

Mission de maîtrise d'œuvre pour la sécurisation du carrefour RN7/Route de l'Espérance – HOPE ESTATE

Avant-Projet : Mémoire Technique

CONSULTING



Version : A

Date : 15/03/2026

Nom Prénom : FILLION Antoine

Visa : BOUCHART Frédéric / MONTLOUIS-FELICITE Alan

Avant-Projet : Mémoire Technique

Vérification des documents IMP411

Numéro du projet : 21MAG164

Intitulé du projet : Mission de maitrise d'œuvre pour la sécurisation du carrefour RN7/Route de l'Espérance – HOPE ESTATE

Intitulé du document : AVANT-PROJET : Mémoire technique

Version	Rédacteur NOM / Prénom	Vérificateur NOM / Prénom	Date d'envoi JJ/MM/AA	COMMENTAIRES Documents de référence / Description des modifications essentielles
A	FILLION Antoine	BOUCHART Frédéric MONTLOUIS- FELICITE Alan	15/03/2026	Version initiale
B				
C				

Sommaire

1	Présentation du projet	6
1.1	Contexte	6
1.2	Vue en plan du site	6
1.3	Études antérieures	7
2	Contraintes de site	8
2.1	Aéroportuaire	8
2.2	Parcellaire	9
2.3	Circulation / Trafic	10
2.4	Zone d'activité / commerciale	12
2.5	Réglementaire	13
2.6	Géotechnique	13
2.7	Hydraulique	14
2.8	Transport en commun	14
2.9	Cheminement piéton	15
2.10	Réseaux concessionnaires	16
3	Aménagement	17
3.1	Hypothèses	17
3.2	Dimensionnement giratoire	17
3.3	Structure de chaussée	18
3.4	Géométrie et implantation	21
3.5	Transports en commun / arrêts de bus	22
3.6	Modes doux	22
3.7	Dispositif de sécurité	22
3.8	Espaces verts	23
3.9	Clôture parcelle AR0592	23
3.10	Réseaux projetés	23
3.11	Signalisation	25

3.12	Conflits avec les réseaux existants	25
3.13	Emprise parcellaire	30
3.14	Phasage chantier	31
4.....	Estimation du cout prévisionnel des travaux	36
5.....	Suite à donner et choix du MOA.....	37
6.....	Pour aller plus loin – Hors périmètre étude	38
6.1	Accessibilité Hope-Estate.....	38
6.2	Maillage cyclable	39
7.....	Annexe	41
7.1	Annexe 1.....	41
7.2	Annexe 2.....	41
7.3	Annexe 3.....	41
7.4	Annexe 4.....	41
7.5	Annexe 5.....	41
7.6	Annexe 6.....	41
7.7	Annexe 7	41
7.8	Annexe 8.....	41
7.9	Annexe 9.....	41
7.10	Annexe 10.....	41

Tables des illustrations

Figure 1-1 : Localisation de la zone d'étude	6
Figure 1-2 : Vue en plan du site	6
Figure 2-1 : Schématisation contraintes aéroportuaires	8
Figure 2-2 : Maillage routier de Saint-Martin	10
Figure 2-3 : Localisation des points de comptage	10
Figure 2-4 : Développement du secteur de l'Espérance	12
Figure 2-5 : Implantation des arrêts de bus	14
Figure 2-6 : Implantation des passages piétons	15
Figure 3-1 : Classe trafic cumulé poids-lourds (Source : Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998)	18
Figure 3-2 : CAM (Source : Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998)	18
Figure 3-3 : Classe trafic en fonction du NE (Source : Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998)	19
Figure 3-4 : Extrait norme NF P 98-086	20
Figure 3-5 : Illustration glissière mixte bois/acier + SPM	22
Figure 3-6 : Ouvrage en génie civil	23
Figure 3-7 : Mât d'éclairage existant	24
Figure 3-8 : Illustration plots routiers	24
Figure 3-9 : Illustration panneau D42b (à g.) et D20 (à d.)	25
Figure 3-10 : Réseau d'éclairage public à déplacer/déposer – RN7 Ouest	25
Figure 3-11 : Schématisation de l'interface HTA/Bassin projeté	26
Figure 3-12 : Chambres télécom à déplacer – RN7 Est	26
Figure 3-13 : Réseau d'éclairage public à déplacer/déposer – RN7 Est	27
Figure 3-14 : Réseau HTA implanté sous les futures voiries – RN7 Est	27
Figure 3-15 : Réseau HTA implanté sous les futures voiries – Rte Espérance	28
Figure 3-16 : Réseau non identifié – Rte Espérance	28
Figure 3-17 : Chambre télécom à déplacer - Anneau	28
Figure 3-18 : Réseau d'éclairage public à déplacer/déposer – Anneau	29
Figure 3-19 : Réseau HTA implanté sous les futures voiries – Anneau	29
Figure 3-20 : Réseau AEP sous les futures voiries – Anneau	29
Figure 3-21 : Emprise travaux – Phase 1	31
Figure 3-22 : Emprise travaux – Phase 2	32
Figure 3-23 : Emprise travaux – Phase 3	33
Figure 3-24 : Emprise travaux – Phase 4	34
Figure 3-25 : Emprise travaux – Phase 5	35
Figure 3-26 : Planning prévisionnel des travaux	35
Figure 6-1 : État des lieux des accès d'Hope Estate	38
Figure 6-2 : Schématisation du nouvel accès au droit de la parcelle AR624	38
Figure 6-3 : Schématisation maillage cyclable Nord/Ouest	39
Figure 6-4 : Schématisation maillage cyclable Sud-Est	40
Figure 6-5 : Schématisation maillage cyclable Nord-Est	40

Table des tableaux

Tableau 1 : Relevé parcellaire jouxtant le projet.....	9
Tableau 2 : Données trafic – Point de comptage A	11
Tableau 3 : Données trafic – Point de comptage B	11
Tableau 4 : Données trafic – Point de comptage C	11
Tableau 5 : Tableau récapitulatif – DT	16
Tableau 6 : Synthèse TMJA-PL / Rte Espérance & RN7.....	17
Tableau 7 : Trafic Cumulé Poids-Lourds	18
Tableau 8 : Nombre d'Essieu équivalent (NE).....	19
Tableau 9 : Synthèse des emprises parcellaire.....	30
Tableau 10 : Estimatif prévisionnel des travaux	36
Tableau 11 : Retour MOA	37

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 Contexte

La Collectivité de Saint-Martin souhaite entreprendre une étude afin de sécuriser le carrefour entre la Route Nationale n°7 et la Route de l'Espérance, tout en permettant un accès à la zone commerciale de Hope Estate.

En complément elle souhaite également modifier la courbe de la RN7 située entre le giratoire de Cul-de-Sac et le carrefour RN7/Route de l'Espérance.



Figure 1-1 : Localisation de la zone d'étude

1.2 Vue en plan du site

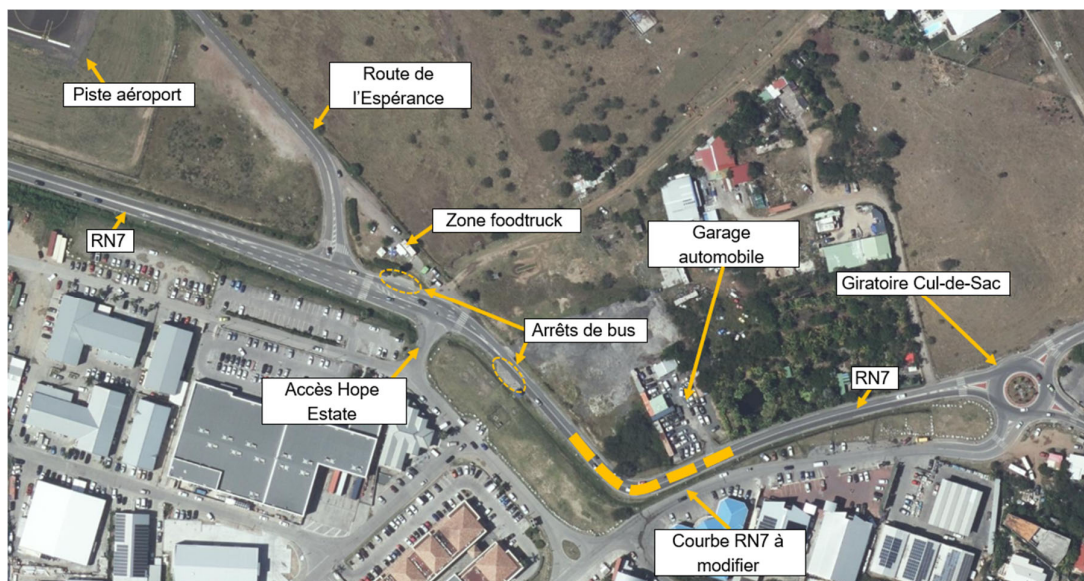


Figure 1-2 : Vue en plan du site

1.3 Études antérieures

Le présent projet a fait l'objet d'une étude préliminaire présentée en **Annexe 1**.

Plusieurs études de trafic ont été réalisées par la Collectivité de Saint-Martin sur son territoire :

- Enquête trafic giratoire Agrément – Marigot (SEGIC/GDS - 2018) - **Annexe 2**
- Schéma Directeur des Circulations – La Savane (ARTELIA – 2022) - **Annexe 2**
- Schéma territorial des mobilités durables de Saint-Martin (TRANSITEC – 2025) - **Annexe 2**

2 CONTRAINTES DE SITE

2.1 Aéroportuaire

Le projet se situe à proximité directe de l'aéroport de Grand-Case – L'Espérance. Cette proximité contraint les élévations (candélabres, arbres...).

Obstacles aériens

- Dégagement latéral (bordure piste) : Pente de 14.3% à partir de la limite de l'aéroport (clôture existante ; à confirmer),
- Cône d'envol (axe piste) : Pente de 2% (le cône semble démarrer à l'extrémité de l'extension projetée de la piste ; à confirmer).

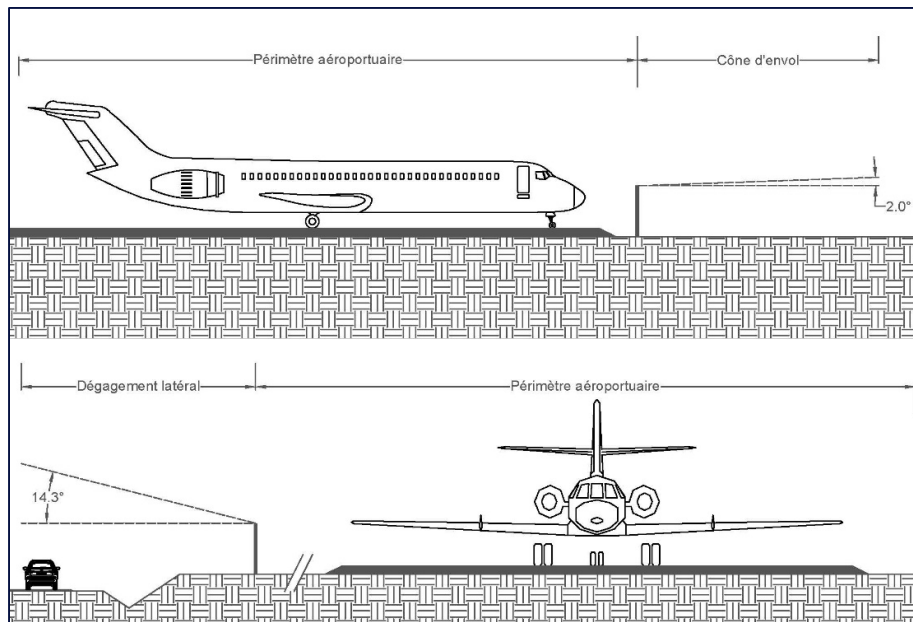


Figure 2-1 : Schématisation contraintes aéroportuaires

À la suite d'une réunion technique avec la DGAC et notamment le Service National d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA), il a été préconisé de remplir le formulaire accessible via le lien ci-contre : (<https://guichet-unique-obstacles.aviation-civile.gouv.fr/>), puisque tous les services de l'Aviation Civile seront sollicités pour avis. La DGAC a également précisé que c'est principalement le gestionnaire de l'aéroport qui peut avoir un avis sur l'aménagement.



A noter

Une fois le projet suffisamment avancé (fin AVP), notamment vis-à-vis des altimétries, il sera nécessaire de :

- Rencontrer le gestionnaire de l'aéroport de Grand-Case
- Remplir le formulaire transmis par la DGAC.

2.2 Parcelle

La collectivité de Saint-Martin n'est pas propriétaire de tout le parcellaire jouxtant le projet, de plus certaines parcelles ont déjà vocation à être utilisée dans le cadre d'aménagements futurs.

Tableau 1 : Relevé parcellaire jouxtant le projet

N° Parcelle	Propriétaire	Action envisagé
AR0099	Collectivité Saint-Martin	Extension piste aéroport
AR0289	Privé	Aucune
AR0550	Privé	Acquisition pour régularisation RN7
AR0551	Privé	Aucune
AR0552	Privé	Aucune
AT0592	Collectivité Saint-Martin	Extension piste aéroport



A noter

A la fin de la phase AVP, la Collectivité devra rencontrer les propriétaires privés afin de leur présenter le projet les futurs empiétements et notamment obtenir leur autorisation pour intervenir.

2.3 Circulation / Trafic

Comme précisé dans l'étude de *TRANSITEC*, la **RN7 est la colonne vertébrale des mobilités de l'île**. Implantée en forme de boucle depuis laquelle des voiries collectrices assurent la desserte des différents quartiers, elle est **l'unique route principale de l'île**.

Le projet est situé à un point stratégique du maillage routier de l'île. En effet le tronçon de la RN7 situé entre le carrefour RN7/Rte Espérance, et le giratoire de Cul-de-Sac est **le seul axe routier permettant de relier les parties Est et Ouest de l'île côté français** (hors zone d'activité de Hope Estate).

De plus la route de l'Espérance est **l'accès principal à l'aéroport de Grand-Case**.

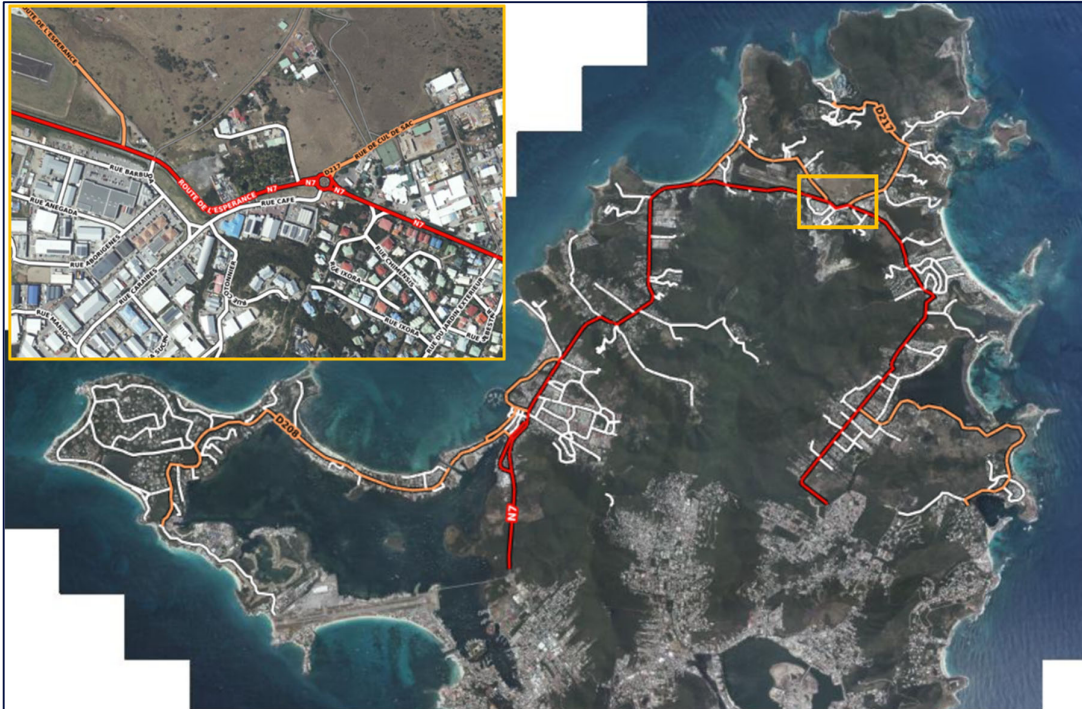


Figure 2-2 : Maillage routier de Saint-Martin

Le Trafic Moyen Journalier (TMJ) de la RN7 est d'environ 10 000vp/j et par sens de circulation. Des comptages en plusieurs points sur l'île ont été réalisés en 2022 et 2024, à des périodes relativement similaires (cf. **Annexe 2**) :

- ARTELIA - 2022 : Octobre 2022 (période de comptage non précisée dans l'étude) ;
- TRANSITEC - 2024 : Du 10/12/2024 au 17/12/2024.



Figure 2-3 : Localisation des points de comptage



A noter

Ces éléments mettent en avant la sensibilité du site, et notamment l'impossibilité d'interrompre la circulation pendant la durée des travaux.

Tableau 2 : Données trafic – Point de comptage A

Sens de circulation	Trafic	ARTELIA 2022	TRANSITEC 2024	Écart (%)
SENS 1	TMJO - TVC	7 688	9 227	+20%
	TMJO – PL	121	381	+215%
	TMJO – VL	7 567	8 846	+17%
SENS 2	TMJO - TVC	8 669	10 452	+21%
	TMJO – PL	127	401	+216%
	TMJO – VL	8 542	10 051	+18%

*TMJO : Trafic Moyen Journalier Ouvré

*VL : Véhicules Légers

*TVC : Tout Véhicule Confondu

*SENS 1: Hope Estate -> Grand-Case

*PL : Poids-Lourds

*SENS 2: Grand-Case -> Hope Estate

Tableau 3 : Données trafic – Point de comptage B

Sens de circulation	Trafic	ARTELIA 2022	TRANSITEC 2024	Écart (%)
SENS 1	TMJO - TVC	9 836	10 364	+5%
	TMJO – PL	162	420	+159%
	TMJO – VL	9 674	9 944	+3%
SENS 2	TMJO - TVC	10 701	11 140	+4%
	TMJO – PL	160	405	+153%
	TMJO – VL	10 541	10 735	+2%

*SENS 1: Grand-Case -> Marigot

*SENS 2: Marigot -> Grand-Case

Tableau 4 : Données trafic – Point de comptage C

Sens de circulation	Trafic	ARTELIA 2022	TRANSITEC 2024	Écart (%)
SENS 1	TMJO - TVC	10 685	10 369	-3%
	TMJO – PL	185	317	+71%
	TMJO – VL	10 500	10 052	-4%
SENS 2	TMJO - TVC	9 912	9 578	-3%
	TMJO – PL	178	261	+47%
	TMJO – VL	9 734	9 317	-4%

*SENS 1: Marigot -> Grand-Case

*SENS 2: Grand-Case -> Marigot

En attente du retour de TRANSITEC et ARTELIA.

2.4 Zone d'activité / commerciale

L'étude de TRANSITEC met en avant une forte polarisation des emplois sur la partie française, avec notamment 4 pôles majeurs :

- Marigot ;
- Zone commerciale de Grand-Case ;
- Concordia,
- Hope Estate.

Un nouveau pôle de vie est en cours de développement sur le secteur de l'Espérance, avec notamment :

- Des bâtiments résidentiels ;
- Des bâtiments tertiaires ;
- Des bâtiments industriels.

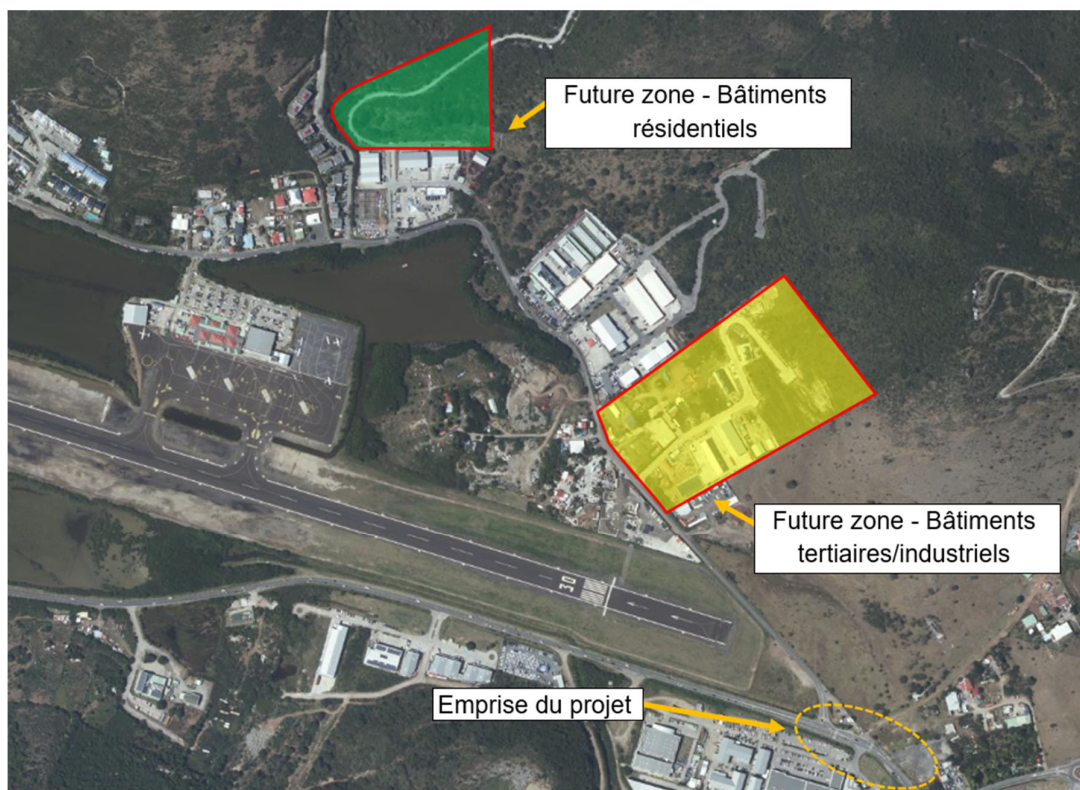


Figure 2-4 : Développement du secteur de l'Espérance



A noter

Le carrefour de la RN7/Route de l'Espérance permet l'accès aux 2 pôles d'activité ci-dessus (Hope-Estate & l'Espérance). Le maintien des accès à ces pôles est obligatoire pendant toute la durée des travaux.

2.5 Réglementaire

Le projet est soumis aux dossiers ci-dessous :

- Dossier Loi sur l'Eau (déclaration) – Rubrique 2.1.5.0 : En cours de rédaction
- Demande d'examen au cas par cas – Rubrique 6.a) : En cours de rédaction
- Demande d'avis au titre de l'archéologie préventive : En cours de rédaction

2.6 Géotechnique

Le bureau d'étude *ANTEA* a été missionné pour la réalisation d'une étude géotechnique G2-AVP. La mission est en cours de réalisation, par conséquent les hypothèses de l'Etudes Préliminaires ont été conservées réévaluée pour la réalisation de l'AVP.

Hypothèse Géotechnique – Voirie neuve

- Méthodologie : Déblais/remblais,
- Structure : Par manque de donnée géotechnique, il a été considéré :
 - Une Partie Supérieure de Terrassement (PST 1) / Classe d'Arase (AR1),
 - Une couche de forme de 0.65m de matériaux insensibles à l'eau avec géotextile,
 - Une classe de plateforme PF2 après terrassement.

Hypothèse Géotechnique – Voirie existante

Les voiries de la RN7 et de la Route de l'Espérance ne présentent pas de désordres structurels, ni de symptômes de fatigue. Cela met en avant une structure de chaussée saine, et qui semble correctement dimensionnée pour le trafic existant.

Par conséquent, uniquement les couches d'assise et de roulement seront reprises. Cependant, si la couche d'assise des voiries s'avère être intégralement en béton, il pourra être envisagé uniquement la reprise de la couche de roulement.



A noter

La mise à jour des données géotechniques (suite à la réception de la G2-AVP) sera réalisée dans le cadre de la phase PRO.

2.7 Hydraulique

Aucune donnée hydraulique n'est disponible sur le site d'étude. Une étude hydraulique devra être réalisée afin :

- D'identifier le bassin versant intercepté par le projet ;
- Quantifier les volumes associés ;
- Dimensionner les ouvrages pluviaux.



A noter

Une étude hydraulique devra être réalisée, elle sera intégrée au dossier loi sur l'eau.

2.8 Transport en commun

Deux arrêts de bus sont situés à proximité du carrefour.

- Ligne desservie : Ligne 1 – Nord
- Nom de l'arrêt : HOPE ESTATE
- Typologie : 1 arrêt de bus en encoche par sens de circulation
- Équipement : Présence d'un abri bus par arrêt



Figure 2-5 : Implantation des arrêts de bus



A noter

La desserte des arrêts de bus devra être maintenue pendant toute la durée des travaux. Leur déplacement devra être anticipé et réalisé le cas échéant.

2.9 Cheminement piéton

Aucun aménagement pour les piétons n'est présent sur le carrefour. Les piétons cheminent le long des voiries, ou via les espaces enherbés (chemin de mouton identifié lors de la visite de site).

Le carrefour est doté de 3 passages piéton sans îlot refuge :

- 1 sur la route de l'Espérance,
- 2 sur la RN7.



Figure 2-6 : Implantation des passages piétons



A noter

Lors de la réalisation des travaux, les cheminements piétons devront être matérialisés et sécurisés (barriérage, marquage au sol).

La création d'îlots refuge pour les traversées de la RN7 seront nécessaires.

2.10 Réseaux concessionnaires

2.10.1 Identification des réseaux concessionnaires

Les déclarations de travaux ont permis d'identifier la présence de réseaux sur l'emprise du projet, les DT (réalisée le 09/03/2025 – n°2026030907051DA8) sont présentées en **Annexe 3**.

Tableau 5 : Tableau récapitulatif – DT

Concessionnaire	Sensibilité	Statut de réponse
EDF SEI Guadeloupe	TMD : <i>Transport de Matière Dangereuse</i>	En attente
CANAL+ TELECOM	Sensible	Concerné
Collectivité de Saint-Martin	Sensible	En attente
DAUPHIN TELECOM	Sensible	En attente
EDF SEI Guadeloupe	Sensible	Concerné
THDTEL S.A.R.L	Sensible	En attente
ORANGE 1G Martinique-Guadeloupe	Non sensible	Concerné
SAUR Saint-Martin	Non sensible	Concerné
DICT.fr – MAIRIE	Non sensible	Non requise
DICT.fr – ROUTES DE GUADELOUPE	Non sensible	Non requise

Une campagne de géodétection a été réalisée en octobre 2025, par l'entreprise ESTOPO. Le plan des géodétections est présenté en **Annexe 3**.

Une concertation des concessionnaires par mail a été réalisées le 09/03/2026 puis relancée le 23/03/2026. Uniquement 3 retours ont été obtenus (cf. **Annexe 4**) :

- SAUR : Pas de travaux à venir sur le secteur (mail M.UGOLIN) ;
- TINTAMARRE : Pas de travaux à venir sur le secteur (mail M.GUMBS) ;
- EDF : Des travaux de renouvellement de la HTA ont été réalisés dernièrement. Pas de travaux à venir sur le secteur (mail M.BEAURAIN).



A noter

Relance des autres concessionnaires à prévoir au démarrage de la phase PROJET.

3 AMENAGEMENT

3.1 Hypothèses

3.1.1 Géotechnique

Les hypothèses géotechniques sont présentées au **Chapitre 2.6**, et sont rappelées ci-dessous.

Hypothèse Géotechnique – Voirie neuve

- Méthodologie : Déblais/remblais,
- Structure : Par manque de donnée géotechnique, il a été considéré :
 - Une Partie Supérieure de Terrassement (PST 1) / Classe d'Arase (AR1),
 - Une couche de forme de 0.65m de matériaux insensibles à l'eau avec géotextile,
 - Une classe de plateforme PF2 après terrassement.

Hypothèse Géotechnique – Voirie existante

Les voiries de la RN7 et de la Route de l'Espérance ne présentent pas de désordres structurels, ni de symptômes de fatigue. Cela met en avant une structure de chaussée saine, et qui semble correctement dimensionnée pour le trafic existant.

Par conséquent, uniquement les couches d'assise et de roulement seront reprises. Cependant, si la couche d'assise des voiries s'avère être intégralement en béton, il pourra être envisagé uniquement la reprise de la couche de roulement.

3.1.2 Trafic

Les données de trafic sont issues de l'étude de *TRANSITEC – 2025*, les Trafics Moyen Journaliers poids-lourds (TMJA-PL) sont présentés ci-dessous.

Tableau 6 : Synthèse TMJA-PL / Rte Espérance & RN7

Axe routier	Sens 1	Sens 2
	Hope Estate / Grand-Case	Grand-Case / Hope Estate
Route Nationale 7	381	401
Route de l'Espérance	138	125

Compte tenu de contexte socio-économique et géopolitique, il est considéré que le trafic n'évoluera pas sur le secteur.

3.2 Dimensionnement giratoire

Le giratoire a été dimensionné avec les mêmes caractéristiques géométriques que celui de Cul-de-Sac, car ce dernier ne présente pas de dysfonctionnement.

Une étude de capacité avec le logiciel GIRABASE a été réalisée, elle est présentée en **Annexe 5**. Cette dernière a démontré des réserves de capacité confortable, ne présageant pas de perturbation.

3.3 Structure de chaussée

Les structures de chaussée ont été déterminées suivant le « *Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998* ».

Détermination du Trafic Cumulé Poids-Lourds (TC-PL) :

La RN7 et la Route de l'Espérance sont des Voies du Réseau Non Structurant (VRNS), dont la durée de dimensionnement initiale est de **20 ans**.

$$TC_{i20} = 365 * T * C$$

T : Trafic moyen journalier poids-lourds (TMJA) ;

C : Facteur de cumul de la croissance du trafic ;

$$C = d + (t * d * [d - 1] / 2)$$

- d : Durée de dimensionnement initiale de la chaussée (ans) ;
- t : Taux de croissance linéaire annuel (%)

Tableau 7 : Trafic Cumulé Poids-Lourds

d : 20 ans t : 0%	Sens 1 Hope Estate / Grand-Case	Sens 2 Grand-Case / Hope Estate	Classe Trafic
Route Nationale 7	2 781 300	2 927 300	TC5
Route de l'Espérance	1 007 400	912 500	TC3

Tableau 1 - Bornes supérieures des classes de trafic cumulé pour les VRS et les VRNS (exprimées en millions de poids lourds)

VRS	TC1 ₃₀	TC2 ₃₀	TC3 ₃₀	TC4 ₃₀	TC5 ₃₀	TC6 ₃₀	TC7 ₃₀	TC8 ₃₀
	0,5	1	3	6	14	38	94	
VRNS	TC1 ₂₀	TC2 ₂₀	TC3 ₂₀	TC4 ₂₀	TC5 ₂₀	TC6 ₂₀	TC7 ₂₀	TC8 ₂₀
	0,2	0,5	1,5	2,5	6,5	17,5	43,5	

Rte Espérance

RN7

Figure 3-1 : Classe trafic cumulé poids-lourds (Source : Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998)

Pour le dimensionnement d'une structure de chaussée se fait via le nombre d'essieu équivalent noté NE (en France l'essieu équivalent est l'essieu isolé de 130KN). Ne se calcul de la manière suivante :

$$NE = TC_{i20} * CAM$$

CAM : Coefficient d'Agressivité structurelle Moyenne.

Figure 3-2 : CAM (Source : Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998)

Tableau 6 - Coefficient d'agressivité structurelle moyenne (CAM)

Type de structure	Catégories de voies	
	VRS	VRNS
Bitumineuses épaisses*	0,8	0,5
GNT/GNT	sans objet	1
Mixtes	1,2	0,75
Semi-rigides et béton	1,3	0,8

* et GB3/GNT et inverses.

Tableau 8 : Nombre d'Essieu équivalent (NE)

CAM : 0.5	Sens 1 Hope Estate / Grand-Case	Sens 2 Grand-Case / Hope Estate	Classe Trafic
Route Nationale 7	1 390 650	1 463 650	TC4/5
Route de l'Espérance	503 700	456 250	TC3/4

Tableau 7 - Nombre d'essieux équivalents utilisé dans le dimensionnement des structures du catalogue (en millions)

Trafic à la mise en service (PL/jour/sens)	35	85	200	500	1200	3000	7000
				RN7			
Classe de trafic cumulé	TC2₂₀	TC3₂₀	TC4₂₀	TC5₂₀	TC6₂₀	TC7₂₀	TC8₂₀
Bitumineuses épaisses	0,1	0,3	0,8	2	5	13	30
VRNS Semi-rigides, béton	0,2	0,6	1,4	3,5	8,3	20	48
Mixtes	0,2	0,5	1,3	3,2	7,8	19	45
Souples	0,3	0,7	1,7	4,3	10,4	26	60
			Rte Espérance				

Figure 3-3 : Classe trafic en fonction du NE (Source : Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998)

Pour la suite de l'étude il a été retenu :

- RN7 : **TC5** ;
- Anneau : **TC5** ;
- Route de l'Espérance : **TC4**.

Suivant le « Catalogue des structure types de chaussées neuves / SETRA 1998 », et le trafic poids-lourds présent, les structure ci-après sont envisageables (les fiches sont présentées en **Annexe 6**).

3.3.1 Route nationale 7

Fiche n°1 : GB2	Fiche n°2 : GB3	Fiche n°3 : EME
▪ BBSG : 8cm ▪ GB2 : 11cm ▪ GB2 : 12cm	▪ BBSG : 8cm ▪ GB3 : 10cm ▪ GB3 : 11cm	▪ BBME : 6cm ▪ EME : 10cm ▪ EME : 10cm

Il a été retenu une structure en **GB3**.

3.3.2 Route de l'Espérance / Accès Hope Estate

Fiche n°1 : GB2	Fiche n°2 : GB3	Fiche n°3 : EME
▪ BBSG : 6cm ▪ GB2 : 10cm ▪ GB2 : 11cm	▪ BBSG : 6cm ▪ GB3 : 9cm ▪ GB3 : 10cm	▪ BBME : 6cm ▪ EME : 6cm ▪ EME : 10cm

Il a été retenu une structure en **GB3**.

3.3.3 Anneau

Conformément à la norme NF P 98-086 (Dimensionnement structurel des chaussées routières), et notamment le Chapitre « B.2.4 Les Giratoires », l'épaisseur de l'assise de chaussée sera majorée.

Le trafic poids-lourds retenu pour l'anneau est celui de la RN7.

B.2.4 Les giratoires	
Du fait de leur géométrie, les giratoires subissent une agressivité plus forte de la part des poids-lourds. Ces ouvrages sont également soumis à des contraintes plus importantes de réalisation.	
Ces deux paramètres sont pris en compte par une augmentation de l'épaisseur de l'assise de chaussée. L'épaisseur de référence sera celle calculée sur la base du trafic tel que défini en B.1.2.2. alinéa 4, du CAM de la section courante et du risque défini en B.3.3.2.5.	
Tableau B.5 — Coefficients d'augmentation des épaisseurs pour le dimensionnement des giratoires	
Matériaux d'assise	Coefficient d'augmentation des épaisseurs
Matériaux bitumineux	15 % des couches d'assise
Sols et sables traités aux liants hydrauliques	15 % des couches d'assise
Graves traitées aux liants hydrauliques	10 % des couches d'assise
Bétons	10 % de la couche de base

Figure 3-4 : Extrait norme NF P 98-086

<u>Fiche n°1 : GB2</u>	<u>Fiche n°2 : GB3</u>	<u>Fiche n°3 : EME</u>
▪ BBSG : 8cm ▪ GB2 : 12cm ▪ GB2 : 14cm	▪ BBSG : 8cm ▪ GB3 : 11cm ▪ GB3 : 13cm	▪ BBME : 6cm ▪ EME : 11cm ▪ EME : 11cm

Il a été retenu une structure en **EME**.

3.3.4 Arrêts de bus

Du fait de la cyclicité des mouvements de bus, l'aménagement a été prévu en béton afin de minimiser le phénomène de fatigue de la couche de roulement (accentué sur ces aménagements par l'accélération et freinage des bus).

<u>Structure Béton</u>
▪ BC4 : 20cm ▪ GNT : 50cm

3.3.5 Trottoir / Voie verte

Pour le dimensionnement des trottoirs et de la voie verte, il est considéré une circulation accidentelle de véhicule léger.

<u>Trottoir Béton</u>	<u>Trottoir en enrobés</u>
▪ Béton : 15cm ▪ GNT : 20cm	▪ BBSG : 4cm ▪ GNT : 30cm

Il a été retenu une structure en **béton pour le trottoir** et en **enrobés pour la voie verte**.

3.4 Géométrie et implantation

L'implantation de l'aménagement est présentée au **Chapitre 3.5** de l'**Annexe 1**. Pour une optimisation de son fonctionnement, l'implantation du giratoire a été axée sur les branches de la RN7 et l'accès à Hope Estate.

La route de l'Espérance a été déviée, afin de se connecter au giratoire en face de l'accès à Hope Estate. L'implantation permet une répartition régulière des branches facilitant la lecture de l'aménagement, et par conséquent sa sécurité. Les plans d'aménagement sont présentés en **Annexe 7**.

Branche - RN7 / OUEST

- Linéaire repris : 30 m ;
- Largeur des voies : 3.50m ;
- Pente longitudinale : 1.00% ;
- Profil en travers : En toit (2.5%) ;
- Zone de récupération/BDD : 1.00m ;
- Raccordement à l'existant.

La Collectivité a précisé que la structure de la RN7 est en béton, cependant les 30m en amont du giratoire seront complètement démolis. Une structure en en GB3 sera réalisée, afin de ne pas avoir de point dur à l'interface anneau/branche Ouest. Sur le reste de la branche, uniquement la couche de roulement pourra être reprise.

Les surlargeurs de la RN7 seront démolies sur l'intégralité de l'épaisseur béton + enrobé. Un apport de terre végétale et un reprofilage sera réalisé.

Branche - Accès Hope Estate

- Linéaire repris : 15 m ;
- Largeur des voies : 3.00m ;
- Pente longitudinale : 3.00% ;
- Profil en travers : Monopente (2.5%) ;
- Raccordement à l'existant.

L'accès existant en béton ne présente pas de désordre structurel, cependant il sera intégralement démolir. Une structure en GB3 (identique à celle de la Route de l'Espérance) sera réalisée, afin de ne pas avoir de point dur à l'interface anneau/accès Hope Estate.

Branche - RN7 / EST

- Linéaire repris : 200 m ;
- Largeur des voies : 3.50m ;
- Pente longitudinale : 1.00% ;
- Profil en travers : En toit (2.5%) ;
- Zone de récupération/BDD : 1.00m ;
- Raccordement à l'existant.

Comme pour la branche Ouest de la RN7, les 30m en amont du giratoire seront intégralement démolis, et une structure en GB3 sera réalisée. Sur le reste de la branche, uniquement la couche de roulement pourra être reprise.

Les surlargeurs de la RN7 seront démolies sur l'intégralité de l'épaisseur béton + enrobé. Un apport de terre végétale et un reprofilage sera réalisé.

La nouvelle section de la RN7 sera réalisée suivant la structure détaillée au **Chapitre 3.3.1**.

Branche - Route de l'Espérance

- Linéaire repris : 160 m ;
- Largeur des voies : 3.00m ;
- Pente longitudinale : 1.50% ;
- Profil en travers : Monopente (2.5%) ;
- Zone de récupération/BDD : 1.00m ;
- Raccordement à l'existant.

La nouvelle section de la route sera réalisée suivant la structure détaillée au **Chapitre 3.3.2.**

Anneau

- Largeur : 7.00m ;
- Profil en travers : Monopente (2.5%).

3.5 Transports en commun / arrêts de bus

Les arrêts de bus seront en encoche, implantés symétriquement sur la branche Est de la RN7. Ils auront les caractéristiques suivantes :

- **Longueur d'environ 30m**, cela permet l'arrêt simultané d'environ 3 bus ;
- **Largeur de 3.50m**, cela permet un déport des bus stationnés par rapport à l'axe de la RN7 permettant d'améliorer la visibilité pour les traversées piétonnes.

Les quais bus auront les caractéristiques suivantes :

- Largeur de 3.00m ;
- Revêtement en béton ;
- Doté d'abribus ;
- Eclairé à l'aide de borne lumineuse.

3.6 Modes doux

La gestion des modes doux se fait à l'aide :

- De cheminements piétons bétonnés d'une largeur d'1.50m ;
- D'une voie verte en enrobé d'une largeur de 3.00m.

L'implantation des aménagements permet :

- Une desserte complète de Hope Estate ;
- Une liaison sécurisée entre les arrêts de bus et Hope Estate ;
- De futures connexions entre Hope Estate et les autres pôles d'activité de l'île, voir **Chapitre 6.2.**

3.7 Dispositif de sécurité

Une glissière de sécurité sera implantée entre la RN7 et les fossés, et le long de la voie verte pour sécuriser les modes doux. La glissière aura les caractéristiques suivantes :

- Niveau de retenue : N1 (VL à 80km/h) ;
- Équipé d'un Système de Protection des Motocyclistes (SPM) ;
- Composition mixte bois/acier.



Figure 3-5 : Illustration glissière mixte bois/acier + SPM

3.8 Espaces verts

Dans le cadre du présent projet, aucun aménagement paysager n'est prévu à ce stade. Toutefois, plusieurs zones susceptibles d'accueillir des espaces végétalisés ont été identifiées au sein du périmètre d'intervention, elles seront remblayées avec de la terre végétale et engazonnées. Ces emprises pourront faire l'objet d'un traitement paysager ultérieur.

3.9 Clôture parcelle AR0592

La clôture existante (poteau bois + barbelé) sera déposée puis reposée le long du futur aménagement.

3.10 Réseaux projetés

3.10.1 Assainissement pluvial

La gestion pluviale se fera autant que possible par ruissellement vers des fossés enherbés implantés proche des aménagements.

Pour le passage des traversées des cheminements piétons et de la voie verte, il sera posé une canalisation Ø400. Des rechargements pourront être nécessaire ponctuellement pour le bon recouvrement de la canalisation, moyennant le respect des normes PMR.

Pour le passage sous la route de l'Espérance, il sera posé une canalisation Ø600. Pour la traversée sous l'accès d'Hope Estate, une canalisation Ø500 sera posée.

Un ouvrage en génie civil permettra d'intercepter les 2 canalisations existantes Ø500 provenant de la zone commerciale, et la traversée présente sous l'accès d'Hope Estate.

L'ouvrage sera recouvert d'une dalle en béton armé dimensionnée pour le trafic. Le tampon d'accès sera implanté hors de la voirie afin de faciliter l'exploitation du réseau, et d'accroître la sécurité de la chaussée. Une cunette sera maçonnée dans l'ouvrage, et son exutoire se fera via une canalisation Ø800 avec une pente de 1.5%.

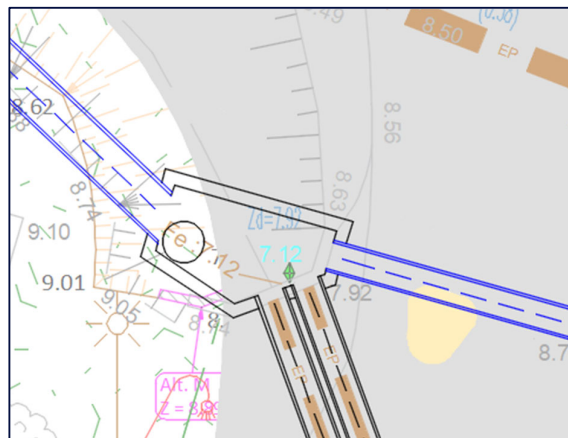


Figure 3-6 : Ouvrage en génie civil

Un caniveau grille Ø400 sera implanté devant le garage automobile pour assurer la continuité hydraulique du fossé.

Une note hydraulique a été réalisée dans le cadre de l'AVANT-PROJET, elle est présentée dans le « **Fascicule n°1 : Étude Hydraulique** ». Elle précise le volume à stocker dans le cadre d'une pluie centennale. Dans l'aménagement, il est prévu l'implantation d'un bassin de rétention/tamponnement d'environ 300m³. Il sera implanté le long de la RN7 au Nord.

3.10.2 Eclairage public

Compte tenu des contraintes aéroportuaires, et aux échanges avec la DGAC, il n'a pas été envisagé l'implantation de mât d'éclairage.

Cependant une sollicitation de la DGAC a tout de même été faite, pour la mise en œuvre de mât d'éclairage de 3.00m le long des 4 branches.



Figure 3-7 : Mât d'éclairage existant

Les cheminements piétons entre la zone d'Hope Estate et les arrêts de bus seront éclairés par des bornes solaires d'une hauteur d'environ 1.00m.

L'îlot central du giratoire sera éclairé/matérialisé à l'aide de plots routier lumineux, en complément des bornes solaires pourront être implantées pour y faire un éclairage d'ornement. La traversée piétonne sera dotée également de plots routiers lumineux (1 à chaque extrémité + 1 axial ; des 2 côtés).

L'éclairage de la voie verte pourrait également être envisagé par l'implantation de plots routiers, ou de bornes.



Figure 3-8 : Illustration plots routiers

Une étude d'éclairage (voir **Annexe 8**) a été réalisée avec des mâts d'éclairage de 3.00m, pour l'éclairage de l'anneau.

Par conséquent une option a été chiffrée en prenant en compte un éclairage via des mâts de 3.00m espacés de 15m, sur l'anneau ainsi que le long de chaque branche, sur une distance de 150m.

3.10.3 Génie civil en attente

Des chambres type L1T et des fourreaux Ø90 seront installés sous chacune des branches et également sous la voirie de l'anneau. Ces ouvrages permettront le passage de futurs réseaux à l'avenir.

3.11 Signalisation

Tous les panneaux de polices seront de **taille normale**. En complément il est prévu l'implantation de panneaux directionnels type **D20** et **D42b**.

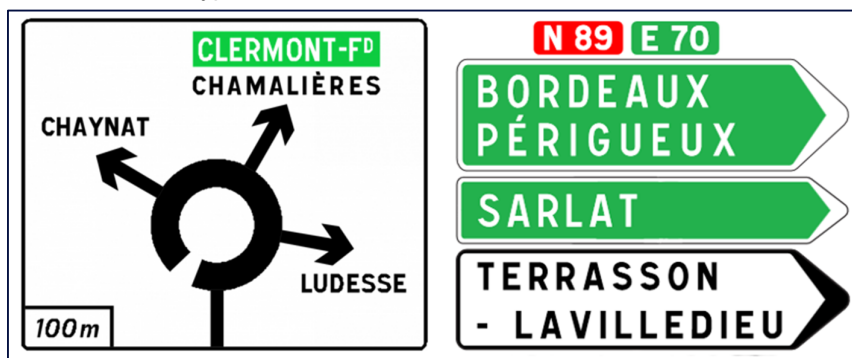


Figure 3-9 : Illustration panneau D42b (à g.) et D20 (à d.)

Il est prévu 3 panneaux D42b :

- Branche RN7 – Ouest ;
- Branche RN7 – Est ;
- Route de l'Espérance.

Il est prévu 3 ensembles de panneau D20 :

- Branche RN7 – Ouest ;
- Branche RN7 – Est ;
- Route de l'Espérance.

3.12 Conflits avec les réseaux existants

3.12.1 RN7 – Ouest

Réseau d'éclairage public

Le réseau d'éclairage public ainsi que les mâts devront être déplacés ou déposés, compte tenu du déplacement de l'axe de la RN7. Les mâts se retrouvent trop en recul de la voirie pour assurer un bon éclairage.

Un échange avec le gestionnaire sera nécessaire afin de clarifier la suite quant à ce réseau.

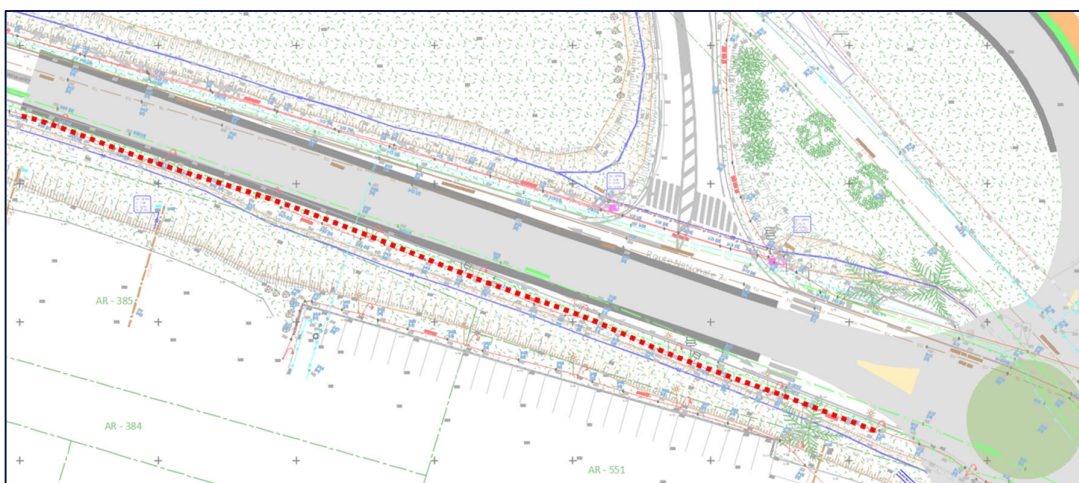


Figure 3-10 : Réseau d'éclairage public à déplacer/déposer – RN7 Ouest

Réseau électrique HTA

Un réseau électrique haute tension est présent sous le bassin de rétention projeté. Afin de ne pas diminuer la couverture du réseau, il sera prévu l'implantation de 3 canalisations Ø500 au droit de ce dernier.

Un échange technique sera nécessaire, pour la gestion de ce croisement/proximité.

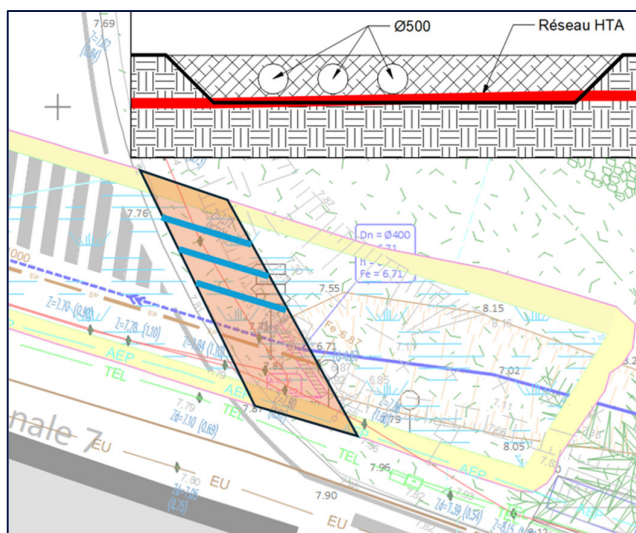


Figure 3-11 : Schématisation de l'interface HTA/Bassin projeté

3.12.2 Accès Hope Estate

Réseau d'assainissement pluvial

L'exutoire des 2 canalisations pluviales provenant de la zone d'activité se retrouve sous le futur aménagement. Un regard en génie civil sera nécessaire, voir **Chapitre 3.10.1**.

3.12.3 RN7 - Est

Réseau télécom

Plusieurs chambres télécom sont implantées sur les espaces circulés du futur aménagement. Le déplacement de ces dernières est à prévoir afin de sécuriser la circulation, et faciliter l'exploitation du réseau.

Plusieurs réseaux initialement implantés sous accotement seront implantés sous de futures voiries.

Un échange technique sera nécessaire avec le concessionnaire, pour le déplacement des chambres ainsi que les linéaires de réseaux se retrouvant sous voirie (hauteur de couverture).

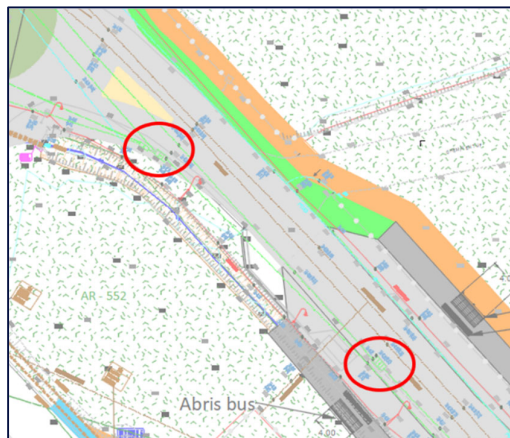


Figure 3-12 : Chambres télécom à déplacer – RN7 Est

Réseau d'éclairage public

Le réseau d'éclairage public ainsi que les mâts devront être déplacés ou déposés, compte tenu du déplacement de l'axe de la RN7. Les mâts se retrouvent trop en recul de la voirie pour assurer un bon éclairement.

Un échange avec le gestionnaire sera nécessaire afin de clarifier la suite quant à ce réseau.

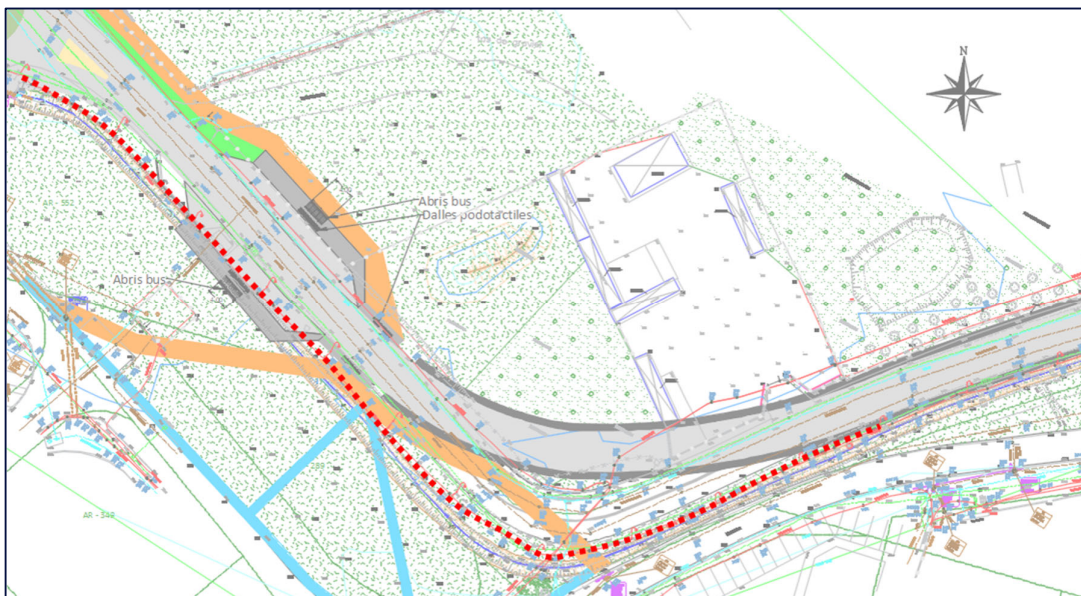


Figure 3-13 : Réseau d'éclairage public à déplacer/déposer – RN7 Est

Réseau électrique HTA

Plusieurs linéaires de réseau initialement implantés sous accotement se retrouveront sous de futures voiries.

Un échange technique sera nécessaire avec le concessionnaire, pour les linéaires de réseaux se retrouvant sous voirie (hauteur de couverture).

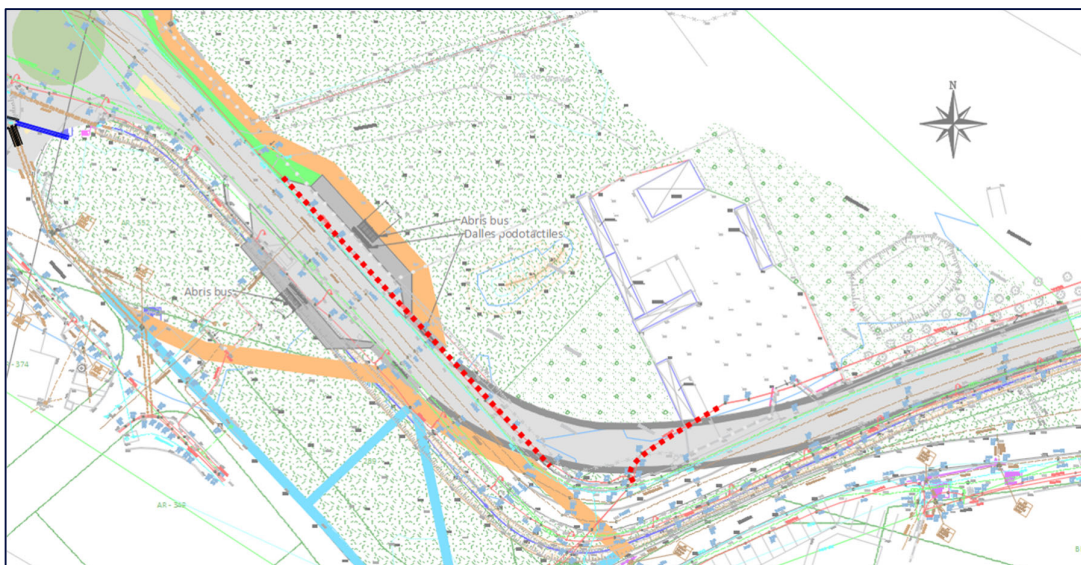


Figure 3-14 : Réseau HTA implanté sous les futures voiries – RN7 Est

3.12.4 Route de l'Espérance

Réseau électrique HTA

Un linéaire de réseau initialement implanté sous accotement se retrouve sous une future voirie.

Un échange technique sera nécessaire avec le concessionnaire, pour les linéaires de réseaux se retrouvant sous voirie (hauteur de couverture).

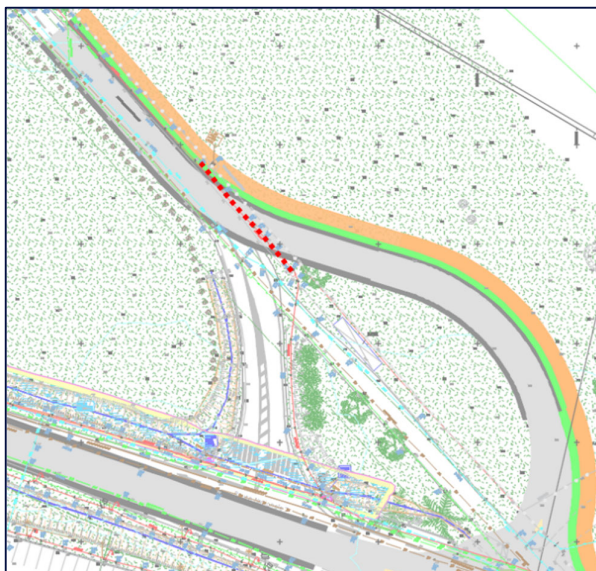
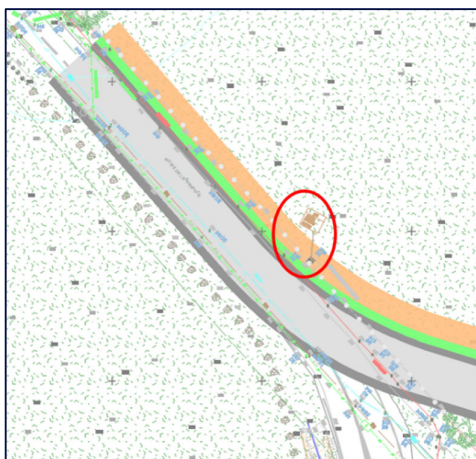


Figure 3-15 : Réseau HTA implanté sous les futures voiries – Rte Espérance

Réseau non identifié



Un regard non identifié a été repéré sur la future voie verte. Des investigations complémentaires sont à prévoir (ouverture du regard, diagnostic, sollicitations des concessionnaires), afin d'identifier la nature et l'état de fonctionnement de l'ouvrage.

Figure 3-16 : Réseau non identifié – Rte Espérance

3.12.5 Anneau

Réseau télécom

Une chambre télécom est implantée sur les espaces circulés du futur aménagement. Le déplacement de cette dernière est à prévoir afin de sécuriser la circulation, et faciliter l'exploitation du réseau.

Plusieurs réseaux initialement implantés sous accotement seront implantés sous de futures voiries.

Un échange technique sera nécessaire avec le concessionnaire, pour le déplacement des chambres ainsi que les linéaires de réseaux se retrouvant sous voirie (hauteur de couverture).

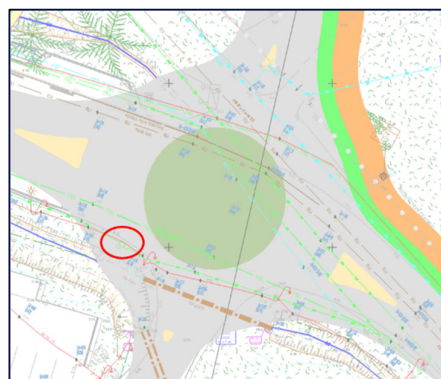


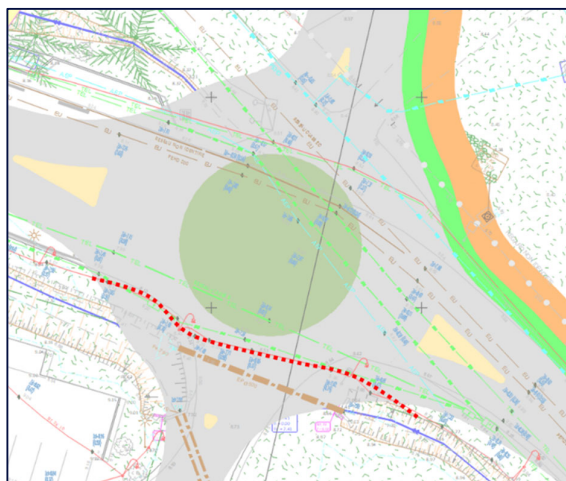
Figure 3-17 : Chambre télécom à déplacer - Anneau

Réseau d'éclairage public

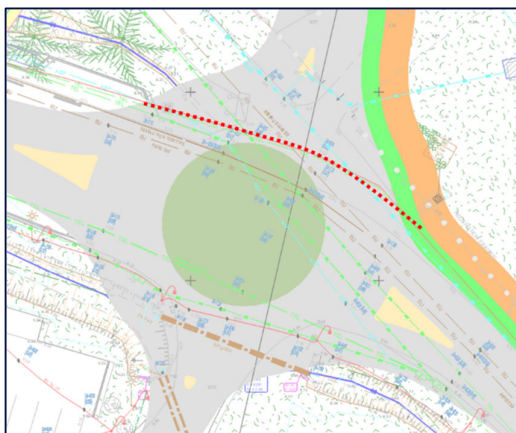
Le réseau d'éclairage public ainsi que les mâts devront être déplacés ou déposés, compte tenu du déplacement de l'axe de la RN7. Les mâts se retrouvent trop en recul de la voirie pour assurer un bon éclairage.

Un échange avec le gestionnaire sera nécessaire afin de clarifier la suite quant à ce réseau.

Figure 3-18 : Réseau d'éclairage public à déplacer/déposer – Anneau



Réseau électrique HTA



Un linéaire de réseau initialement implanté sous accotement se retrouve sous une future voirie.

Un échange technique sera nécessaire avec le concessionnaire, pour les linéaires de réseaux se retrouvant sous voirie (hauteur de couverture).

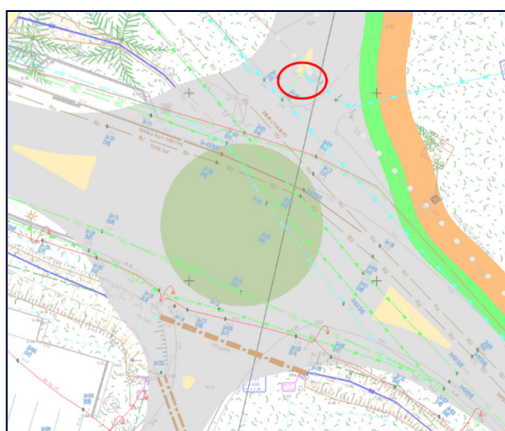
Figure 3-19 : Réseau HTA implanté sous les futures voiries – Anneau

Réseau d'adduction d'eau potable

Un linéaire de réseau initialement implanté sous accotement se retrouve sous une future voirie. De plus des coffrets seront à déplacer.

Un échange technique sera nécessaire avec le concessionnaire, pour les linéaires de réseaux se retrouvant sous voirie (hauteur de couverture).

Figure 3-20 : Réseau AEP sous les futures voiries – Anneau



3.13 Emprise parcellaire

Un plan des emprises parcellaire est présenté en **Annexe 9**, le tableau ci-dessous synthétise les emprises :

Tableau 9 : Synthèse des emprises parcellaire

Parcelle	Emprises (m ²)
AR0099**	2 800m ²
AR0286*	430m ²
AR0289*	270m ²
AR0550**	1 120m ²
AR0551**	70m ²
AR0552*	480m ²
AR0592**	5 440m ²

*Pour les cheminements piétons et la voie verte, une surlargeur d'un mètre de part et d'autre a été prise en compte dans les emprises.

**Pour les emprises une surlargeur de 3.00m a été considérée.

3.14 Phasage chantier

Phase 1

- Création de la branche – Route de l'Espérance ;
 - Structure de chaussée ;
- Création de la nouvelle courbe de la RN7 en direction de Cul-de-Sac ;
 - Structure de chaussée ;
- Création du Nord de l'anneau ;
 - Structure de chaussée ;
- Création des plateformes du giratoire côté accès Hope Estate ;
 - Structure de chaussée ;
 - Revêtement provisoire ;
- Création arrêt de bus Nord + Voie verte.

Flux de circulation : Inchangés, conservation de toutes les voies de la RN7.

Durée prévisionnelle des travaux : Installation de chantier : 1 semaine / Phase 1 : 8 semaines

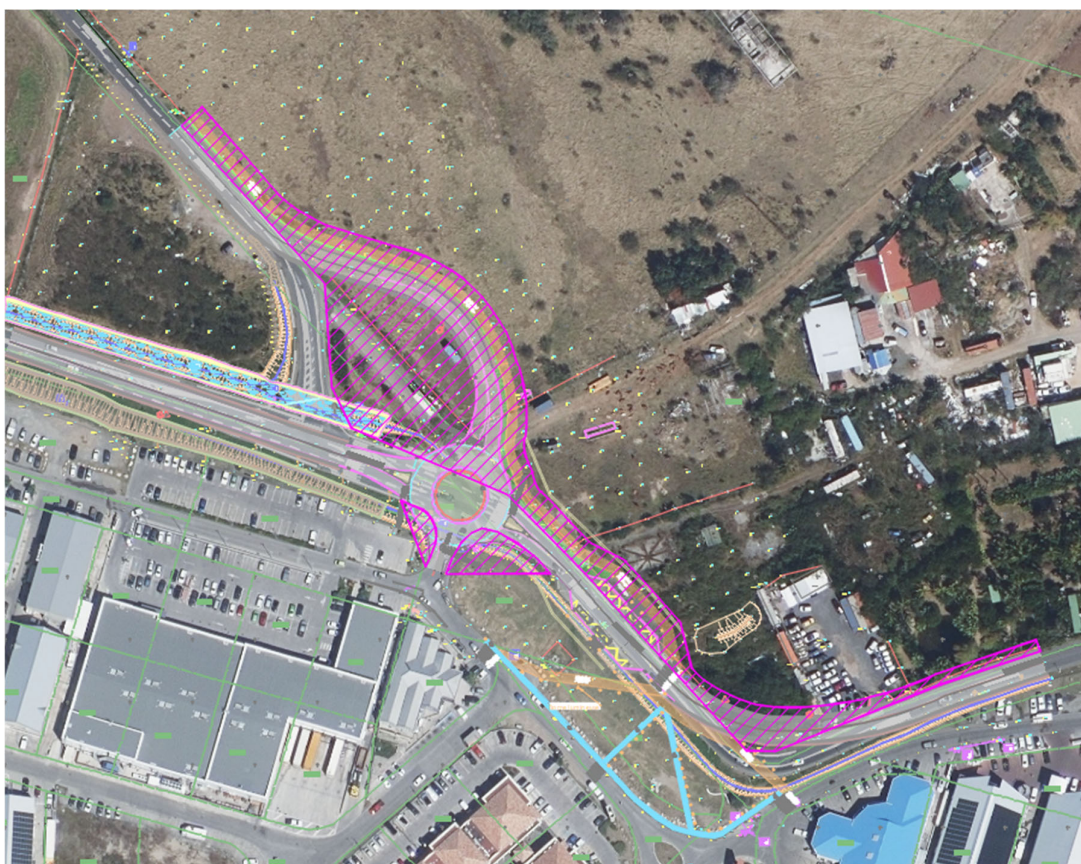


Figure 3-21 : Emprise travaux – Phase 1

Phase 2

- Création de la partie centrale de l'anneau ;
 - Démolition chaussée existante ;
 - Création de la structure de chaussée ;
 - Création d'une structure sous l'îlot central afin de le rendre circulaire ;
- Réalisation des GB sur les emprises phase 1 et 2.

Flux de circulation :

- Suppression de 2 voies de la RN7 (TàG depuis la RN7 – Est & TàD depuis la RN7 – Ouest) ;
- Dévoisement des flux de circulation au Sud de la RN7.

Durée prévisionnelle des travaux : Phase 2 : 4 semaines



Figure 3-22 : Emprise travaux – Phase 2

Phase 3

- Création de la partie sud de l'anneau ;
 - Démolition chaussée existante ;
 - Création de la structure de chaussée ;
 - Pose de la GB.

Flux de circulation :

- Suppression de 2 voies de la RN7 (TàG depuis la RN7 – Est & TàD depuis la RN7 – Ouest) ;
- Suppression de l'accès à Hope Estate ;
- Dévoiement des flux de circulation au Nord de la RN7.

Durée prévisionnelle des travaux : Phase 3 : 4 semaines



Figure 3-23 : Emprise travaux – Phase 3

Phase 4

- Branche Est ;
 - Démolition chaussée existante ;
 - Création de la structure de chaussée + GB.

Flux de circulation :

Les travaux se feront sur une voie, puis sur l'autre afin de conserver une voie de la RN7 circulaire en direction de Grand-Case. Une déviation par Hope Estate sera réalisée en direction de la Baie Orientale.

Durée prévisionnelle des travaux : Phase 4 : 4 semaines

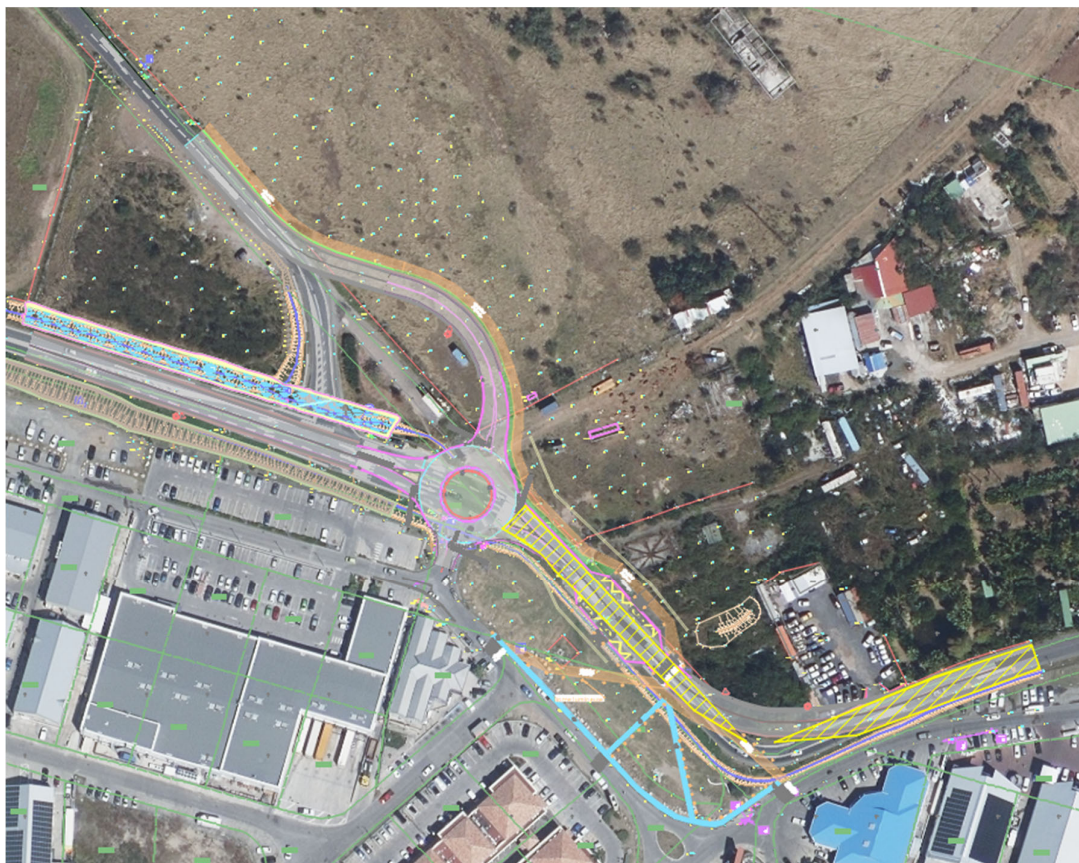


Figure 3-24 : Emprise travaux – Phase 4

Phase 5

- Démolition chaussée RN7 Est et Route de l'Espérance ;
- Création des cheminements piétons, de la voie verte et de l'arrêts de bus ;

Flux de circulation :

- Circulation sur le nouveau tracé de la RN7 Est

Durée prévisionnelle des travaux : Phase 5 : 2 semaines

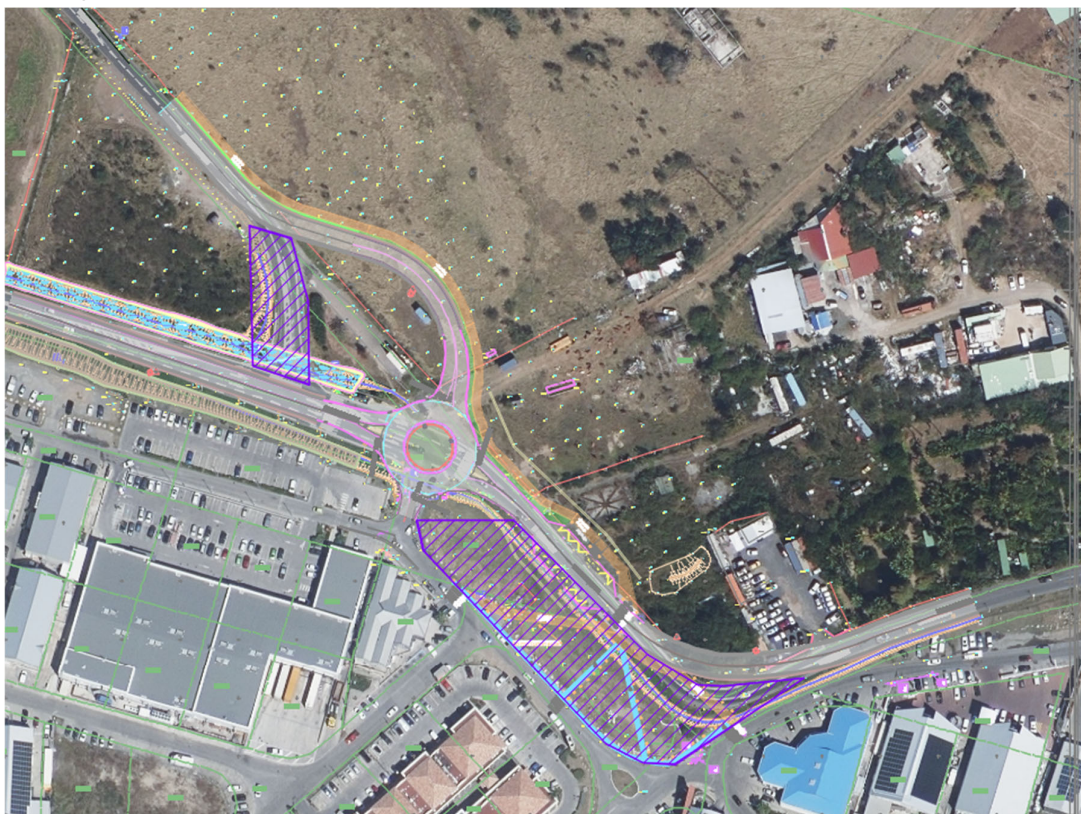


Figure 3-25 : Emprise travaux – Phase 5

Phase 6

- Réalisation des enrobés sur tout le projet.

Flux de circulation :

- Travaux réalisés de nuit avec une circulation alternée.

Durée prévisionnelle des travaux : Phase 6 : 1 semaine

La durée prévisionnelle des travaux est estimée à 24 semaines, soit environ 5 mois et demi.

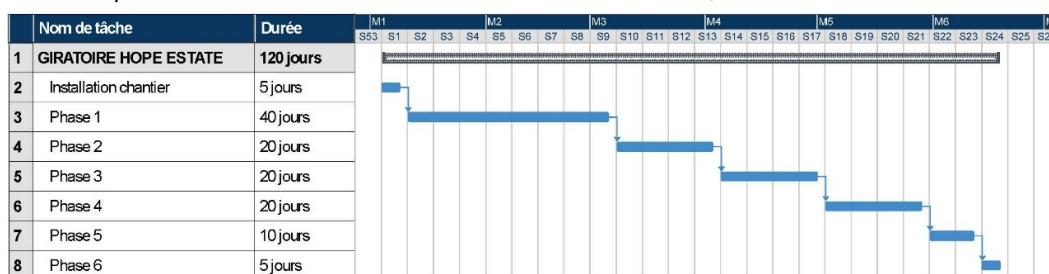


Figure 3-26 : Planning prévisionnel des travaux

4 Estimation du cout prévisionnel des travaux

L'estimation financière détaillée est présentée en **Annexe 10**.

Tableau 10 : Estimatif prévisionnel des travaux

AMENAGEMENT D'UN GIRATOIRE SUR LE CARREFOUR RN7 / ROUTE DE L'ESPÉRANCE	
1/ Travaux préparatoires	125 900.00€
2/ Travaux de démolition et de terrassement	312 605.00€
3/ Travaux de voirie	1 025 153.50€
4/ Travaux d'aménagement trottoir et voie verte	207 573.50€
5/ Réseaux projetés	324 326.00€
6/ Signalisation	54 429.00€
7/ Divers	197 475.00€
8/ Option – Éclairage*	547 650.00€
TOTAL €HT – hors option	2 247 462.00€
TOTAL €HT – avec option	2 795 112.00€

*Dans l'attente du retour de la DGAC concernant la hauteur maximale autorisée pour les candélabres, une option pour un éclairage avec des mâts de 3.00m a été chiffrée (voir **3.10.2**).

La collectivité de Saint-Martin souhaite recourir à ses différents Accords-Cadres Travaux pour la réalisation du projet. Une analyse de la compatibilité entre ces accords-cadres et les besoins du projet a toutefois mis en évidence la nécessité de créer de nouveaux prix.

Néanmoins, le recours à ces accords-cadres ne semble pas adapté à l'ampleur des travaux envisagés. En effet, ces dispositifs sont principalement conçus pour permettre aux collectivités de réaliser rapidement des opérations de taille modérée, visant à améliorer le cadre de vie des administrés.

Par ailleurs, l'approche financière des entreprises diffère sensiblement entre ce type de marché et les marchés dits « classiques », ce qui peut entraîner des écarts de prix significatifs. Dans ce contexte, il apparaît plus pertinent d'envisager la passation d'un marché classique.

5 SUITE A DONNER ET CHOIX DU MOA

Tableau 11 : Retour MOA

Éléments techniques	Retour MOA
Validation de l'AVP	
Hypothèse de trafic	
Revêtement voie verte / trottoir	
Dispositif d'éclairage public	
Implantation d'abribus (si oui dimensions)	
Réalisation des aménagements piétons parcelle 0552 & 089	
Rencontrer le gestionnaire de l'aéroport pour lui présenter le projet	

La phase PROJET permettra :

- D'intégrer les données de trafic à jour ;
- D'identifier et prévoir un dispositif d'éclairage public conforme aux préconisations de la DGAC ;
- D'intégrer les données géotechniques, et le cas échéant :
 - La mise à jour des structures de voirie ;
 - L'optimisation des déblais/remblais ;
- De prendre l'attache des concessionnaires concernés par les dévoiements de réseaux ;
- D'identifier les emprises pouvant être mises à disposition pour les installations de chantier et zone de stockage ;
- D'identifier les possibilités d'allotissement ;
- D'affiner le phasage des travaux et la gestion des flux de circulation, de réfléchir à leur période d'exécution (hors période touristique ; de nuit ?) ;
- Prise en compte des préconisations du Dossier Loi sur l'Eau.

6 POUR ALLER PLUS LOIN – HORS PERIMETRE ETUDE

6.1 Accessibilité Hope-Estate

La zone d'activité d'Hope Estate n'est dotée que de deux accès, un depuis le giratoire à l'Est et l'autre depuis la RN7, au droit du carrefour avec la route de l'Espérance.

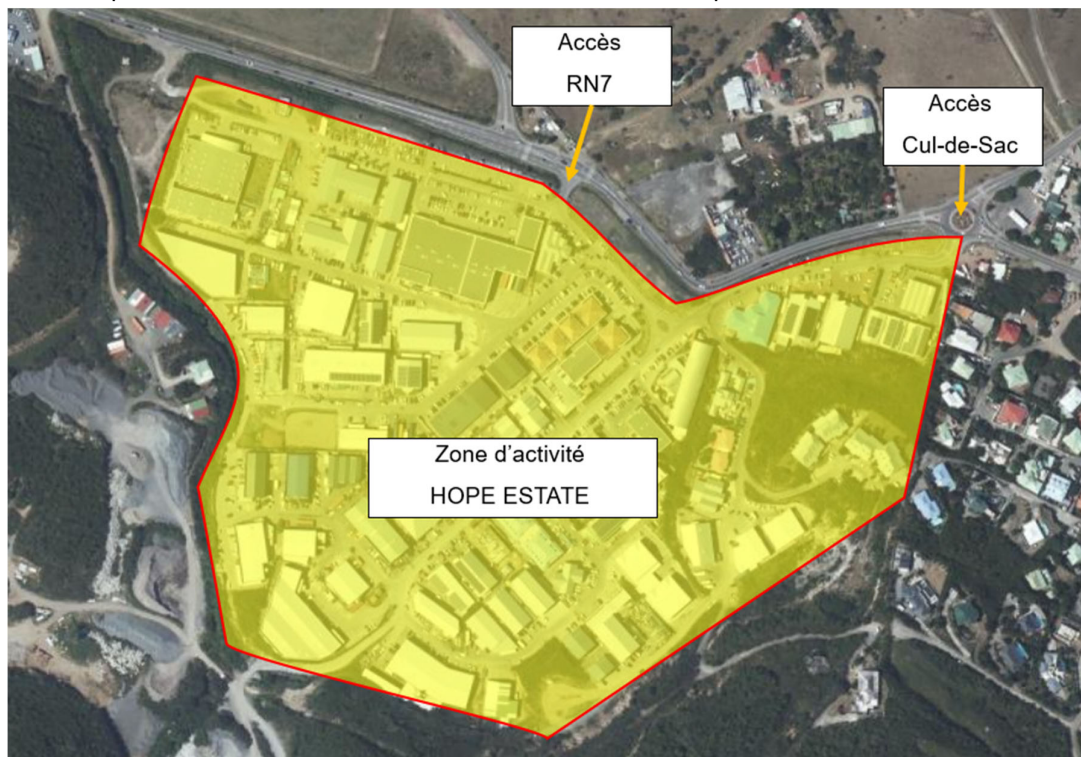


Figure 6-1 : État des lieux des accès d'Hope Estate

Dans une volonté d'améliorer l'accessibilité de la zone d'Hope Estate, un nouvel accès pourrait être envisagé. Ce nouvel accès se ferait depuis la RN7 dans le sens Grand-Case/Hope Estate. Il serait implanté à l'extrémité Ouest de la zone, au droit de la parcelle AR624.

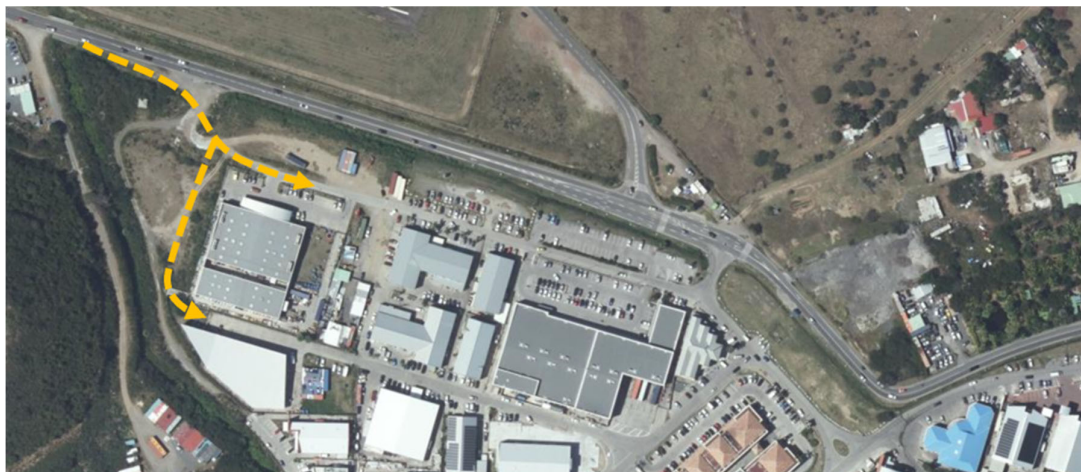


Figure 6-2 : Schématisation du nouvel accès au droit de la parcelle AR624

Ce nouvel accès serait à sens unique, il permettrait de desservir tout l'Ouest de la zone d'activité, et notamment le SUPER U, qui est vecteur de remontée de file. En effet, la proximité entre l'accès existant et l'entrée du parking engendre une perturbation de la fluidité du trafic.

Ce nouvel accès permettrait de réduire le nombre de véhicule transitant par l'accès « central », car les automobilistes en provenance de Grand-Case via la RN7, emprunteraient le nouvel accès.

Cependant le nouveau tracé nécessite à minima l'accord des propriétaires des parcelles AR541, AR623 & AR624.

6.2 Maillage cyclable

Comme pour le trafic routier, le projet se situe à un nœud d'un futur maillage cyclable de l'île.

Direction Nord

Dans la continuité de l'aménagement envisagé le long de la route de l'Espérance, il pourrait être imaginé une Voie Verte (pointillé orange) desservant la zone d'activité de l'Espérance, l'aéroport et allant jusqu'à l'entrée de Grand-Case.

Une fois arrivé dans Grand-Case, les cyclistes circuleraient sur la voirie (pointillé bleu), à l'image d'une zone de rencontre.

Direction Est

Les cyclistes pourraient circuler dans la zone d'Hope Estate à même les voiries jusqu'à l'extrémité Ouest (pointillé bleu), où une voie verte serait créée jusqu'à l'entrée de Grand-Case (pointillé orange).

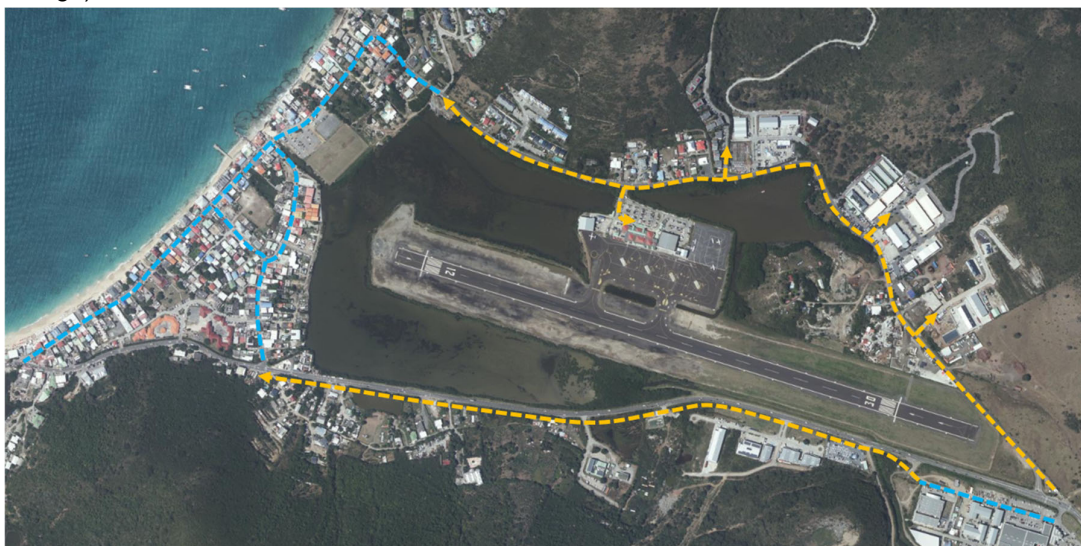


Figure 6-3 : Schématisation maillage cyclable Nord/Ouest

Direction Sud-Est

Les cyclistes pourraient circuler dans la zone d'Hope Estate à même les voiries jusqu'à l'extrémité Est au droit du giratoire de Cul-de-Sac (pointillé bleu), où une voie verte serait créée jusqu'à l'entrée de la Baie-Orientale (pointillé orange).



Figure 6-4 : Schématisation maillage cyclable Sud-Est

Direction Nord-Est

Compte tenu du faible trafic, les cyclistes pourraient circuler directement sur la voirie pour rejoindre l'Anse Marcelle et Cul-de-Sac.

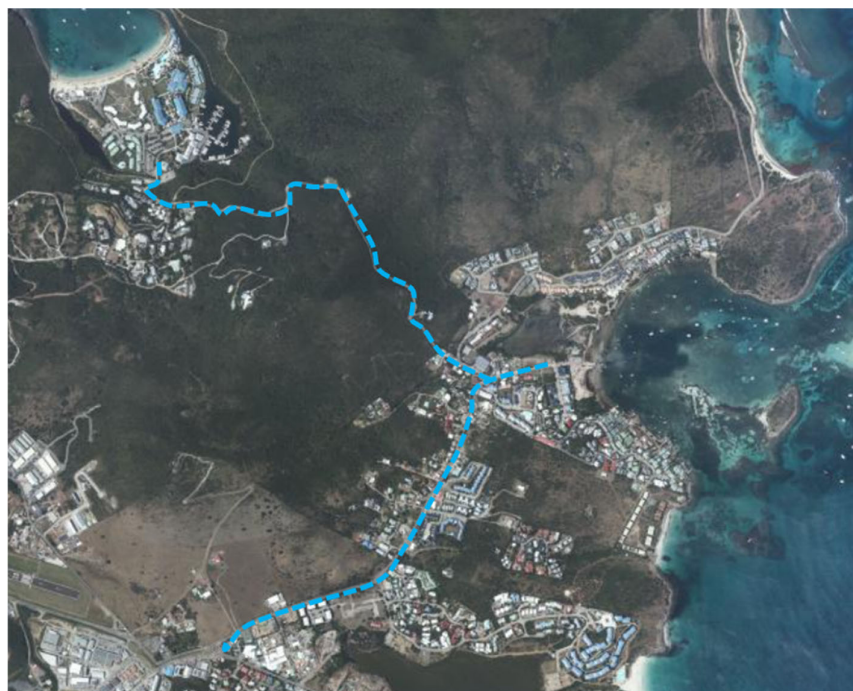


Figure 6-5 : Schématisation maillage cyclable Nord-Est

7 ANNEXE

7.1 Annexe 1

*Étude préliminaire : Maitrise d'œuvre pour la sécurisation du carrefour
RN7/Route de l'espérance*

7.2 Annexe 2

*Enquête trafic giratoire Agrément – Marigot (SEGIC/GDS - 2018)
Schéma Directeur des Circulations – La Savane (ARTELIA – 2022)
Schéma territorial des mobilités durables de Saint-Martin (TRANSITEC – 2025)*

7.3 Annexe 3

*Déclaration de Travaux n°2026030907051DA8
Géodétections ESTOPO*

7.4 Annexe 4

Retours concertation concessionnaires

7.5 Annexe 5

Étude de capacité du giratoire – GIRABASE

7.6 Annexe 6

*Fiche structure de chaussée - Catalogue des structure types de chaussées
neuves / SETRA 1998*

7.7 Annexe 7

Plans d'aménagements

7.8 Annexe 8

Étude d'éclairage anneau giratoire

7.9 Annexe 9

Plan emprise parcellaire

7.10 Annexe 10

Estimation financière