

MARCHE PUBLIC DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

PROGRAMME

Pouvoir adjudicateur exerçant la maîtrise d'ouvrage

Préfecture de la Guyane / Direction générale des territoires et de la mer de la Guyane

Représentant du Pouvoir Adjudicateur (RPA)

M. Directeur Général des Territoires et de la Mer de Guyane par arrêté préfectoral n° R03-2021-08-21-00001 du 21/08/2021

Objet du marché

Mission de maîtrise d'œuvre relative à l'aménagement de la RN1 entre l'échangeur des Maringouins et les ponts du Larivot

PROGRAMME

SOMMAIRE

Table des matières

| | |
|---|----|
| 1. DÉFINITION ET LOCALISATION DE L'OUVRAGE..... | 4 |
| 1.1. Objectifs fondamentaux, description générale du projet:..... | 4 |
| 1.2. Parti d'aménagement :..... | 4 |
| 2. DONNÉES RELATIVES AU SITE, DIAGNOSTIC GÉNÉRAL DE LA SITUATION AC- TUELLE..... | 8 |
| 2.1. Principaux enjeux d'urbanisme et d'aménagement du territoire :..... | 8 |
| a) Cohérence avec les documents de planification et d'urbanisme..... | 8 |
| b) Cohésion et équité territoriale..... | 9 |
| c) Urbanisme et cadre de vie..... | 9 |
| d) Consommation d'espace..... | 9 |
| 2.2. Les enjeux de mobilité : | 10 |
| a) Types d'usagers et bénéficiaires à prendre en compte..... | 10 |
| b) Les principaux enjeux de déplacement..... | 10 |
| c) Description des hypothèses de trafic et des conditions de circulation..... | 10 |
| d) Enjeux de sécurité..... | 11 |
| 2.3. Les enjeux environnementaux :..... | 12 |
| a) Milieux naturels terrestres et aquatiques..... | 12 |
| b) Eaux superficielles..... | 13 |
| c) Urbanisme et aménagements..... | 13 |
| d) Patrimoine archéologique..... | 13 |
| e) Nuisances sonores..... | 13 |
| f) Risques et sécurité..... | 13 |
| g) Paysage..... | 14 |
| h) Phase travaux..... | 14 |
| 3. EXPRESSION FONCTIONNELLE DES BESOINS..... | 15 |

| | |
|---|----|
| 3.1. Objectifs de l'aménagement :..... | 15 |
| 4. EXIGENCES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIF..... | 15 |
| 4.1. Conception et équipement :..... | 15 |
| a) Normes-caractéristiques géométriques principales (tracé, profil en long, profil en travers) | 15 |
| b) Système d'échanges (carrefours à modifier, nouveaux, à supprimer)..... | 16 |
| c) Terrassements..... | 16 |
| d) Chaussées..... | 16 |
| e) Ouvrages d'art courant et non courant..... | 17 |
| 5. CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES S'IMPOSANT AU MAÎTRE D'OUVRAGE..... | 17 |
| 5.1. Urbanisme :..... | 17 |
| 5.2. Environnement :..... | 17 |
| 5.3. Archéologie:..... | 17 |
| 5.4. Réseaux :..... | 17 |
| 5.5. Autres projets en cours susceptibles d'avoir un impact sur le projet :..... | 18 |
| 5.6. Servitude diverses : militaire, aériennes, plan de prévention de risques... :..... | 18 |
| 5.7. Sismicité :..... | 18 |

PROGRAMME

1. DÉFINITION ET LOCALISATION DE L'OUVRAGE

1.1. Objectifs fondamentaux, description générale du projet:

Le réseau routier structurant entre le pont du Larivot et l'échangeur des Maringouins est aujourd'hui congestionné en heure de pointe. Les raisons de cette congestion sont multiples : capacité limitée du réseau, manque de maillage sur le territoire, offre de transport en commun très limitée, croissance démographique important.

Actuellement plusieurs projets routiers au contact de la section d'étude sont en phase d'étude ou travaux :

- Le doublement de la RN2 entre les giratoires de Balata et du PROGT (RN2) est en phase travaux ;
- Le doublement du pont du Larivot (RN 1) est en phase travaux ;
- La dénivellation de l'échangeur des Maringouins est en cours d'études de conception détaillée.

Le doublement de la section entre l'échangeur des Maringouins et l'entrée du pont du Larivot a déjà fait l'objet d'études et de concertations.

1.2. Parti d'aménagement :

D'une longueur d'environ 5,5 km (PR 3+600 au 9+090), la section d'étude comprend :

- les accès aux ponts du Larivot dont le second est actuellement en construction, avec 2 voies de circulations ainsi qu'une voie verte ;
- une section de la RN1 en bidirectionnelle jusqu'à l'échangeur de Balata compris ;
- une section de la RN1 en 2x2 voies comprenant un carrefour plan (giratoire de crique Fouillée) , allant de l'échangeur de Balata à celui des Maringouins.

Le projet consiste à passer à 2x2 voies la RN1. Le nombre important de 2RM sur cet axe ne permet pas de passer la RN1 au statut de route express.



Figure 1: section d'étude

Section courante :

- Entre l'échangeur des Maringouins et l'échangeur de Balata

La section courante est aujourd'hui une 2x2 voies Cette section restera en 2x2 voies. Sa mise aux normes sur les aspects géométriques et d'assainissement sera étudiée. La piste cyclable devra être traitée hors 2x2 voies et le TPC sera à modifier (DBA). L'éclairage sera conservé.

- Entre l'échangeur de Balata (exclu) et les ponts du Larivot.

Actuellement cette section est une bi-directionnelle.

L'aménagement de la section Balata-Ponts du Larivot en 2x2 voies dans la continuité de la construction du nouveau pont du Larivot sera réalisée selon le référentiel VSA 90, jusqu'à la Chaumière.

Entre le carrefour de la chaumière et le pont, les variantes porteront sur le choix du référentiel ARP ou VSA 90. C'est l'ARP qui a été retenu pour le nouveau pont du Larivot.

Point d'échanges :

- Crique Fouillée

Actuellement ce point d'échange est un giratoire accueillant 4500 véh/h en heure de pointe et il pourrait en accueillir plus de 7000 à horizon 2050. Il n'est donc pas envisageable de le laisser comme tel. Sa proximité avec les échangeurs de Balata et des Maringouins ne permet pas la dénivellation de cet échangeur.

Une fermeture partielle ou totale de ce point d'échange sera à étudier ; le maintien de certaines voies d'insertion ou de sortie sera à étudier.

Dans l'optique de supprimer certaines entrées/sorties au niveau du giratoire de Crique Fouillée, l'aménagement des voies secondaires est nécessaire et sera étudiée avec :

- la reprise de la voirie au niveau des différentes zones industrielles (Z.I.)
- la réalisation d'itinéraires de substitution :
 - entre la Z.I. de Collery 2 et la Z.I. de Terca à l'est de la RN1
 - entre la Z.I. de Collery 1 et la Z.I. du Larivot à l'ouest.

Plusieurs variantes seront donc étudiées sur cet échangeur.

- Balata

L'aménagement de l'échangeur de Balata qui est aujourd'hui un échangeur de type lunettes avec un PS sur la RN1 à 2x1 voies, devra être étudié.

La capacité du mouvement RN2<>RN1 vers Cayenne devra être augmentée au vu de l'importance de ce mouvement. Un élargissement à 2x2 voies du passage supérieur sera étudié au regard des trafics.

- La Chaumière

Actuellement ce point d'échange est aménagé en tourne à gauche.

Les études de trafic projettent une augmentation importante de la demande sur cette section : + 300 véh/h en heure de pointe (vers Cayenne) en 2030 et encore 800 véh/h en HPS en 2050.

Au niveau du point d'échanges, les flux entrant et sortant représentent environ 20 % du flux total de véhicules.

Ce point d'échange doit aussi permettre de relier le secteur de Cogneau-Larivot, qui accueillera dans les prochaines années l'opération d'intérêt nationale n°5 (OIN 5) et le secteur de Balata/ La Chaumière.

Les variantes étudiées comprendront une dénivellation de l'échangeur permettant l'ensemble des mouvements ainsi qu'un giratoire.

- Autres rétablissements

Actuellement plusieurs accès bordent le RN1. Les accès directs à la RN1 devront être supprimés ou rétablis via d'autres voiries, notamment au niveau de la RD 191.

Conformément à l'article 2.21 de l'instruction technique, les itinéraires cyclables seront

étudiés et intégrés au projet de façon à assurer la continuité de ceux-ci.

La construction d'un passage inférieur entre l'échangeur de Balata et celui de la Chau-mière sera étudiée dans le cadre du programme pour sécuriser la traversée des modes doux et notamment des piétons qui sont nombreux à franchir la RN1 à ce niveau.

2. DONNÉES RELATIVES AU SITE, DIAGNOSTIC GÉNÉRAL DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1. Principaux enjeux d'urbanisme et d'aménagement du territoire :

a) Cohérence avec les documents de planification et d'urbanisme

Le projet devra être en cohérence avec les différents documents d'urbanisme. Il faudra prendre en compte :

- Le SAR de la CTG¹ (en révision) ;
- Le SCOT de la CACL² (en révision);
- Le plan de mobilité de la CACL³ (pas de version finale à ce jour) ;
- Le PLU de Cayenne⁴
- Le PLU de Matoury⁵

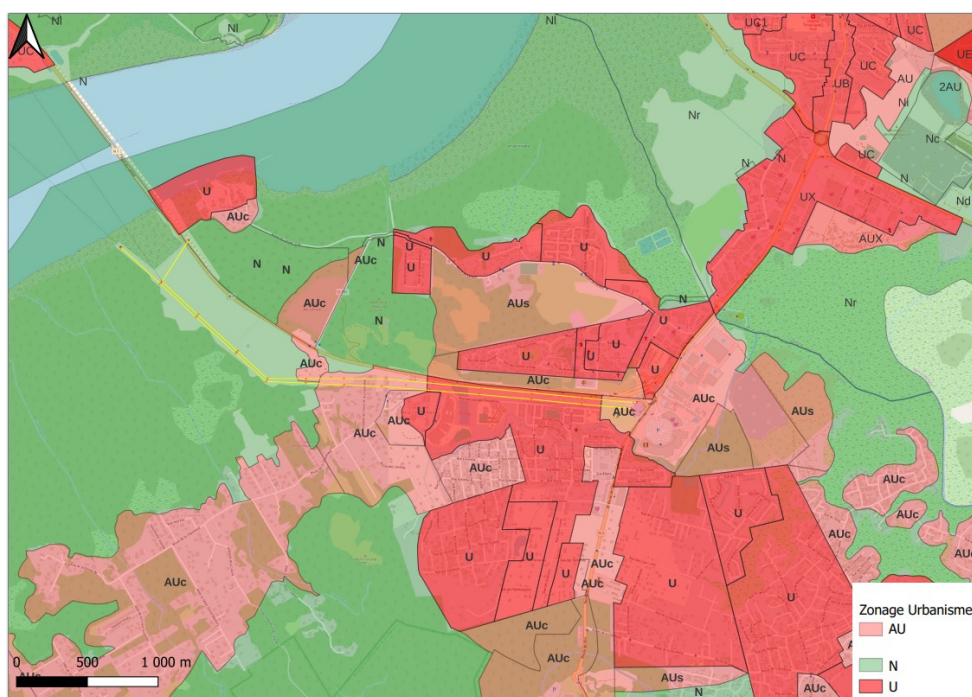


Figure 2: zonage entre l'échangeur des Maringouins et le Pont du Larivot

1 Le SAR en vigueur est consultable [ici](#)

2 Le SCOT en vigueur est consultable [ici](#).

3 Le projet de PDM est consultable [ici](#)

4 Le PLU de Cayenne est consultable [ici](#)

b) Cohésion et équité territoriale

Le village amérindien est le seul périmètre existant sur cette section.

c) Urbanisme et cadre de vie

La section est concernée par la mise en œuvre d'un PPBE par arrêté préfectoral du 11/04/2025.

La section est à proximité des projets suivants :

- OIN5 Cogenau Larivot, portée par l'EPFAG ;
- Centrale EDF ;

L'aménagement et l'agrandissement de zones économiques entre l'échangeur des Maringouins et de Balata sont aussi prévus par la CACL et autres promoteurs privées.

d) Consommation d'espace

Un emplacement réservé a fait l'objet de l'arrêté préfectoral N°R03-2019-05-23-004 (arrêté de prise en considération). Il prend en compte la mise à 2x2 voies mais également la réalisation d'un échangeur et le raccordement du village amérindien au quartier adjacent.

D'après l'« arrêté du 31/05/24 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur » associé à la loi ZAN, une ligne « aménagements routiers RN1 » a été créée. L'estimation de consommation projetée pour l'ensemble des aménagements est de 61 ha⁶.

2.2. Les enjeux de mobilité :

a) Types d'usagers et bénéficiaires à prendre en compte

La RN1 est empruntée par des transports exceptionnels qui viennent majoritairement du port de Dégrad des Cannes. Elle est notamment l'itinéraire de livraison des éléments de fusées et des satellites vers le Centre Spatial Guyanais de Kourou.

La section entre l'échangeur de Balata et Soula-Sablance est également empruntée par des modes doux et des deux roues motorisées (<125 cm³).

b) Les principaux enjeux de déplacement

La RN1 est un axe structurant du réseau routier guyanais et est la principale liaison pour relier à Cayenne les communes de Macouria, Kourou et au-delà. Il existe un itinéraire bis qui emprunte la RD5 au niveau de Tonate mais qui rajoute une quarantaine de kilomètres.

5 Le PLU de Matoury est visible [ici](#)

6 D'après la carte du CEREMA visible [ici](#).

c) Description des hypothèses de trafic et des conditions de circulation

La dernière campagne de comptage de la DGTM au niveau de Cayenne date de 2021 et fait état d'un trafic moyen journalier annuel (TMJA) au niveau de la Chaumière d'environ 11 000 véhicules par sens avec une proportion de 2,3 % de poids-lourds (PL) vers Kourou et 2,7 % vers Cayenne. En aval, sur le pont du Larivot, les chiffres sont légèrement plus importants mais une petite partie du trafic sort au niveau de la RD 191 et du carrefour de la Chaumière.

Le MOA fournira des données de trafic à jour issues des boucles de comptage en début de marché ou à la demande lors de la consultation.

En semaine le trafic sur cet axe est légèrement plus important puisque le TMJO est d'environ 12 000 véhicules avec une proportion de PL un peu supérieur : 3,2 % vers Cayenne et 2,7 % vers Kourou.

En heure de pointe le trafic est ralenti sur cette section . En HPM environ 1300 véhicules circulent vers Cayenne et 750 vers Kourou. La période de pointe du soir est plus étalée dans le temps, le trafic en HPS est donc un plus faible.

Le tourne à gauche au niveau de la Chaumière (uniquement marquage au sol) est une source de blocage. La géométrie du futur point d'échange devra répondre à la demande de trafic à long terme sans congestion sur la section courante.

Les projections à horizon 2030

- 1500 véhicules en HPM vers Cayenne, en amont de la Chaumière et 1080 dans l'autre sens, au même niveau ;
- Le nombre de véhicules entrant/sortant au niveau du point d'échange est assez faible au-delà de l'échangeur de Balata ;
- Un TMJA entre l'échangeur des Maringouins et de Balata est de 62 000 uvp en 2030 ;
- Un TMJA entre l'échangeur des Balata et la Chaumière est de 32 000 uvp en 2030.

Les projections à 2050 :

- 2350 véhicules en HPM vers Cayenne, en amont de la Chaumière et 1550 dans l'autre sens, au même niveau ;
- environ 4500 uvp/h en HPM au niveau du point d'échange de la Chaumière ;
- Le volume de trafic entrant/sortant au niveau du point d'échange représente environ 20% du trafic total au niveau de la Chaumière ;
- Girabase indique des réserves de capacité inférieures à 15 % sur 3 des 4 branches dans le cas d'un giratoire.
- Un TMJA entre l'échangeur des Maringouins et de Balata est de plus de 70 000 uvp;
- Un TMJA au-delà de l'échangeur de plus de 38 000 uvp.

d) Enjeux de sécurité

Les principaux risques portent sur le cheminement des modes doux au niveau des points d'échanges.

Les nouveaux aménagements devront être en mesure de réduire les traversées de piétons de la RN1 en créant des itinéraires sécurisés efficaces.

2.3. Les enjeux environnementaux :

a) Milieux naturels terrestres et aquatiques

Les principaux enjeux environnementaux se situent au droit de l'estuaire de la rivière de Cayenne.

Entre la RD 191 et le pont du Larivot on rencontre un mélange de mangrove et de forêt marécageuse. Cette zone joue un rôle important dans la reproduction des espèces aquatiques et abrite des espèces d'oiseaux éventuellement protégés. Le DOO du SCOT identifie les corridors écologiques suivants :

- CE 33 - Entre la Mangrove du Mont Grand Matoury et la Mangrove du Larivot. Le document recommande de « maintenir et de restaurer une bande de mangrove connectée entre le Larivot et la Chaumière de 500 m ».

Les trames vertes et bleues sont visibles ci-dessous.

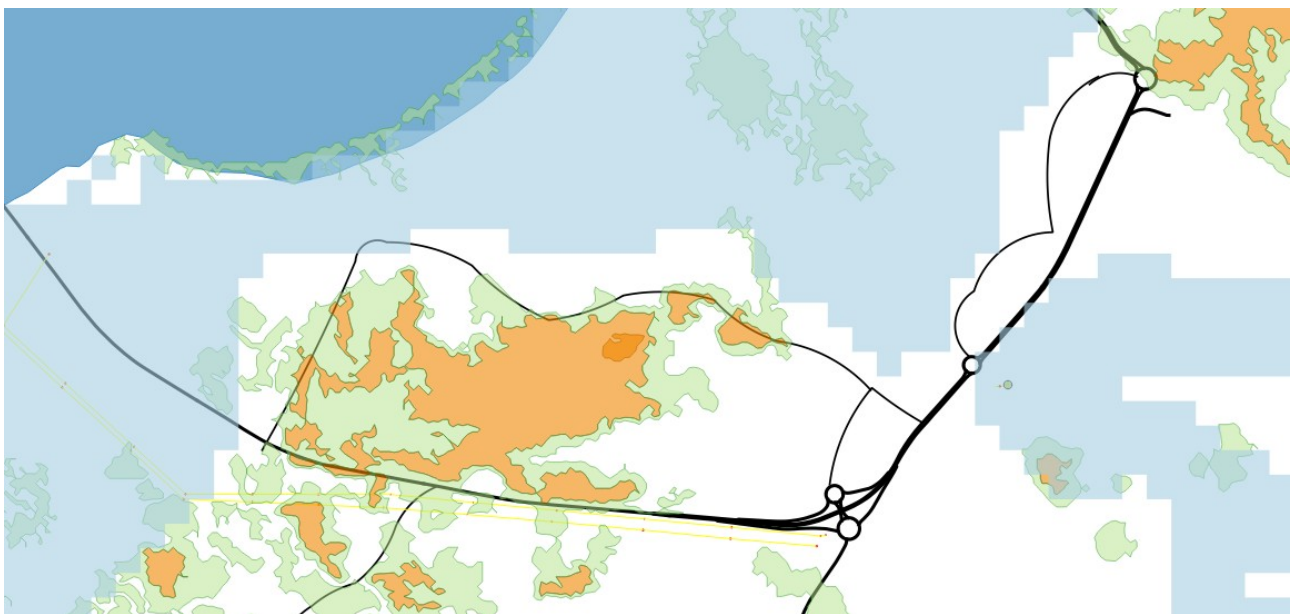


Figure 3: Trames vertes et bleues entre l'échangeur des Maringouins et les ponts du Larivot

D'un point de vue réglementaire :

- Les milieux au Sud de la RN1 sont classés « espaces naturels sensibles » ;
- La zone au Nord de la RN1 est la « Zone humide de la Crique Fouillée », ZNIEFF de type II.

La section est également à proximité de :

- La ZNIEFF de type 1 « Mont grand Matoury et petit Cayenne » au Sud ;

- La ZNIEFF de type 2 « Mangrove de Leblond » au Nord ;
- La ZNIEFF de type 1 « Rivière de Cayenne » à l'Ouest.

b) Eaux superficielles

Trois ouvrages hydrauliques traversent la RN1 sur la section (cf. paragraphe 4.1.e)

Les études détermineront les objectifs de traitement des eaux de chaussées (pollution chronique, pollution accidentelle, écrêtement des épisodes pluvieux).

Les aménagements devront être validés par la police de l'eau dans le cadre de l'autorisation environnementale.

c) Urbanisme et aménagements

Le projet d'OIN 5 au Nord de la RN compte 1500 logements doit voir le jour à horizon 2028 et se raccordera au RRN au niveau de la Chaumière et au niveau de l'échangeur de Balata.

Les OIN Tigres-Maringouins est également opération d'urbanisme à proximité directe de la section d'étude.

Il faut noter la présence d'un village amérindien qui se raccorde directement au RRN, au niveau de la RD 191.

d) Patrimoine archéologique

Il n'y a pas de site archéologique sur l'emprise projet jusqu'au pont du Larivot.

e) Nuisances sonores

L'actualisation des études bruits et le dernier PPBE en date établiront la nécessité ou non de mettre en place des écrans acoustiques sur la section.

f) Risques et sécurité

Le **risque inondation** est important en rive droite du fleuve (côté Cayenne):

- La proximité de l'échangeur de Balata avec la crique Fouillée et la crique Balata l'expose à un risque d'inondation mais les niveaux de risques rencontrés par les infrastructures concernent des aléas faibles à moyens et des emprises relativement marginales ;
- À partir de la RD191 commence le lit majeur de l'estuaire de Cayenne. Les niveaux de risques sont globalement forts au nord de la RN1 et faibles au sud de la RN1, lié à la coupure provoquée par l'infrastructure routière.

Il sera indispensable d'assurer la transparence hydraulique pour limiter les retenues d'eaux comme demandé par la police de l'eau.

L'altimétrie des ouvrages prendra en compte l'élévation attendu du niveau de la mer, la

cote des plus hautes eaux connues à l'horizon 2100 a été estimée à +3,44m NGG.

Des **risques géotechniques** existent au Nord de la section. Le PPR mouvement de terrain de l'île de Cayenne classe une partie de la zone au Nord de la RN1 comme étant sujet à des aléas moyens voir forts. Cela pose surtout problème au niveau de la Chaumière car la réalisation d'un échangeur implique des volumes de déblais/remblais importants. Les problématiques géotechniques à cet endroit devront être particulièrement étudiées.

g) Paysage

Il n'y a pas de covisibilité identifiée.

h) Phase travaux

Pendant la phase de travaux, la circulation doit être maintenue en bidirectionnelle. Il n'est pas envisageable de réaliser de circulation alternée hormis ponctuellement de nuit au vu du volume de trafic sur la section.

La présence de sols fortement compressible (notamment entre RD191 et Pont du Larivot) nécessiteront probablement des phases de préchargement à concilier avec le maintien de la circulation.

La gestion des eaux en phase travaux sera également à étudier au vu de la surface impactée.

3. EXPRESSION FONCTIONNELLE DES BESOINS

3.1. Objectifs de l'aménagement :

Dans le cadre de l'amélioration du RRN au niveau de Cayenne, la section d'étude doit être réalisée en cohérence avec les aménagements existants et en cours de réalisation, de manière à répondre à l'augmentation de la demande de trafic et améliorer les temps de parcours. Le passage à 2x2 voies permettra d'augmenter la capacité de la portion à l'image des sections aval et amont du RRN. La mise en place d'un échangeur au niveau du carrefour des Chaumières et la suppression du point d'échange de Crique Fouillée permettront de supprimer des points de ralentissement/ de blocage sur le linéaire. Un itinéraire de substitution devra être réalisé en parallèle.

En tant qu'itinéraire pour de transports exceptionnels (TE), les ouvrages doivent permettre la circulation de TE de type C.

La section doit proposer un itinéraire modes doux sécurisé. La voie verte devra se raccorder à la voie verte du nouveau pont du Larivot . Les modes doux doivent aussi pouvoir traverser en sécurité au niveau des points d'échanges.

4. EXIGENCES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DES Objectifs

4.1. Conception et équipement :

- a) Normes-caractéristiques géométriques principales (tracé, profil en long, profil en travers)

La section entre les ponts du Larivot et l'échangeur de Maringouins sera conçue selon les guides :

- Voies structurantes d'agglomération (VSA) : Conceptions des voies à 90 et 110 km/h ;
- Aménagement des routes principales (ARP)

La vitesse retenue est 90 km/h sauf dérogation et limitation à 70km/h.

Le profil en long de la section reprendra le profil en long existant de la RN1, hors correction ponctuelle notamment suite aux études hydrauliques notamment entre la chaumière et les ponts du larivot.

- b) Système d'échanges (carrefours à modifier, nouveaux, à supprimer)

Au niveau du giratoire de Crique Fouillée :

- Le point d'échange sera supprimé, de manière totale ou partielle

Au niveau de l'échangeur de Balata :

- la capacité du flux RN2<>RN1 Cayenne sera augmentée ainsi que la capacité RN1<>RN1.

Au niveau du point d'échange de la Chaumière :

- Le tourne à gauche existant deviendra une infrastructure d'échange dont la géométrie reste à déterminer : (giratoire, échangeur), mouvements à conserver à définir

L'étude de plusieurs variantes géométriques sera demandé lors de la première phase des études notamment en ce qui concerne les points d'échange.

Au niveau de la RD 191, l'accès sera supprimé, les usagers se rabattront sur la voie de désenclavement de l'OIN 5 qui donne sur le futur échangeur de la Chaumière.

En face, l'accès informel du village amérindien sera condamné et raccordé à la voirie communale au Sud. Cela nécessite de réaliser un raccordement de 150 m au lotissement le plus proche (emprise incluse dans l'APC).

c) Terrassements

Le concepteur visera un réemploi au maximum des déblais sur le site et recherchera la valorisation des éventuels déblais excédentaires. La mission de maîtrise d'œuvre étudiera l'évacuation des déblais excédentaires soit en filière de revalorisation, soit en évacuation définitive.

La présence de sols compressibles est identifiée entre le RD191 et les ponts du Larivot.

d) Chaussées

Les chaussées seront dimensionnées pour 30 ans

Sur cette section, le TMJA PL est d'environ 500 PL au niveau de la chaumière aujourd'hui . Ces trafics mis à jour seront transmis par la MOE en début de marché. Ce nombre sera amené à doubler d'ici 2050 si on se fie aux projections de trafic.

Les études définiront de la manière dont les OH existants sont traités.

Les ouvrages de transparence hydraulique et de rétablissement des écoulements naturels seront dimensionnés pour une période de retour de 100 ans.

e) Ouvrages d'art courant et non courant

Les caractéristiques précises des ouvrages seront déterminés à l'avancement des études. A priori les ouvrages à construire sont de type courant.

5. CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES S'IMPOSANT AU MAÎTRE D'OUVRAGE

5.1. Urbanisme :

La dernière version du PLU de Matoury date de 2005 mais a fait l'objet de plusieurs révisions depuis.

La dernière version du PLU de Cayenne date de 2019.

L'ensemble de ces communes font partie de la communauté d'agglomération du centre littoral. La dernière version de son SCOT date de juillet 2019.

La dernière version du SAR date de 2016 mais est en cours de révision.

5.2. Environnement :

D'après l'article R122-2 du code de l'environnement le projet est automatiquement soumis à évolution environnementale étant donnée la présence de l'échangeur de la Chaumière.

5.3. Archéologie:

Les terrains entre l'échangeur de Maringouins et les ponts du Larivot se trouvent hors du périmètre de susceptibilité archéologique. Il ne sera donc pas nécessaire de réaliser de diagnostic archéologique sur cette zone.

5.4. Réseaux :

Le maître d'oeuvre réalisera les DT à chaque étape du projet et actualisera la connaissance.

D'après les études passées, à proximité immédiate du projet se trouvent :

- 2 réseaux HTB aérien au Sud de la RN. Les pylônes de cette ligne sont à proximité du projet sur la section Balata-La Chaumière. Ce réseau ne sera pas déplacé.
- Un réseau AEP de la CACL est présent au Nord de la RN1 entre Balata et la Chaumière. Il traverse d'ailleurs la route à ce niveau. Il continue ensuite jusqu'au pont du Larivot. Au Sud il alimente le village amérindien. Au Nord il alimente la RD191 et le pont du Larivot.
- Une canalisation d'évacuation des eaux appartenant à EDF PEI longera la RN1 entre la future centrale électrique et son point de rejet, peu avant le pont.
- Un réseau de gnv est en cours d'installation pour alimenter la future centrale d'EDF.
- Des réseaux télécoms qui longent la nationale devront être repérés

5.5. Autres projets en cours susceptibles d'avoir un impact sur le projet :

La réalisation du boulevard urbain entre l'échangeur de Balata et le PROGT va augmenter la capacité de la RN2 sur une portion de 2km qui débouche sur le giratoire Sud de l'échangeur de Balata, ce qui augmentera la demande en entrée de giratoire, et conduire à réduire les réserves de capacités aux HP.

La dénivellation de l'échangeur des Maringouins va augmenter le débit au moins sur la section entre les échangeurs de crique fouillée et Maringouins.

5.6. Servitude diverses : militaire, aériennes, plan de prévention de risques... :

Au niveau de l'île de Cayenne (Cayenne, Remire-Montjoly, Matoury) il existe trois plans de préventions des risques différents :

- Le Plan de prévention des risques d'inondation de l'île de Cayenne approuvé par arrêté préfectoral le 25 juillet 2001 ;

- Le Plan de prévention des risques de mouvements de terrain de l'île de Cayenne approuvé par arrêté préfectoral le 15 novembre 2001
- Le Plan de prévention des risques naturels littoraux de l'île de Cayenne approuvé par arrêté préfectoral le 25 juillet 2001.

Le PPR est en cours de révision.

5.7. Sismicité :

La Guyane est classée en zone de sismicité très faible.