

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 les ponts du Larivot et la sortie de Tonate commune de Macouria (nord-ouest PR 29+000)

PROGRAMME

SOMMAIRE

Table des matières

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

j) Paysage.....	15
k) Phase travaux.....	15
3. EXIGENCES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS.....	16
3.1. Conception et équipement :.....	16
a) Typologie routière.....	16
b) Terrassements.....	16
c) Chaussées.....	16
d) Assainissement - ouvrages hydrauliques.....	16
4. CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES S'IMPOSANT AU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	18
4.1. Urbanisme :.....	18
4.2. Environnement :.....	18
4.3. Archéologie:.....	18
4.4. Réseaux :.....	18
4.5. Servitude diverses : militaire, aériennes, plan de prévention de risques... :.....	19
4.6. Sismicité :.....	19

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'entrée nord-ouest de Tonate commune de Macouria (PR29+000) est aujourd'hui en partie congestionné en heure de pointe. Les raisons de cette congestion sont multiples : une capacité limitée du réseau, un manque de maillage sur le territoire, un nombre important d'insertions riveraines, de nombreux arrêts de bus, une croissance démographique importante. Les projections à 2030 et 2050 montrent une forte progression du nombre d'usager de la RN1.

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

- Le doublement du pont du Larivot (RN1) est en phase travaux ;
- L'aménagement de la section entre l'échangeur des Maringouins et les ponts du Larivot est en phase études.

1.2. Enjeux :

Le projet a pour but de fluidifier et sécuriser le trafic d'échange et de transit de la RN1.

Les variantes devront comprendre :

- deux variantes d'aménagements sur place en 2x1 voie ou bidirectionnelle et contre-allées avec des carrefours plans de façon à sécuriser le trafic, ce qui nécessite de réduire au maximum des points d'échanges avec la RN pour les reporter sur des carrefours sécurisés. Des voiries secondaires devront donc être créées pour rétablir les accès riverains et renvoyer les véhicules vers des points d'échanges sécurisés avec la RN1.
- au moins deux tracés neufs pour chaque section.

Description de la section :

La section d'étude, entre les ponts du Larivot et la sortie nord-ouest de Tonate (PR29+000) est actuellement une route bidirectionnelle comprenant soixante-quatorze insertions rive-

raines et carrefours dont deux giratoires.

D'une longueur d'environ 18km, elle peut être divisée en quatre parties:

- section 1 : depuis les ponts du Larivot (giratoire Belle-Humeur) jusqu'au giratoire Soula-Sablance (4,6km)
- section 2 : giratoire Soula-Sablance jusqu'à la RD51 (2,8km)
- section 3 : RD51 jusqu'à la RD5 (7,5km)
- section 4 : RD5 jusqu'au PR29+000 sortie nord-ouest Tonate (3,4km)

Chacune de ces quatre sections feront l'objet de 4 variantes d'aménagement (2 ASP et 2 tracés neufs).

La suppression ou l'aménagement des carrefours existants seront étudiés, ainsi que d'éventuels nouveaux points d'échange.

La RN1 entre les ponts du Larivot et le nord de Tonate sera conçue selon le type 3.2,4.1 ou 8 du catalogue des types de routes.

Le nombre important d'accès riverains, la présence de deux roues et les projets d'aménagement de communes et de l'OIN sont autant de très fortes contraintes à prendre en compte dans la proposition de variantes. Les modes doux seront aussi à prendre en compte ainsi que les transports en commun.

Détails des sections

Section 1 : depuis les ponts du Larivot jusqu'à Soula

Sur cette section il y a environ une quinzaine d'insertions riveraines à traiter. Le giratoire de Belle Humeur sera à traiter, sa capacité devra être vérifiée. L'aménagement du carrefour RN1/ avenue Belle-Humeur-Avenue Belle-Terre devra également être étudié.

Section 2 : traversée Soula / Sablance jusqu'au RD51

Sur cette section il faudra prendre en compte les arrêts de bus, les deux roues et les piétons. Le développement de la zone (OIN) oblige à étudier le sujet des traversées de modes doux pour assurer la liaison entre le quartier de Soula et celui de Sablance. Le giratoire de Soula-Sablance sera étudié, sa capacité vérifiée. Ses dimensions actuelles sont réduites.

Section 3 : RD51 jusqu'au RD5

Sur cette section, il semble pertinent de garder l'aménagement en place en améliorant la sécurité des usagers et la prise en compte des modes doux.

L'aménagement du carrefour RN1/RD51 sera étudié avec plusieurs variantes.

Les carrefours RN1/avenue du Vent Léger (quartier Maillard) et RN1/RD5 seront également étudiés.

Section 4 : RD5 jusqu'à la sortie nord-ouest de Tonate

Sur cette section il faudra étudier la réalisation d'un contournement de Tonate, en bidirectionnelle.

Liste non-exhaustive des points d'échange :

N°	PR	Type d'intersection avec RN1	Gauche droit
1	10+550	Giratoire	GD
2	11+070	insertion	G
3	11+250	insertion	D
4	11+460	insertion	D
5	11+630	insertion	D
6	11+940	insertion	D
7	12+200	carrefour à plat	GD
8	12+900	carrefour à plat	G
9	13+175	insertion	D
10	13+244	insertion	G
11	13+530	insertion	G
12	13+770	insertion	D
13	13+950	insertion	D
14	14+000	Insertion	G
15	14+080	Insertion	D
16	14+130	insertion	D
17	14+186	insertion	D
18	14+450	insertion	G

19	14+770	insertion	D
20	14+810	insertion	D
21	14+965	giratoire	D
22	15+280	insertion	G
23	15+380	insertion	D
24	15+480	insertion	G
25	15+500	insertion	D
26	15+580	insertion	G
27	15+690	insertion	D
28	15+750	insertion	D
29	16+000	insertion	D
30	16+080	insertion	D
31	16+220	insertion	G
32	16+240	insertion	D
33	16+280	insertion	D
34	17+040	insertion	D
35	17+110	insertion	D
36	17+360	insertion	G
37	17+720	Carrefour à plat	GD
38	18+300	insertion	D
39	18+640	insertion	G
40	18+770	insertion	G
41	18+820	insertion	G
42	19+060	insertion	G

43	19+220	insertion	D
44	19+400	insertion	G
45	19+435	insertion	G
46	19+500	insertion	D
47	19+730	insertion	G
48	19+920	insertion	G
49	21+060	Carrefour à plat	GD
50	21+300	insertion	D
51	21+742	Insertion	D
52	22+075	insertion	G
53	22+410	insertion	G
54	22+890	insertion	G
55	22+985	insertion	D
56	23+270	insertion	D
57	23+785	Insertion	D
58	24+050	insertion	D
59	24+644	insertion	G
60	25+210	insertion	G
61	26+000	insertion	G
62	26+400	insertion	G
63	26+585	insertion	G
64	26+730	insertion	G
65	26+825	insertion	G
66	26+900	insertion	D

67	26+935	insertion	G
68	27+160	insertion	D
69	27+180	insertion	G
70	27+200	insertion	D
71	27+320	insertion	G
72	27+875	insertion	G
73	28+060	insertion	G
74	28+170	insertion	G
75	28+570	insertion	G
76	28+660	insertion	G

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.

1.3. **Statut et domanialité :**

La RN1 appartient au réseau routier national et se place sous la gestion du service infrastructures et transports (SIT) de la direction générale des territoires et de la mer en Guyane (DGTM).

Les voiries interceptées ou rétablies seront soit communales (communes de Macouria) soit départementale (CTG).

Au niveau des points d'échanges, les limites de domanialité seront précisées dès l'avancement suffisant des études techniques.

Les voies vertes et modes doux seront sous domanialité communale.

Les voiries secondaires éventuelles seront cédées aux communes ou à la CTG post réception (leurs financements seront sujets à discussion pendant la phase d'étude)

Des conventions seront établies avec les collectivités lors de la DUP pour déterminer les limites respectives d'intervention.

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 validée à ce jour) ;
- Le PLU de Macouria

b) 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 :

- Sur l'axe immédiat de la RN1 : OINs 15, 16 et 17, portées par l'EPFAG ;
- Un peu à l'ouest les OINs 13 et 14

c) Consommation d'espace

D'après l'arrêté du 31 mai 2024 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 ha⁴.

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

2.2. Les enjeux de mobilité :

Le projet s'inscrit dans le plan de mobilité de la CACL en cours de validation.

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.

L'ensemble de la section est emprunté 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 relie 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.

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

Outre les comptages permanents, la dernière campagne de comptage de la DGTM date de 2021. du fait de la période de comptage et de sa durée, ces chiffres sont sous estimés.

Il est fait état d'un trafic moyen journalier annuel (TMJA) :

- au niveau des ponts du Larivot d'environ 11 600 véhicules par sens avec une proportion de 2,8 % de poids-lourds (PL) vers Kourou et 2,4 % vers Cayenne.
- au niveau de Tonate d'environ 5500 véhicules par sens avec une proportion de 3,2 % de PL vers Kourou et de 2,7 vers Cayenne. Aujourd'hui on compte plutôt 7000 veh/jour
- En semaine le trafic sur cet axe est légèrement plus important puisque le TMJO est d'environ 13 100 véhicules avec une proportion de PL un peu supérieur : 3,3 % vers Kourou et 2,7 % vers Cayenne.
- le poste situé sur la RD51 indique environ 2000 véhicules vers la RN1 dont 3,3 % de PL et environ 2000 véhicule depuis la RN1 vers RD5 dont 3,2 % de PL.
- le poste situé sur la RD5 indique environ 1300 véhicules vers la RN1 dont 2,8 % de PL et environ 1400 véhicules depuis la RN1.

d) Enjeux de sécurité

Les chiffres de la sécurité routière sur cette section de route (commune de Macouria) montrent une zone fortement accidentogène :

Entre les années 2015 et 2024 il y a eu soixante-deux morts et deux cent quatre-vingt-neuf blessés dont cent quatre-vingt-trois hospitalisés. Dont quarante-sept accidents par chocs frontaux, dix-huit tués et quatre-vingt-dix-sept blessés.

La section a fait l'objet de démarches SURE avec création de BDD en enrobés.

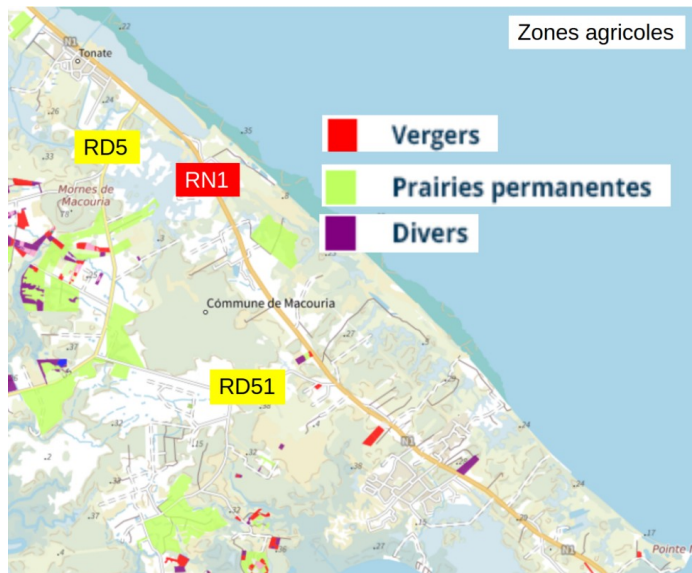
La majorité des accidents relève d'un des points suivants :

- est un choc frontal ;
- implique un 2RM ;
- a lieu au niveau d'une intersection.

2.3. Les enjeux environnementaux :

a) Agriculture

Sont présents le long de la RN1 en 2024 (source Géoportail) cinq vergers de petites surfaces, deux prairies permanentes et deux zones d'exploitation diverses.



b) Sylviculture

sans objet

c) Milieux naturels terrestres et aquatiques

Les principaux enjeux environnementaux se situent au droit de l'estuaire de la rivière de Cayenne. La rive gauche de la rivière de Cayenne est occupée par une mangrove d'estuaire, dans un espace protégé par le conservatoire du littoral.

Le reste de la section est une zone urbanisée avec une alternance de zone humide, savanes et forêts. Il faudra intégrer dans le projet des zones de traversées pour la faune et conserver les trames vertes et bleues.

Le DOO du SCOT et le SAR identifie plusieurs corridors au niveau de la RN1 :

- CU (coupure urbaine) 2 et 3– Pripris Maillard et Malmaison ;
- CU 4 – Savane Malmaison ;
→ CE 04 (corridor écologique) associé
- CU 5, 7 – Pripris de Soula ;

D'un point de vue réglementaire le projet est au contact ou à proximité de :

- La ZNIEFF de type 1 « Mont d'or de Soula » au Sud ;
- La ZNIEFF de type 1 « Savane Carapa » au Sud ;
- La ZNIEFF de type 1 « Forêt Maya » au Sud ;
- La ZNIEFF de type 1 « Pripris Maillard » au Sud ;
- La ZNIEFF de type 1 « Savane Malmaison » au Nord ;
- La ZNIEFF de type 2 « Marais de la crique Macouria » au Sud ;

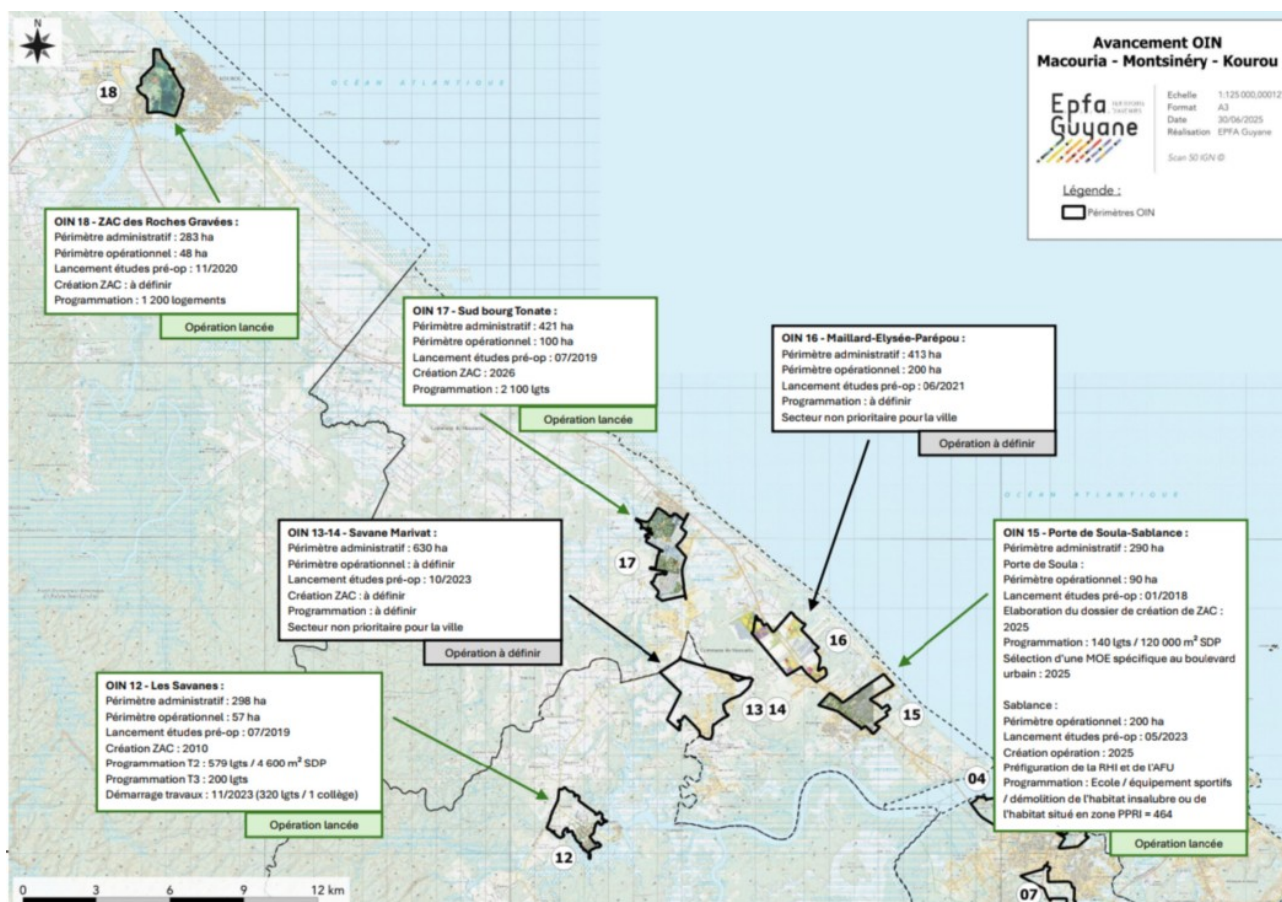
d) Eaux superficielles

De nombreux ouvrages hydrauliques traversent la RN1 sur les quatre sections (cf. paragraphe 5.1.e)

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

e) Urbanisme et aménagements

Les projets d'OINs 13, 14, 15, 16 et 17



- Les projets d'OIN 13 et 14 Montsinéry-Tonnegrande/Macouria -Savane Marivat- sont à l'arrêt à la demande des mairies.
- Le projet d'OIN 15 – (265 logements, 1 collège, 1 école) Porte de Soula-Sablance- Le plan de guide proposé en 2025 est en attente de validation
- le projet d'OIN 16 -Maillard-Elysée-Parepou- en attente de validation par la commune (jugé non prioritaire)
- le projet d'OIN 17 -Sud Bourg Macouria- (2000 logements, 2 groupes scolaires, 1 lycée) c'est une opération lancée

Les autres projets d'aménagement seront vus lors des réunions avec les commune et aménageurs concernées ;

f) Patrimoine archéologique

Voir paragraphe 5-4

g) Nuisances sonores

L'actualisation des études bruits établira la nécessité ou non de mettre en place des protections acoustiques sur la section. Cf CCTP acoustique

h) Air et santé

L'actualisation des études air devra permettre d'évaluer les impacts du projet et les mesures à mettre en place pour les limiter. Cf cctp air

i) Risques et sécurité

Le **risque inondation** est important en rive gauche du fleuve mais restent localisés aux abords du fleuve. Il est aussi marqué (aléas moyen à risque fort) dans la zone nord du projet entre le quartier Maillard et le PR30, commune de Tonate comprise (zone souvent inondée)/

Il faudra étudier l'impact de la variante retenue. Il sera important d'assurer au maximum une transparence hydraulique pour limiter les retenues d'eaux.

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.

j) Paysage

Il n'y a pas de covisibilité identifiée.

k) Phase travaux

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

3. **EXIGENCES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU MAÎTRE D'OUVRAGE RELATIVES A LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS**

3.1. **Conception et équipement :**

a) Typologie routière

La RN1 entre les ponts du Larivot et le nord de Tonate sera conçue selon le type 3.2, 4.1 ou 8 du catalogue des types de routes.

b) 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.

c) Chaussées

Les chaussées seront dimensionnées pour 30 ans. Le traitement de sol est envisageable.

d) Assainissement - ouvrages hydrauliques

Les OH existants sont les suivants :

N°	PR	RÉALISÉ EN	TYPE	OUVERT.	FLÈCHE	NB	Long	RECOUV MINI	RECOUV MAX
1	010+685	2004	BA	1000	700	1	19,5	0,6	0,6
2	010+813	2004	BA	1000	700	1	18,3	1,2	1,2
3	010+949	2016	Dalot	1000	600	1	15,0	0,8	0,8
4	011+020	2004	BA	1000	700	1	19,0	1,1	1,1
5	011+147	2004	BA	1000	700	1	19,0	1,1	1,1
6	011+397	2016	BA	1200		1	19,2	0,7	0,7
7	011+442	2005	PRV circ.	1250		1	22,3	1,2	1,2
8	011+684	2016	BA	1000		1	19,2	0,8	0,8
9	011+994	2016	BA	1000		1	22,0	3,0	3,0
10	012+346	2016	BA	1000		1	19,0	1,2	1,2
11	012+673	2016	Dalot	1000	600	1	18,0	0,7	0,7
12	012+980	2016	BA	1000		1	23,6	1,2	1,2

13	013+400	2011	PRV	800		1	19,3	1,0	1,0
14	013+676	2004	BA	700	500	1	19,5	1,1	2,5
15	014+533	2016	Dalot	1900	850	1	17,0		
16	014+700	2016	Dalot	1000	600	1	15,0		
17	015+446	2019	PVC CR16	500		1	17,8	0,6	0,6
18	015+799	2017	Dalot	1000	600	1	19,8	0,5	0,5
19	016+053	2019	PVC CR16	500		1	16,7	0,6	0,6
20	016+590	2024	Dalot	1500	800	2	18,9	0,9	0,9
21	016+696	2014	Cadre BA	1280	550	1	17,0	0,4	0,4
22	017+558		MA	1000	680	1	17,4	0,9	0,9
23	017+904	2017	Dalot	1000	600	1	20,0	0,9	0,9
24	018+190	2017	Dalot	1000	600	1	20,3	1,1	1,1
25	018+400	2018	BA	1000		1	17,8	0,7	0,7
26	018+865		MC	1750	1500	2	17,0	1,0	1,0
27	019+259	2017	BA	1000		1	13,3	1,0	1,0
28	19+693	2024	Dalot	1500	800	2	20,5	0,9	0,9
29	020+043	2017	BA	1000		1	19,3	1,2	1,2
30	020+300	2018	BA	1000		1	17,8	0,8	0,8
31	020+764		PVC	600		1	15,4	1,2	1,2
32	021+230	2019	Dalot	1500	800	1	17,2	0,5	0,5
33	021+911	2017	BA	1000		1	19,4	0,9	0,9
34	022+317	2018	Dalot	1500	800	2	10,0	1,1	1,2
35	024+074	2005	PRV circ.	1000		1	16,5	0,7	1,0
36	024+510	2019	BA	1000		1	17,1	1,1	1,1
37	024+789	2019	BA	1000		1	17,1	1,0	1,0
38	025+165	2005	PRV circ.	1000		1	14,0	1,0	1,5
39	025+265		PVC	800		2	16,0	1,0	1,0
40	025+565	2013	Cadre BA			1	14,1	0,8	0,8
41	026+393	2014	BA	1200		1	14,4	0,8	0,8
42	026+654		BA	600		1			
43	026+870		PVC	800		1			
44	027+190	2021	BA	1200		1	14,6	0,8	0,8

45	028+275	2011	PRV	800		1	16,1	0,6	0,6
46	028+589	2005	PRV circ.	1000		2	15,9	0,7	0,8
47	028+680	2011	BA	800		1	15,4	0,8	0,8
48	028+984	2017	BA	1000		2	15,5	0,7	0,7
49	030+159	2017	Dalot	2000	800	4	17,0		

Les études définiront de la manière dont ces OH sont traités, s'ils sont suffisants.

Les études détermineront les objectifs de traitement des eaux résiduelles de chaussées. Les ouvrages de transparence hydraulique et de rétablissement des écoulements naturels seront dimensionnés pour une période de retour de 100 ans.

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

4.1. Urbanisme :

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.

4.2. Environnement :

Le projet sera être soumis à évolution environnementale.

4.3. Archéologie:

Entre les ponts du Larivot et le RD51 six sites archéologiques sont répertoriés en 2016. Une nouvelle demande d'information patrimoine archéologique et patrimoine culturel devra être faite auprès de la direction des affaires culturelles de Guyane (service archéologie) concernant l'intégralité du projet.

4.4. Réseaux :

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

La zone étant fortement urbanisée, il y a des réseaux à proximité de la RN1, notamment :

- HTA, HTB, BT ;
- Télécom, fibre ;
- AEP.

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

La commune de Macouria est soumise au plan de prévention des risques d'inondation de 2002, qui a été révisé en 2012 et qui est actuellement en cours de révision.

4.6. Sismicité :

La Guyane est classée en zone de sismicité très faible