



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Travaux de doublement du pont du Larivot en Guyane

Question écrite n° 1726

### Texte de la question

M. Jean-Victor Castor interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur les travaux de doublement du pont du Larivot en Guyane. Alors que sa mise en service était initialement annoncée pour 2024, les travaux de doublement du pont du Larivot accusent un retard d'autant plus inquiétant qu'il semble lié à des blocages techniques difficilement solvables. Pour rappel, ce n'est qu'au prix d'une fermeture pendant 4 mois en 2009 du pont existant, puis d'une manifestation populaire sans précédent en 2017 et la signature d'un plan exceptionnel d'investissements par les accords de Guyane, que le doublement du pont du Larivot a été acté. Comme à chaque fois quand il s'agit de l'aménagement par l'État du territoire guyanais, l'anticipation est illusoire et la réalisation discutable. Ainsi, en dépit d'une large opposition tant des élus que de la population, qui souhaitaient un projet plus adapté aux projections démographiques, l'État a tenu à réaliser ce projet sur la base d'éléments et documents d'aménagement dépassés (Plan global des transports de 2013). Au surplus, ce projet non revu et donc sous-dimensionné, est réalisé sans avoir pris la juste mesure des contraintes géotechniques des sols. Et pourtant, l'instabilité des sols notoirement connue dans cette zone avait permis d'établir un planning prévisionnel des travaux indiquant que « le pont serait principalement réalisé depuis la rive gauche à Macouria, étant donné la présence de très mauvais sols en rive droite à Matoury » ( cf. Rapport de l'enquête publique de F. Armanville). Or les travaux d'installation des pieux ont bien débuté sur la rive de Matoury. L'extrême ralentissement du chantier à ce jour est la conséquence directe de ces choix parisiens déconnectés du territoire. La construction de cet ouvrage absorbe à elle seule la quasi-totalité de l'investissement infrastructurel de l'État en Guyane, territoire dont 7 communes sur 22 sont totalement enclavées. En effet, selon le rapport d'activité de 2022 de l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFIT), la consommation 2022 pour les investissements routiers de Guyane s'est élevée à 152 542 777 euros et le montant fléchi pour cette opération de doublement du pont était de 149 900 000 euros. Dès lors, qu'en est-il des autres investissements indispensables au désenclavement du territoire, à la mise aux normes des RN 1 et RN 2, à leur doublement prévu dans le protocole des accords de Guyane de 2017 ? Les errements dans la gestion par l'État des travaux du pont du Larivot ne doivent en aucun cas empêcher une planification pluriannuelle de travaux d'aménagement d'envergure en Guyane tel que le préconise le rapport d'information parlementaire n° 1924 de 28 novembre 2023. En outre, alors que des entreprises guyanaises sous-traitantes concentrent une part importante de leurs ressources sur ce chantier, le ralentissement des travaux met en péril un tissu économique local déjà fragile. Enfin, la justification technique avancée, tenant à la qualité des sols, conduit à s'interroger sur la solidité et la pérennité de l'ouvrage en construction mais aussi amène à questionner le choix de construction de la prochaine usine EDF dans la même zone. En conséquence de ce qui précède, il lui demande un éclairage précis sur l'état des travaux, les difficultés rencontrées et les solutions portées ; l'évaluation des surcoûts ; une réunion du comité de suivi des travaux initialement prévu (cf. point 4.3 de l'exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ) ou, à défaut, le comité de suivi instauré par la circulaire du 15 octobre 1992 relative à la conduite des grands projets d'infrastructures.

## Texte de la réponse

Les travaux de doublement du pont du Larivot sur la RN1, dont l'État assure la maîtrise d'ouvrage, ont été engagés début 2022. Ils répondent à l'un des engagements pris lors des accords de Guyane de 2017 pour l'aménagement d'un axe routier essentiel pour le territoire guyanais. Le nouveau pont permettra ainsi de doubler la capacité du franchissement de la rivière de Cayenne, offrant des marges de capacité conséquentes aux heures de pointe, même au regard de la très forte croissance démographique attendue en Guyane. Le groupement d'entreprises chargé de la réalisation des travaux du nouveau pont rencontre des difficultés dans la réalisation des pieux de fondation de l'ouvrage en rivière et du remblai d'accès en rive droite. Les caractéristiques principales des sols, en particulier en rive droite, étaient documentées avant l'engagement des travaux et portées à la connaissance des entreprises candidates dans le cadre de l'appel d'offres pour leur permettre de définir leur organisation et les techniques à mettre en œuvre. D'autres paramètres ont pu également être pris en compte dans le choix, fait par le groupement d'entreprises retenu à l'issue de l'appel d'offres, de commencer les travaux en rive droite, notamment l'implantation dans la zone de Cogneau-Larivot, à Matoury, de son atelier de préfabrication des voussoirs du tablier et les lieux d'approvisionnement en matériaux pour optimiser les transports. Les difficultés rencontrées doivent être appréhendées à la lumière des études géotechniques menées avant le début des travaux comme de celles réalisées par le groupement d'entreprises au moment des travaux, des méthodes et techniques qu'il a développées et des conditions rencontrées in situ. L'État mobilise ses experts nationaux ainsi que les services spécialisés du Cerema, aux côtés du bureau d'études chargé de la maîtrise d'œuvre, pour suivre et contrôler le groupement d'entreprises qui doit adapter son organisation et ses techniques aux difficultés rencontrées. L'état d'avancement des travaux ainsi que les solutions garantissant la pérennité de l'ouvrage seront évoqués lors d'une réunion du comité de suivi que le préfet organisera en 2025. L'investissement financier majeur que représentent les travaux du pont du Larivot ne constitue qu'une partie des investissements que l'État prévoit de faire sur les infrastructures du réseau routier national en Guyane. Les financements inscrits au volet routier du contrat de convergence et de transformation pour la période 2024-2027, signé par la collectivité territoriale de Guyane, portent sur un montant de 148 M€ de crédits de l'État, dont seuls 25 M€ sont destinés à compléter les financements déjà en place pour la construction du nouveau pont du Larivot. L'État poursuit ainsi les études d'aménagement de la RN1 en entrée de Cayenne, en vue notamment de permettre l'engagement des travaux de dénivellation du carrefour des Maringouins d'ici 2027. Les travaux d'élargissement de la RN2 entre les carrefours du PROGT et de Balata ont par ailleurs été engagés au troisième trimestre 2024. Des crédits sont également prévus pour les travaux de reconstruction d'ouvrages d'art sur la RN1 entre Saint-Laurent-du-Maroni et Kourou, notamment la reconstruction du pont de Grand Laussat. Hors du réseau routier national, 7,5 M€ de crédits relevant du ministère des Outre-mer sont par ailleurs prévus pour les aménagements de la piste entre Maripasoula et Papaïchton.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Victor Castor](#)

**Circonscription :** Guyane (1<sup>re</sup> circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 1726

**Rubrique :** Outre-mer

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [5 novembre 2024](#), page 5857

**Réponse publiée au JO le :** [10 décembre 2024](#), page 6710