu'en mars 2010).

Ce projet s'inscrit aussi dans le cadre **plus général de l'aménagement de la RN1** dans son ensemble sur le territoire de la CACL qui intègre ainsi sa partie jusqu'à Cayenne c'est-à-dire sa section entre l'échangeur de Balata et le giratoire Leblond.

Il doit ainsi être cohérent avec cet aménagement général et doit donc en particulier :

- offrir une cohérence des capacités de circulation, en direction de Cayenne, jusqu'au carrefour des Maringouins.
- offrir suffisamment de cohérence et de lisibilité des enchaînements des différents types de route afin de garantir la sécurité des usagers et notamment des modes actifs et des cyclomoteurs.

Le carrefour des Maringouins est un point d'échange stratégique sur lequel converge l'ensemble du trafic venant de l'extérieur de Cayenne depuis la RN1 et la RN2. Il permet ensuite de répartir le trafic sur les principales pénétrantes dans Cayenne (RN1, RD23, Route de la Madeleine).

La capacité de ce point d'échange, une fois réaménagé, fixera ainsi la capacité utile à donner aux voies qui y convergent et en particulier à la RN1.

2 RAPPEL DES ÉTUDES ET DES DÉCISIONS ANTÉRIEURES SUR LA SECTION CONSIDÉRÉE ET SUR LES SECTIONS ADJACENTES.

- **Janvier 2015** - Étude d'opportunité de l'aménagement de la RN1 entre Balata et Tonate aboutissant à identifier un scénario d'aménagement consistant à élargir la RN1 à 2x2 voies de circulation entre l'échangeur de Balata et la RD5 (ou jusqu'à Tonate) intégrant une bande multifonctions pour la circulation des cyclomoteurs. Une voie verte permettra aussi la circulation des modes actifs.
- **30/10/2015** - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie - Décision d'un approfondissement des études d'opportunité.
- **Février 2018** – Concertation publique menée conformément aux articles L121-16 et suivants du code de l'environnement du 19 février 2018. La concertation est menée sur la base d'un aménagement à 2x2 voies avec des points d'échanges dénivelés.
- **20/12/2018** – Préfet de Guyane - Bilan de la concertation
- **20/06/2019** - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au Préfet de Guyane – Commande des études préalables et du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la RN1 – mise à 2x2 voies entre l'échangeur de Balata et la RD51. Choix du parti d'aménagement :
 - ✓ Aménagement à 2x2 voies de la RN1 entre Balata et la sortie ouest de Soula-Sablance, incluant la réalisation de la traversée de Soula-Sablance sous la forme d'un boulevard urbain.
 - ✓ Un franchissement de la rivière Cayenne, assuré par la construction d'un nouveau pont en aval de l'actuel.
 - ✓ La création ou l'aménagement d'un nombre de points d'échange restreint entre Balata et la RD51.
 - ✓ La suppression des accès directs à la RN1 sur l'ensemble de l'itinéraire entre Balata et la RD51, par création de voies de désenclavement parallèles qui rabattent les véhicules sur les points d'échange aménagés.
 - ✓ La réalisation d'un itinéraire pour les modes doux, qui sera autant que possible mutualisé avec les voies de désenclavement créées.

Le parti d'aménagement devra être précisé, à travers des études complémentaires, quant au choix du référentiel retenu entre Balata et l'entrée « est » de Soula-Sablance : référentiel VSA90 avec échangeurs dénivelés ou artère interurbaine ARP avec des carrefours plans.

- **22/06/2018** – Préfet de Guyane – Choix d'un parti d'aménagement en boulevard urbain avec des carrefours à niveaux dans la traversée du secteur de Soula-Sablance.
- **17/12/2019** - DGITM - Décision de réaliser un dossier d'enquête conjoint (utilité publique, autorisation environnementale) uniquement sur le nouveau pont du Larivot et ses raccordements à la RN1. Décision du parti d'aménagement global de la RN1 dont les précisions sur la section Balata / RD51 :
 - ✓ Entre Balata et le point d'échange de La Chaumière : aménagement de type VSA en continuité de la section de la RN1 venant de Cayenne.
 - ✓ Aménagement du point d'échange de la Chaumière par un carrefour à niveau marquant nettement le changement de référentiel géométrique.
 - ✓ Entre La Chaumière et l'entrée « est » de Soula-Sablance : aménagement de type artère interurbaine ARP.

3 JUSTIFICATIONS DES VARIANTES ET DE LA SOLUTION PROPOSÉE

3.1 Principes généraux d'aménagement

Entre Balata et la RD51 les principales contraintes qui ont guidé l'aménagement de la RN1 sont les suivantes :

- L'échangeur de Balata qui marque l'origine du projet.
- La topographie au niveau du Mont Petit Matoury (à 2 km de l'origine du projet).
- Le franchissement de la rivière Cayenne (moins de 2 km après le Mont Petit Matoury).
- Le secteur Soula / Sablance qui constitue une zone bâtie de manière quasiment continue entre l'océan et la rivière Cayenne (zone située à un peu plus de 3 km après le pont du Larivot).
- Le carrefour avec la RD51 qui constitue l'extrémité du projet.

Ces différents éléments combinés aux fonctions assurées par la RN1 (en particulier la desserte locale) et aux autres contraintes (bâti, zones inondables...) ont conduit à retenir un **aménagement sur place** de la route nationale.

Les principaux objectifs de l'aménagement (temps de parcours, sécurité) ont, quant à eux, conduit à retenir un aménagement avec un profil en travers à 2x2 voies étant donné les niveaux de trafic attendus.

Le franchissement de la rivière Cayenne constitue un point dur, à la fois technique et financier, de l'aménagement. Cette contrainte a abouti à retenir les principes suivants :

- Le pont actuel est conservé pour la circulation en direction de Cayenne.
- Un nouveau pont sera réalisé pour le sens de circulation inverse.

Outre l'économie liée à la construction d'un nouveau pont à 2 voies à la place d'un pont à 2x2 voies, cette option avec deux ouvrages apporte une plus grande sécurité pour le maintien du service de la RN1. En effet en cas de problème sur l'un des deux ponts qui nécessiterait sa fermeture (comme en 2009 pour le pont actuel), la circulation pourrait être basculée sur le second pont. Dans une telle configuration, le niveau de service serait dégradé mais le franchissement de la rivière pourrait être maintenu (sachant qu'aucune autre réelle alternative n'existe pour franchir la rivière Cayenne).

3.2 Variantes envisagées

Sur la base des principes généraux de l'aménagement rappelés ci-avant, deux variantes ont été envisagées :

- Variante 1 – Aménagement d'une voie type VSA 90/100 avec une vitesse de référence de 90 km/h.
- Variante 2 – Aménagement d'une artère interurbaine (ARP – R80) avec une vitesse de référence de 90 km/h.

Ces deux variantes se distinguent principalement par le type des points d'échanges. Dans le cas de la variante 1, les échanges se font de manière dénivelée ce qui n'est pas le cas pour la variante 2 (échanges plans de type giratoire ou demi-carrefour).

La variante 1 vise à répondre de manière optimale à l'objectif de fluidité et de temps de parcours réduit et stable en dénivelant les points d'échanges. En revanche, de par les contraintes liées à ce type d'aménagement, elle crée une coupure marquée du territoire et nécessite des emprises plus importantes.

La variante 2 permet à l'inverse de limiter l'effet de coupure de l'infrastructure et ses emprises avec en contrepartie une baisse du niveau de service.

Les **sections 4 et 5** constituent cependant des cas particuliers qui ont nécessité une adaptation des deux variantes.

3.2.1 Section 4 – Soula / Sablance

Comme cela a été rappelé précédemment, le secteur de Soula / Sablance constituera à terme un pôle urbain unique. La RN1 est l'axe principal de desserte de ce pôle et le traverse dans sa partie centrale en séparant Sablance de Soula.

Une analyse spécifique sur ce secteur a été réalisée et a conduit à retenir que la RN1 devait être aménagée en boulevard urbain (à 2x2 voies) dans ce secteur pour limiter au maximum l'effet de coupure et permettre d'atteindre l'objectif d'obtenir à terme une zone urbaine unique.

3.2.2 Section 5 – Soula / RD51

Cette dernière section de l'aménagement est courte avec environ 1.5 km. Elle ne comportera que deux points d'échanges, à ses extrémités.

Dans le cadre de la variante 1 ces points d'échanges ne pourront pas être dénivelés puisqu'ils devront marquer la transition avec les sections amont (boulevard urbain de Soula / Sablance) et aval (RN1 actuelle). Ces échanges seront donc de type giratoire pour que l'utilisateur assimile le changement du type de voie.

Dans le cadre de la variante 2, ces points d'échanges seront par nature des carrefours de type giratoire.

Le trafic sur cette section sera nettement plus faible que sur les sections précédentes de la RN1. En effet le secteur de Soula / Sablance constitue un générateur important du trafic sur la RN1 orienté essentiellement vers Cayenne.

Ces différents éléments ont donc conduit à retenir pour l'aménagement de cette section les principes suivants :

- Suppression des accès riverains avec des rabattements sur les carrefours de Soula ou de la RD51.
- Conservation de la RN1 dans sa configuration actuelle.

La suppression des accès permettra d'améliorer la sécurité de la RN1. Les voies de désenclavement nécessaires pour supprimer les accès devront être compatibles avec un aménagement à 2x2 voies de la RN1 à terme.

3.3 Variante retenue

La section de la RN1 entre Balata et la RD51 s'intègre dans un système routier plus large qui concerne l'ensemble de la RN1 et de la RN2 dans le périmètre de la CACL. Ainsi, les aménagements envisagés entre Balata et la RD51 auront des impacts significatifs sur la RN1 (et la RN2) à l'approche de Cayenne avec le risque d'en augmenter la congestion.

Le parti d'aménagement de la RN1 entre Balata et la RD51 doit donc s'inscrire dans un parti d'aménagement plus global de la route nationale sur l'ensemble du périmètre de la CACL. Ce parti d'aménagement global doit suivre deux grandes orientations principales :

- Avoir une cohérence des capacités offertes à la circulation routière de Tonate jusqu'au carrefour des Maringouins
- Offrir suffisamment de cohérence et de lisibilité des enchaînements des différents types de route afin de garantir la sécurité des usagers et notamment des modes doux et des cyclomoteurs.

Les trafics de la RN1 croissent à l'approche de Cayenne jusqu'au nœud des Maringouins. Ce dernier, qui sera réaménagé en échangeur dénivelé, fixe ainsi la capacité maximale utile de l'axe. Cette capacité constitue donc la base pour une définition cohérente des capacités de trafic des sections amont (vers Kourou) de la RN1 et de ses nœuds.

Dans cette optique le traitement global de la RN1 doit intégrer :

- Le traitement capacitaire (dénivellation ou suppression) du carrefour de la Crique Fouillée.
- L'aménagement de l'échangeur de Balata afin d'optimiser, au bénéfice de la RN1, le fonctionnement de la convergence des RN1 et RN2 (les usagers de la RN2 disposent d'autres solutions de rabattement sur Cayenne).

Le parti d'aménagement de l'ensemble de la RN1 devra donc respecter :

- Une vision urbaine en aval des Maringouins (vers Cayenne)
- Un parti d'aménagement de type « voie structurante d'agglomération » (VSA) depuis l'échangeur des Maringouins jusqu'à celui de La Chaumière. Ce dernier sera traité en carrefour plan de manière à marquer nettement la séparation entre la section de type VSA et la section suivante de type ARP (voir ci-après). Ce point est essentiel pour que les usagers qui sont interdits sur la section de type VSA (cyclomoteurs, modes actifs) ne continuent pas (en direction de Cayenne) sur la RN1 après le carrefour de La Chaumière. Ce parti d'aménagement implique ainsi d'offrir un itinéraire alternatif à la RN1 à ces usagers entre La Chaumière et l'aval des Maringouins.
- Un parti de type « aménagement des routes principales » (ARP) à 2x2 voies (artère interurbaine) depuis La Chaumière jusqu'à l'entrée de Soula. Ce type d'aménagement est cohérent avec les profils en travers prévu sur les deux ponts.
- Un parti d'aménagement urbain à 2x2 voies avec des carrefours plans en traversée de Soula-Sablance.
- Un parti d'aménagement bidirectionnel (ARP R80) au-delà de Soula, avec le regroupement des accès riverains et, si nécessaire, création ou aménagement des carrefours existants de manière à maintenir la fluidité des trafics et la sécurité routière.

Ce parti d'aménagement global implique donc le parti d'aménagement suivant sur la RN1 entre Balata et la RD51 :

- Voie de type VSA 90 (2x2 voies) entre Balata et La Chaumière
- Échange de la Chaumière aménagé en carrefour plan de type giratoire.
- Voie de type ARP – artère interurbain (2x2 voies – R80) avec des carrefours plans (giratoire ou demi-carrefour) entre La Chaumière et Soula.
- Boulevard urbain à 2x2 voies dans la traversée du secteur de Soula-Sablance (section encadrée par deux carrefours giratoires et comportant des carrefours à feux).
- Aménagement de type ARP R80 entre Soula-Sablance et la RD51 avec suppression des accès riverains et carrefours secondaires et aménagement du carrefour de la RD51.

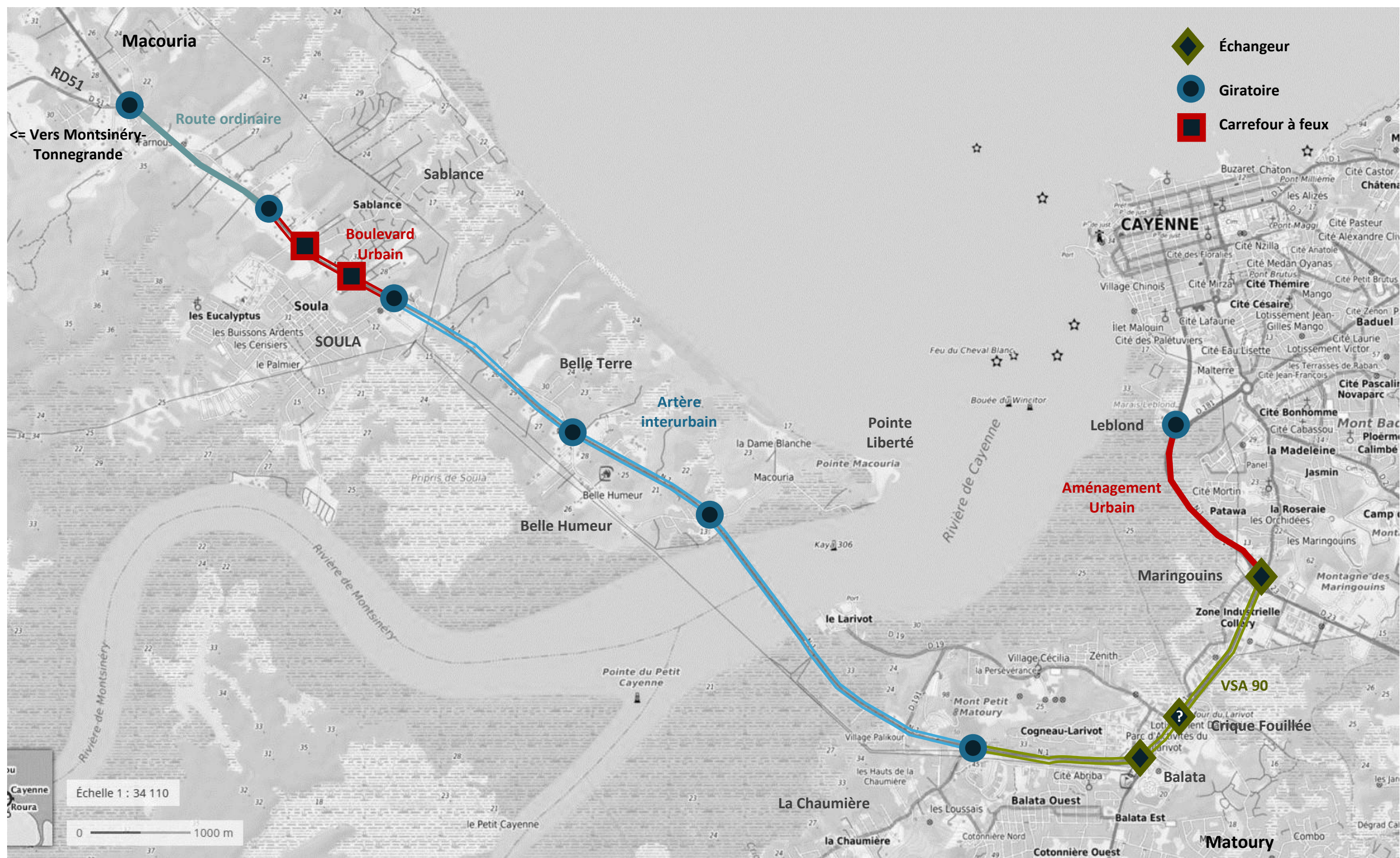


FIGURE 4 - PARTI D'AMÉNAGEMENT DE LA RN1 DANS LA CACL ET ENTRE LE GIRATOIRE LEBLOND ET LE CARREFOUR AVEC LA RD51

4 CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA SOLUTION PROPOSÉE

4.1 Préambule

Le projet d'aménagement de la RN1 entre l'échangeur de Balata et la RD51 comporte 4 sections avec des partis d'aménagement distincts :

- Section Balata / La Chaumière : aménagement de type **VSA à 90 km/h** (2x2 voies – échangeurs dénivelés) en continuité de ce qui sera réalisé sur la RN1 entre les Maringouins et Balata.
- Section Balata / Soula : aménagement de type **artère interurbaine (ARP R80)** – 2x2 voies à 90 km/h
- Section traversée de Soula-Sablance : **boulevard urbain** (limitation à 50 km/h).
- Section Soula / RD51 : **route ordinaire** (ARP R80 – 80 km/h).

En complément le parti d'aménagement général prévoit aussi :

- La réalisation d'une liaison pour les modes actifs sur tout l'itinéraire.
- La réalisation d'une liaison pour les cyclomoteurs entre Balata et la Chaumières étant donné que ces derniers seront interdits de circulation sur la RN1 dans sa partie aménagée en VSA90.

Le profil en travers, sur les différentes sections (en dehors de la dernière), prend en compte la possibilité de réaliser, à terme et pour chaque sens, une **voie réservée aux transports en commun** (VRTC) sur la BAU ou BDD. Cette option élargie mécaniquement la plateforme routière et en augmente le coût. Il sera nécessaire de valider cette option lors des études ultérieures.

4.2 Section Balata / La Chaumière

Le parti d'aménagement de cette section, longue d'environ 1 300 m, est une voie de type VSA 90.

L'aménagement débute au niveau de l'échangeur de Balata. Les dispositifs d'extrémité des bretelles, en direction de Kourou, de cet échangeur seront modifiés pour passer d'une configuration « insertion » (bretelle d'entrée) / « déboitement » (bretelle de sortie) à une configuration « adjonction » / « affectation ». Cette modification permet de passer d'une section courante à 2x1 voies de la RN1 au droit de l'échangeur à une section courante à 2x2 voies.

Il faut cependant noter que dans le cadre de l'aménagement complet de la RN1, c'est-à-dire jusqu'au giratoire Leblond dans Cayenne, la configuration de l'échangeur de Balata devrait être modifiée pour assurer une continuité à 2x2 voies de la section courante de la route nationale. Cette modification aura

des impacts sur la conception de l'aménagement objet du présent dossier. À ce jour cependant, aucune étude n'a été réalisée pour le réaménagement de l'échangeur de Balata.

Après l'échangeur de Balata et jusqu'au carrefour de la Chaumière, l'aménagement consiste à élargir la chaussée actuelle pour la passer à 2x2 voies. La géométrie de la RN1, aussi bien en plan qu'en profil en long, a des caractéristiques confortables avec un tracé en plan très rectiligne, des courbes avec de grands rayons et des pentes globalement faibles. Cette géométrie est ainsi compatible avec le parti d'aménagement retenu et ne nécessite pas de modification particulière.

L'élargissement de plateforme routière se heurte en revanche à différentes contraintes qui peuvent être antagonistes. On peut en particulier noter :

- Le réseau primaire d'adduction d'eau potable (alimentation de l'agglomération) longe la RN1 côté nord
- Le réseau électrique haute tension longe la route nationale côté sud.
- Les contraintes environnementales (présence d'un plan d'eau / zone humide sensible au nord de la route)
- Les contraintes géotechniques, en particulier à l'extrémité de la section, qui pourront avoir une influence sur le calage du carrefour giratoire de la Chaumière.
- Le phasage des travaux sous circulation.

Au stade actuel, l'élargissement de la plateforme a été envisagée par le sud afin de limiter l'impact du projet sur la canalisation AEP. L'approfondissement de l'étude de ces contraintes, combiné à l'analyse de l'état de la structure de la chaussée actuelle, devront permettre d'affiner le calage du projet.

Cette section sera de type VSA 90 et sera donc interdite à la circulation des cyclomoteurs. Ces derniers pourront emprunter, à partir de l'échangeur de Balata, les voiries principales de la zone d'activités (projet PARKWAY) prévue le long du côté nord de la RN1 et de l'opération d'intérêt national (OIN) Cogneau-Lavirot) pour rejoindre le carrefour de la Chaumière et continuer sur la RN1. Cet itinéraire longe globalement la RN1 et ne générera ainsi pas de rallongement de parcours significatifs par rapport à l'utilisation de la route nationale. En revanche les échéances des différents projets ne sont pas arrêtées. L'aménagement de la RN1 pourrait ainsi se faire avant ceux du Parkway et de l'OIN Cogneau-Larivot. Des solutions alternatives temporaires devront alors être envisagées pour la circulation des cyclomoteurs.

Comme pour les cyclomoteurs, une mutualisation des infrastructures pourra se faire pour la circulation des modes actifs à partir de l'échangeur de Balata. En effet une piste cyclable et un itinéraire pour les piétons sont prévus le long de la voirie principale de la zone d'activités du Parkway (entre cette voirie et la RN1). Néanmoins à l'approche du carrefour de la Chaumière, la présence d'un plan d'eau au bord de la RN1 impose à la voirie du Parkway de s'éloigner de la route nationale. Si le rallongement de parcours qui en résulte est non significatif pour un déplacement motorisé (cyclomoteur) ce n'est pas le cas pour les modes actifs. Ainsi à partir de ce secteur une voie verte propre à la RN1 est aménagée pour permettre

aux modes actifs de continuer leur itinéraire le long de la route nationale sans rallongement de parcours particulier.



FIGURE 5 - VOIE VERTE AU NIVEAU DU PARKWAY

Enfin, une traversée dénivelée (passage inférieur) de la RN1 est aménagée pour permettre une liaison sécurisée pour les modes actifs entre les quartiers de Balata et de Cogneau Larivot.

4.3 Point d'échanges de la Chaumière

Le point d'échanges de la Chaumière est traité en carrefour giratoire, de rayon extérieur 25 m. Il comportera quatre branches : 2 pour la RN1, une branche pour le raccordement du chemin de la Chaumière et une branche pour desservir le quartier de Cogneau Larivot.

Le calage du giratoire sera contraint par :

- Le contexte géotechnique.
La RN1 se trouve coincée dans ce secteur entre au nord le Mont petit Matoury et au sud une autre colline. Le Mont petit Matoury est identifié comme secteur à risque vis-à-vis des glissements de terrain.
Les dénivelés entre la route et les reliefs la bordant étant importants (80 m environ avec le sommet du Mont Petit Matoury), les terrassements en déblai sont rapidement significatifs dès qu'on s'éloigne du tracé actuel de la RN1
- Les réseaux principaux AEP (en tirets jaunes sur la- Point d'échanges de la Chaumière Figure 6) et électrique (Haute Tension – en trait plein jaune) encadrent le giratoire et seront impactés par son aménagement.
- La zone humide, sensible environnementalement, située au nord de la route nationale.

- Les contraintes géométriques, en particulier pour le raccordement des voies secondaires.

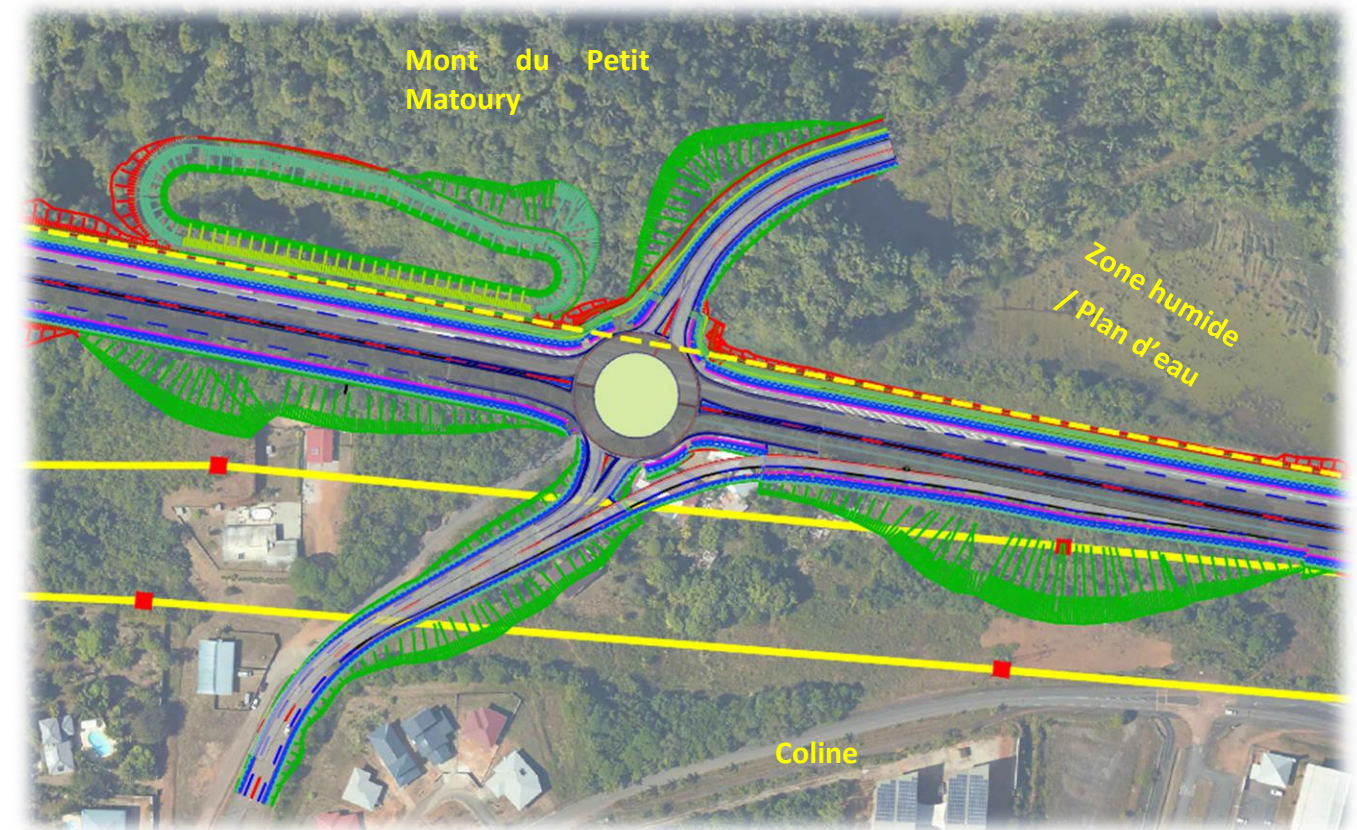


FIGURE 6 - POINT D'ÉCHANGES DE LA CHAUMIÈRE

La charge de trafic supportée par ce giratoire sera la plus élevée des points d'échanges depuis la RD51. Une optimisation de sa capacité sera donc à rechercher par la mise en place de shunt par exemple.

4.4 Section la Chaumière / Soula

Cette section, longue d'environ 7.5 km, sera aménagée en artère interurbaine (ARP R80).

Comme sur la section précédente (Balata / La Chaumière), la géométrie confortable (en plan et en long) de la route actuelle ne nécessitera pas d'adaptation particulière pour être aménagée en artère interurbaine à 2x2 voies.

L'élargissement de la route pour un passage de 2 voies à 2x2 voies se heurte globalement aux mêmes contraintes que sur la section précédente avec en particulier le réseau AEP qui longe la route côté nord (sauf au niveau du franchissement de la rivière Cayenne). Le réseau électrique haute tension est plus éloigné de la route sur cette section et entre moins en interaction avec le projet. En revanche, la présence d'un habitat diffus tout le long de la route rajoute de nombreuses contraintes.

Un approfondissement des analyses, en particulier sur les possibilités de réutilisation de la chaussée existante, sera à mener afin de retenir l'option d'élargissement optimale. À ce stade des études, l'option retenue est d'élargir par le sud afin de limiter l'impact sur le réseau AEP. Ce décalage ne permet en revanche pas une réutilisation optimale de la chaussée existante.

Cette section comprend un tronçon particulier qui correspond au franchissement de la rivière Cayenne avec la réalisation d'un nouveau pont. Ce nouveau pont se situera à une quarantaine de mètres à l'aval du pont actuel. Il comportera deux voies de circulation et assurera les déplacements en direction de Kourou. Le pont actuel permettra quant à lui la circulation, à 2 voies, en direction de Cayenne.

Le nouveau pont intégrera une voie verte pour permettre le franchissement de la rivière aux modes actifs de manière sécurisée (ce qui n'est pas le cas sur le pont actuel, trop étroit). Le pont comprendra aussi une bande dérasée large permettant la circulation des cyclomoteurs.

Le nouveau pont sera réalisé avant l'aménagement du reste de l'itinéraire. Il répond en effet à une problématique spécifique qui lui est propre à savoir la sécurisation du franchissement de la rivière Cayenne. En effet il n'existe pas de réelle alternative à la RN1 pour passer d'une rive à l'autre de la rivière. Le seul autre axe permettant cette liaison est la RD5. Cependant l'itinéraire par cette route départementale rallonge le trajet de 40 à 60 km et comprend trois ouvrages à une seule voie, limitant très fortement sa capacité. Ainsi, comme en 2009, en cas de coupure du pont actuel suite à un incident l'ouest de la Guyane est quasiment coupé de Cayenne.

Cette section entre la Chaumière et Soula comporte quatre carrefours principaux avec des voies secondaires :

- Carrefour en T avec la RD191
Ce carrefour sera rétabli par un demi-carrefour, c'est-à-dire sans possibilité de traverser le terre-plein-central de la RN1 aménagée en artère interurbaine (seuls les mouvements de tourne-à-droite seront possibles). Les mouvements qui ne seront pas rétablis représentent un trafic faible (moins d'une centaine de véhicules aux heures de pointe) et pourraient être reportés sur le carrefour de la Chaumière via la RD19 et les infrastructures principales de l'OIN Cogneau Larivot.
- Carrefour en croix avec les avenues Belle Humeur et du Débarcadère (accès à la Point Liberté)
Ce carrefour sera rétabli par un carrefour giratoire à 4 branches. Ce giratoire sera réalisé dans le cadre du doublement du pont du Larivot.
- Carrefour en croix avec les avenues Belle Humeur et Belle Terre
Ce carrefour sera rétabli par un carrefour giratoire à 4 branches.
- Carrefour en T avec le premier accès à Soula.
Ce carrefour sera rétabli par un carrefour giratoire à 4 branches. En plus des trois branches actuelles, une branche supplémentaire sera rajoutée, côté nord de la RN1, afin de desservir les habitations dont les accès directs à la route nationale seront supprimés.

Outre ces carrefours « principaux », la RN1 sur cette section comporte de nombreux carrefours secondaires et accès riverains. Tous ces accès seront supprimés et rabattus par des voies de désenclavement (ou des voies existantes) sur les carrefours aménagés.

Ces accès se situent essentiellement après le pont du Larivot. Entre la rivière Cayenne et Soula, la RN1 sera ainsi quasiment bordée sur toute sa longueur par des voies latérales.

En amont du pont du Larivot, seul le village amérindien sera concerné. Sa desserte sera rétablie par la création d'une voie le raccordant au chemin de la Chaumière.

A partir de la Chaumière et en direction de Kourou, les cyclomoteurs seront autorisés sur la route nationale et pourront circuler sur la bande dérasée droite.

En amont du pont du Larivot, une voie verte sera aménagée, côté nord de la RN1, pour assurer la circulation des modes actifs. Son positionnement côté nord est nécessaire pour qu'elle puisse se raccorder sur la voie dédiée du nouvel ouvrage permettant aux modes actifs de franchir la rivière Cayenne en sécurité, ce que ne permet pas le pont actuel.

A l'aval du franchissement de la rivière Cayenne, les modes actifs emprunteront les voies de désenclavement qui seront réalisés de part et d'autre de la route nationale. Sauf ponctuellement, il ne sera pas nécessaire de réaliser de voie verte.

4.5 Section Soula / Sablance

Cette section longue d'un peu moins de 2 km sera aménagée en boulevard urbain à 2x2 voies. En effet dans le cadre de l'aménagement du secteur de Soula / Sablance, piloté par l'EPFAG (Établissement public foncier et d'aménagement de la Guyane), les abords de la route nationale seront urbanisés. La traversée de cette dernière devra être facilitée et sécuritaire afin de pouvoir créer un réel lien entre les deux pôles que sont Soula et Sablance et qui sont implantés de part et d'autre de la route.

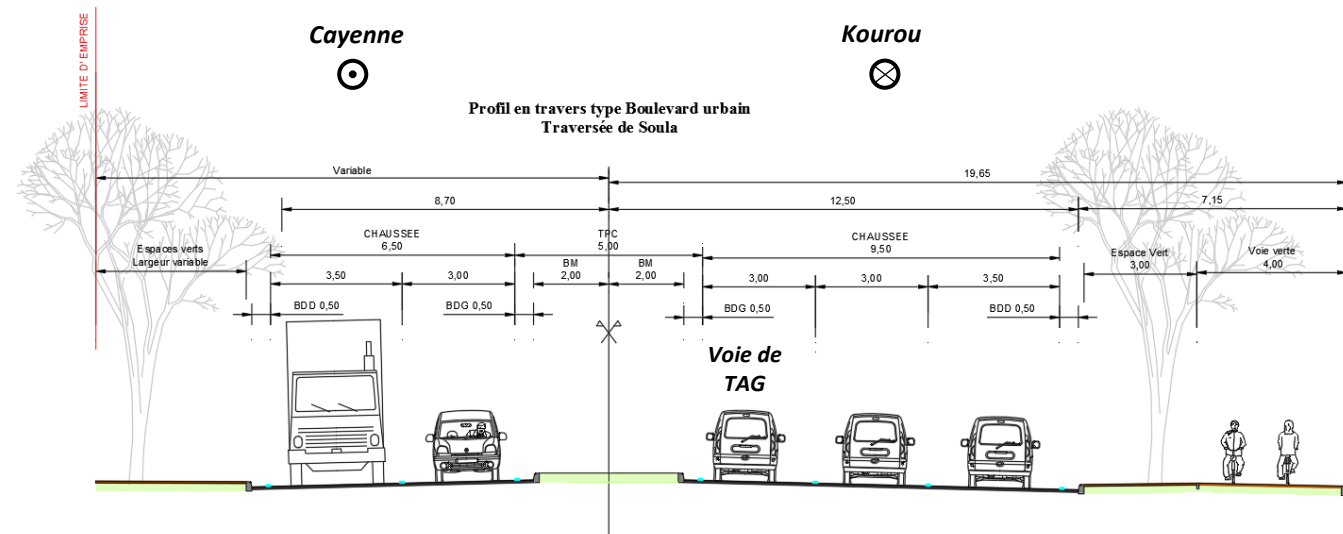


FIGURE 8 - PROFIL EN TRAVERS TYPE RN1 À L'APPROCHE D'UN CARREFOUR - TRAVERSÉE DE SOULA

Quatre points d'échanges seront aménagés dans la traversée de Soula / Sablance. Deux aux extrémités de la section. Ce seront des carrefours giratoires qui marqueront la transition entre les parties hors et en agglomération de la RN1. Deux carrefours intermédiaires les compléteront (carrefour avenue Pripri et Soula 2). Ce seront des carrefours à feux permettant la traversée de la route nationale par des modes actifs de manière protégée et en sécurité.

En dehors de ces carrefours, aucun accès à la RN1 ne sera aménagé. La desserte de Soula et de Sablance se fera par la mise en place de contre-allées à sens unique ou à double sens en fonction des aménagements urbains réalisés.

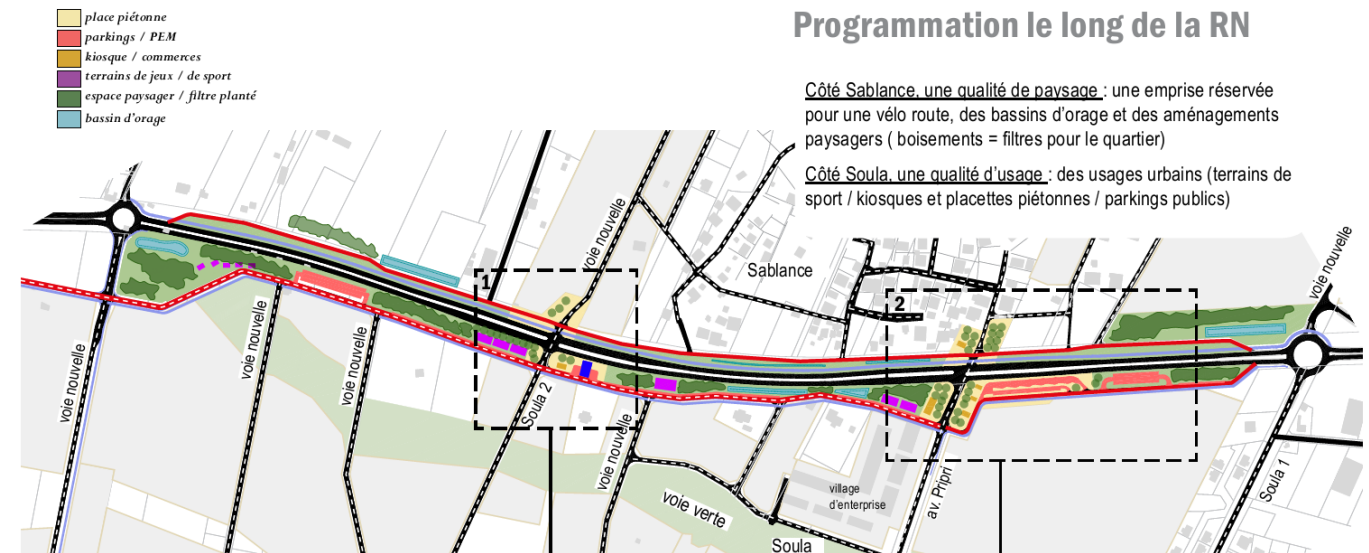


FIGURE 9 - PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE SOULA ET SABLANCE LE LONG DE LA RN1 – SOURCE EPFAG

4.6 Section Soula / RD51

Sur cette dernière section, longue d'un peu plus d'un kilomètre et demi, le parti d'aménagement retenu de la RN1 est une route de type route ordinaire R80, qui correspond à la configuration actuelle de la route nationale.

La géométrie de la route actuelle respecte les recommandations de l'ARP pour une route de type R80.

Dans ce cadre, l'aménagement consistera essentiellement à aménager les accotements, supprimer les accès riverains et les rabattre sur les carrefours aménagés aux extrémités du tronçon.

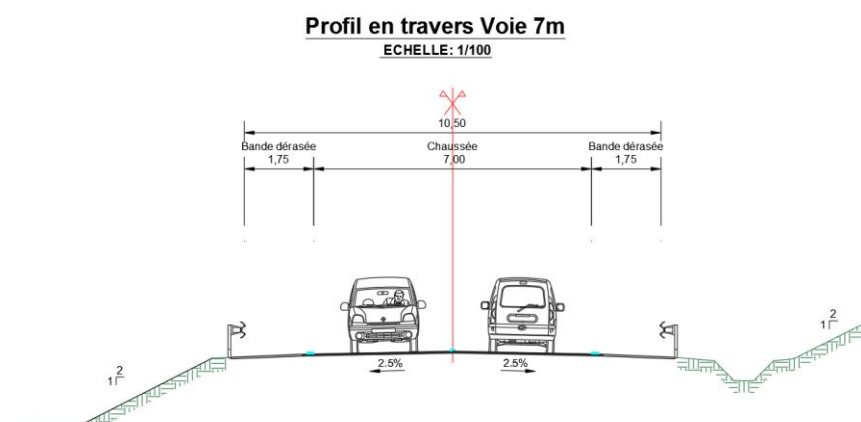


FIGURE 10 - PROFIL EN TRAVERS TYPE DE LA RN1 ENTRE SOULA ET LA RD51

4.7 Phasage de l'aménagement

Deux types de phasage peuvent être envisagé pour l'aménagement de la RN1.

■ Phasage longitudinal

Il s'agit d'aménager la RN1 par tronçon homogène et fonctionnel, en partant de Balata où le trafic sur la RN1 est le plus important et en remontant jusqu'à la RD51 où le trafic est le plus faible.

Le phasage de réalisation pourrait ainsi correspondre à l'aménagement successif des tronçons suivants, en prenant en compte le fait que le franchissement de la rivière Cayenne est un coup parti et sera donc le premier tronçon aménagé :

- ✓ Balata / La Chaumière
- ✓ La Chaumière / Franchissement de la rivière Cayenne
- ✓ Franchissement de la rivière Cayenne / Soula
- ✓ Traversée de Soula / Sablance,
- ✓ Soula – RD51.

Il faut cependant noter que :

- ✓ L'aménagement de la traversée de Soula / Sablance dépendra du calendrier du développement de ce secteur par l'EPFAG.
- ✓ L'aménagement de la RN1 entre Balata et la RD51 devrait intervenir après l'aménagement de sa section entre Balata et les Maringouins.

■ Phasage transversal

Le fonctionnement de la RN1 entre Balata et la RD51 est sensiblement impacté par la multiplication des carrefours et accès riverains.

Une première phase de l'aménagement pourrait ainsi consister à la suppression de tous les accès riverains et carrefours secondaires et à aménager les carrefours conservés (sur lesquels les accès riverains et les carrefours secondaires seront rabattus). Cette première phase de l'aménagement permettrait ainsi d'isoler la route nationale de son environnement, d'en améliorer la sécurité et d'en optimiser la capacité.

Cette première phase pourrait aussi faciliter la réalisation de la deuxième phase (aménagement à 2x2 voies) :

- ✓ En permettant l'utilisation des voies latérales pour dévier ponctuellement le trafic de la RN1.
- ✓ En limitant les conflits en phase chantier du fait de la suppression des d'accès riverains directs sur la section courante de la RN1.

5 LISTE DES ENGAGEMENTS ENVISAGÉS PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE EN MATIÈRE D'INSERTION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT.

À compléter lors de la finalisation des études préliminaires.

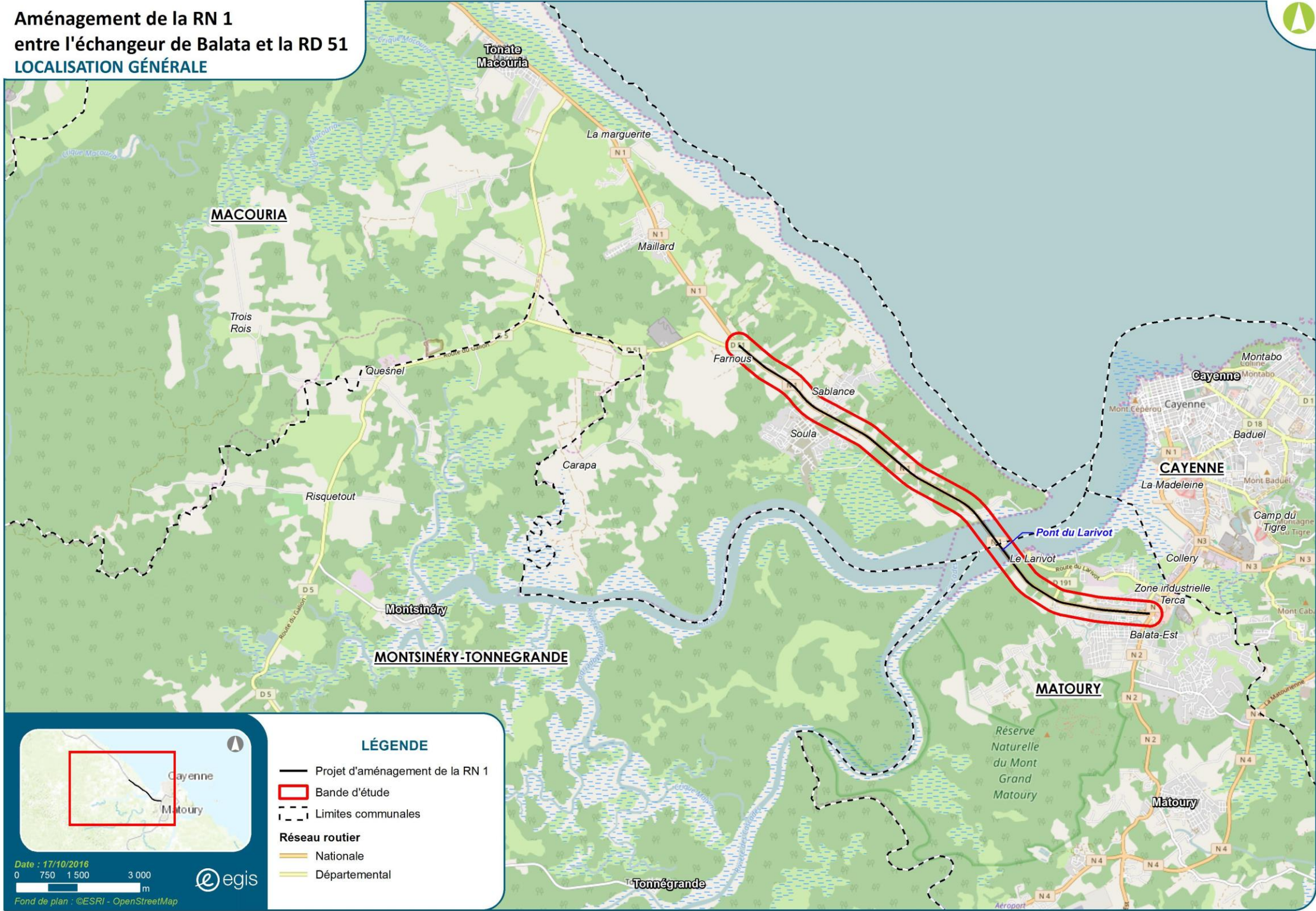
6 ÉLÉMENTS ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS.

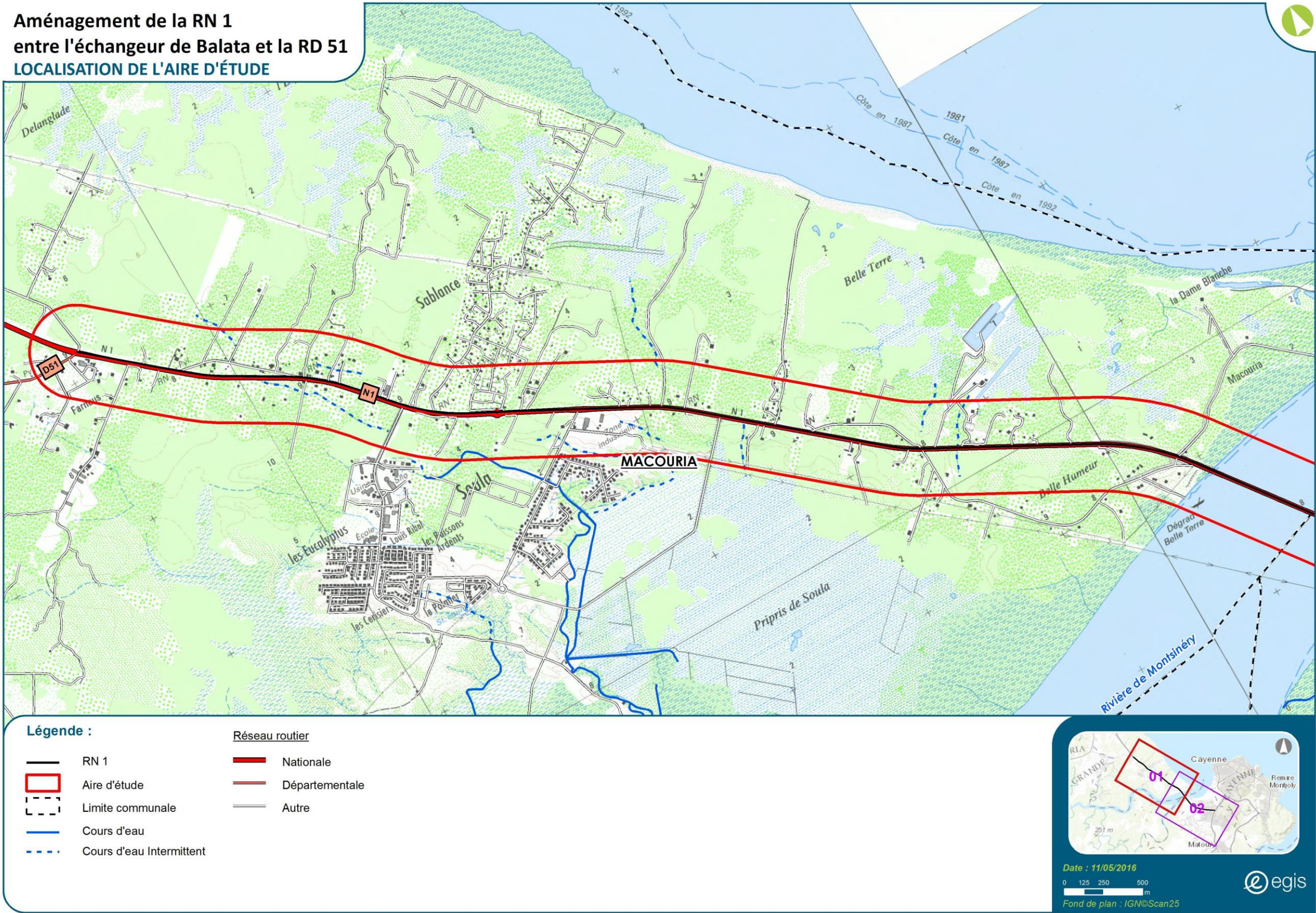
Le coût de l'aménagement est évalué à un peu moins de 220 M€ TTC¹ (hors franchissement de la rivière Cayenne) décomposé de la manière suivante :

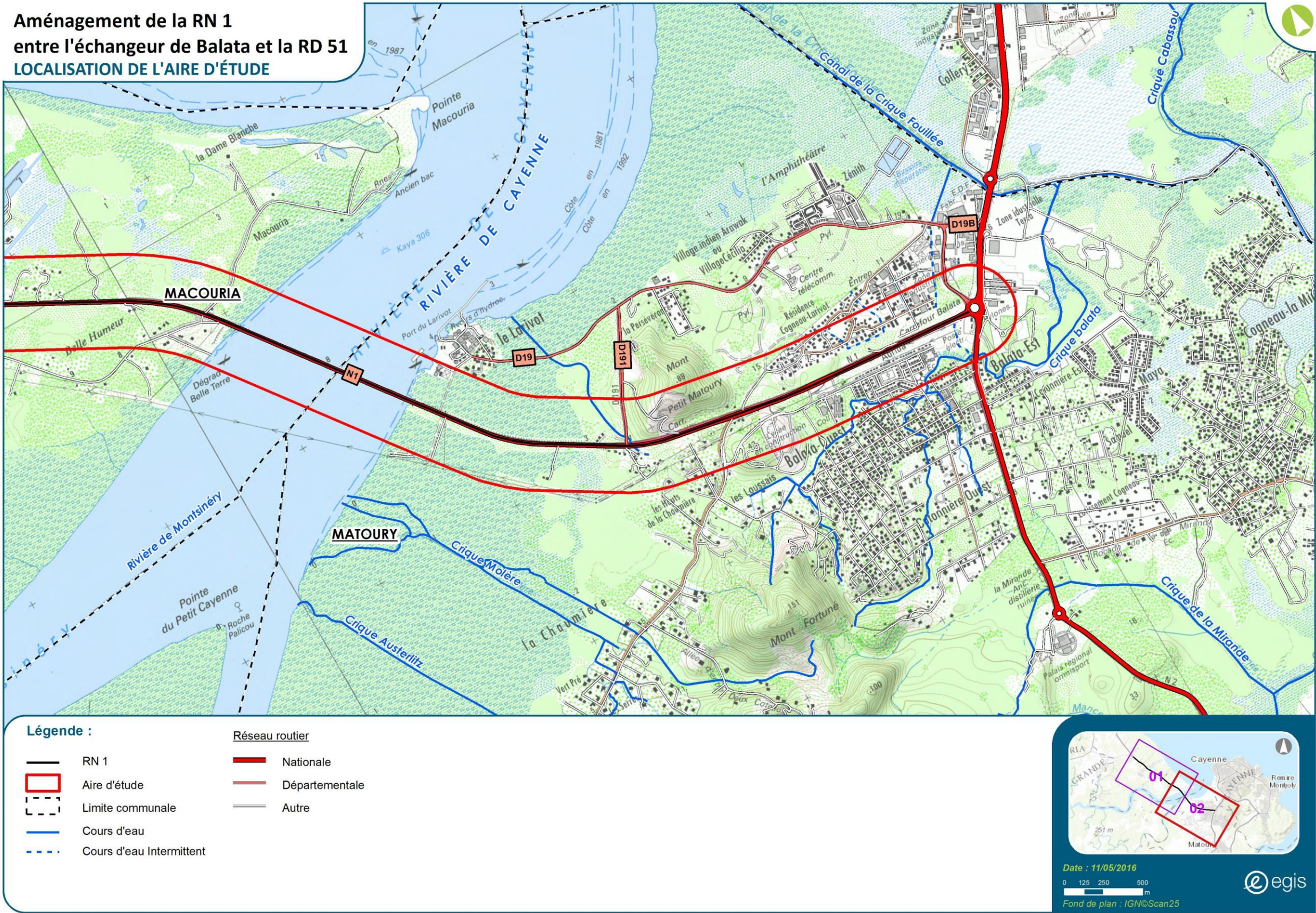
- Un peu plus de 70 M€ pour la section entre Balata et la rivière Cayenne.
- Un peu plus de 80 M€ entre la rivière Cayenne et la Soula / Sablance.
- Près de 55 M€ pour la traversée de Soula / Sablance.
- Environ 9 M€ pour la section entre Soula / Sablance et la RD51.

¹ € 2020

7 PLAN DE SITUATION







8 PLAN GÉNÉRAL DES VARIANTES

Cf. Annexe dossier plans.

9 PLAN GÉNÉRAL DE LA SOLUTION PROPOSÉE

Cf. Annexe dossier plans.

10 FICHE SYNTHÉTIQUE DE L'OPÉRATION.

À compléter lors de la finalisation des études préliminaires.

11 ANNEXE

- Dossier plans
 - ✓ Plan des variantes
 - ✓ Plan général de la solution proposée.

Département

communication.egis@egis.fr

www.egis-group.com

