

# Création d'une déchetterie sur la commune de Macouria

## Dossier d'Opportunité



Rapport n°106289– Aout 2022

Projet suivi par Morgan LE BOURVELLEC – 0694.28.15.40 – [morgan.lebourvellec@anteagroup.fr](mailto:morgan.lebourvellec@anteagroup.fr)

## Fiche signalétique

### CLIENT CACL SITE

Chemin de la chaumière  
Quartier Balata  
97351 Matoury

Parcelle AN 001 de la commune de Macouria

A. JUNIEL / M. GUYOMARD  
Service Environnement-Déchets  
0594 28 24 11

### RAPPORT D'ANTEA GROUP

Responsable du projet	Morgan LE BOURVELLEC
Interlocuteur commercial	Renaud VIOT
Implantation chargée du suivi du projet	Implantation de Guyane 05 94 20 01 28 guyane-fr@anteagroup.com
Rapport n°	106289
Version n°	C
Projet n°	GUYP 190077

	Nom	Fonction	Date	Signature
Rédaction	M. LEBOURVELLEC	Ingénieur projet	Aout 2022	
Supervision	Y. NOUVELLET	Ingénieur projet	Aout 2022	

## Suivi des modifications

Indice Version	Date de révision	Objet des modifications
<b>A</b>	20/10/2021	Version initiale
<b>B</b>	21/01/2022	Version révisée
<b>C</b>	19/07/2022	Version révisé
<b>D</b>	09/08/2022	Version révisée suites au remarques émises lors de la réunion du 03/08/2022

## Sommaire

1. Présentation générale du projet .....	6
1.1. Localisation.....	7
1.2. Caractéristiques physiques du site.....	8
1.2.1. Topographie .....	8
1.2.2. Géologie .....	8
1.2.3. Eaux superficielles et souterraines .....	10
2. Dimensionnement du projet .....	14
2.1. Situation actuelle.....	14
2.1.1. Trafic existant.....	16
2.1.2. Trafic horizon 2030 : augmentation de la population.....	16
2.1.3. Trafic horizon 2040 : réaménagement de la RN1 et augmentation de la population .....	16
2.2. Estimation de la fréquentation de la déchetterie .....	18
2.2.1. Phase travaux.....	18
2.2.2. Phase d'exploitation.....	18
2.3. Situation envisagée .....	20
2.3.1. Le scénario N°1 :.....	22
2.3.2. Le scénario N°2 :.....	24
2.4. Conditions d'implantation.....	26
2.4.1. Scénario 1 :.....	26
2.4.2. -Scénario 2 : .....	28
2.5. Chaussée pour la contre-allée :.....	34
2.6. Phase travaux .....	35
2.7. Maitrise foncière des tracés.....	35
2.8. Porteur de projet.....	36
3. Estimation financière.....	37
4. Planning .....	40
5. Conclusion sur le scénario envisagé .....	42

## Table des figures

Figure 1 : Localisation géographique de la zone d'étude .....	7
Figure 2 : Topographie de la zone d'étude (Juin 2020) .....	8
Figure 3 : Extrait de la carte géologique de la Guyane – Feuille de Cayenne au 1/100 000 .....	9
Figure 4 – Hydrologie au droit du site .....	10
Figure 5 – Risque d'inondation sur le secteur d'étude – Source : PPRi de Macouria.....	11
Figure 6 : Carte d'objectifs d'état des masses d'eau souterraines de Guyane .....	12
Figure 7 : Masse d'eau souterraine (source SDAGE Guyane 2010/2015) .....	13
Figure 8 : Implantation de la déchetterie vis à vis de la RN1 .....	14
Figure 9 : Extrait du plan d'aménagement prévu pour la RN1 par la DGTM.....	17
Figure 10 : Présentation des deux scénarii d'aménagement envisagés .....	21
Figure 11 : Présentation de la solution 1.....	23
Figure 12 : Présentation de la solution 2.....	25
Figure 13 : implantation de l'ouvrage pour le scénario 1 .....	26
Figure 14 Photographies du carrefours de la rue de l'Elysée (13/05/2022) .....	27
Figure 15 : implantation de l'ouvrage pour le scénario 2 .....	28
Figure 16 : Photographies des carrefours de la rue de l'école de 7ième (14/01/2021) .....	29
Figure 17 Dimensionnement du déport de l'îlot en accord avec le guide ACI du SETRA.....	31
Figure 18 Proposition de chaussé pour la contre-allée.....	34
Figure 19 : Position du tracé du scénario n°1 sur un extrait du plan cadastrale de la commune de Macouria .....	35
Figure 19 : Position du tracé du scénario n°1 sur un extrait du plan cadastrale de la commune de Macouria .....	36

## Table des tableaux

Tableau 1 : nombre de véhicules par jour .....	18
Tableau 2 Extrait du guide ACI du SETRA sur le dimensionnement de la longueur de l'îlot séparateur .....	32
Tableau 3 : Abaque donnant la capacité de stockage à prévoir (en nombre véhicules) sur la voie de tourne-à-gauche (Guide SETRA Décembre 1998) .....	32
Tableau 4 : paramètres de l'îlot .....	33
Tableau 5 Caractéristique du recouvrement de la chaussé .....	34

# 1. Présentation générale du projet

La CACL a lancé un Schéma Directeur de gestion des déchets en 2016, qui a été révisé en février 2017.

A l'époque le diagnostic avait mis en évidence que la déchetterie de Rémire-Montjoly répondait à un besoin des usagers, les apports étant en constante augmentation. La mise en place d'autres déchetteries sur le territoire permettraient de mailler ce dernier et offrir aux populations un service de proximité et de qualité.

Compte tenu :

- De la localisation actuelle de la déchetterie existante,
- Du démarrage des travaux de la déchetterie à Cayenne (ZA Galmot),
- Des prévisions du SAR en termes de construction de nouveaux logements notamment sur la commune de Macouria.

Il est prévu de construire la déchetterie et la plateforme de broyage des déchets verts à proximité du carrefour entre la RN1 et la D888 (anciennement CD5), dans le secteur Farnous située sur la commune de Macouria, le long de la RN1. Cette zone est stratégique pour la CACL. Située entre Tonate bourg, Soula et Montsinery, cet emplacement va permettre de drainer un nombre important d'usager avec le moins de distance possible à parcourir.

La déchetterie sera un espace aménagé, gardienné et clôturé permettant l'apport volontaire de déchets. Ce sera une plateforme de dépôt sélectif, jouant le rôle de collecte, de transit et d'orientation des déchets vers une destination adaptée à leur nature : valorisation, compostage, traitement.

Le tableau suivant donne les différents éléments qui composeront la déchetterie :

- Bâtiment d'exploitation,
- Parking pour usagers et pour le personnel exploitant,
- Dalle d'exploitation,
- Espace de dépôts de déchets,
- Espace de collecte des déchets verts,
- Bassin de compensation,
- Voies de circulation pour les VL et les PL.

En termes de visiteurs à l'horizon 2030, la fréquentation est estimée à 80 passages par jour. Le nombre d'employés sera d'environ 4 personnes.

Le site de la déchetterie de Macouria couvrira une surface d'environ 7 000 m<sup>2</sup> sur la parcelle AN01.



## 1.1. Localisation

Le projet de construction de la déchetterie se situe dans le territoire communal de Macouria au lieu-dit « Farnous », dans le département de Guyane Française (973). Le site projeté est localisé à environ 20 km à l'Ouest de la ville de Cayenne. La localisation du site est reportée sur l'extrait de carte IGN, telle que présentée ci-dessous.



*Figure 1 : Localisation géographique de la zone d'étude*

La future déchetterie se situe sur la parcelle 1 section AN de la commune de Macouria. D'une superficie de 106 379 m<sup>2</sup>, elle est la propriété de la mairie de Macouria et sera rétrocédée à la CACL. Le projet occupera une superficie approximative d'environ 7 000 m<sup>2</sup>.

## 1.2. Caractéristiques physiques du site

### 1.2.1. Topographie

La parcelle d'étude est une zone quasi plane. La figure suivante montre la topographie très peu marquée du terrain.

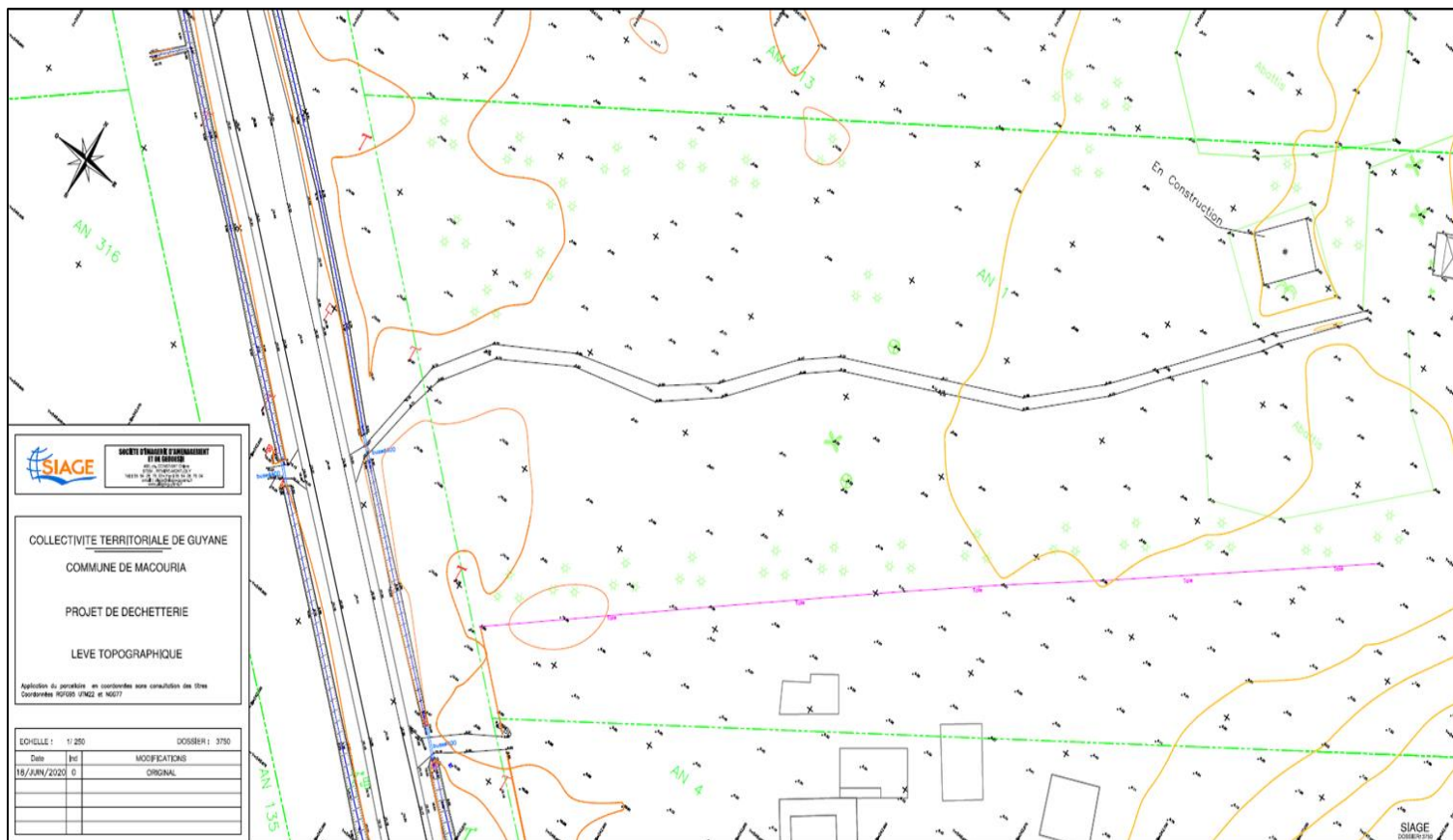


Figure 2 : Topographie de la zone d'étude (Juin 2020)

Lors de la visite sur site, il a été remarqué que la parcelle est relativement plane mais présente une légère pente orientée vers le Nord.

### 1.2.2. Géologie

La zone de projet est située au droit de formations appartenant à des terrains sédimentaires récents de type formations marines et fluviomarines de la série Coswine (Q2) qui occupe une grande partie de la zone littorale.

Plus précisément, il s'agit de dépôts marins argiles bleues et sables datant du quaternaire. Ces formations sédimentaires sont à peine consolidées, d'une épaisseur variable, inférieure à 50 mètres. On y trouve comme horizon repère les vases bleues devenant d'un gris marron après séchage.

La figure suivante présente la géologie au droit de la parcelle du projet.



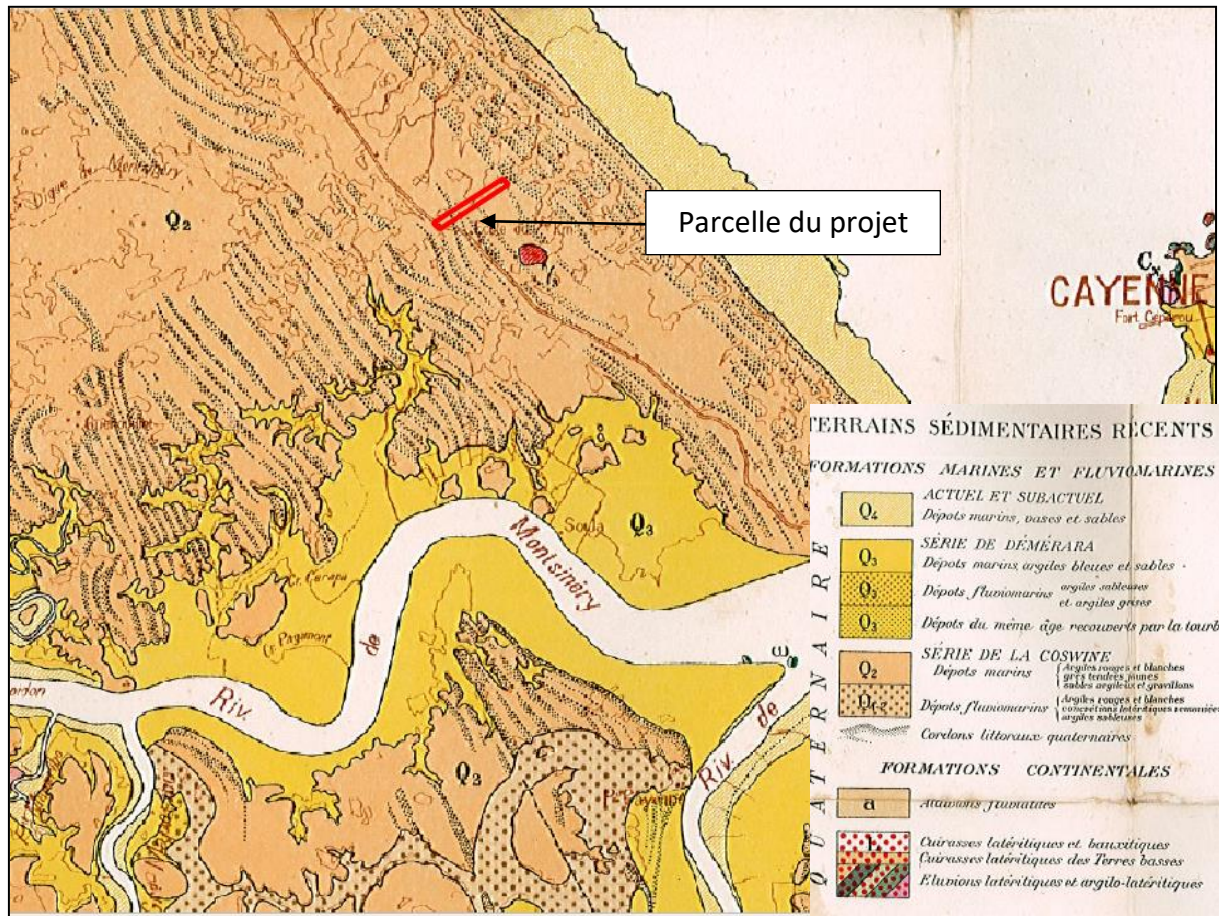


Figure 3 : Extrait de la carte géologique de la Guyane – Feuille de Cayenne au 1/100 000

### 1.2.3. Eaux superficielles et souterraines

#### 1.2.3.1. Hydrologie du site

Au droit du site, l'écoulement des eaux est dirigé vers le nord de la parcelle. Il semble que les eaux transitent par les marais situés en amont des lieux dits « l'Elysée » et « La Victoire » avant de rejoindre l'océan. La topographie peu marquée rend les écoulements, sur la parcelle, diffus. La figure suivante présente l'hydrologie générale du site.

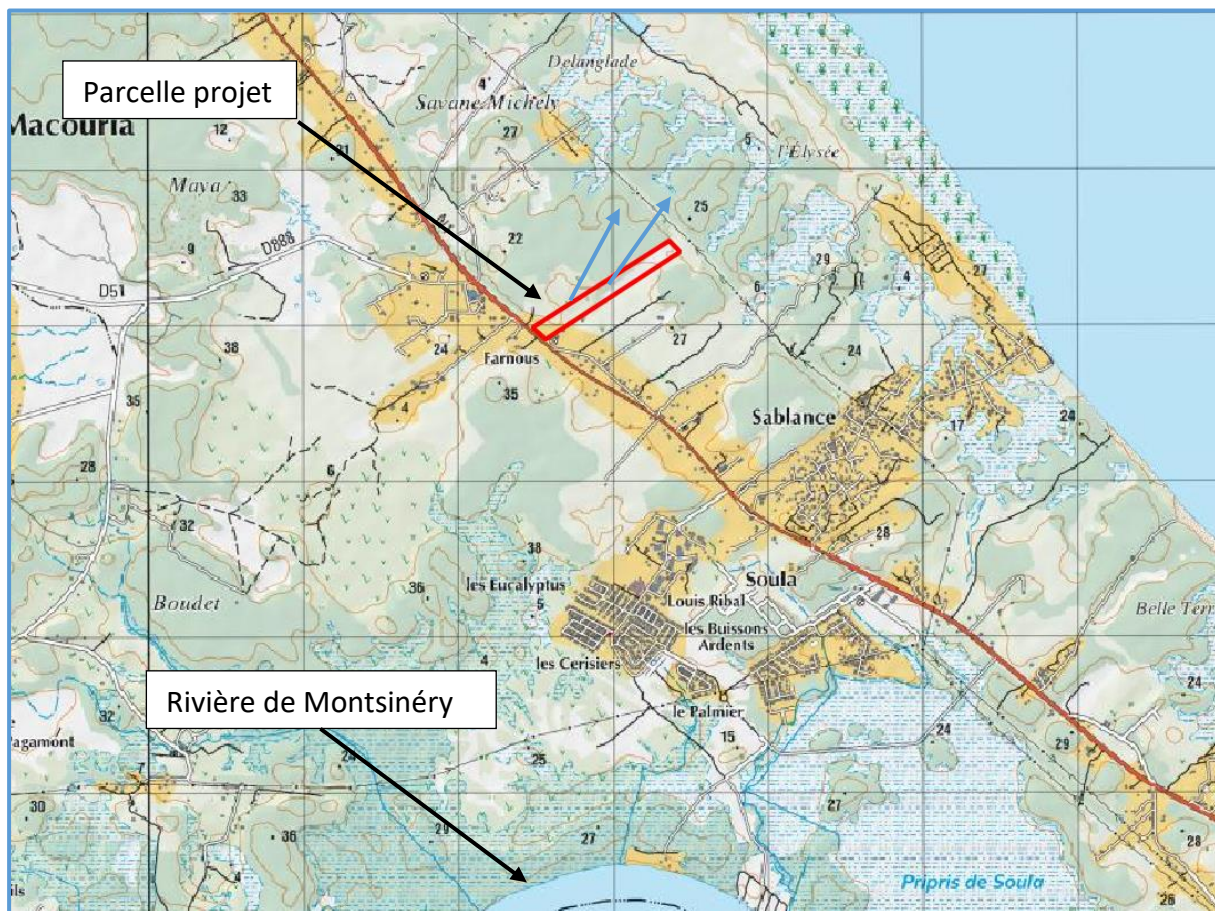


Figure 4 – Hydrologie au droit du site



### 1.2.3.2. Aléa inondation

La figure ci-après montre le PPRI de la commune de Macouria appliqué au site d'étude.

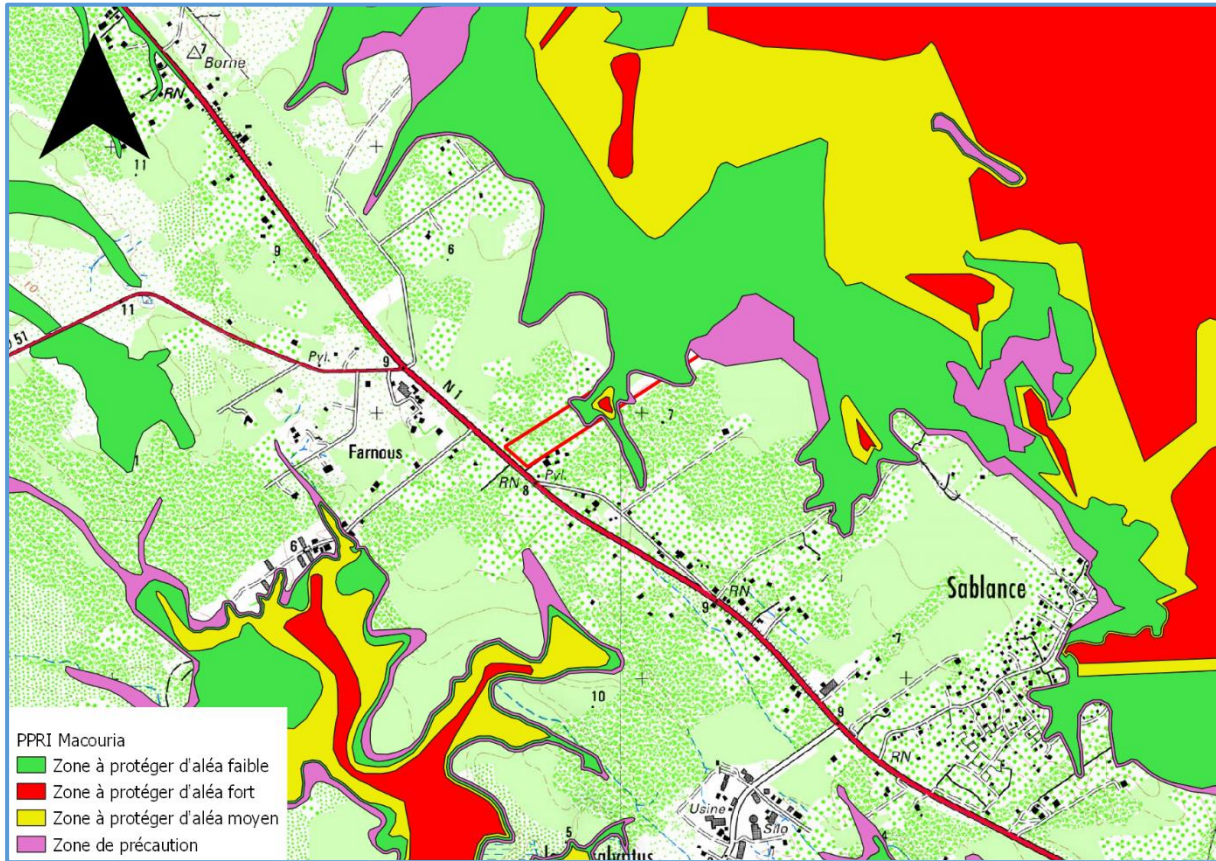


Figure 5 – Risque d'inondation sur le secteur d'étude – Source : PPRI de Macouria

La parcelle est concernée par le PPRI de la commune de Macouria. En effet, la parcelle est couverte par une zone de précaution (violet) et une zone à protéger d'aléas faibles (vert).

L'implantation de la future déchetterie se situera donc entre la zone à protéger d'aléas faible et les 75m de réserves par rapport à l'axe de la nationale. La zone projetée n'est donc pas concernée par le PPRI de Macouria.

### 1.2.3.3. Hydrogéologie

Sur le plan qualitatif, l'ensemble des masses d'eau souterraines de la Guyane peut être actuellement considéré comme étant en bon état. Le contexte géologique, les faibles pressions anthropiques exercées et la quasi-absence de relation d'eau de surface et d'eau souterraine limitent les risques de pollution de la masse d'eau du socle. Cette dernière est donc considérée comme étant en bon état chimique.

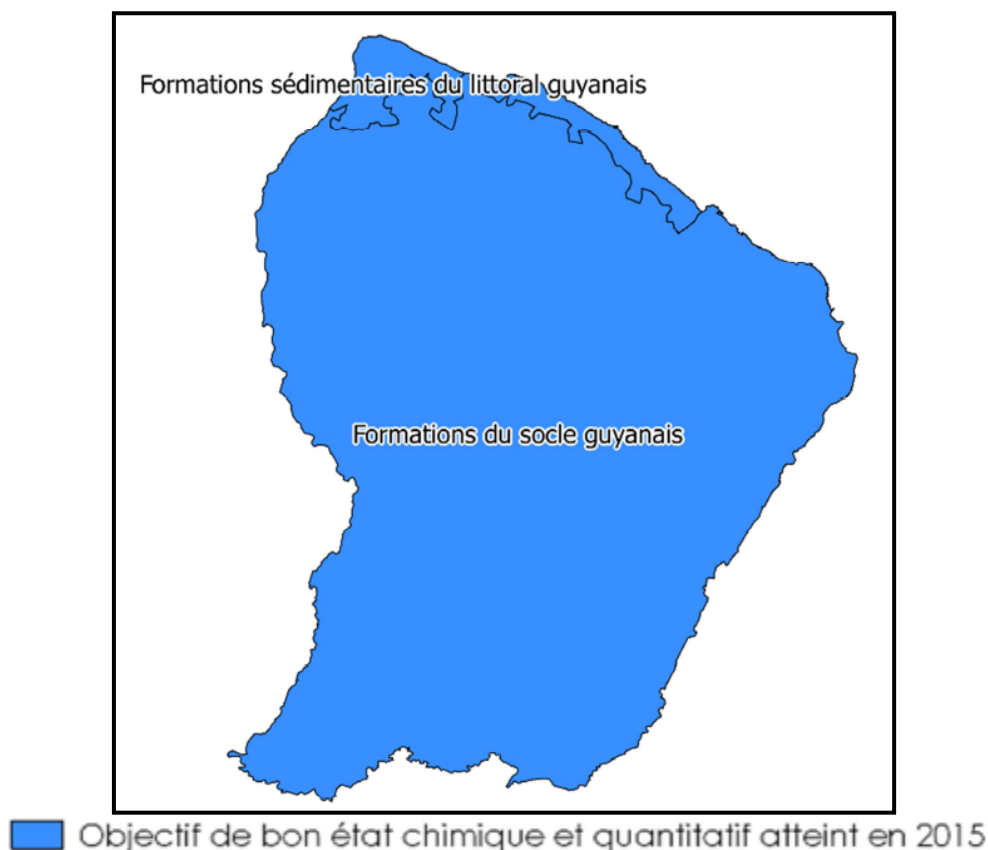


Figure 6 : Carte d'objectifs d'état des masses d'eau souterraines de Guyane

Le projet est situé sur des formations sédimentaires du littoral Guyanais, (formation de Coswine). La masse d'eau souterraine au droit du projet subit donc fortement l'influence de l'océan Atlantique notamment en saison sèche lorsque le niveau des nappes phréatiques est au plus bas et que la remontée du biseau salée est la plus importante.

En croisant les informations disponibles relatives aux nappes de Guyane et les données sur la géologie de ce département (dont 85 % de la surface est formée de roches de socle cristallin et seulement 15 % de dépôts sédimentaires le long du littoral), douze masses d'eau ont été délimitées.

Huit d'entre elles correspondent à des formations géologiques de zones de socle et ont été délimitées à partir des bassins versants hydrologiques.

Le projet se situe sur la masse d'eau 9308 telle que représentée dans la figure suivante.



Figure 7 : Masse d'eau souterraine (source SDAGE Guyane 2010/2015)

Cette masse d'eau est jugée en bon état quantitatif et qualitatif dans le SDAGE de Guyane.



## 2. Dimensionnement du projet

### 2.1. Situation actuelle

La figure suivante donne l'implantation de la future déchetterie vis-à-vis de la situation actuelle de la RN1.

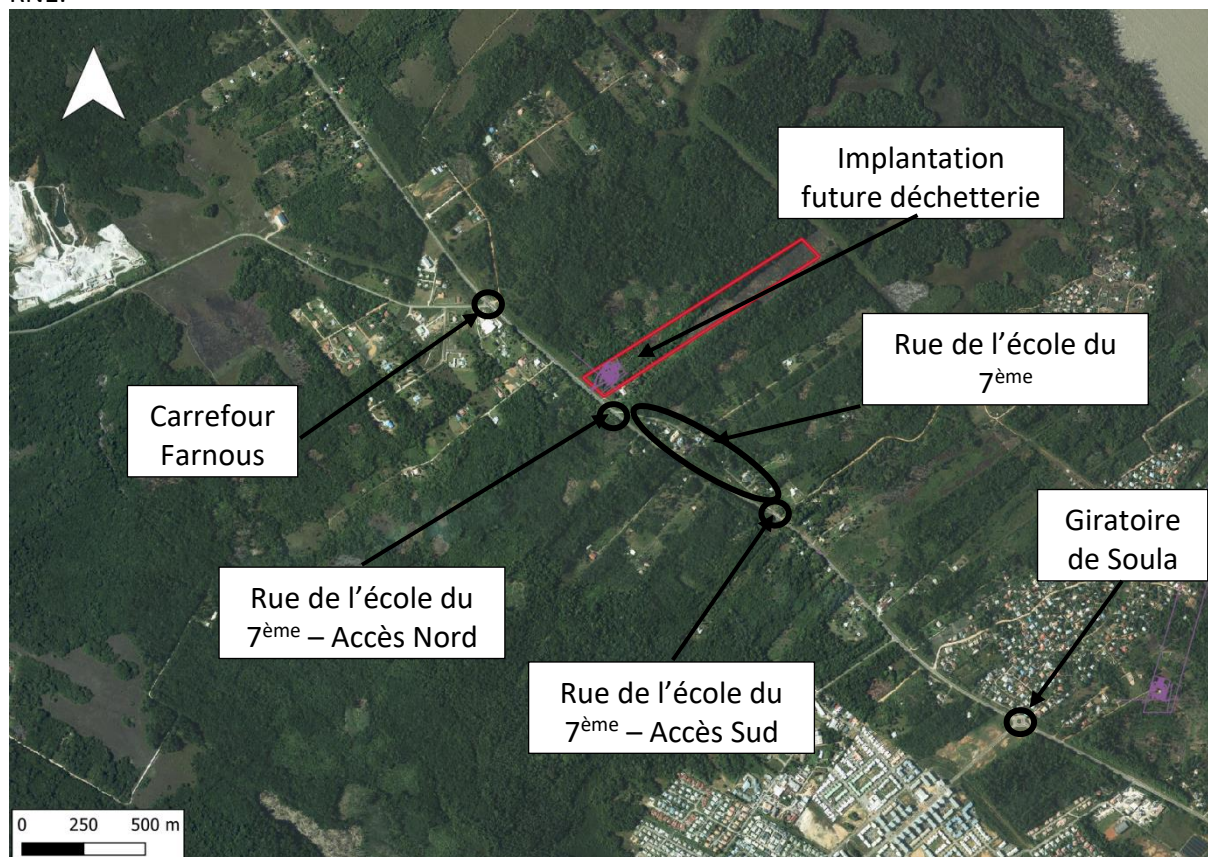


Figure 8 : Implantation de la déchetterie vis à vis de la RN1

Une zone de restriction de 75 m autour de l'axe de la RN1 est mise en place pour la construction des nouvelles infrastructures routières. L'implantation de la déchetterie sur la parcelle respecte cette restriction.

Le tronçon étudié est celui entre le carrefour giratoire de Soula et le carrefour plan du lieu-dit « Farnous ». Ce tronçon possède de nombreux accès de part et d'autre de l'axe débouchant sur des parcelles non bâties, bâties et sur la rue de l'école de 7<sup>ème</sup> (ancien tracé de la RN1) qui possède 2 accès Nord et Sud sur la RN1

La parcelle du projet se situe, en direction de Kourou, à 550m du carrefour Farnous et en direction de Cayenne respectivement à 110m et à 920m des accès Nord et Sud de la rue du 7<sup>ème</sup> et à 2180 m du giratoire de Soula.





### 2.1.1. Trafic existant

Le trafic moyen journalier au Nord de Soula sur la RN1 est d'environ 14 000 véhicules / jour en 2020. Au Sud de Soula la section à double sens Balata/Tonate supporte un trafic moyen journalier de 20 000 véhicules / jour en 2020 selon la mise à jour de décembre 2020.

Le tronçon au Nord de Soula possède un trafic en heure de pointe d'environ 600 uvp/h dans chaque sens le matin et d'environ 700 uvp/h le soir en direction de Cayenne et 500 uvp/h dans l'autre sens. La vitesse de référence sur la section est de 80 km/h. Les poids lourds représentent plus de 2% du trafic journalier sur cette partie de la RN1.

Concernant les deux rues résidentielles secondaires adjacentes au projet :

- La rue de l'école de 7<sup>ième</sup> est une rue résidentielle en bord de RN1, elle est composée de 12 habitations, le trafic moyen journalier dans cette rue est peu impactant sur le projet et est estimé à 48 véhicules / jour.
- La rue de l'Elysée et la rue de la Victoire forment une impasse résidentielle composée de 13 parcelles bâties. Le trafic moyen journalier dans cette rue est peu impactant sur le projet et estimé à 52 véhicules / jour.

### 2.1.2. Trafic horizon 2030 : augmentation de la population

Sur le tronçon de la RN1 étudié, en heure de pointe matinale, les prédictions posent un trafic de l'ordre de 1 200 uvp/h en direction de Cayenne et 1000 uvp/h en sens inverse. En heure du soir, le trafic serait de l'ordre de 1300 uvp/h en direction de Tonate et de 800 en sens inverse.

### 2.1.3. Trafic horizon 2040 : réaménagement de la RN1 et augmentation de la population

Un accroissement est prévu à l'horizon 2040 pour la zone de restriction autour de l'axe de la RN1. En heure de pointe matinal les prédictions posent un trafic de l'ordre de 1 800 uvp/h en direction de Cayenne et 1300 uvp/h en sens inverse. En heure du soir le trafic serait de l'ordre de 2000 uvp/h en direction de Tonate et de 1300 en sens inverse.

En plus de ces prédictions, en prenant l'hypothèse forte de la construction d'habitation sur l'ensemble parcelles des rues de l'Elysée et de l'école de 7<sup>ième</sup>, le trafic suivant est envisagé :

- La rue de l'Elysée, est une impasse résidentielle offrant encore 27 parcelles pouvant faire l'objet de construction. En considérant ces parcelles comme de futures habitations il est possible d'estimer le trafic moyen journalier à 160 véhicules / jour en 2030.
- La rue de l'école de 7<sup>ième</sup> suit l'ancien tracé de la RN1, c'est une rue résidentielle qui possède encore 20 parcelles pouvant faire l'objet de construction. En considérant ces parcelles comme de futures habitations il est possible d'estimer le trafic moyen journalier à 128 véhicules / jour en 2030.

La figure suivante présente le projet de réaménagement de la RN1 envisagé par la DGTM.

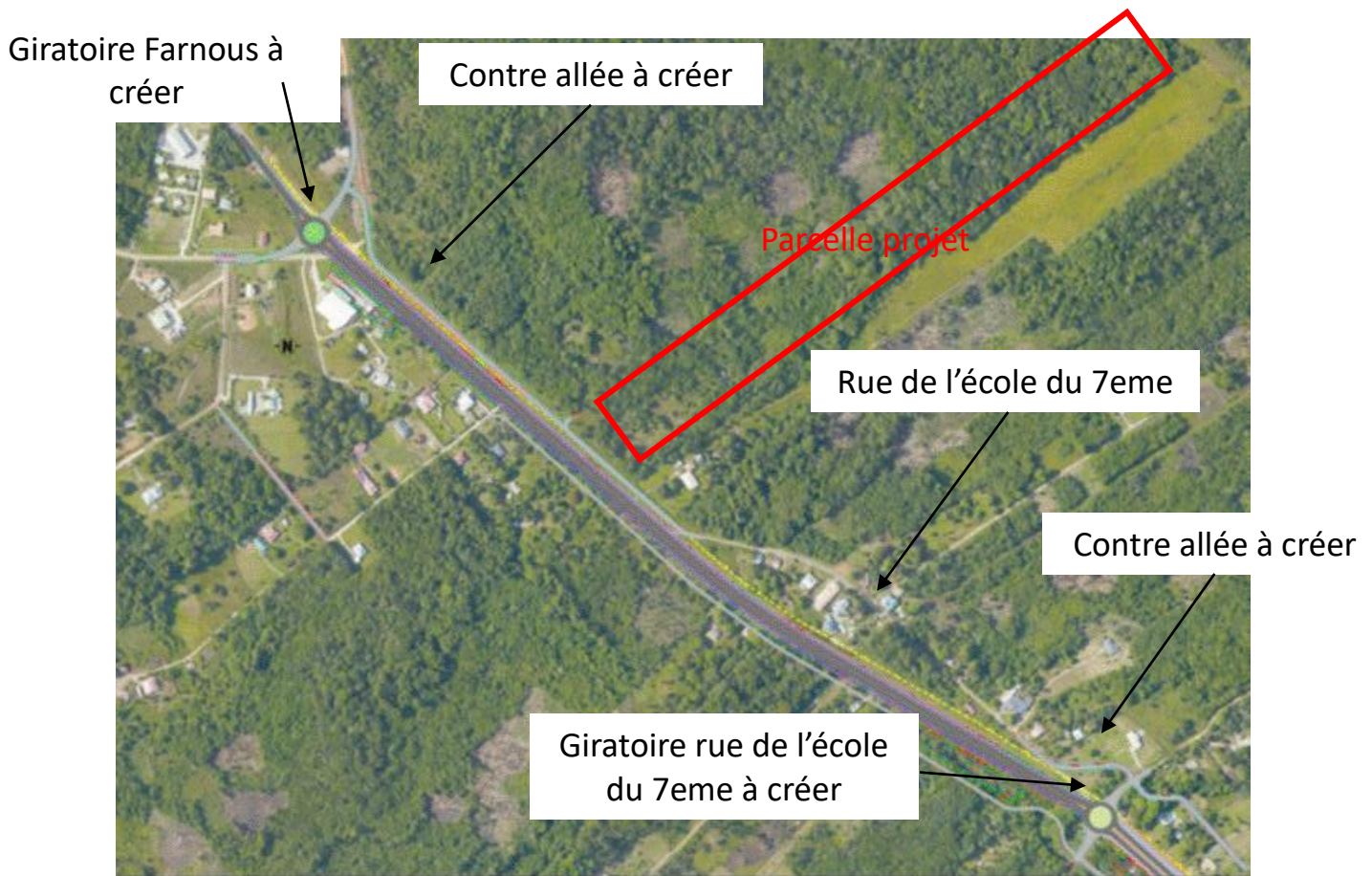


Figure 9 : Extrait du plan d'aménagement prévu pour la RN1 par la DGTM

La DGTM projette la création de deux giratoire de part et d'autre du site d'implantation de la future déchetterie. Ces deux giratoires seront aménagés sur la RN1 qui elle-même sera passée en 2 x 2 voies. Pour désenclaver les parcelles entre les deux giratoire, il est prévu de mettre en place des contre-allées de part et d'autre de l'axe de la RN1. La contre allée Nord desservira la parcelle de la déchetterie.

Compte tenu de la disposition des rues résidentielles de l'école de 7<sup>ème</sup> et de l'Élysée par rapport à la future déchetterie et compte tenu des futurs aménagements envisagés par la DGTM, il a été décidé d'employer ces deux rues, de l'aménager et de créer une partie de la contre-contre-allée afin d'accéder à la parcelle du projet.

Pour accéder à la rue de l'Elysée, un carrefour à l'indonésienne existe déjà sur la RN1 assurant une insertion en toute sécurité des véhicules. En revanche, aucun aménagement sécurisé n'est en place pour accéder aux entrées Nord et Sud de la rue de l'école de 7<sup>ème</sup> en venant de Macouria.

Les paragraphes suivants vont s'attacher à décrire les solutions d'accès envisageable depuis les deux rues identifiées.

## 2.2. Estimation de la fréquentation de la déchetterie

### 2.2.1. Phase travaux

Le trafic lié à la phase de construction de la déchetterie est estimé en moyenne à 30 poids lourds / jours et 20 véhicules légers / jours sur les 8 mois de travaux.

### 2.2.2. Phase d'exploitation

La fréquentation de la déchetterie a été estimée au long terme, c'est-à-dire à l'horizon 2040, à environ 80 passages par jour.

En première approche, pour estimer le trafic, les hypothèses suivantes seront prises en compte :

- Pour les usagers venant déposer des déchets, suivant l'expérience de l'exploitation de la déchetterie existante sur le même territoire, la répartition des véhicules est la suivante :
  - 10% de fourgonnette,
  - 20% véhicules avec plateau,
  - 5% de véhicules légers avec remorque,
  - 55% de véhicules légers seuls.
- Pour les évacuations des déchets pour le volume de déchets espérés, la moyenne est d'environ de :
  - 6 rotations par jour de camion ampliroll 19-26 tonnes pour évacuation des bennes,
  - 12 rotations par semaine pour les autres Poids Lourds pour les transport de fûts, huile, DEEE,...
- 100 % du personnel utiliserait son véhicule pour se rendre sur son lieu de travail, pour un nombre de déplacement de 2 par jour pour chaque personne,
- 100 % des entreprises de collecte sélective sont des poids lourds, pour un nombre de déplacement de 2 par jour pour chaque poids lourd.

Il en résulte que le nombre de véhicules journalier transitant par la déchetterie, à l'horizon 2040, est estimé à :

Type de véhicule	Effectif	Rotations/jour	Nombre de passage sur la voie d'accès pour les entrées- sorties par véhicule/jour
Véhicules légers type fourgonnette venant déposer des déchets	8	1	16
Véhicules légers type véhicule à plateau venant déposer des déchets	16	1	32
Véhicules légers type avec remorques venant déposer des déchets	4	1	8
Véhicules légers venant déposer des déchets	44	1	88
Poids lourds d'entreprise venant évacuer des bennes de déchets	6	1	12
Poids lourds d'entreprise venant évacuer des déchets pour filière de recyclage	1	1	2
Véhicules légers pour le personnel exploitant	4	1	8
<b>Total estimé des entrées/sorties par jour</b>			<b>166</b>

Tableau 1 : nombre de véhicules par jour

Le trafic engendré par l'activité de la déchetterie ne présente pas à proprement parler d'heure de pointe. Les poids lourds des entreprises venant récupérer des déchets ne passent sur site que lorsque les bennes de collecte sont pleines. En moyenne il y aura donc environ 8 passages par heure sur cet accès.

Le trafic lié aux usagers venant déposer des déchets n'est lui non plus pas régulé en fonction d'un horaire particulier.

Sur la même parcelle, il a été prévu l'implantation d'un incinérateur. Ce dernier servira à une valorisation énergétique des déchets de la région. Cet incinérateur aurait un gisement à l'horizon 2030 estimé à 90 000 tonnes/an et 110 000 tonnes/an à l'horizon 2040. Il est prévu de raccorder l'incinérateur à la RN1 au travers de la route faisant l'objet de ce dossier. Estimé à 15 Poids Lourds/j quotidiennement et monter à 100 PL/j en dégradé, le trafic de l'incinérateur doit être pris en compte. Néanmoins, ce projet d'incinérateur ne verra le jour qu'à l'horizon 2030, laissant le temps à l'aménagement du giratoire de Farnous.

**Il est important de préciser ici que ce dossier n'a pas vocation à relier l'incinérateur à la RN1, il faudra simplement tenir compte de ce projet afin qu'il puisse se raccorder à une des solutions choisies de ce dossier sans occasionner plus de travaux.**

La RN1 sur laquelle la future déchetterie de Macouria va dépendre comme voie d'accès principal, est une route assez fréquentée. Cette section de la RN1 d'environ 50km, qui relie Cayenne à Kourou passe sur les fleuves de Cayenne (pont du Larivot) et de Kourou (pont du même nom) et dessert la commune de Macouria et la route départementale permettant d'accéder à la commune de Montsinéry-Tonnégrande. Cette section a été construite au cours des années 1970 après l'installation du CNES en Guyane et la création du Centre Spatial Guyanais (CSG). Elle supporte un trafic variant de 14 000 vl/j entre Soula et Macouria et de 6000vl/j aux abords de Kourou.

La route Elysée et la route de l'école de la 7<sup>ème</sup> sont deux rues résidentielles secondaires le long de la RN1. La fréquentation de la route de l'Elysée est estimée à 52 vl/j et 48vl/j pour la rue de l'école de 7<sup>ème</sup>

## 2.3. Situation envisagée

La DGTM prévoit un projet de réaménagement qui comprendra notamment la création d'une contre-allée rattachant les deux futurs giratoires de Farnous et de la rue du 7<sup>ème</sup> et passant par la rue du même nom. Les deux propositions de raccordements de la déchetterie au réseau routier national ont été conçu pour entrer en adéquation avec le projet de la DGTM.

Les catégories de véhicules qui auront accès à la déchetterie se composeront de :

- Véhicules légers de particuliers et/ou du personnel d'exploitation,
- Poids lourds des entreprises venant déposer des déchets ou des entreprises de collecte sélective.

Le trafic supplémentaire attendu depuis la rue de l'école de 7<sup>ème</sup> et de l'Élysée est donc exclusivement VL/PL et lié à l'activité de la déchetterie. Ces deux rues sont des voies secondaires en milieu rural à double sens et sans marquage. Les carrefours recommandés sont :

- Les carrefours giratoires,
- Les carrefours plans ordinaires (en croix ou en T<sup>é</sup>), avec priorité à droite ou réglée par STOP ou CEDEZ LE PASSAGE.

Le guide SETRA sur l'aménagement des carrefours interurbains pour les routes non-prioritaire (Setra – Décembre 1998) spécifie que ces aménagements doivent prioriser la perception du carrefour et la perte de priorité, améliorer les conditions de prise d'information pour l'utilisateur non prioritaire et limiter la largeur à traverser.

2 solutions seraient envisageables, à savoir le carrefour plan ou bien le giratoire :

- La réalisation d'un carrefour giratoire à terre-plein central franchissable pourrait être une solution économique. Cependant l'emplacement de l'intersection (hors entrée de ville), le statut de la voie principale (voie de transit), le nombre de branches (3) et la proximité avec les futures rond points du projet de la DGTM ne prêche pas en faveur de ce type d'aménagement.
- La mise en place d'un carrefour plan ordinaire réglée par STOP ou CEDEZ LE PASSAGE.

Pour accéder à cette déchetterie, deux scénarii d'accès sont proposés :

- **Solution 1** : Réalisation d'un carrefour en T<sup>é</sup> réglé par STOP sur la rue Élysée et création d'une contre-allée jusqu'à la parcelle de la déchetterie.
- **Solution 2** : Reprise de l'entrée Sud de la rue de l'école de 7<sup>ème</sup> avec interdiction de tourner à gauche pour les véhicules de la RN1 venant de Macouria ou bien création d'un îlot séparateur à cette intersection pour sécuriser l'accès dans les deux sens. Condamnation de l'accès Nord de la rue de l'école de 7<sup>ème</sup>. Et création d'une contre-allée jusqu'à la parcelle de la déchetterie depuis la rue de l'école de de 7<sup>ème</sup>.

La figure suivante présente les 2 scénarii.



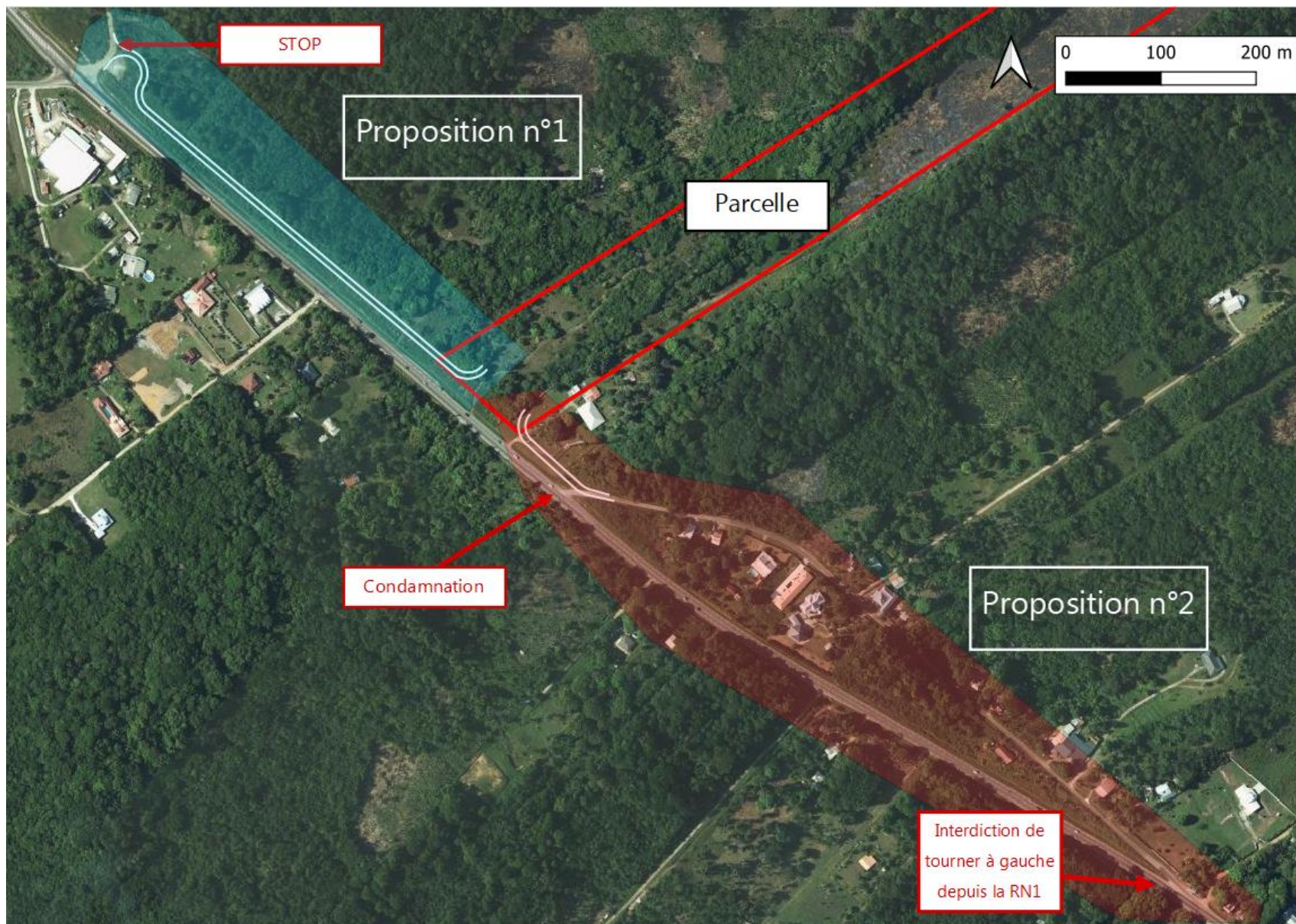


Figure 10 : Présentation des deux scénarii d'aménagement envisagés

### 2.3.1. Le scénario N°1 :

Le scénario 1 envisagé consiste en la création d'une intersection en T réglé par un STOP au niveau de la rue de l'Elysée, sa sécurisation et la création d'une contre-allée. Pour cela, les travaux envisagés sont :

- Reprofilage de la chaussée existante au niveau du croisement pour se raccorder à la future contre allée ;
- Réalisation d'une contre-allée calquée sur l'aménagement futur de la portion qui est envisagé par la DGTM Guyane ;
- Création d'un STOP pour les véhicules sortant de la contre-allée ;
- Mise en place de bandes rugueuse (4 groupes de 1,2,3 puis 5 bandes) sur la RN1 de part et d'autre du carrefour ainsi que deux panneaux A2b pour forcer le ralentissement et sécuriser l'accès.

Cette solution permettra :

- D'éviter la création d'un nouveau raccordement dangereux à la RN1 par l'utilisation d'un carrefour déjà en place et sécuriser par des bandes rugueuses forçant le ralentissement ;
- La création d'un accès plus sécurisé et une courbure de virage admissible ;
- Avoir un accès à proximité directe de la déchetterie, favorisant l'afflux des usagers vers la déchetterie et améliorant sa visibilité.

La figure en page suivante présente l'esquisse de l'accès pour le scénario n°1.



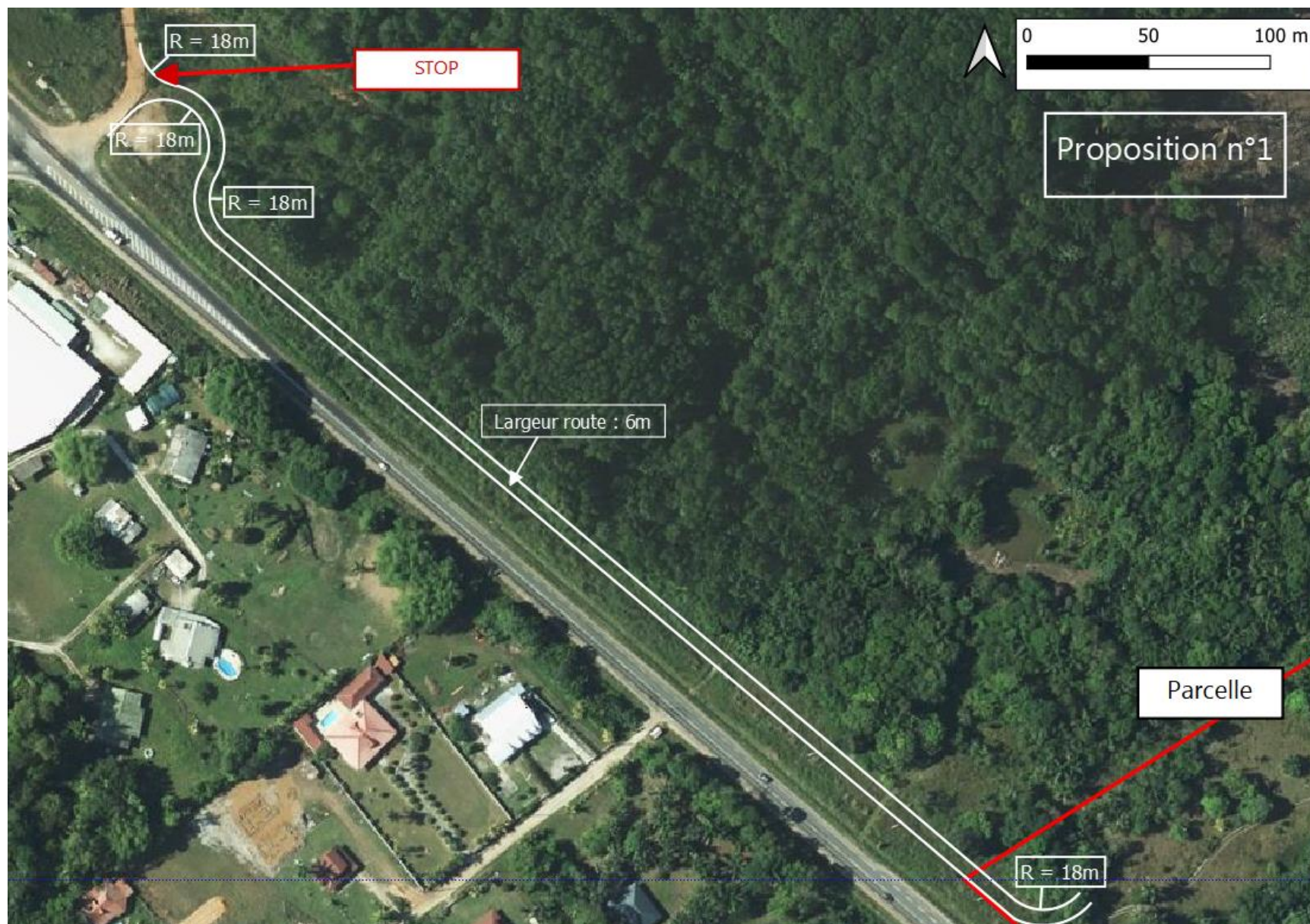


Figure 11 : Présentation de la solution 1

### 2.3.2. Le scénario N°2 :

Le scénario 2 envisagé consiste en le réaménagement et le prolongement et la sécurisation de la rue de l'école de 7<sup>ième</sup> longeant la RN1.

Pour cela, les travaux envisagés sont :

- La condamnation de l'accès au Nord de la rue de l'école de 7<sup>ième</sup> existant ;
- Le reprofilage de la chaussée existante au Nord pour se raccorder à la future contre allée ;
- La création d'une interdiction de tourner à gauche pour les véhicules arrivant de Macouria au niveau de l'entrée Sud de la route de l'école de 7<sup>ième</sup> sur la RN1. Ces véhicules devront rejoindre le giratoire de Soula pour faire demi-tour et pouvoir accéder à la contre allée menant à la déchetterie
- La réalisation d'une contre-allée calquée sur l'aménagement futur de la portion qui est envisagé par la DGTM Guyane ;

Cette solution permettra d'avoir un accès sécurisé à la déchetterie, favorisant l'afflux des usagers vers la déchetterie et améliorant sa visibilité.

Cette solution présente le désavantage de faire circuler des poids lourds liés à la collecte des bennes de déchets de la déchetterie par une rue résidentielle. Il faut également tenir compte du trafic futur lié à l'incinérateur et notamment les camions de collectes des ordures ménagères qui passeront par cet accès. A terme, ces passages seront source de nuisances pour les riverains.

La figure en page suivante présente l'esquisse de l'accès pour le scénario n°2.





Figure 12 : Présentation de la solution 2



## 2.4. Conditions d'implantation

Les photographies suivantes présentent les carrefours de rue de l'Élysée ainsi que ceux au Nord et Sud de rue de l'école de 7<sup>ième</sup>.

### 2.4.1. Scénario 1 :

Le carrefour est situé sur la route de l'Élysée 50 mètres après le carrefour de la RN1 avec la rue de l'Élysée et la route de Carapa. Elle possède une courbe à petit rayon puis une ligne droite. Le profil en long de la voie est quasiment plane.



Figure 13 : implantation de l'ouvrage pour le scénario 1

Les accotements sont larges et dégagés de tout obstacle et les conditions de visibilité sont satisfaisantes.



Carrefour rue de l'Elysée et virage



Figure 14 Photographies du carrefours de la rue de l'Elysée (13/05/2022)



### 2.4.2. -Scénario 2 :

L'intersection se trouve toujours dans la ligne droite avec une bonne visibilité sur plusieurs centaines de mètres. Le profil en long de la voie principale est quasiment plane.

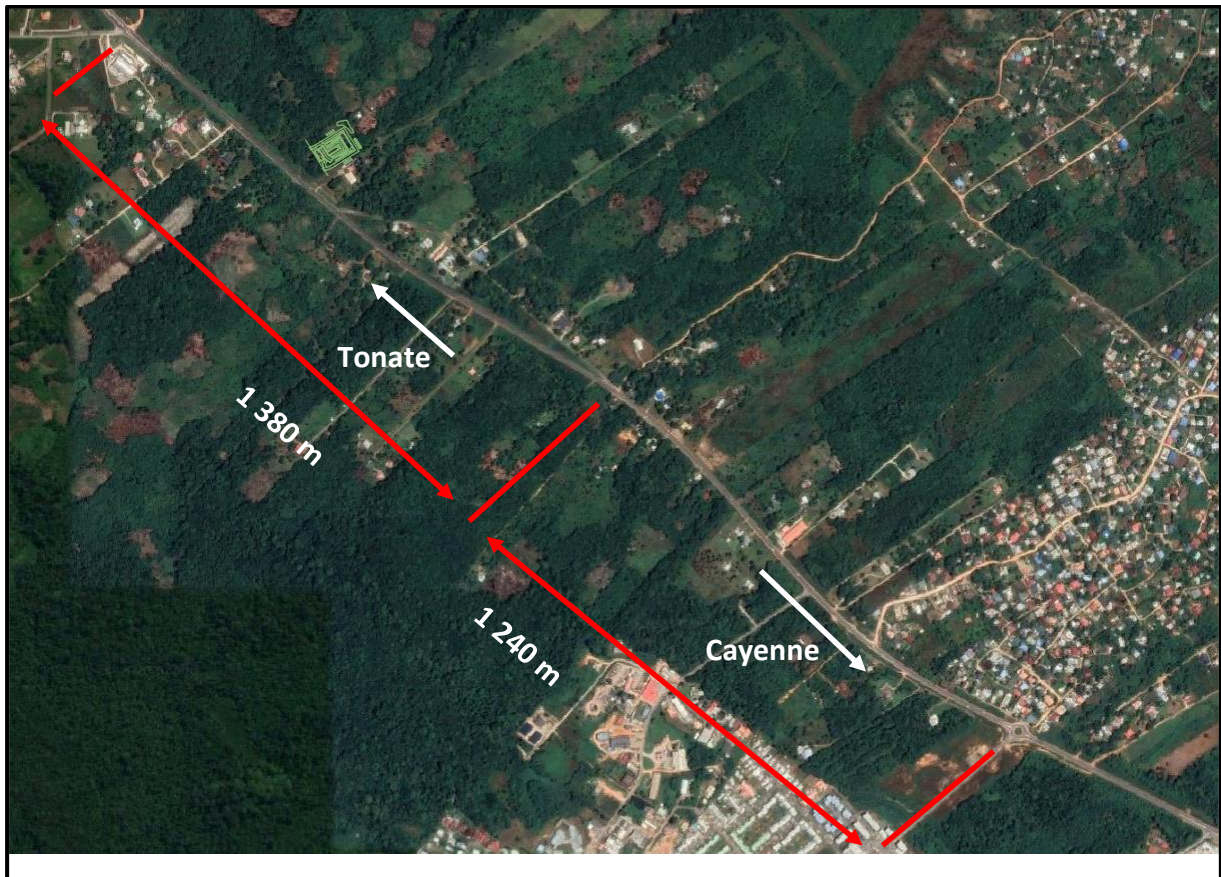


Figure 15 : implantation de l'ouvrage pour le scénario 2

Le site se trouve à 650 ml d'un carrefour en T avec un tourne-à-gauche déjà existant mais sans îlot séparateur en saillie.

Les accotements sont larges et dégagés de tout obstacle ou masque et les conditions de visibilité sont satisfaisantes. Toutes fois il ne sera pas possible aux véhicules de tourner à gauche en toute sécurité.



Carrefour Nord rue de l'école de 7<sup>ième</sup>



Carrefour Sud rue de l'école de 7<sup>ième</sup>



Figure 16 : Photographies des carrefours de la rue de l'école de 7<sup>ième</sup> (14/01/2021)



#### 2.4.2.1. Solution d'accès au carrefour de la rue du 7<sup>ème</sup>

Le guide sur l'aménagement des carrefours interurbains (SETRA – Décembre 1998) ne spécifie pas de capacité de stockage ou d'aménagement d'accès spécifique à prévoir sur les voies d'entrée et de sortie pour les routes non prioritaire.

Les solutions apportées ici sont donc uniquement envisagées pour l'intersection entre la RN1 et la rue de l'école de 7<sup>ème</sup> du scénario n°2 et non pas pour l'intersection entre la rue de l'Ellysée et la contre-allée pour accéder à la déchetterie.

De plus il est pertinent de préciser l'existence d'un aménagement de croisement à l'indonésienne au niveau de l'intersection du carrefour Farnous assurant de fait la sécurité et fluidité du trafic.

##### 2.4.2.1.1. Marquage au sol avec interdiction de tourner à gauche pour les véhicules venant de Macouria :

L'accès Sud de la rue de l'école de 7<sup>ème</sup> est peu visible pour les usagers provenant de Macouria. Il est donc envisagé de :

- Mettre en place un marquage au sol pour bien délimiter les différents axes,
- Mettre en place une signalisation afin que les usagers provenant de Macouria continuent jusqu'au rondpoint de Soula avant de revenir sur l'accès à la déchetterie.

Cette solution économe en moyen déployé garantie la sécurité du trafic ainsi que sa fluidité et est en cohérence avec le futur projet de construction de la 2 x 2 voies de la DGTM sur ce tronçon de la RN1. Néanmoins, le rond-point de Soula est à environ 2,2 km de l'accès Sud. Les usagers provenant de Macouria devront donc réaliser environ 4 km de plus afin d'arriver à la déchetterie.

##### 2.4.2.1.2. Création d'un îlot séparateur sur l'axe principal :

Le carrefour au Sud de la rue de l'école de la 7<sup>ème</sup> permettra dans le scénario 2 d'accéder à la déchetterie depuis la RN1. Du fait du trafic présent sur la RN1 et la disposition en épingle du carrefour il est nécessaire de considérer comme solution d'insertion la création d'un îlot séparateur sur la RN1.

Cette proposition de dimensionnement de l'îlot séparateur est en accord avec le guide SETRA sur l'aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales (SETRA – Décembre 1998).et s'ordonne en cinq parties :

- **Le déport** : le guide SETRA préconise deux dimensionnements pour le déport du carrefour, un pour les chaussées inférieures à 6m et un pour les chaussées de plus de 6m. La largeur de la chaussée de la RN1 étant de 10m sur les lieux, il a été choisi de retenir le deuxième dimensionnement.

2. Largeur de la chaussée  $\geq 6m$  (en section courante)

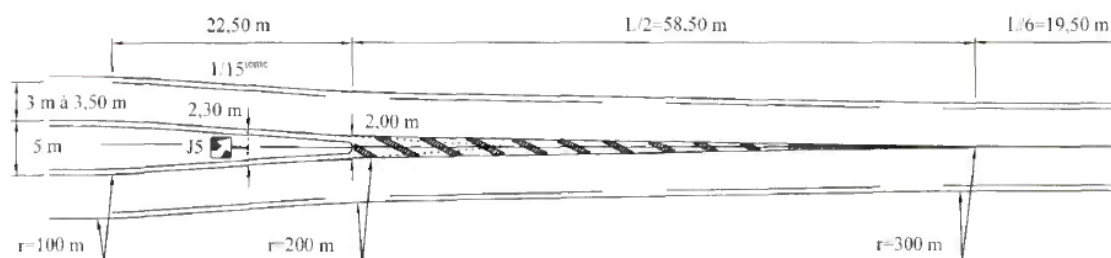


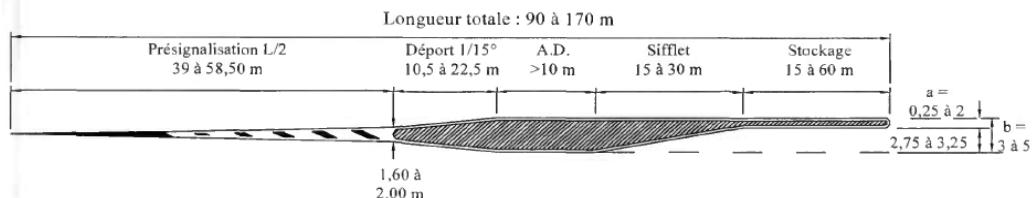
Figure 17 Dimensionnement du déport de l'îlot en accord avec le guide ACI du SETRA

Concernant la longueur de présignalisation le guide SETRA préconise une longueur de 156m pour toutes chaussées supérieures à 7m.

- **La largeur de l'îlot séparateur** : Une largeur de l'îlot séparateur de 5m est suffisante pour l'implantation d'un tourne à gauche. Un îlot séparateur plus large conduirait à un dévoiement trop grand pour les véhicules prioritaires et n'est pas désirable.
- **La longueur de l'îlot séparateur** : Le guide de la SETRA propose différents dimensionnements pour la longueur de l'îlot notamment pour la voie de stockage. En considérant la chaussée de 10m de large de la RN1 et le futur trafic Poids Lourd qui sera non négligeable, nous avons optez pour le dimensionnement suivant :

Tableau 6 — Longueur (en m) des éléments constitutifs des îlots séparateurs, dans les principaux cas de figure (avec déport symétrique), selon la largeur de la route en section courante et la composition du trafic tournant à gauche.

Présignalisation	Déport	Alignement droit	Sifflet	Stockage	a①	b②
Chaussée < 6 m (trafic de PL tournant à gauche négligeable)						
39 à 58,5	10,5 à 16	10	15	15	0,25 à 1,10	3,00 à 3,85
Chaussée < 6 m (trafic de PL tournant à gauche significatif)						
39 à 58,5	10,5 à 16	10	15	25	0,25 à 1,10	3,25 à 4,10
Chaussée $\geq 6$ m (trafic de PL tournant à gauche négligeable)						
58,5	16,5 à 22,5	> 10	20 à 30	20 à 50	0,25 à 2,00	3,25 à 5,00
Chaussée $\geq 6$ m (trafic de PL tournant à gauche négligeable)						
58,5	16,5 à 22,5	> 10	20 à 30	40 à 60	0,25 à 1,75	3,50 à 5,00



① a est la largeur de la partie de l'îlot séparant la voie spéciale et la filante de sens opposé.

② b est la largeur totale de l'îlot central, somme de a et de la largeur de la voie spéciale.

Tableau 2 Extrait du guide ACI du SETRA sur le dimensionnement de la longueur de l'îlot séparateur

Concernant le stockage des véhicules, le guide SETRA sur l'aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales (SETRA – Décembre 1998) spécifie au travers d'un abaque la capacité de stockage à prévoir sur la voie de tourne à gauche :

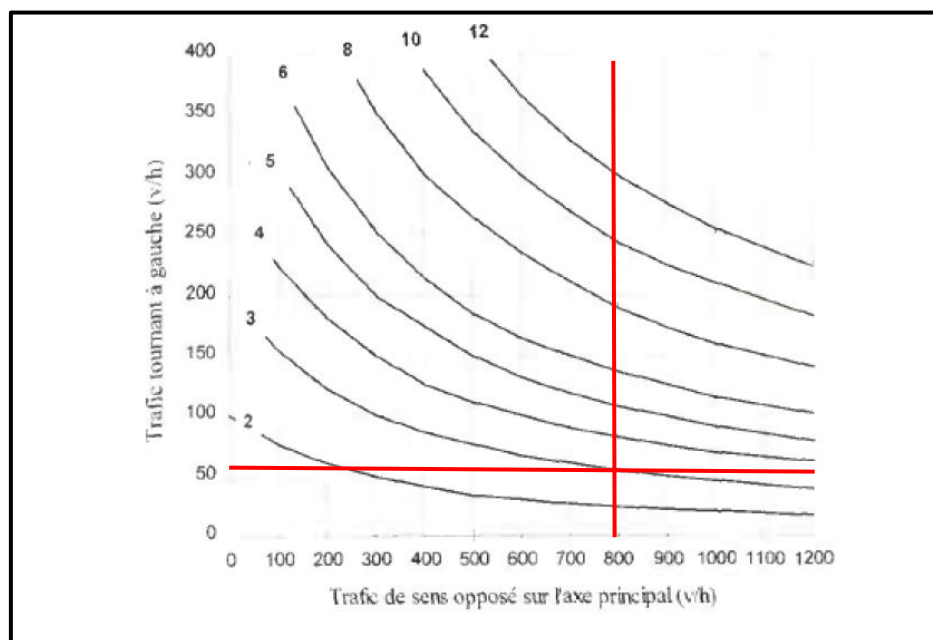


Tableau 3 : Abaque donnant la capacité de stockage à prévoir (en nombre véhicules) sur la voie de tourne-à-gauche (Guide SETRA Décembre 1998)

Pour un trafic de sens opposé sur l'axe principal pris à son maximum (800 vh/h) et un trafic tournant à gauche égal à 50 vh/h (usagers de la déchetterie et habitants de la rue de l'école du 7<sup>ème</sup>), on en déduit une capacité de stockage de 3 véhicules.

La formule suivante sera adoptée pour calculer la longueur de stockage :

$$Ls = (7+10p) \times Ns$$

Ls : longueur de stockage en mètres.

P : proportion de poids lourds (50 % de poids lourds)

Ns : nombre de véhicules donné par l'abaque.

La capacité de stockage est donc évaluée à 48 m minimum, soit environ 50m.

- **Position longitudinale des têtes de l'îlot :** La position des îlots doit assurer un guidage des véhicules pour une trajectoire optimale et ne pas obstruer les trajectoires des véhicules de la voie secondaire. Ainsi cette position est déterminée par le point de tangence entre les cercles de giration de l'îlot séparateur de la voie secondaire et le bord gauche des voies de la route principale correspondante.
- **Dessins de marquages des îlots séparateurs :** Le tableau 4 regroupe les paramètres de construction des dessins de marquages des îlots séparateurs, en fonction de la vitesse d'approche, des dispositions de la voie prioritaire et de la largeur de chaussée de la route non prioritaire.



Le paramètre d'entrée dans ce tableau est la largeur. Pour simplifier, il faut considérer que la vitesse d'approche sur la route secondaire dépend de cette largeur. On peut donc associer une distance de pré-signalisation  $L_p$  à chaque forme d'îlot (voir 4.1.6.).

	Notation	Paramétrage	Valeurs courantes		
Largeur de la chaussée de la voie secondaire <sup>32</sup>	$l$	$l \leq 7$	5	6	7
Vitesse d'approche (conventionnelle)	$V_{85}$	—	40-50	60-70	80-90
Longueur de présignalisation de l'îlot	$L_p$	$3l / 2$	58,5	117	175,5
<b>Paramètres de l'îlot</b>					
Hauteur du triangle de construction	$H$	$4l$	20	24	28
Base du triangle de construction	$B$	$H/2 = 2l$	10	12	14
Demi-base du triangle de construction côté sortie	$b_1$	$0,55l$	2,75	3,30	3,85
Demi-base du triangle de construction côté entrée	$b_2$	$1,45l$	7,25	8,70	10,15
Rayon de l'îlot en sortie à gauche	$R_{is}$	$2l + o$	$10 + o$	$12 + o$	$14 + o$
Rayon de l'îlot en entrée à gauche (*)	$R_{ie}$	$2l + b$	$10 + b$	$12 + b$	$14 + b$
Rayon du nez d'îlot	$r_n$	—	1,00	1,00	1,00
Rayon de raccordement à l'îlot en entrée	$R_{re}$	$\sim 8l$	40	48	56
Rayon de raccordement à l'îlot en sortie	$R_{rs}$	$\sim 16l$	80	100	110
<b>Paramètres des voies d'entrée / sortie</b>					
Rayon de sortie vers la voie secondaire à gauche	$R_s$	$4l$	20	24	28
Rayon d'entrée sur la voie principale à droite (*)	$R_e$	$2l$	10	12	14
Largeur de la voie de sortie	$l_s$	$l/2 + 0,5$	3	3,5	4
Largeur de la voie d'entrée	$l_e$	$\sup\{l/2 ; 3\}$	3	3	3,5

Tableau 4 : paramètres de l'îlot

(\*) Pour les faibles valeurs des rayons d'entrée, il convient de vérifier les conditions de giration des poids lourds qui fréquentent la voie secondaire (épave de giration) et, éventuellement, de prendre des mesures en leur faveur (surlargeur revêtue, recul de l'îlot séparateur en saillie sur l'axe principal notamment).

## 2.5. Chaussée pour la contre-allée :

Bien que le dimensionnement de la chaussée se fera dans le cadre des études de MOE, une première proposition de chaussée est réalisée ci-dessous.

Aux vues de la fréquentation estimée de la déchetterie et du type de véhicule s'y rendant une route à double sens de 6 mètres de large avec 1 mètre de part et d'autre est préconisé. L'emprise de terrassement sera de 12 mètres en comptant les fossés de part et d'autre de la route.

La figure suivante présente une vue de coupe :

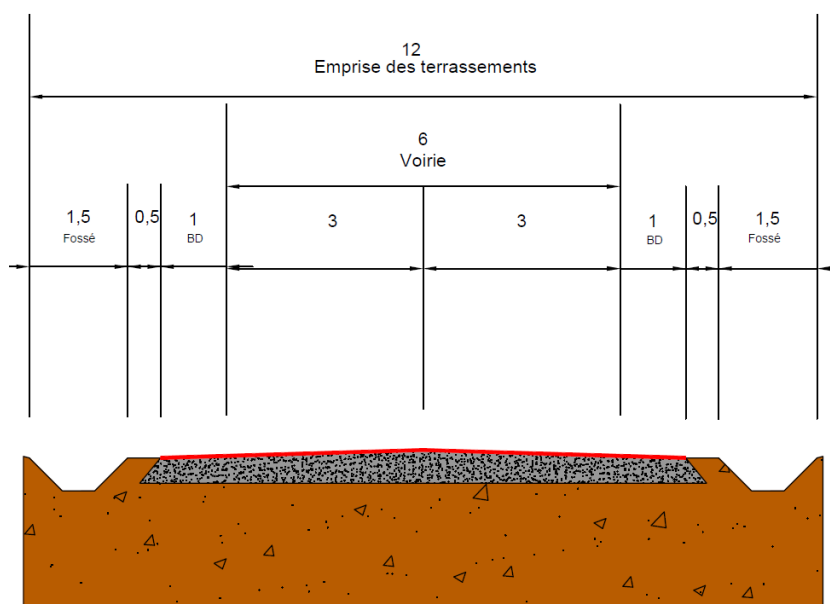


Figure 18 Proposition de chaussée pour la contre-allée

La chaussée s'appuiera sur une couche de formation en latérite (> 80 MPa) de 0.35 mètre et sera composée, en plus d'un géotextile, des couches suivantes :

Tableau 5 Caractéristique du recouvrement de la chaussée

Couche de surface	3 cm de BBM	> 15 ans
	9 cm de GB4	
Couche de fondation	20 cm GNT2	
PF2 qs (80<EV2<120 MPa)		

Ce type de chaussée assure une bonne circulation des véhicules souhaitant accéder à la déchetterie et garantit une résistance aux dégradations due aux passages des véhicules les plus lourds comme des camion ampliroll 19-26 tonnes chargés de l'évacuation des bennes ou bien des camions FMA 90m3 à destination de l'incinérateur.

## 2.6. Phase travaux

Le démarrage des travaux de la déchetterie de Macouria est prévu pour aout/septembre 2023, en saison sèche.

Il est prévu de phaser la réalisation de l'accès en amont du démarrage des travaux de la déchetterie, soit vers les mois de Juin/Juillet 2023. Celui-ci s'implantera sur le scénario d'accès retenu et ses dimensions seront identiques à l'aménagement final.

L'aménagement sera simplifié dans le sens où le revêtement final ne sera pas réalisé avant la fin des travaux de la déchetterie afin de ne pas dégrader la chaussée nouvellement créée.

## 2.7. Maitrise foncière des tracés

Concernant la solution n°1, la figure suivante positionne le tracé de ce scénario sur un extrait de plan cadastral.

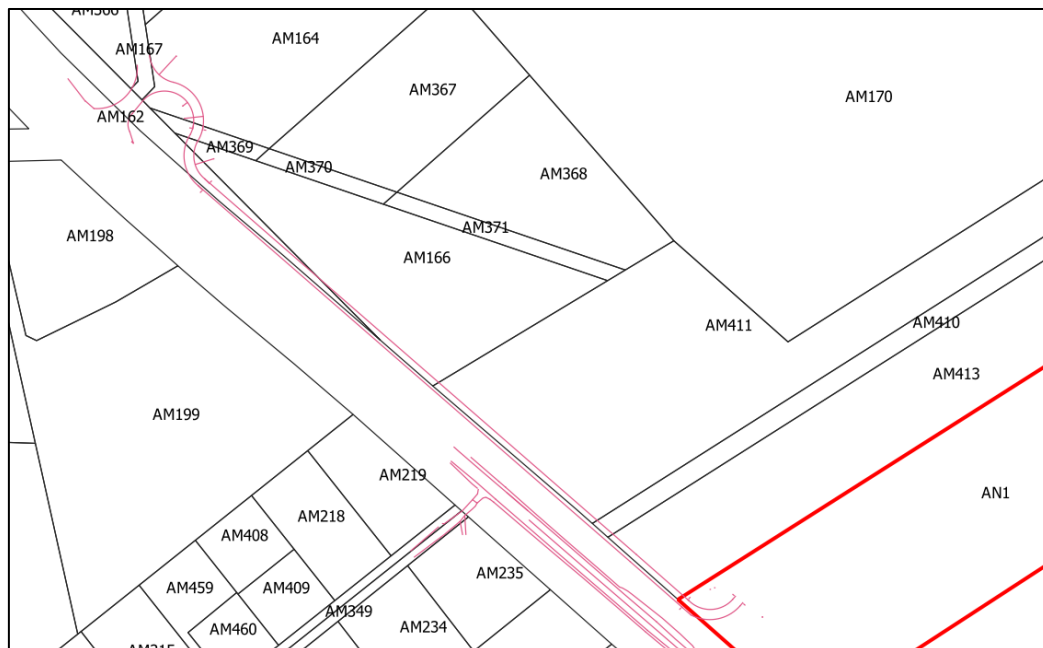


Figure 19 : Position du tracé du scénario n°1 sur un extrait du plan cadastral de la commune de Macouria

La Mairie de Macouria signale que le scénario 1 est sur une emprise foncière publique.

Concernant la solution n°2, la figure suivante positionne le tracé de ce scénario sur un extrait de plan cadastral.

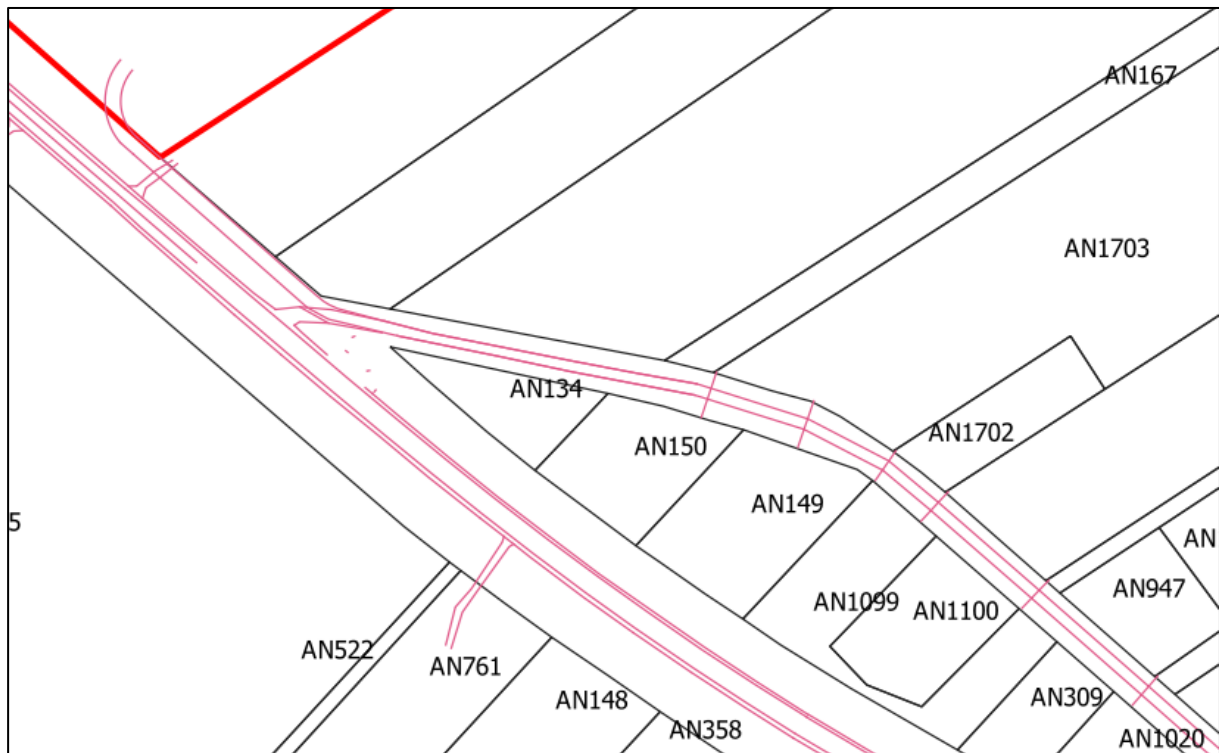


Figure 20 : Position du tracé du scénario n°1 sur un extrait du plan cadastrale de la commune de Macouria

La Mairie de Macouria signale que le scénario 2 passe en bordure de parcelle privé (AN4) mais reste sur une emprise foncière publique.

## 2.8. Porteur de projet

La conception et la réalisation de la déchetterie sont portées par la CACL. C'est dans ce contexte que le présent dossier a été réalisé.

Il a été convenu, en accord avec la Mairie de Macouria, que la création de l'accès sera porté par la mairie de Macouria en tant que maître d'ouvrage.



### 3. Estimation financière

Le tableau suivant présente une estimation financière de chacun des scénarii.

N°	Désignation des travaux	Unité	Quantité	Prix unitaire	Prix total
<b>1000</b>	<b>PRIX GENERAUX</b>				
1100	Installation générale de chantier, signalisation de chantier (feux alternés), contrôle interne, implantation et piquetage	forf.	1	9 500,00 €	9 500,00 €
1200	Amenée-repli du matériel	forf.	1	3 000,00 €	3 000,00 €
1300	Etudes et plans d'exécution - PAQ - PPSPS - PAE	forf.	1	4 500,00 €	4 500,00 €
1400	Levé topographique initial	forf.	1	2 500,00 €	2 500,00 €
1500	Levé topographique - DOE	forf.	1	3 500,00 €	3 500,00 €
<b>TOTAL Poste 1000 :</b>					<b>23 000,00 €</b>
<b>2000</b>	<b>Scénario n°1 : Accès par rue de l'Elysée</b>				
<b>2100</b>	<b>Accès</b>				
2110	Travaux préparatoires (dégagement des emprises, débroussaillage, dessouchage, élagage)	m <sup>2</sup>	530	2,50 €	1 325,00 €
2120	Décapage sur 10cm de la route y.c. évacuation des matériaux	m <sup>3</sup>	30	20,00 €	600,00 €
2120	Remblais d'apport y.c. compactage et réglage	m <sup>3</sup>	8	40,00 €	325,20 €
2130	Dévoisement du fossé existant et raccordement au fils d'eau	ml	28	8,00 €	224,00 €
2140	Fourniture et mise en œuvre géotextile anti contaminant anti poinçonnement	m <sup>2</sup>	375	4,85 €	1 820,69 €
2150	Couche de base sur 0,20 en GNT y.c. compactage et réglage	m <sup>3</sup>	48	160,00 €	7 680,00 €
2160	Fourniture et mise en œuvre de BBSG 0/10 sur 7 cm y.c. accès sur voirie et réglage	m <sup>3</sup>	13	650,00 €	8 190,00 €
2170	Fourniture et pose d'un panneaux AB4 Classe 2, y.c. ancrage et marquage au sol	U	1	400,00 €	400,00 €
2170	Fourniture et pose de bande rugeuse de 6m de long, 50cm de large sur la RN1 dans le deux sens amont et aval carrefour (4 groupes de 1,2,3 puis 5 bandes)	U	22	500,00 €	11 000,00 €
2180	Fourniture et pose d'un panneaux A2b Classe 2, y.c. ancrage	U	2	400,00 €	800,00 €
<b>sous total - Poste 2100 :</b>					<b>20 564,89 €</b>
<b>2200</b>	<b>Contre allée (environ 525ml)</b>				
2210	Travaux préparatoires (dégagement des emprises, débroussaillage, dessouchage, élagage)	m <sup>2</sup>	5 250	2,50 €	13 125,00 €
2220	Travaux de purge 0,8 m de profondeur et évacuation des déblais en centre agrée	m <sup>3</sup>	4 200	20,00 €	84 000,00 €
2230	Matériaux d'apport de substitution pour PST y.c. compactage et réglage	m <sup>3</sup>	4 200	35,00 €	147 000,00 €
2240	Remblais d'apport y.c. compactage et réglage	m <sup>3</sup>	148	40,00 €	5 932,50 €
2250	Fourniture et mise en œuvre de matériaux d'apport type latéritique y.c. compactage et réglage pour couche de forme de 0,35 m de profondeur.	m <sup>3</sup>	1 470	40,00 €	58 800,00 €
2250	Fourniture et pose buse sous chaussé Ø500 y.c. lit de pose et matériaux de recouvrement + têtes de buse avec bêche	ml	24	350,00 €	8 400,00 €
2260	Fourniture et mise en œuvre géotextile anti contaminant anti poinçonnement	m <sup>2</sup>	4 200	4,85 €	20 370,00 €



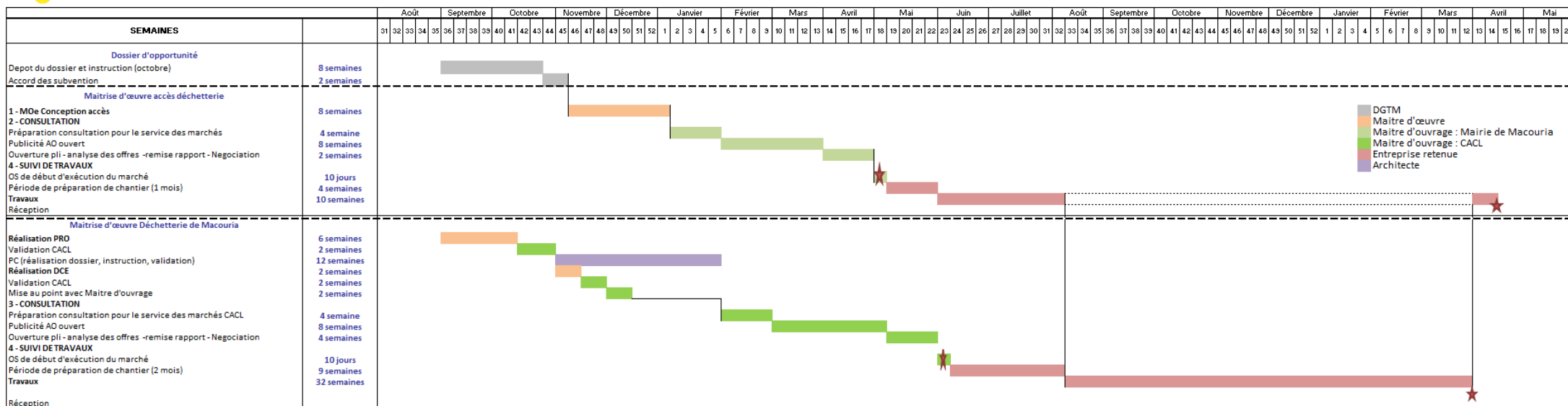
Création d'une déchetterie sur la commune de Macouria  
Dossier d'Opportunité

2270	Couche de base sur 0,20 en GNT y.c. compactage et réglage	m3	840	160,00 €	134 400,00 €
2280	Fourniture et mise en œuvre de BBSG 0/10 sur 7 cm y.c. accès sur voirie et réglage	m3	221	560,00 €	123 480,00 €
<b>sous total - Poste 2200 :</b>					<b>595 507,50 €</b>
<b>TOTAL Poste 2000 :</b>					<b>616 072,39 €</b>
<b>3000</b>	<b>Scénario n°2 : aménagement accès Nord et Sud</b>				
<b>3100</b>	<b>Terrassement Accès Nord</b>				
3110	Mise en œuvre des déblais de purge sur 10ml sur 6m de large en pied sur 1,5 m de haut, pente 1/1, pour condamnation de l'accès existant	m3	30	10,00 €	300,00 €
<b>3200</b>	<b>Terrassement contre allée (140ml)</b>				
3210	Travaux préparatoires (dégagement des emprises, débroussaillage, dessouchage, élagage)	m <sup>2</sup>	1 400	2,50 €	3 500,00 €
3220	Travaux de purge 0,8 m de profondeur et évacuation des déblais en centre agréé	m3	896	20,00 €	17 920,00 €
3230	Matériaux d'apport de substitution pour PST y.c. compactage et réglage	m3	866	35,00 €	30 310,00 €
3240	Remblais d'apport y.c. compactage et réglage	m3	350	40,00 €	13 997,30 €
3250	Fourniture et mise en œuvre de matériaux d'apport type latéritique y.c. compactage et réglage pour couche de forme de 0,35 m de profondeur.	m3	392	40,00 €	15 680,00 €
3250	Fourniture et mise en œuvre géotextile anti contaminant anti poinçonnement	m <sup>2</sup>	1 112	4,85 €	5 393,20 €
3260	Couche de base sur 0,20 en GNT y.c. compactage et réglage	m3	168	160,00 €	26 880,00 €
3270	Fourniture et mise en œuvre de BBSG 0/10 sur 7 cm y.c. accès sur voirie et réglage	m3	59	650,00 €	38 220,00 €
<b>3300</b>	<b>Renforcement de la route de l'école du 7ème (630ml)</b>				
3310	Dégagement des emprises, débroussaillage y.c. évacuation	m <sup>2</sup>	6 300	2,50 €	15 750,00 €
3320	Décapage sur 10cm de la route y.c. évacuation des matériaux	m3	504	20,00 €	10 080,00 €
3330	Travaux de terrassement en déblais y.c. évacuation des déblais impropres à la réutilisation	m3	200	20,00 €	4 000,00 €
3340	Travaux de terrassement en remblais y.c. compactage et réglage	m3	200	25,00 €	5 000,00 €
3350	Fourniture et mise en œuvre de matériaux d'apport pour réglage des accès sur voirie	m3	150	40,00 €	6 000,00 €
3360	Fourniture et mise en œuvre géotextile anti contaminant anti poinçonnement	m2	5 040	3,00 €	15 120,00 €
3370	Fourniture et mise en œuvre d'un rechargement en GNT 0/31,5 sur une épaisseur de 20 cm y.c. accès sur voirie et compactage et réglage	m3	1 008	170,00 €	171 360,00 €
3380	Fourniture et mise en œuvre de BBSG 0/10 sur 7 cm y.c. accès sur voirie et réglage	m3	265	650,00 €	171 990,00 €
3390	Réalisatoïn de fossé trapèze 1,5m en gueule et 1m de profondeur y.c. évacuation des déblais	ml	1 260	15,00 €	18 900,00 €
3400	Fourniture et mise en œuvre de béton pour confortement du soutainement du pont cadre y.c. réalisation de contrefort, ferrailage et toutes suggestions	ft	1	15 000,00 €	15 000,00 €
<b>sous total - Poste 3000 :</b>					<b>585 100,50 €</b>
<b>TOTAL (HT) scénario n°1</b>					<b>639 072,39 €</b>
<b>TOTAL (HT) scénario n°2</b>					<b>608 400,50 €</b>



## 4. Planning

Le planning des opérations est donné ci après.



## 5. Conclusion sur le scénario envisagé

Dans le présent rapport, 2 scénarii d'accès ont été envisagés :

- **Solution 1** : Réalisation d'un carrefour en T réglé par STOP sur la rue de l'Élysée et création d'une contre-allée jusqu'à la parcelle de la déchetterie. Aménagement de bandes rugueuse sur la RN et signalisation associée pour sécurisation de l'accès.
- **Solution 2** : Reprise de l'entrée Sud de la rue de l'école de 7<sup>ième</sup> avec interdiction de tourner à gauche pour les véhicules de la RN1 venant de Macouria ou bien création d'un îlot séparateur à cette intersection pour sécuriser l'accès dans les deux sens. Condamnation de l'accès Nord de la rue de l'école de 7<sup>ième</sup>. Et création d'une contre-allée jusqu'à la parcelle de la déchetterie depuis la rue de l'école de de 7<sup>ième</sup>.

Une concertation entre les élus de la Mairie de Macouria, la CACL et la DGTM sur l'aménagement a eu lieu le 22 février 2022. La DGTM souhaite s'orienter vers la solution 1, à savoir la création d'une intersection au début de la rue de l'Elysée, sa sécurisation et la création d'une contre-allée reliant la déchetterie à l'intersection. Cette solution est compatible avec le projet de création d'une future contre-allée de la RN1 à cet endroit par la DGTM.

Le scénario 1 garantie une sécurité et une fluidité du trafic satisfaisantes. Ce premier scénario a l'avantage de ne pas faire un nouveau raccordement sur la RN1 et profite d'un carrefour existant pour s'implanter. Dans le sens Tonate – Cayenne, le carrefour en place permet un tourné à gauche. Dans le sens inverse, le tourné à droite est également possible. Pour sortir de l'accès en direction de Tonate, le tourné à droite est possible. L'inconvenant va se trouver dans le tourné à gauche depuis l'accès vers le sens Tonate-Cayenne. Ce dernier peut s'avérer dangereux due à la traversée de voie induite. Il est donc proposé de mettre en place des bandes rugueuses sur la RN1 de part et d'autre de l'accès pour ralentir le trafic et également la signalisation adaptée. Cela va forcer le trafic de la RN1 à ralentir et donc sécuriser le carrefour. C'est ce scénario qui est privilégié par la Mairie de Macouria et la CACL.

Le scénario 2 est difficilement envisageable en termes d'exploitation car des véhicules poids lourds devront circuler sur la rue de l'école du 7<sup>ième</sup> ce qui entrainerai une détérioration accélérée de la voirie ainsi que des désagréments pour les riverains, ce phénomène sera exacerbé par l'implantation de l'incinérateur venant ainsi augmenter considérablement le nombre de poids lourds (de 15 PL/jour supplémentaires dans le meilleur des cas). De plus, le trafic de la RN1 au niveau du carrefour avec la rue de l'école de 7<sup>ième</sup> ainsi que la vitesse des véhicules y circulant (en moyenne 80km/h) rendent toutes sorties fluides et sécurisé impossibles. Ce scénario à l'inconvénient d'avoir un accès au niveau d'un virage de la RN1 (peu de visibilité) et de ne pas permettre une insertion facile sur cette voie. Dans le sens Cayenne-Tonate, les véhicules pourront tourner à droite et emprunter la rue du 7eme pour rejoindre la déchetterie. Dans le sens Tonate-Cayenne, le tourné à gauche sera interdit, les usagers devront aller jusqu'au rondpoint de soula et faire demi-tour pour rentrer par le tourner à droite. Pour sortir de cet accès, le tourné à droite est impossible pour les poids lourds dû à la géométrie du virage (en épingle). Seul le tourné à gauche est possible mais nécessite de couper une voie pour s'insérer.

Quelle que soit le scénario et solution d'implantation choisi ils seront dimensionnés pour respecter la sécurité des usagers et les préconisations du CEREMA, du guide APR (Aménagement des Routes Principales) ainsi que du guide ACI (Aménagement des Carrefours Interurbains sur les routes principales) du SETRA.



Les géométries du reprofilage de la chaussé, de la contre-allée et des conditions d'implantation seront précisées dans le cadre des études de MOE à mener.

**ANNEXE 1 :**  
**Etude préalable d'aménagement de la RN1 section entre**  
**l'échangeur de Balata et la RD 51**







Acteur majeur de l'ingénierie de l'environnement  
et de la valorisation des territoires

### Mesure

Air ambiant  
Air intérieur  
Exposition professionnelle  
Eau  
Pollution atmosphérique

### Environnement

Due diligence et conseil stratégique  
Sites et sols pollués  
Travaux de dépollution  
Dossiers réglementaires

### Eau

Traitement des effluents industriels  
Eau ressource et géothermies  
Eau potable et assainissement  
Aménagement hydraulique



Nos services

### Data

-----  
Systèmes d'information et data  
management  
Solutions pour le data  
management environnemental

### Infrastructures

Déconstruction et désamiantage  
Géotechnique  
Fondations et terrassements  
Ouvrages et structures  
Risques naturels  
Déchets et valorisation

### Aménagement du territoire

Projet urbain  
L'environnement au cœur des stratégies et projets  
Stratégie territoriale et planification