

ETUDE DE FAISABILITE ET PROGRAMMATION POUR LA MISE EN ŒUVRE DE MODES DE DEPLACEMENTS DOUX



PHASE I - DIAGNOSTIC ET SPATIALISATION :
LES LIEUX ET LES LIENS

Octobre 2007

Introduction

<u>1. L'ambition de la CCCL en termes de circulations douces</u>	page 5
1.1. Les enjeux	
1.2. Les objectifs	
<u>2. Le SCOT de la CCCL, un document de cadrage.</u>	
2.1. Les constats	page 6
2.2. Le projet de territoire	page 7
<u>3. Les circulations douces : quelques généralités</u>	page 10
3.1. Les 4 grands profils d'utilisateurs de 2 roues	page 11
3.2. Les zones de chalandise	
3.3 Les types d'aménagement et les emprises mobilisées	
3.3.1 Les bandes cyclables	
3.3.2 Les pistes cyclables	
3.3.3 Les couloirs mixtes bus-vélo	
3.3.4 Les contresens cyclables	
3.3.5 Les zones 30	
3.3.6 Les voies vertes	
<u>4. Les générateurs de déplacements : les lieux</u>	page 16
4.1. Les Pôles administratifs, d'emploi et de commerces	
4.2. Les Pôles scolaires	
4.3. Etat des lieux des abords des établissements scolaires de la CCCL.	
4.4 Les Pôles touristiques	
<u>5. Les vecteurs de déplacements : les liens</u>	page 29
<u>6. Ebauche d'un scénario initial : les boucles vertes</u>	page 31
<u>7. Annexes</u>	page 33

INTRODUCTION :

Des aménagements isolés ne suffiront pas pour convaincre les habitants et les visiteurs de la CCCL de se déplacer à bicyclette. Il faut pour cela les relier en un ensemble d'itinéraires cohérents couvrant toute l'agglomération.

Si le territoire n'est pas doté d'un PDU, il s'agit dans la présente étude d'imaginer un plan "circulations douces" (marche à pied, vélo) avec une mise en œuvre progressive.

Itinéraires structurants et dessertes fines

Un réseau cyclable est constitué par l'ensemble des itinéraires que peuvent physiquement et réglementairement emprunter les cyclistes.

- Les itinéraires de desserte fine sont les cheminements internes aux quartiers, au centre-ville et les liaisons avec le réseau structurant. Ils peuvent être sous maîtrise d'œuvre communale ou départementale
- Les itinéraires structurants relient les grands équipements et les quartiers entre eux ainsi que les communes de la CCCL entre elles.

Les caractéristiques du réseau cyclable

- Les aménagements : quelles que soient les formes successives qu'il prend, tout itinéraire vélo doit être court, direct, confortable et lisible.
- Les solutions adoptées diffèrent selon les voies considérées, leurs caractéristiques, leurs fonctions, les lieux qu'ils desservent, la vitesse du trafic motorisé mais aussi selon le mode de déplacement et le type de circulation et de stationnement à favoriser ou à réduire.
- La sécurité des cyclistes doit être traitée en amont (au niveau de la voirie en général), à la source (la vitesse et le comportement des automobilistes) et en aval (contrôle du respect des mesures par les usagers) avec possibilité d'adaptation des aménagements.
- Le maillage du réseau doit être suffisamment fin pour intéresser l'ensemble de la population et offrir les trajets les plus courts aux cyclistes.
- La continuité du réseau doit être la règle : c'est elle qui, avec la signalisation et la bonne insertion des itinéraires dans les quartiers traversés assure sa cohérence.

Du projet vélo...

Au niveau des six communes de la CCCL, il s'agira :

- d'entamer une réflexion globale et d'aboutir, en concertation avec la population, les associations d'usagers et les autres parties prenantes à la mise au point d'un projet vélo ou de circulations douces;
- de bâtir et réaliser un plan pluriannuel d'aménagements de réseau cyclable avec des budgets significatifs et la mise en place d'un processus de suivi, d'évaluation et d'entretien ;
- de préciser les mesures d'accompagnement du projet cyclable, en particulier en matière de communication, de formation (des techniciens, des élus...), d'information des citoyens et en matière de stationnement (dans les logements, les entreprises, près des commerces et des équipements).

Adapter la ville aux cyclistes : l'élaboration de ce plan ne doit pas retarder l'action en faveur des cyclistes et des micro-aménagements et mesures simples, peu coûteuses, peuvent être entrepris dès avant sa mise au point. Pour commencer, on peut s'attaquer prioritairement aux cheminements scolaires, aux liaisons entre quartiers et vers le centre-ville.

... au schéma directeur d'itinéraires cyclables

Au niveau de la CCCL, échelle pertinente pour un schéma directeur d'itinéraires cyclables, la procédure :

- permet de structurer et de relier les aménagements et itinéraires qui existent déjà ;
- permet de financer certaines réalisations ;
- conduit à construire progressivement un réseau cyclable communautaire.

Afin d'assurer la cohérence et la continuité avec les itinéraires locaux de desserte réalisés ou en projet, le schéma directeur s'élabore en concertation entre les communes et la CCCL

Financements

Pour financer l'aménagement du réseau cyclable, on peut utiliser :

- des budgets spécifiques (communaux, intercommunaux, départementaux et régionaux) ;
- des budgets voirie ou autres en intégrant systématiquement un volet cyclable dans tous les projets de réfection des voies, d'infrastructures nouvelles de voirie ou de transport ;
- des budgets déplacements lors de la création ou d'extensions d'un transport collectif;
- des subventions de l'Etat et de l'Ademe, contractualisées ou non, pour la réalisation d'un réseau cyclable structurant ou pour des itinéraires locaux, à condition qu'ils fassent partie d'un projet valorisant, à l'échelle d'un quartier, un ensemble cohérent de mesures inscrites dans une démarche globale.

I. L'ambition de la CCCL en termes de circulations douces

En complément de l'élaboration de son SCOT, la Communauté de Communes du Centre Littoral souhaite définir les principes d'aménagement qui permettront de favoriser les circulations cyclables et piétonnes dans le cadre d'une démarche globale.

Pour ce faire il convient d'identifier les enjeux sur lesquels repose cette démarche mais aussi de définir les objectifs qu'elle doit permettre d'atteindre.

I.1 Les enjeux :

- **enjeux des déplacements urbains** et circulation cyclable, en réalisant des aménagements sécurisés et adaptés aux usages définis (utilitaire ou de loisir/tourisme)
- **enjeux d'insertion urbaine et paysagère**, en valorisant le plus possible le cadre paysager dans lequel s'inscrivent ces aménagements (bord de criques ou de canaux par exemple) en favorisant la perception urbaine et paysagère
- **enjeux d'exploitation**, en facilitant la maintenance et l'entretien des aménagements, favorisant leur pérennité, mais aussi leur évolutivité.

I.2 Les objectifs :

- **Participer à la hiérarchisation et la complémentarité des déplacements** (aménagements structurants comme la liaison Rochambeau – Palmistes, aménagements intermédiaires ou de simple desserte)
- **Réaliser des aménagements qualitatifs** combinant simplicité, efficacité, pérennité et confort.
- Favoriser la lisibilité des aménagements par une homogénéité des itinéraires, une cohérence du jalonnement, une lisibilité des usages et des jonctions.
- **Maîtriser les coûts d'entretien** en évaluant et assumant les impacts des aménagements programmés en termes de coûts d'entretien.
- **Permettre la réalisation d'aménagements à coûts réduits** afin d'être en mesure d'améliorer l'offre en termes de linéaire sur un temps court quitte à améliorer la qualité des aménagements sur un temps long.

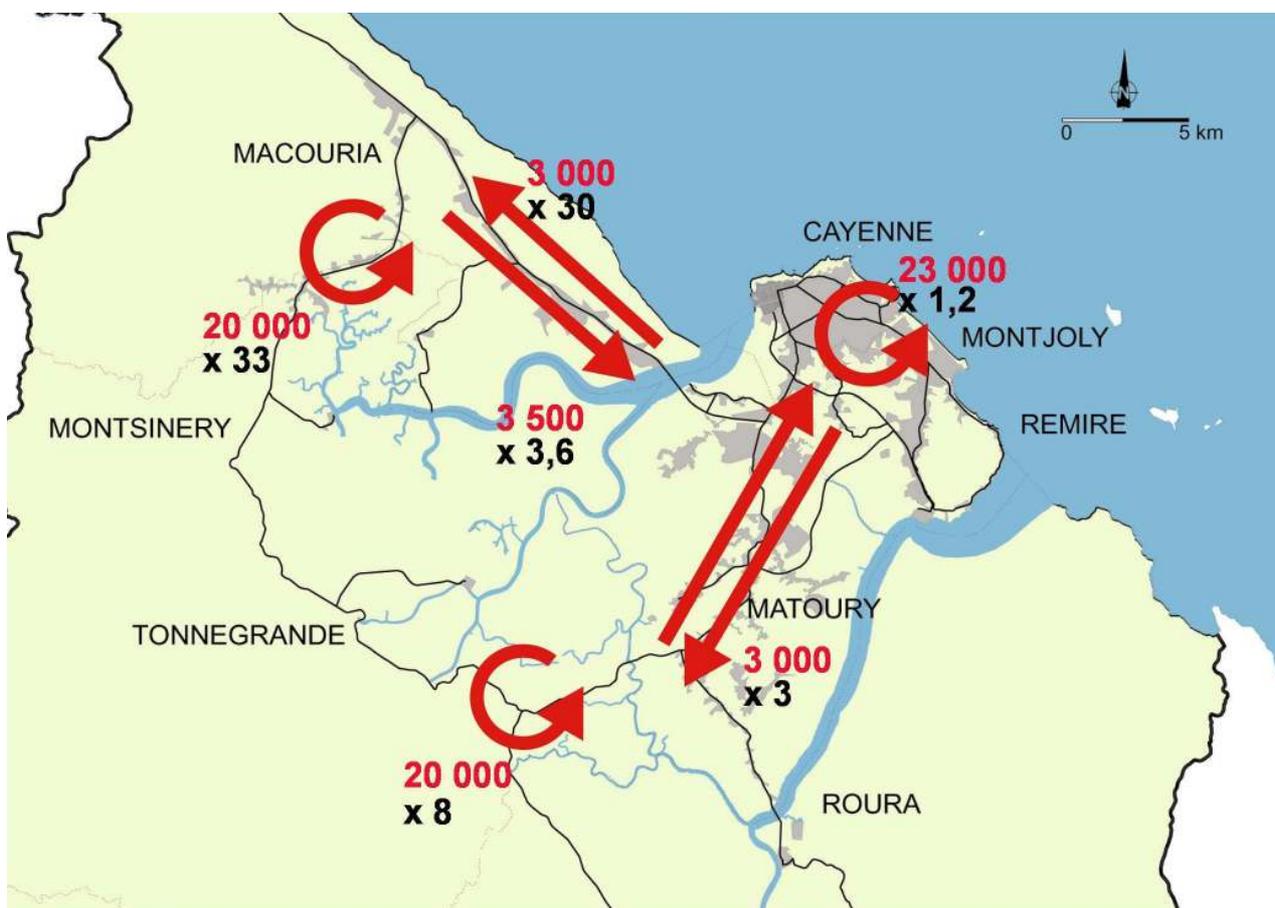
2. Le SCOT de la CCCL, un document de cadrage.

2.1 Les constats

Le Schéma de Cohérence Territoriale fixe les perspectives d'avenir de son territoire. Il doit assurer la cohérence des politiques sectorielles publiques menées par la Communauté en matière d'habitat, de déplacement, d'environnement de commerce et d'emploi notamment. Ce document de planification fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace communautaire.

Si aujourd'hui la population de la CCCL est de l'ordre de 100 000 habitants, soit 60 % de la population de la Guyane sur 6 % du territoire., elle a été estimée, dans le cadre de l'élaboration du PADD à 266 000 habitants en 2025, horizon du SCOT.

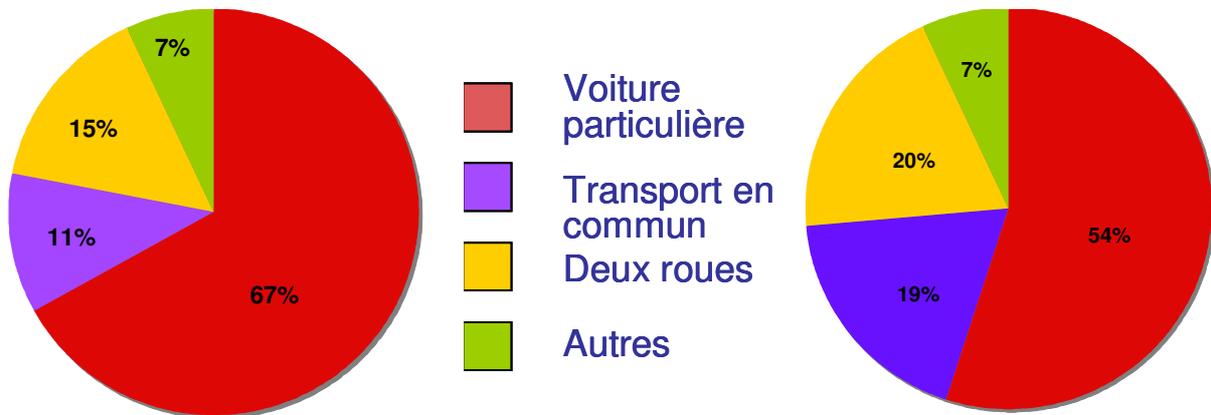
Cet accroissement va notamment se traduire par une augmentation très importante des déplacements, traduit dans la carte ci-dessous qui indique le total des déplacements domicile-travail en 2025 (en rouge) et le facteur d'évolution par rapport à la situation actuelle.



Source Proscot

Pour limiter une augmentation du trafic automobile et accompagner la mise en place d'un transport collectif de qualité il convient de développer des secteurs apaisés favorables aux déplacements des piétons et des cycles. Ces aménagements doivent être complétés par une offre en stationnement des deux-roues à proximité voire à l'intérieur des équipements générateurs de déplacements.

Le PADD préconise aussi une augmentation de la part modale dévolue aux deux-roues de 15 à 20%.



Répartition modale actuelle

Répartition modale à l'horizon 2025

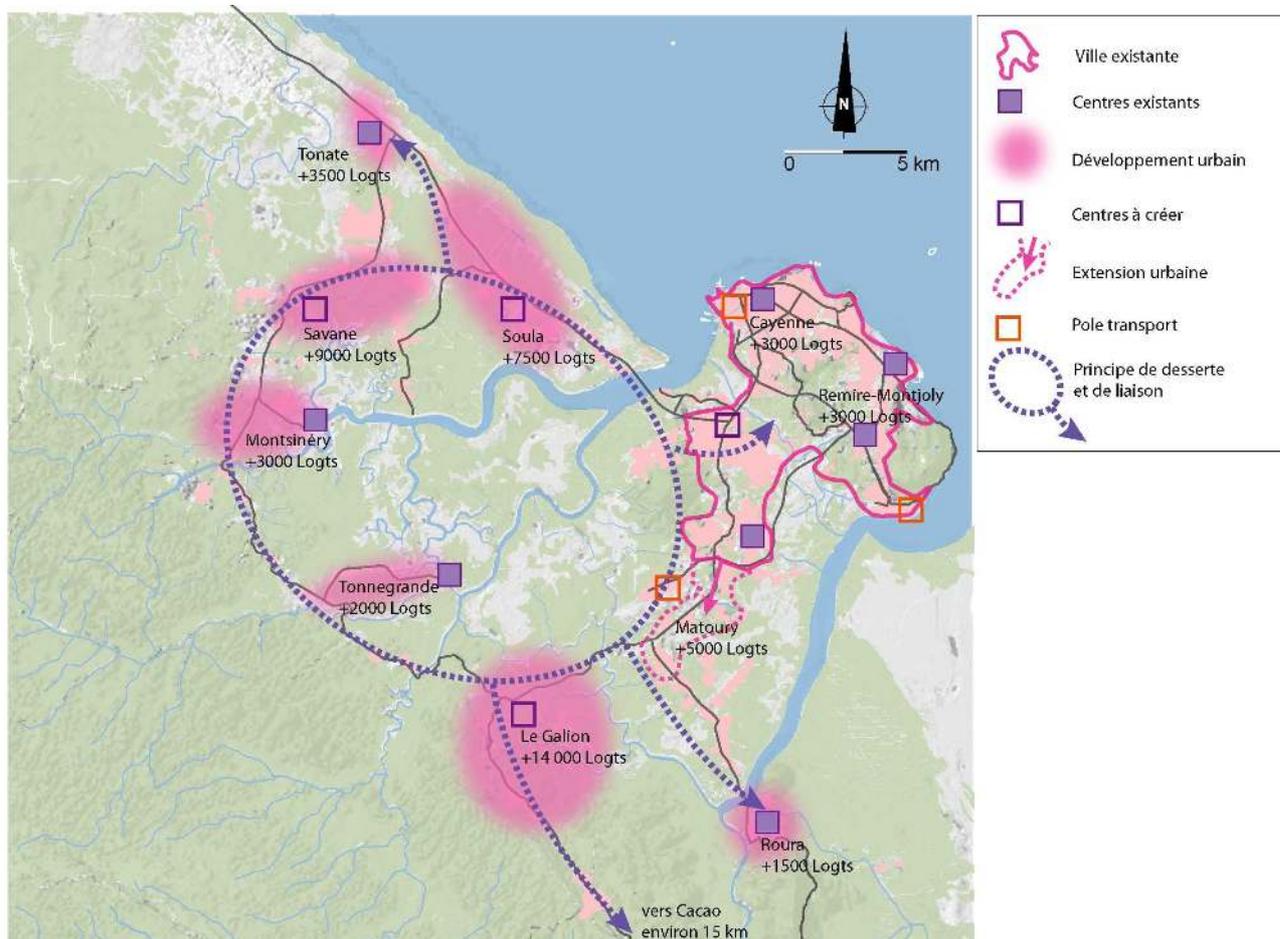
2.2 Le projet de territoire

Le schéma d'aménagement du territoire est appelé de manière imagée : « le collier de perles ». Il est fondé sur plusieurs principes :

- La ville actuelle, englobant les secteurs urbanisés de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury, fera l'objet d'extensions limitées de son territoire. A l'intérieur de son périmètre actuel, elle fera l'objet d'opérations de renouvellement ou de densification, qui privilégieront l'émergence ou le confortement de pôles de centralités.
- La plus grande partie des constructions nouvelles sera réalisée dans des « bourgs ». Ces bourgs sont des ensembles urbains, séparés de la ville actuelle et entre eux par des continuités écologiques. Ce sont, d'une part des bourgs existants qui seront développés, d'autre part des bourgs nouveaux qui seront créés.
- Chaque bourg aura une taille suffisante pour pouvoir justifier d'un certain niveau de service. Son développement devra comprendre un équilibre entre habitat, activités et équipement, de manière d'une part à éviter les urbanisations monofonctionnelles, d'autre part à réduire le besoin de déplacements.
- L'ensemble des bourgs et de la ville actuelle, sera organisé circulairement selon le « collier de perles », le long des infrastructures principales : CD5, RNI actuelle, RN2. Un réseau de transports collectifs permettra de réduire l'utilisation de la voiture particulière.
- Les espaces agricoles seront confortés autour du « collier de perles ». • A l'intérieur du « collier de perles », un vaste espace naturel sera préservé autour des rivières de Montsinéry et Tonnegrande. Ce poumon vert de l'agglomération pourra, dans le respect de ses contraintes écologiques, constituer un espace de loisirs et de tourisme. Il sera relié aux espaces naturels environnants par des continuités écologiques.

- A l'extérieur du « collier de perles », seul le bourg de Cacao et des hameaux agricoles pourront être développés. Ainsi, l'urbanisation étant strictement limitée à la ville et aux bourgs, la majeure partie du territoire de la CCCL sera protégée.

Le projet de territoire est illustré ci-dessous :



Source Proscot

Le Document d'orientation du projet de SCOT fixe un certain nombre d'orientations quant aux déplacements des piétons et cycles et notamment :

Pour ce qui concerne la circulation des piétons :

Les piétons doivent pouvoir circuler en sécurité par rapport au trafic automobile, et les pieds au sec.

Ceci impose que toute voie comporte sur au moins un de ces côtés, une bande piétonne revêtue. Les boulevards urbains comprendront des trottoirs d'un minimum de 2 mètres de part et d'autre. Des passages piétons seront aménagés sur l'ensemble des voies urbaines avec une inter-distance d'un maximum de 500 mètres. Les aménagements seront réalisés de manière à permettre un déplacement aisé des personnes à mobilité réduite et des voitures d'enfant.

Pour ce qui concerne les itinéraires cyclables

Un schéma d'aménagement des itinéraires cyclables sera réalisé sur le territoire de la CCCL. Ce schéma privilégiera les itinéraires reliant :

- les établissements d'enseignement, les équipements sportifs, culturels et de loisirs aux secteurs d'habitat,
- les secteurs de commerce et d'emploi aux secteurs d'habitat,
- les points d'attrait touristique et les lieux d'hébergement.

Ces itinéraires pourront emprunter la voirie urbaine, des bandes cyclables ou des pistes cyclables en portant une attention particulière aux intersections avec la circulation automobile. Des espaces de stationnement pour les deux-roues seront aménagés aux points d'attraction.

3. Circulations douces : quelques généralités

Le vélo est utilisé pour les déplacements quotidiens, pour la détente et le tourisme. Cyclistes urbains réguliers comme touristes et visiteurs occasionnels d'une ville doivent disposer d'itinéraires continus, cohérents et sûrs.

Le cycliste est dans l'attente d'itinéraires directs avec la possibilité de stationner en sécurité au domicile ou sur son lieu de travail.

Si elle se révèle économique, une politique cyclable implique cependant d'acquérir le « réflexe vélo » dès qu'on intervient sur la voirie dans les opérations type ZAC ou lotissements. La communication, la promotion du réseau cyclable et des services disponibles contribuent aussi à leur utilisation.

Même si aujourd'hui le réseau de transport public est insuffisant sur la CCCL, l'alliance vélo-transport public est une combinaison gagnante si l'on facilite l'usage combiné du vélo et du transport public et réciproquement grâce à la mise en place de parkings vélos sûrs dans les arrêts de transports collectifs. En encourageant la cohabitation des vélos et des bus sur les voies qui leur pourraient leur être réservées.

3.1 Les 4 grands profils d'utilisateur de 2 roues

- **le cycliste** qui utilise son vélo pour se déplacer dans un but utilitaire. Il va à son travail, ou faire des courses avec un vélo dit de ville, mais aussi avec un vélo de randonnée, voire un VTT, quand ce n'est pas avec un vélo "de course",

- **le cyclo-sportif** qui fait une ou plusieurs sorties par semaine, souvent en groupe, pour maintenir sa forme et par plaisir. Il utilise un vélo de course léger et dans l'ensemble préfère circuler sur la route plutôt que sur des voies réservées aux cyclistes,

- **le randonneur** et sa forme moins élaborée qui est le **cycliste aimant la promenade**, seul ou en famille. Il utilise un vélo plus confortable que le précédent, donc avec des jantes et des pneumatiques plus larges, le plus souvent avec un cintre plat, un porte bagages et des garde-boue. Il utilise parfois un VTT,

- **le pratiquant du VTT** qui fuit les infrastructures routières autant qu'il le peut, mais doit cependant les utiliser pour des parcours de jonction.

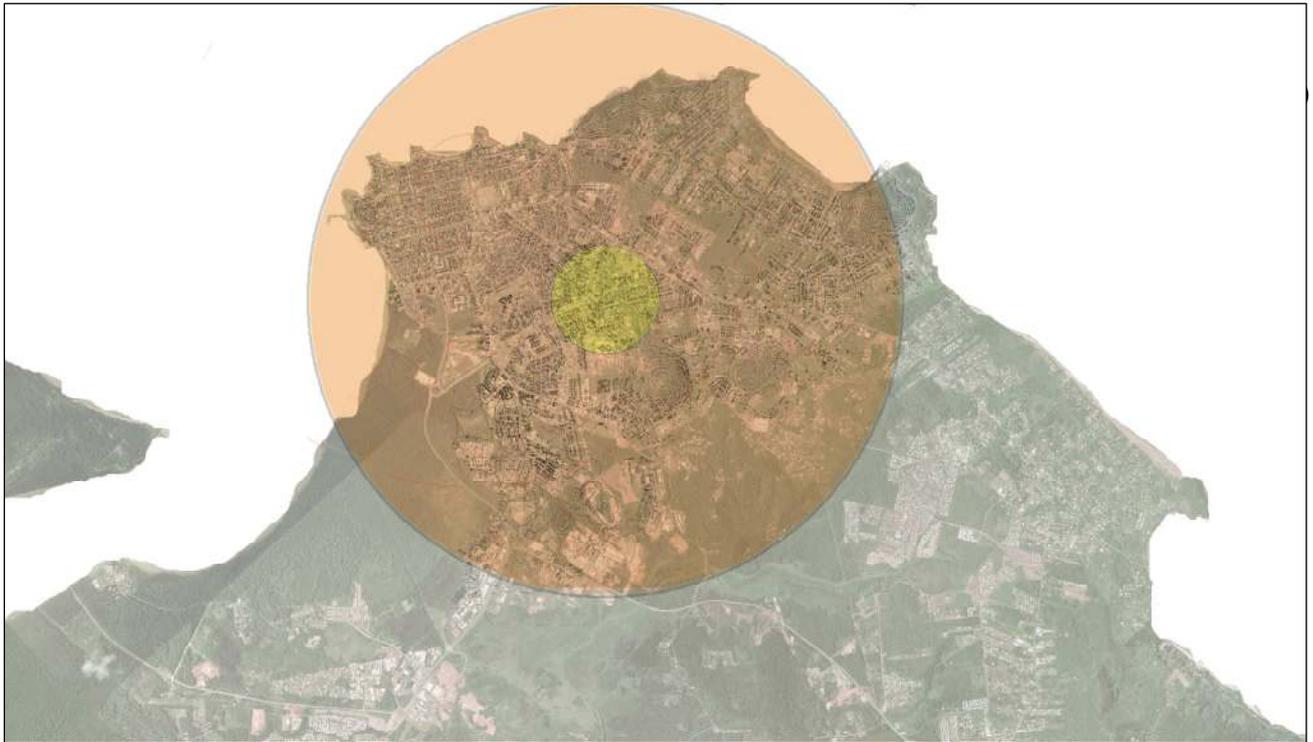
3.2 Les zones de chalandise

Le vélo est le mode de déplacement le plus efficace en milieu urbain sur des trajets de moins de 3 kilomètres, tandis que la marche est efficace sur des trajets de moins de 1 kilomètre.

La vitesse moyenne en **marche à pied** est de 5 km/h, la distance parcourue en **10 minutes** est de **800 mètres** et la zone de chalandise est de **2 km²**

La vitesse moyenne en **vélo** est de 20 km/h, la distance parcourue en 10 minutes est de **3200 mètres** et la zone de chalandise est de **32 km²**

Le vélo multiplie donc par 15 la zone de chalandise sur la base d'une durée de déplacement inchangée de 10 minutes.



Sur cette carte figure la zone de chalandise de 10 minutes autour à pied (cercle jaune) et à vélo (cercle orange)

Ainsi, en vélo, pour un habitant du quartier de Baduel il est possible d'aller ;

- au marché de Cayenne
- à la mairie de Cayenne
- à la CAF
- à la Poste
- à la Préfecture
- au Conseil Régional
- à la DDE
- à la DAF
- au Conseil Général
- au stade de Baduel
- au supermarché Cora
- au Match Voltaire
- Place des Palmistes
- au PUG
- au Lycée Melkior et Garré
- etc.

3.3 Les types d'aménagement et les emprises mobilisées

3.3.1 Les bandes cyclables



Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne blanche discontinue. Unidirectionnelle, elle constitue le plus souvent en milieu urbain la meilleure aide à la pratique de la bicyclette tant pour des raisons de place que de sécurité et de financement. Elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

Pour assurer le meilleur niveau de sécurité et de contrôle possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable doit impérativement faire partie d'un réseau couvrant l'ensemble de la ville et être reliée, en sortie de ville, aux pistes interurbaines de loisir.

Par rapport à la piste cyclable, la bande a eu longtemps mauvaise presse tant auprès des usagers que des aménageurs. De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé depuis que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement du trottoir et de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale. Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers.

La bande constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et les solutions intégrées de type zone 30. Economique, elle n'a besoin que d'un simple marquage et d'une signalisation verticale ; rapidement installée, elle s'avère d'une grande souplesse d'utilisation pour les usagers : on y accède facilement et on la quitte de même.

Sur le territoire de la CCCL, son implantation ne pourra se faire que sur des voiries possédant des emprises suffisantes.

3.3.2 Les pistes cyclables



Ce sont des infrastructures réservées aux cyclistes et séparées physiquement de la chaussée utilisée par les véhicules à moteur. La séparation peut être limitée à une bordure surélevée s'opposant aux franchissements volontaires, ou constitué par une surface engazonnée, voire plantée

d'arbustes. Dans les cas les plus favorables, la piste cyclable est éloignée de la voie utilisée par les véhicules à moteur et fait partie d'un réseau évitant tout conflit avec les véhicules à moteur par la suppression des intersections à niveau.

Les avantages sont une meilleure protection lors d'une perte de contrôle d'un véhicule à moteur sur la voie adjacente, une protection du stationnement abusif des véhicules à quatre roues et dans l'ensemble une plus grande tranquillité d'esprit pour le cycliste,

Les inconvénients sont principalement la faible qualité de l'entretien, voire de la réalisation de la chaussée de ces pistes cyclables en France. Rarement balayées, elles associent gravillons et tessons de bouteilles à des nids de poule ou à des racines d'arbres en relief, faute d'un soubassement de qualité. La jonction avec les intersections des voies principales pose un problème difficile à traiter, notamment quand une végétation réduit ou supprime la visibilité de la piste cyclable. Le cycliste est alors mis en danger par les véhicules qui tournent sur leur droite sans être attentif à la venue d'un cycliste sur la piste qu'ils vont croiser, sauf si la fusion entre la piste et la chaussée principale a été assurée avant le carrefour, ce qui pose d'autres problèmes.

3.3.3 Les couloirs mixtes bus-vélo



Un couloir de bus ouvert aux vélos est une file de circulation réservée normalement aux autobus de ville, taxis et véhicules de secours, mais où la circulation des vélos est également autorisée.

Certains couloirs de bus de ce type sont, de plus, élargis (en les portant de 3m à 4,5m) de manière à y réserver une sorte de bande cyclable côté trottoir.

Ce type d'aménagement a été mis en place lorsqu'on s'est aperçu que la vitesse moyenne des vélos et des autobus urbains étaient très proches et qu'elles augmentaient sensiblement lorsque ces types de véhicules disposaient de voies spécifiques. Cependant, un peu comme pour les pistes cyclables, le risque de conflits aux intersections reste assez présent.

Le marquage au sol signalant les espaces de circulation proposés aux cyclistes se fait traditionnellement en anamorphose.

Ces aménagements pourraient voir le jour sur le territoire de la CCCL sur des boulevards urbains dotés d'une voie de bus propre.

3.3.4 Les contresens cyclables



Un contresens cyclable est un sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

C'est une rue à double sens, dont un sens est réservé aux cycles. Il doit être signalé dans le sens de circulation des véhicules motorisés par un panneau « sens unique » complété du panneau « vélos à contresens », et dans le sens interdit aux véhicules motorisés par un panneau « sens interdit » complété du panneau « sauf vélos ».

L'avantage est d'éviter aux cyclistes de longs détours, parfois par des axes chargés. Il s'avère très sûr, car les cyclistes et les automobilistes se voient mutuellement en se croisant (à Strasbourg, au moins 40 % des rues en sens interdit sont équipées de contresens).

L'inconvénient de cet aménagement, lorsqu'il n'est pas complètement intégré par les usagers de la rue, ou si la signalisation verticale et horizontale n'est pas adaptée, est le risque de conflits aux intersections et sorties de garages ou d'immeubles : la présence de cyclistes à contresens n'est pas toujours bien anticipée.

3.3.5 Les zones 30



Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel non seulement la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers dans les endroits à forte circulation piétonne (centre ville, abord d'école, quartiers résidentiels).

La zone 30 peut également faire office d'aménagement cyclable, très apprécié par les cyclistes urbains, car le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et le vélo est moins important. La visibilité et le respect mutuels sont meilleurs.

Ces zones pourraient être créées dans les centres villes de Cayenne ou de Matoury par exemple.

3.3.6 Les voies vertes



Une voie verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité.

Un décret du 16 septembre 2004 a introduit les voies vertes dans le Code de la Route : les voies vertes sont définies comme des routes « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

Elles sont aménagées le plus souvent sur d'anciennes infrastructures, sur des bords de canaux, des routes fermées à la circulation automobile ou des itinéraires culturels.

Elles présentent certaines caractéristiques :

facilité d'accès : leurs pentes, faibles ou nulles, permettent leur utilisation par tous les types d'usagers, y compris les personnes à mobilité réduite ;

sécurité grâce à leur séparation physique par rapport aux voies carrossables et à l'aménagement approprié des croisements ;

continuité des tracés avec des solutions alternatives en cas d'obstacle ;

respect de l'environnement le long des voies et invitation pour les usagers à le respecter.

Les voies vertes, ce sont aussi des services, localisés dans d'anciens équipements, également préservés. Ces services peuvent être de différents types : location de vélo, hébergement touristiques, maisons de quartier... etc. Ils s'adressent aussi bien aux résidents qu'aux touristes.

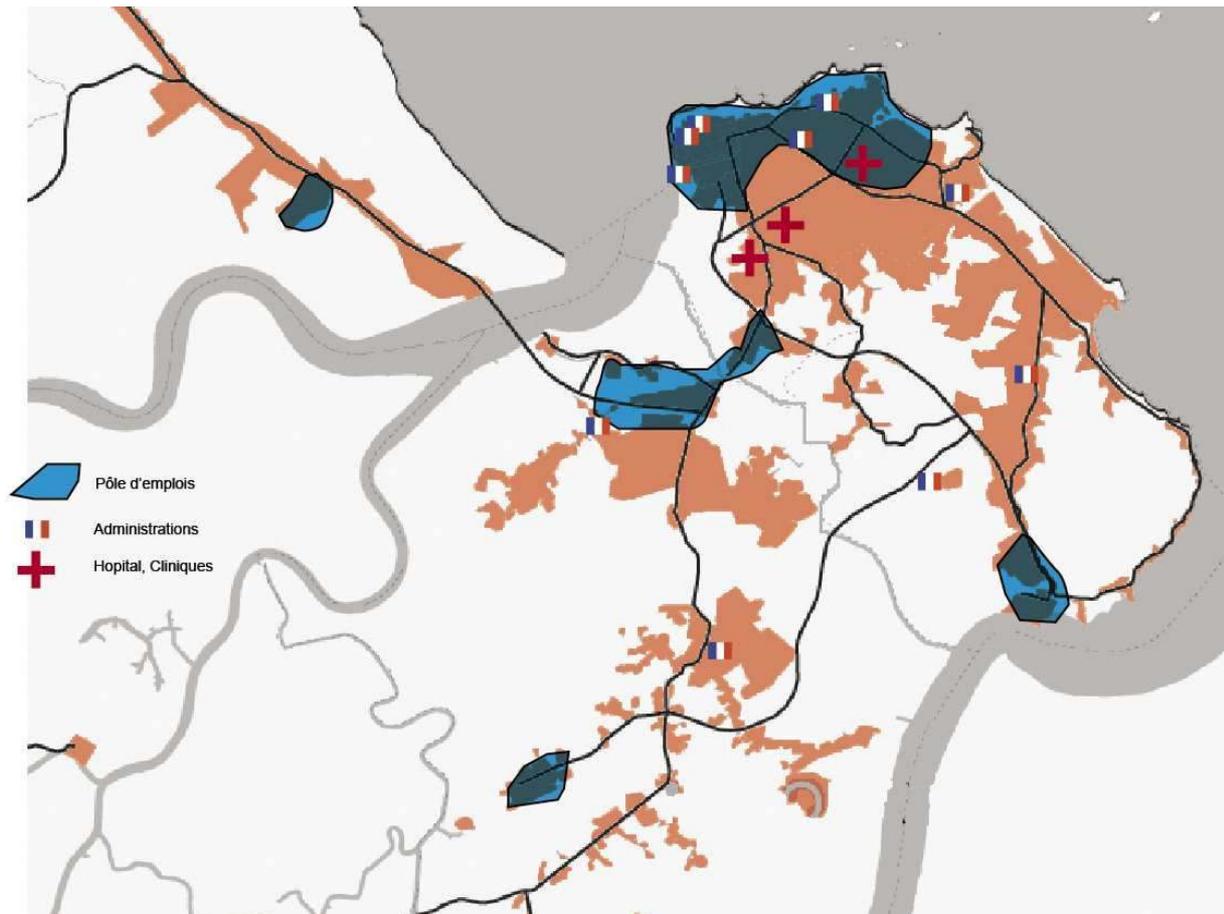
Les voies vertes font l'objet d'informations (édition de cartes, de brochures, ...) sur l'itinéraire lui-même et sur les sites situés à proximité.

C'est sur ce type d'infrastructure que la CCCL trouverait toute sa légitimité avec une véritable dimension communautaire.

4. Les générateurs de déplacement : les lieux

L'étude des lieux générateurs de déplacement doit permettre de pouvoir hiérarchiser les besoins en termes de liaisons douces. Il ne s'agit pas dans la présente étude d'en dresser un catalogue exhaustif, mais plutôt de comprendre les grandes polarités.

4.1. Les Pôles administratifs, d'emploi et de commerces



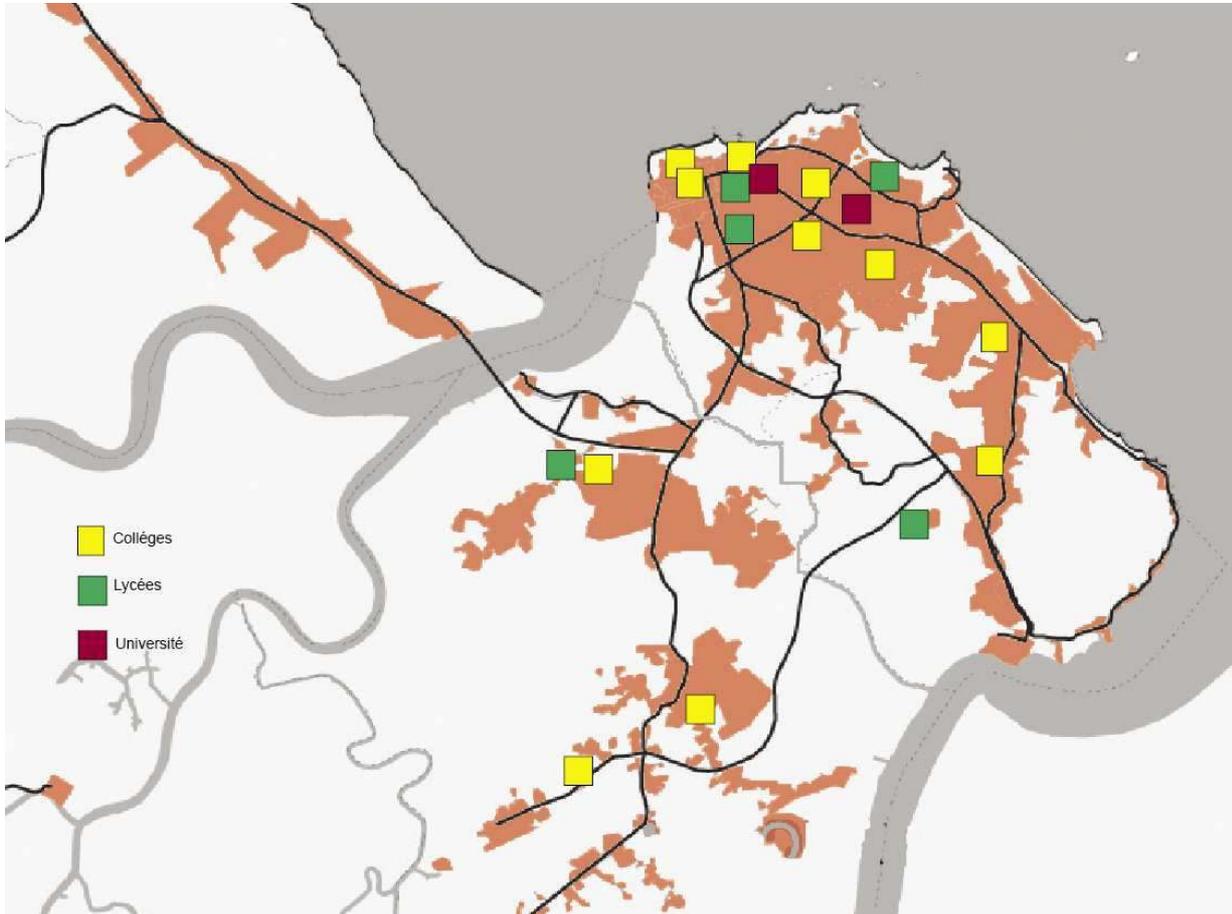
La répartition des pôles d'emploi est assez déséquilibrée, Cayenne la capitale historique regroupant un très grand nombre d'administration (services déconcentrés de l'Etat, CAF, etc.). Cependant on a pu constater depuis quelques années une tendance à l'implantation hors Cayenne (Nouveaux sièges de la CCCL ou de la Région par exemple).

Les emplois industriels sont regroupés autour du Port de Degrad Des Cannes, de l'aéroport de Rochambeau, de la Zone Collery et de Cogneau-Larivot et en périphérie de Cayenne (zones artisanales Galmot et Calimbé). Les Z.I. sont des points de départ et d'arrivée de nombreux poids lourds. Ce sont donc sur ces portions de routes que le trafic est le moins propice aux déplacements doux.

Une vaste zone commerciale s'est constituée le long de la RNI entre le carrefour de Balata et celui des Maringouins.

4.2. Les pôles scolaires

Les collèges et lycées sont des générateurs de déplacements de premier ordre. Ils concernent le public le plus approprié pour l'utilisation des cycles.



Les installations aux abords des établissements scolaires devront tenir compte des effets de déplacements en masse aux heures de pointe, ou se mélangent, piétons, cycles, cyclomoteurs et automobiles.

Ce mélange de trafic peut conduire à de fréquents accrochages, parfois mortels comme on a pu le déplorer encore récemment. La coexistence des cycles et cyclomoteurs sur une même voie est souvent dangereuse.



La carte ci-dessus superpose les implantations des établissements scolaires du secondaire et du supérieur ainsi que les zones de chalandises des principaux pôles urbains.

4.3 Etat des lieux des abords des établissements scolaires de la CCCL.

CAYENNE

Collège Eugène Nonnon



Collège Paul Kapel



Collège Zéphir



REMIRE MONTJOLY
Collège Auguste Dédé



REMIRE MONTJOLY
Collège Sainte Thérèse



MATOURY
Collège La Canopée



MATOURY
Lycée Balata



CAYENNE
Lycée Félix Eboué



CAYENNE
Lycée Melkior Garré



Si de nombreux établissements scolaires sont aujourd'hui dépourvus de tout dispositif pour les déplacements doux en toute sécurité, quelques aménagements pour cyclistes ou/et piétons ont déjà été aménagés sur le territoire de la CCCL. C'est le cas aux abords du lycée Félix EBOUE par exemple.

C'est une véritable piste qui accueille les piétons comme les cycles et qui est séparée de la chaussée par un accotement bétonné.



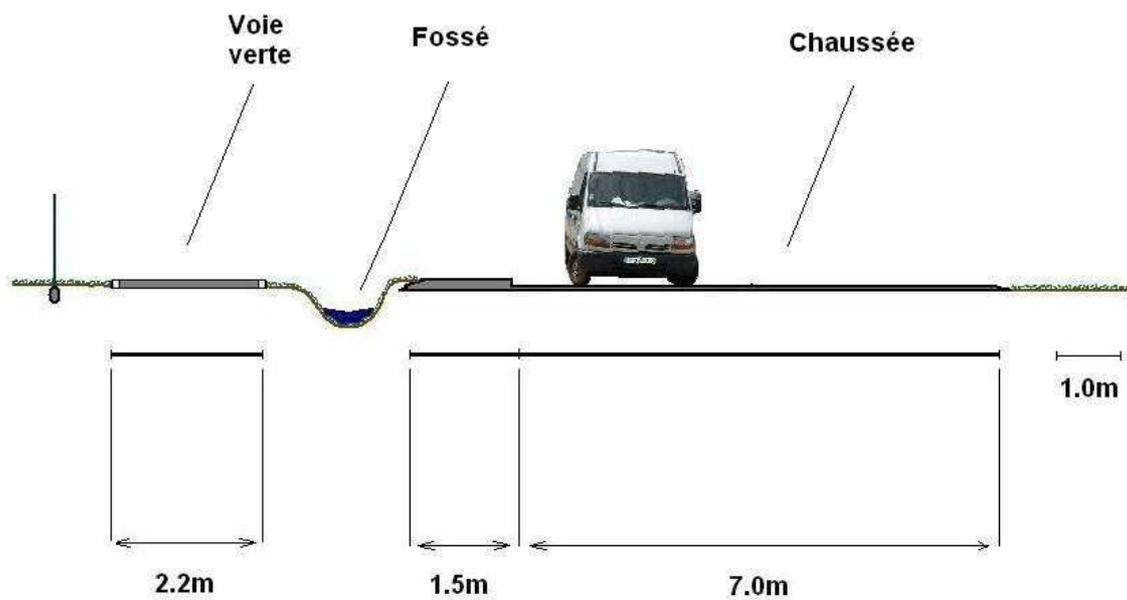
En revanche, cette piste s'interrompt brutalement et la réinsertion dans le trafic n'est pas évidente, ainsi piétons et cycles préfèrent ils poursuivre leur itinéraire sur une portion non revêtue et donc inconfortable par temps de pluie.



Les larges accotements enherbés de nombreuses voiries pourraient accueillir de véritables pistes cyclables, dont la séparation physique de la chaussée serait matérialisée par le fossé d'écoulement pluvial.



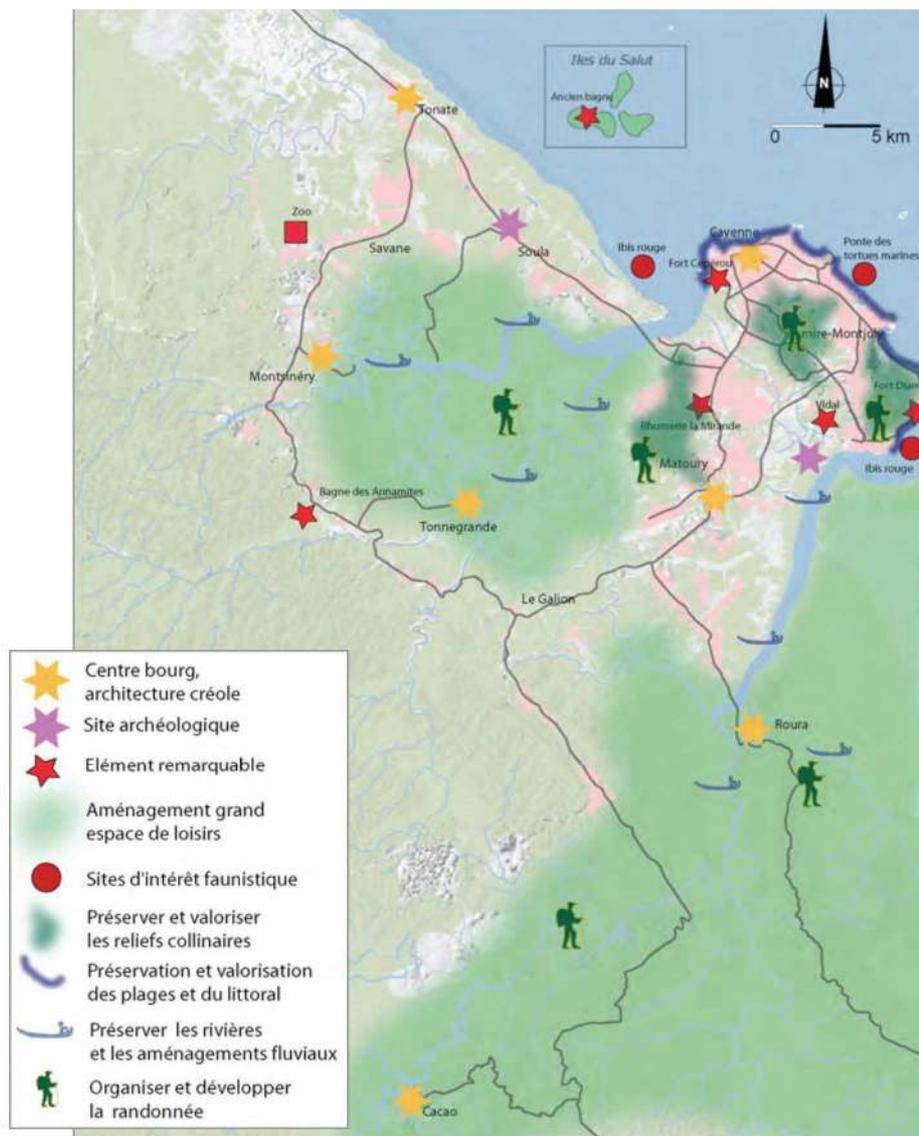
Photomontage d'un aménagement possible aux abords du collège Auguste Dédé à Rémire-Montjoly



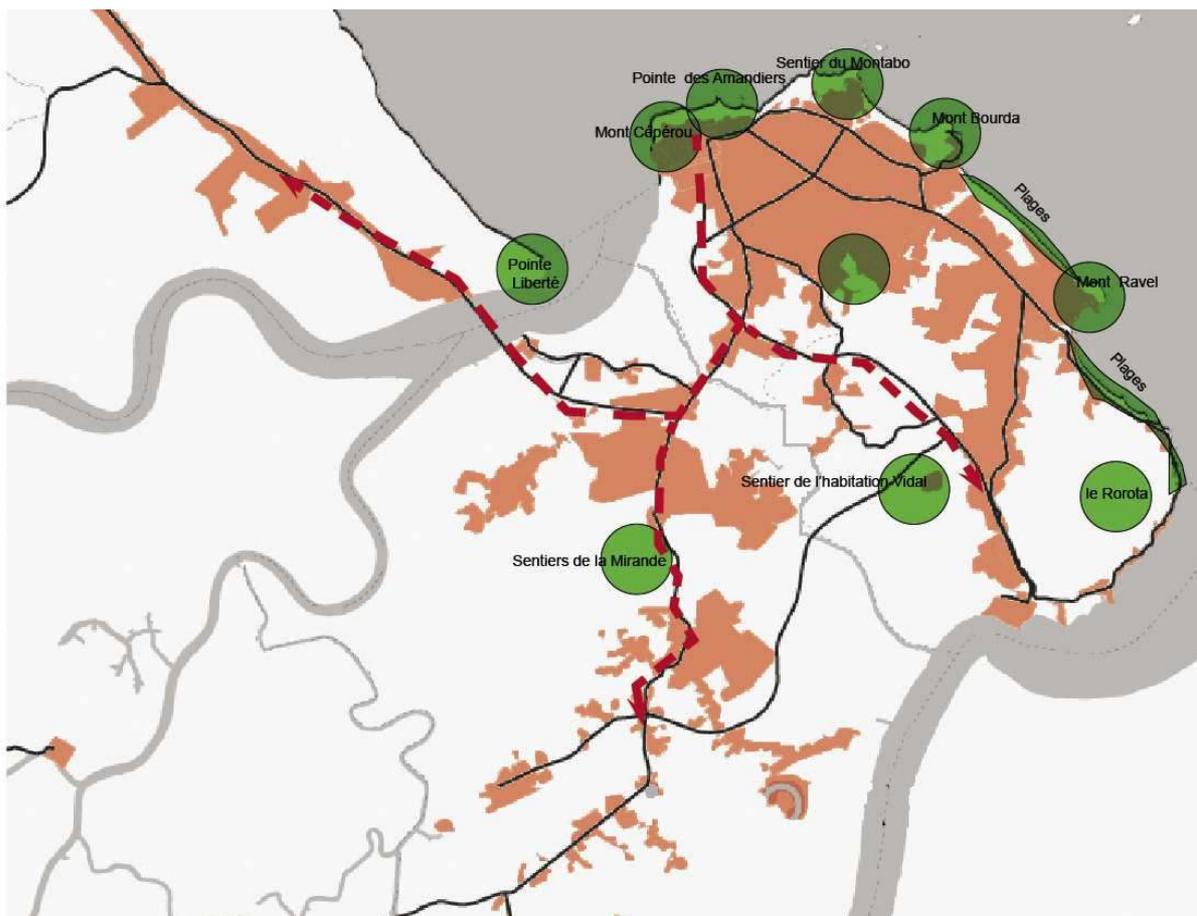
4.4 Les pôles touristiques

La côte, l'intérieur proche et les zones naturelles plus reculées sont des espaces majeurs pour les loisirs et le tourisme. On peut distinguer plusieurs grandes familles d'espace concernées par les liaisons douces :

- Le front de mer et plus particulièrement du port de Cayenne à Degrad des Cannes avec ses sentiers et ses plages
- Les milieux naturels en milieu urbanisé (collines, prairies, ...)
- les sentiers de randonnée (exemple : le projet Roura-Kaw-Régina de la DRTCA) ou zones agro-touristiques notamment entre Montsinéry et Tonnegrande.



Source Proscot



Les sentiers de randonnée

La C.C.C.L comporte plusieurs sentiers de promenade et de randonnée aménagés inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) :

- le Sentier de l'habitation Vidal (4 Km), situé au Sud-ouest de la Commune de Rémire-Montjoly, entre la Crique Fouillée et la RN3.



- le Sentier de la Mirande du Mont Grand Matoury : à proximité la RN2, à 1,3 Km après l'ancienne distillerie de la Mirande.



- le Sentier du Bagne des Annamites à Montsinéry-Tonnegrande



- le Sentier du Rorota à Rémire Montjoly. Ce sentier, d'une longueur de 5 km environ, relie les lacs de Rorota, de Lallouette et de Rémire

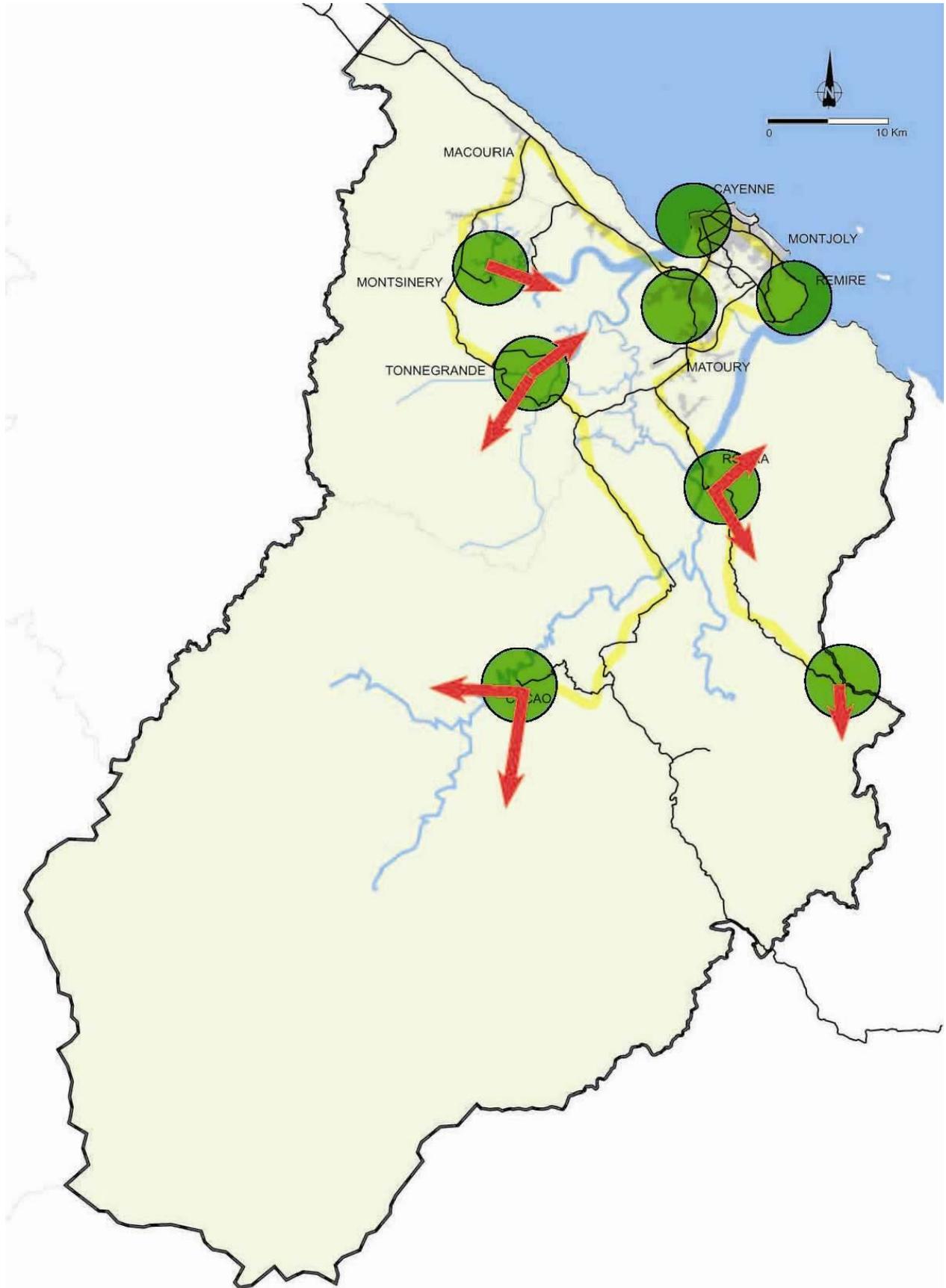


- le Sentier du Montabo , exclusivement piéton il a été réalisé sous conduite du Conservatoire du Littoral



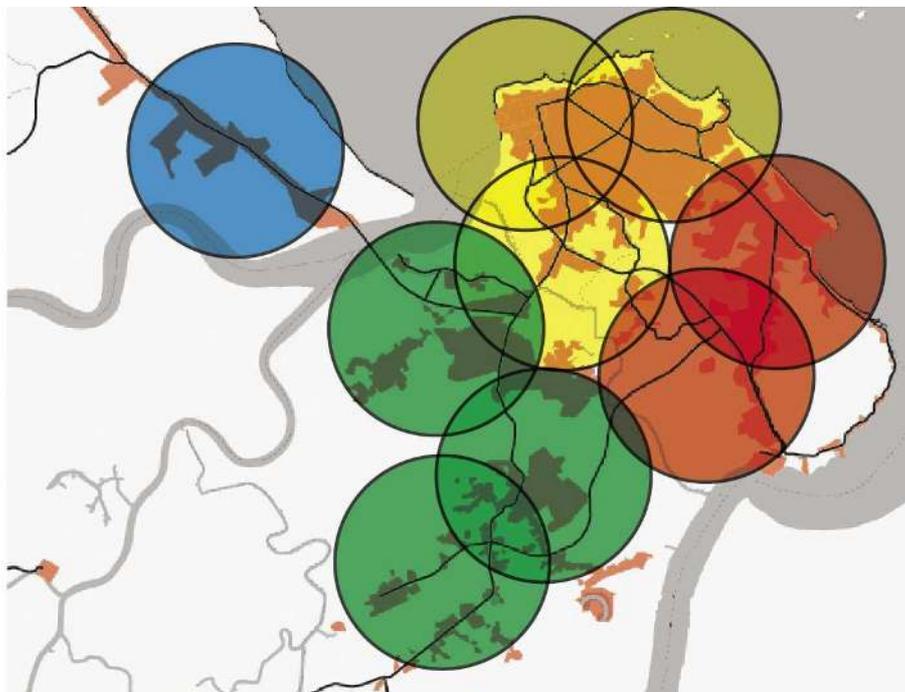
Ces sentiers sont presque exclusivement piétons, ils sont situés en dehors de l'agglomération de l'île de Cayenne, hormis de sentier du Montabo

Ces sentiers sont accessibles par des voies à fort trafic.

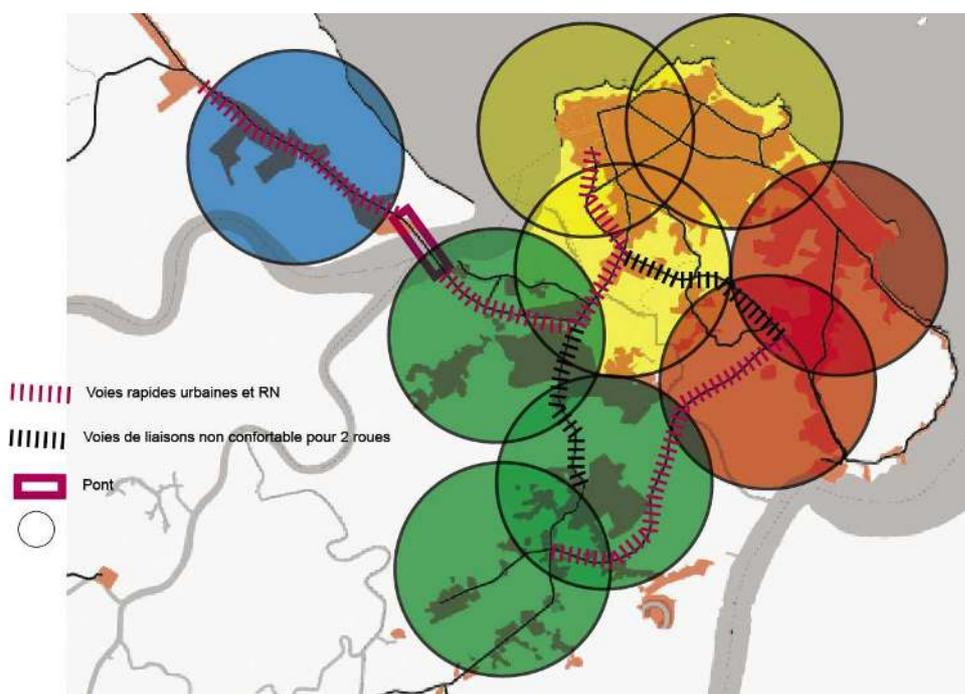


5. Les vecteurs de déplacements : les liens

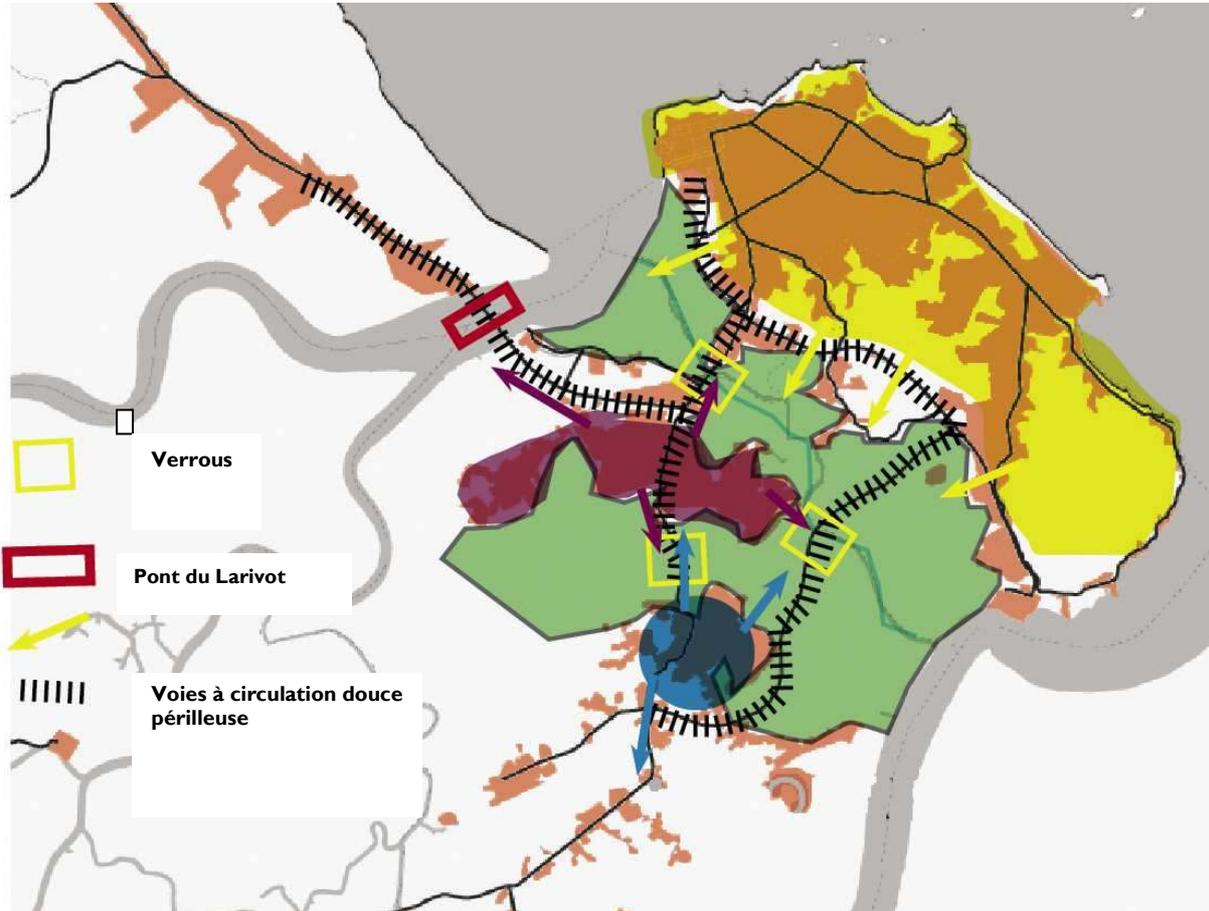
En reportant sur une carte les zones de chalandises de 10 minutes à vélo évoquées précédemment on constate que pour l'agglomération Cayenne-Rémire-Matoury, les déplacements en vélo peuvent couvrir de nombreuses demandes.



Par contre constate aussi que ces déplacements potentiels sont rendus très difficiles par l'absence d'infrastructures spécialement destinées aux cycles et piétons qui rendent les interconnexions difficiles, voire impossibles.



La carte suivante figure les grandes coupures entre les pôles de Cayenne Rémire (en jaune), Cogneau Lamirande et Balata (en violet) et Matoury centre (en bleu). Ces trois pôles sont à la fois proches, mais aussi « mis à distance » les uns des autres, soit par des infrastructures peu adaptées aux piétons et cycles (la Matourienne, la RNI entre Soula et Balata ; la section Balata Maringouins, etc.) soit des coupures géographiques majeures (la Crique Fouillée, les Marais Leblond, etc.).



6. Ebauches d'un scénario initial : « les boucles vertes »

Cette étude se situe au départ de la mise en place d'une politique déplacements doux sur le territoire de la CCCL. On a pu démontrer ci avant les critères de réussite d'une politique cycle et sa pertinence à l'échelle de l'agglomération.

Passer d'une politique au coup par coup au gré des maîtres d'ouvrages à une politique plus ambitieuse demande de penser les liaisons « autrement ».

Le concept de ce scénario zéro ou initial est d'imaginer à court et moyen terme des actions clairement identifiables, intéressant un public le plus vaste possible et mettant en valeur les sites traversés.

Cette politique d'aménagement repose sur principalement sur des logiques de voies vertes.

3 circuits pourraient être mis en place dans un avenir proche. Chacun possède une couleur propre et ils sont tous interconnectés les uns aux autres formant le réseau primaire à partir duquel dans une logique « bottom-up » chacun des partenaires locaux pourrait inscrire ses aménagements propres.

Le détail de ces boucles et leurs caractéristiques seront affinés dans la phase suivante de l'étude et feront l'objet d'une phase de validation. Cependant on peut ici esquisser leurs grandes caractéristiques.

- Le circuit jaune : les canaux
- Le circuit orange : le bord de mer
- Le circuit bleu : les étendues

Ces 3 circuits sont reliés les uns aux autres par des voies de liaison, les raccourcis.

Chacun de ces circuits met en relation des pôles d'habitat, administratif ou économique, donne accès à des établissements scolaires, des circuits de randonnées pédestres, permet de découvrir des paysages méconnus.

6.1 Le circuit jaune

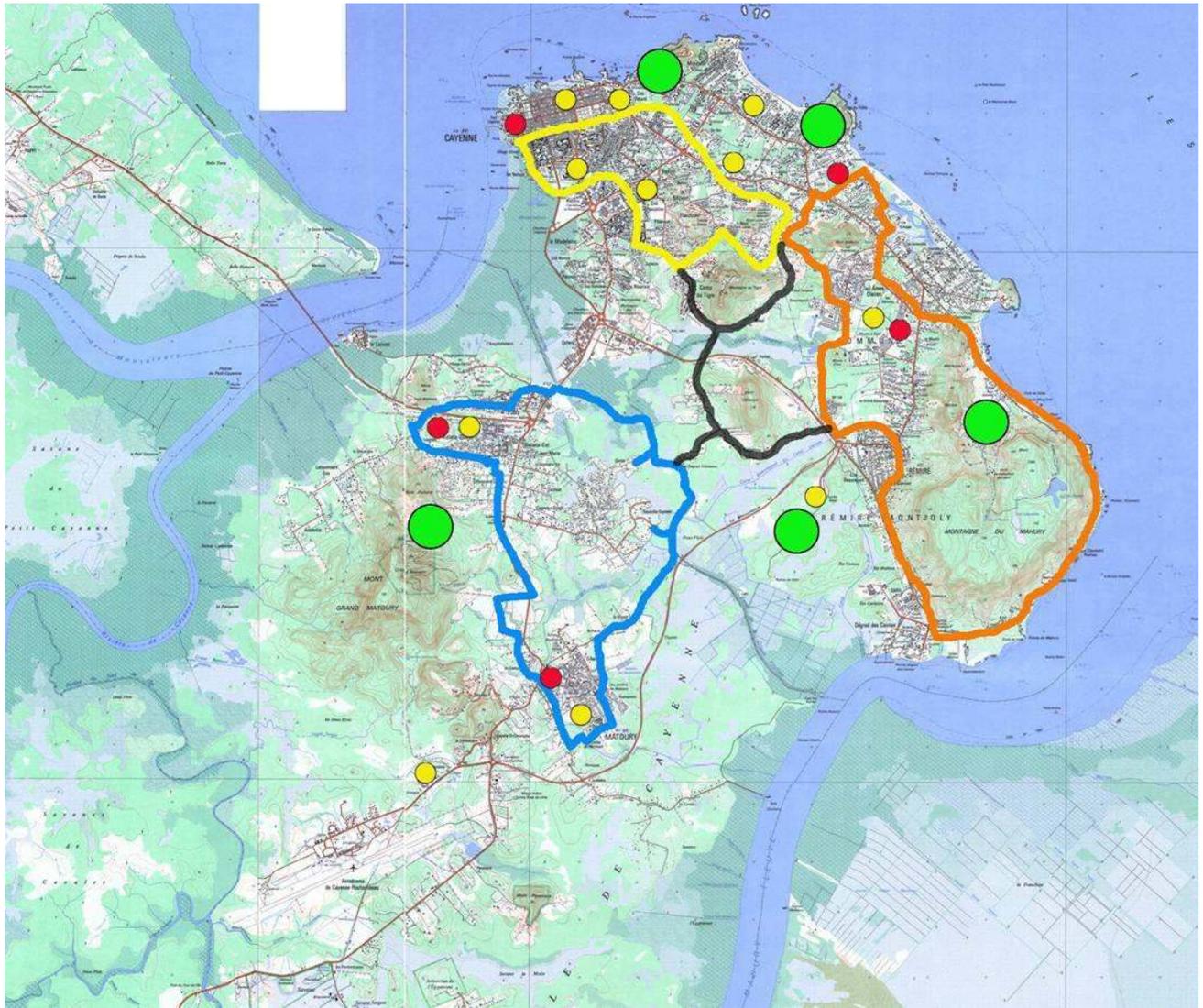
Ce circuit se développe sur le territoire de la Commune de Cayenne, principalement le long des criques et canaux. Il est tantôt en pleine ville (section canal Laussat, Boulevard de la République) soit un peu à l'écart (Canal Eau Lisette, Ilet Maloin). Il dessert le marché couvert, le cimetière, le Collège République, les STMC, le Campus de Saint Denis, la piscine Départementale, la DAF, le Pôle Universitaire de Guyane, la Cité Mont Lucas, le collège Cayenne V, Le lotissement Jasmin, la Cité Cabassou, le Lycée Félix Eboué, la Cité Eau Lisette, le parc d'activité Galmot, l'ilet Maloin le Village chinois.

6.2 Le circuit orange

Ce circuit se développe sur le territoire de la Commune de Rémire Montjoly, principalement autour de la table du Mahury. Il relie les Ames claires,, contourne le Mont Sec, rejoint Anse de Bourda, les Salines de Montjoly, la Piscine municipale, la Route des Plages, Fort Diamant, le Port de Degrad des Cannes, le Bourg de Rémire, le Carrefour Vidal, la BP 134, le morne Coco et le collège Auguste Dédé.

6.3 Le circuit bleu

Ce circuit se développe sur le territoire de la Commune de Matoury, il emprunte les berges du canal de la Crique Fouillée, rejoint le chemin Gibelin, la Cité Copaya, longe la Crique Mortuum, dessert le Collège la Canopée et le Pôle Nautique, puis la Crique Hôpital, Le Chemin de Lamirande, le lotissement de la Cotonnière, le lycée Balata et le collège Lise Ophion, puis le quartier de Cogneau Larivot et de nouveau la Crique Fouillée.



Ces trois circuits préfigurent un certain nombre de principes du schéma des liaisons douces :

- Relier des grands pôles d'habitat (Lotissements ou groupements de logements collectifs) aux pôles économiques, administratifs et scolaires ;
- Utiliser des délaissés de Canaux et criques ;
- Permettre d'accéder aux sites touristiques et aux sentiers de randonnée ;
- Faire découvrir la beauté des paysages de l'île de Cayenne.

Les caractéristiques techniques de ces circuits et leurs interconnexions seront développés dans les phases ultérieures de cette étude.

7. Annexes

7.1 Entretiens réalisés en juillet 2007_

- **Association « Ti pyé, Ti vélo »**

Dirigé par Yannick.ARAMA(@gmail.com) , et Mme BARERO

- Etude SCOT (schéma de cohérence et d'organisation du territoire)
- Déplacements alternatifs à la voiture

1) Etat des lieux

- Où est-ce approprié ? école quartier...
- Se calquer sur du déjà fait
- Justifier en reliant les villes

2) Proposition de plusieurs scénarios

- Combien d'argent ?
- Délais (6 mois)

Exemple J. Catayée 60% des élèves se rendent au collège en vélo (sur 900), pas d'aménagements, prendre en compte trafic.

Proposition d'échange de données :

→ données sur lycées

→ points noirs

→ mise en commun de l'avancée

Pas de sensibilisation tant qu'il n'y a pas d'aménagements

- **ONF**

Entretien avec M. OBSTANCIAS

Les 2 rôles de l'ONF

- : - gestionnaire (doit aussi donner autorisation des travaux)
- maître d'ouvrage dans certains cas (subventionné par l'Etat) (ont répondu à un appel d'offre pour une voirie rurale)

quelques exemples :

- Rorota (fermé)] faire un devis de sécurité
- Vidal] //

Travaux importants (anciens bâtiments à tomber, arbre à élaguer, puits à grillager,..)

- La Mirande :aménagements bloqués pour cause de réserve naturelle.

- **Conseil Général de la Guyane**

Rorota et Bagne des Amanites fermés ; Mt Ravel ajouté

PDIPR : - sentiers inaliénables
-inscrits dans le PLU

Besoins : Sentiers de proximité
Sentiers sportifs (course à pied, VTT)
Sentiers allant jusqu'au vieux port

Foncier : principalement appartenant à l'Etat, mais un peu de privé (d'où problèmes)



AVERTISSEMENTS

- Aménager petits bouts par petits bouts jusqu'à obtenir un grand circuit
- Difficultés pour l'entretien (subventionné mais mal utilisé...)
↓→ assuré par « Brigade nature » = 6 personnes (2 fois/ mois)
- Sécurité, responsabilité

- **Mairie de Rémire-Montjoly**

- Pistes cyclables : le Maire souhaite d'établir des continuités et non des petits raccords aux lycées par exemple
(Un dossier avait été commencé concernant une « ligne » cyclable entre deux établissements scolaires (Auguste DEDE et Collège II) et qui amènerait ensuite à la BPI34)
- Sentiers : - Rorota (fermé puis demande de ré-ouverture)
-Salines
L'idée serait d'établir une liaison Rorota - Fort Diamant - Cayenne (Bourda) et ainsi relier les 2 communes.
- Plage : suggestion de reconnecter les plages

- **DDE**

Entretien avec Monsieur Didier ROSTAING

Remise de chiffre en 2006 :

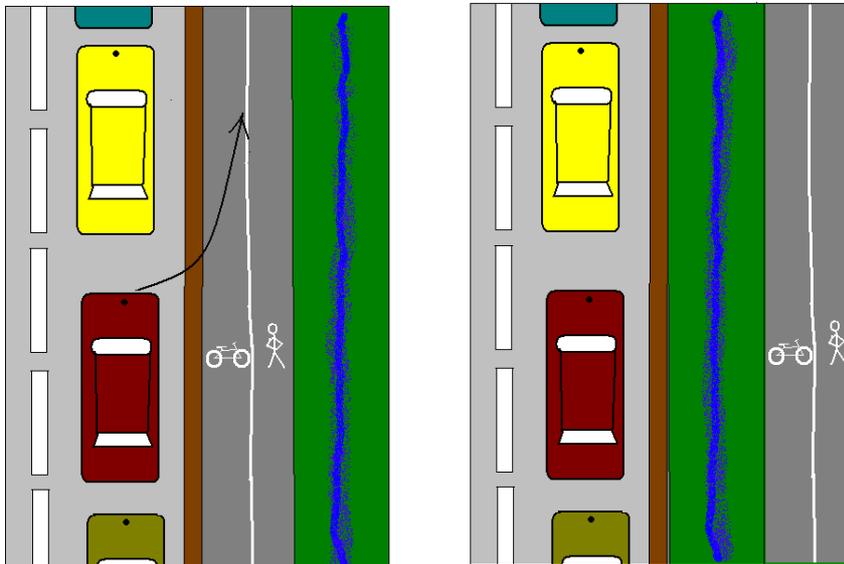
- Carte avec emplacement des accidents mortels
- Tableau du trafic par jour sur certaines portions de routes
- Tableau de tous les accidents de l'année.

Echange de coordonnées

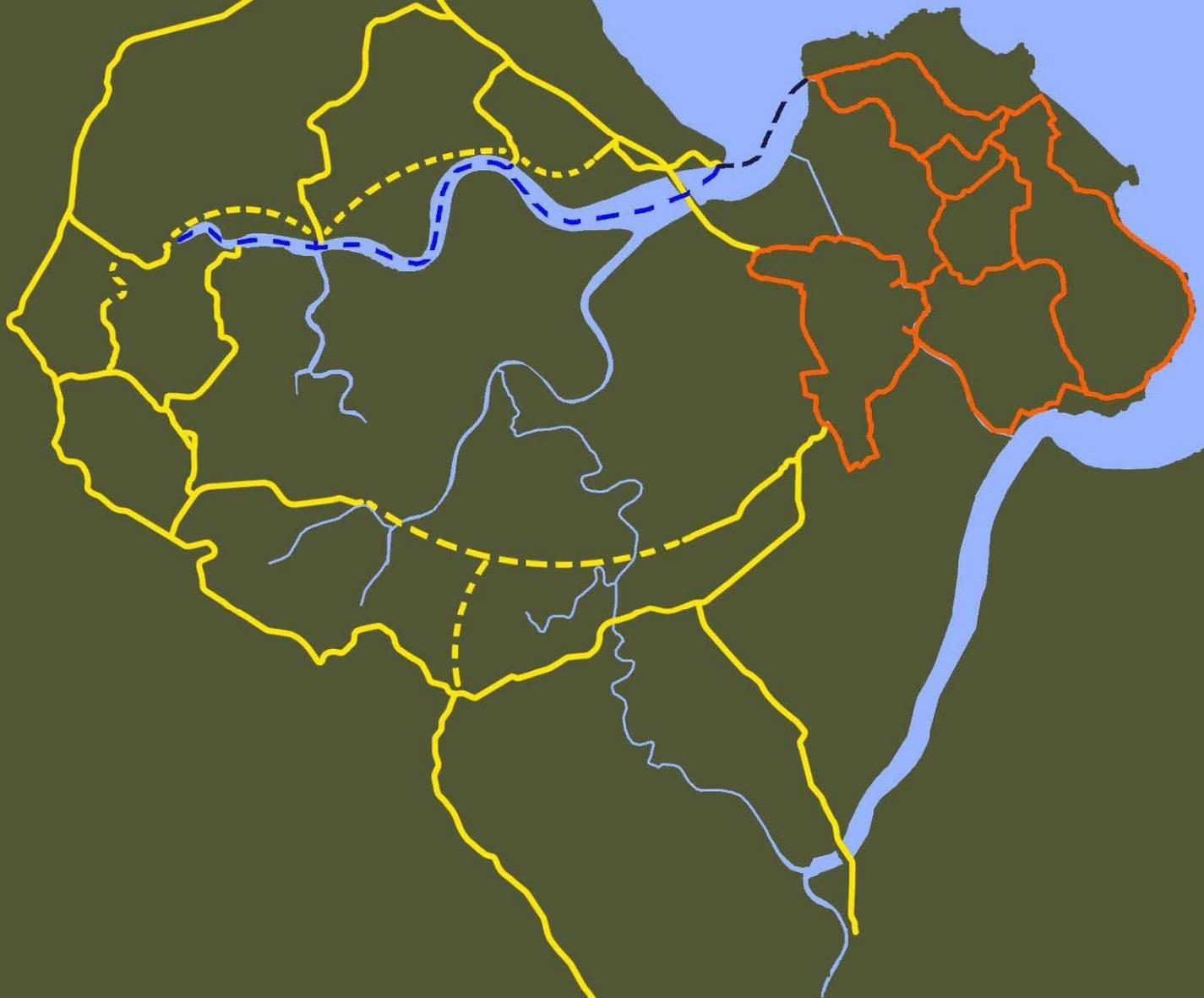
- **CAUE**

Entretien avec Monsieur Rémi AUBURTIN,

- se concentrer sur les zones denses (surtout Ile de Cayenne)
- faire des avenues pour y inclure des voies vertes et ainsi alléger le trafic
- ne pas couvrir les fossés car l'infiltration joue un rôle important dans la prévention des inondations.
- faire un maillage (de route, de rue, de piste verte)
- faire une grosse campagne pro-vélo
- bien séparer la route de la piste cyclable-piétonne :



Communauté de Communes du Centre Littoral & Département de la Guyane



**ETUDE DE FAISABILITE ET PROGRAMMATION POUR LA
MISE EN ŒUVRE DE MODES DE DEPLACEMENTS DOUX**

PHASE 2 - DEFINITION DES SCENARII

SOMMAIRE

1. RAPPEL DU CADRE GENERAL	4
1.1. LE SCOT DE LA CCCL, UN DOCUMENT DE CADRAGE	4
1.1.1. Le projet de territoire	4
1.1.2. Les préconisations.....	5
1.2. L'AMBITION DE LA CCCL EN TERMES DE CIRCULATIONS DOUCES	5
1.3. LES IMPLICATIONS POUR LE SCHEMA DES DEPLACEMENTS DOUX	6
2. LES SCENARI	8
2.1. CYCLES : DES BOUCLES AU MAILLAGE	9
2.1.1. Grand territoire, « la grande boucle des fleuves ».....	10
2.1.2. Ile de Cayenne, « les boucles de l'île »	12
2.1.3. De l'existant à la mise en réseau.....	15
2.2. ET LES PIETONS ?	19
2.2.1. Autonomie ou synergie avec les cycles ?	19
2.2.2. Les sentiers de randonnée mis en réseau	20
2.3. QUID DES TRANSPORTS EN COMMUN ?	24
2.3.1. Les réseaux de bus et taxis collectifs	24
2.3.2. Les circuits fluviaux	26
2.4. ÉLÉMENTS QUANTITATIFS	27
2.4.1. Les principaux éléments de prix	27
2.4.2. Le réseau structurant, première base quantifiée	28
3. CAHIER DE PRESCRIPTIONS DES AMENAGEMENTS	36
3.1. LES TYPES D'AMENAGEMENT ET LES EMPRISES MOBILISEES	36
3.1.1. Les voies vertes	37
3.1.2. Les bandes cyclables	40
3.1.3. Les pistes cyclables	44
3.1.4. Les couloirs mixtes bus-vélos.....	49
3.1.5. Les contresens cyclables	52
3.1.6. Les zones 30	54
3.1.7. Les zones de rencontre	57
3.2. LES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES	58
3.2.1. L'arasement des bordures.....	58
3.2.2. Le trottoir traversant	58
3.2.3. Le by-pass vélo.....	59
3.3. LE TRAITEMENT DES SOLS	60
3.3.1. Les revêtements.....	60
3.3.2. Les ouvrages d'art	63
3.4. LA GESTION DES EAUX PLUVIALES	64
3.5. LA PALETTE VEGETALE	65
3.5.1. Les arbres d'alignement	65
3.5.2. Les ambiances végétales traversées.....	68
3.6. LES AMENAGEMENTS CONNEXES	70
3.6.1. Les parkings pour cycles	70
3.6.2. La signalétique.....	71
3.6.3. Les pôles intermodaux.....	72
3.6.4. Les services	72

4.	<u>DES ACTIONS ET UNE COMMUNICATION ADEQUATES</u>	73
4.1.	<u>CIRCULATIONS DOUCES POUR TOUS : ACQUERIR DES « REFLEXES »</u>	73
4.2.	<u>DES ACTIONS MEDIATIKUES PONCTUELLES OU REGULIERES</u>	74
4.3.	<u>LE RELAIS DU SYSTEME SCOLAIRE</u>	75
5.	<u>ANNEXES ET CONCLUSION</u>	77
5.1.	<u>DIVERS</u>	77
5.1.1.	Compte-rendu de réunion au SIRD	77
5.1.2.	Nomenclature des essences d'arbres guyanais à bois dur	77
5.2.	<u>EXEMPLES DE REALISATIONS</u>	78
5.2.1.	Québec - la Route verte	78
5.2.2.	Suisse - les zones de rencontre	80
5.2.3.	Europe – les Espaces partagés ou Shared Space	82
5.2.4.	Europe – la Voie centrale banalisée	83
5.3.	<u>EXEMPLES D'ACTIONS</u>	84
5.3.1.	La Vélorution	84
5.3.2.	Une journée sans voiture	84
5.3.3.	La Semaine européenne de la mobilité	85
5.3.4.	Le Covoiturage	86
5.3.5.	L'Association des Départements Cyclables	87
5.3.6.	Exemple d'implication : l'île de la Réunion	88
5.4.	<u>EXEMPLES DE COMMUNICATION</u>	93
5.4.1.	Québec- mon école à vélo (guide parents)	93
5.4.2.	Québec- mon école à vélo (magazine enfants)	94
5.4.3.	France - la prévention routière pour l'enfant à vélo	95
5.4.4.	France - la prévention routière pour l'ado en cyclo	96
5.4.5.	France- l'intérêt économique de développer les modes doux	97
5.5.	<u>UN CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE</u>	100
5.5.1.	Le code de la route	100
5.5.2.	Les lois en faveur du développement des modes doux	101
5.5.3.	L'instruction interministérielle sur la signalisation routière	102
5.5.4.	L'instruction et les recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie	102
5.5.5.	Le plan de déplacements urbains	102
5.5.6.	Le "Code de la rue" bientôt en France ?	103
5.6.	<u>CONCLUSION : LE MONDE DEREGLE, UN NOUVEAU CONCEPT DE SECURITE DE LA VOIE PUBLIQUE EN MILIEU URBAIN ?</u>	104

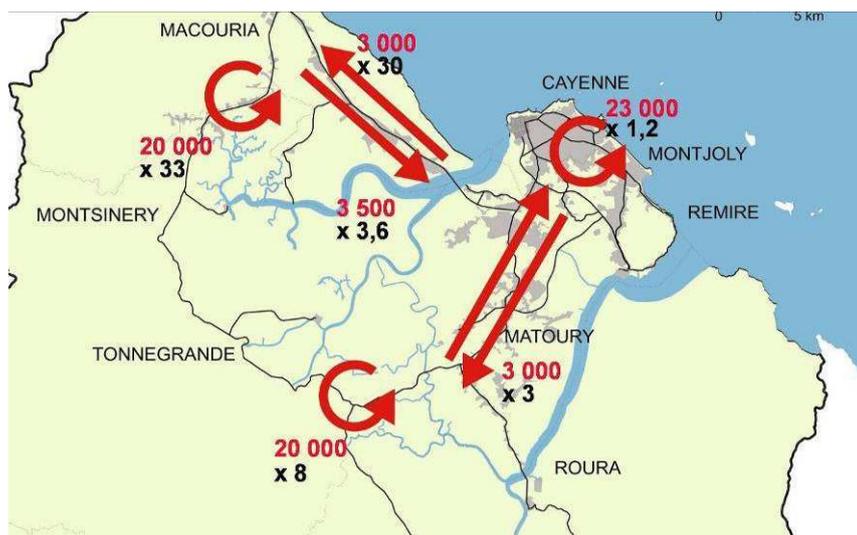
I. RAPPEL DU CADRE GENERAL

I.1. Le SCOT de la CCCL, un document de cadrage

I.1.1. Le projet de territoire

La population de la CCCL est aujourd'hui de l'ordre de 120 000 habitants (60 % de la population de la Guyane sur 6 % du territoire), et devrait atteindre 266 000 habitants (PADD) en 2025, horizon du SCOT.

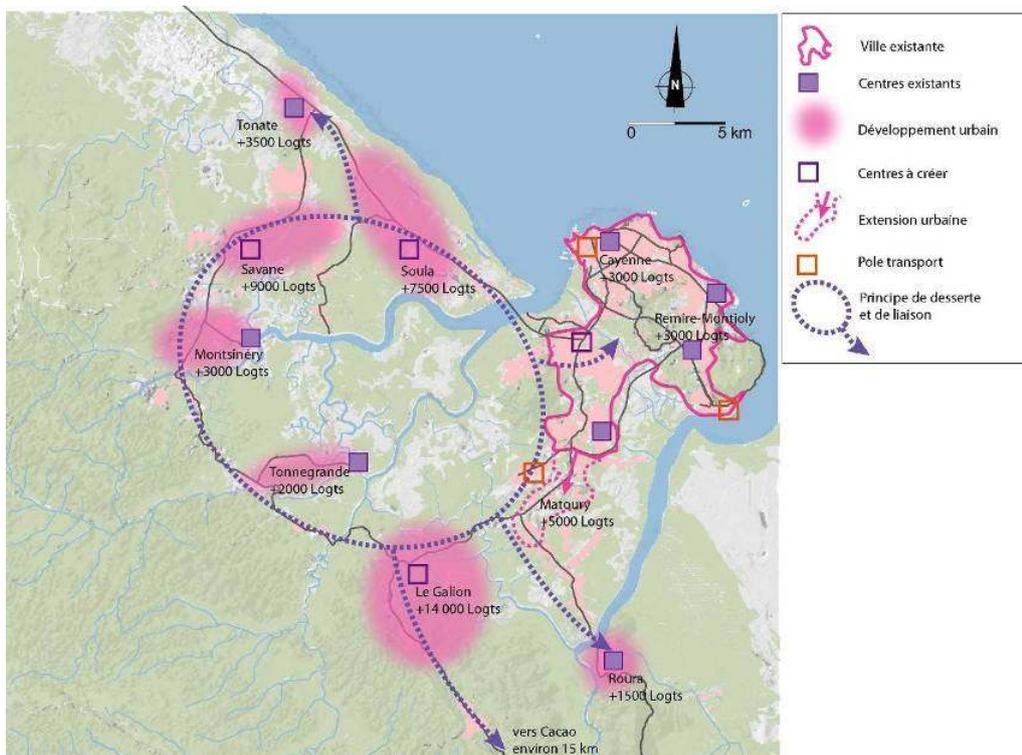
Cet accroissement va notamment se traduire par une augmentation très importante des déplacements, traduit dans la carte ci-dessous qui indique le total des déplacements domicile-travail en 2025 (en rouge) et le facteur d'évolution par rapport à la situation actuelle.



La prévisions des déplacements à l'horizon 2025 -Source Proscot

Le schéma d'aménagement du territoire appelé « le collier de perles » est fondé sur plusieurs principes :

- **La ville actuelle**, englobant les secteurs urbanisés de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury, fera l'objet d'extensions limitées (opérations de renouvellement ou de densification privilégiant l'émergence ou le confortement de pôles de centralités).
- **Les bourgs** existants seront développés et d'autres bourgs nouveaux créés pour accueillir la plus grande partie des constructions nouvelles. Chacun aura une taille suffisante pour pouvoir justifier d'un certain niveau de services et devra assurer un équilibre entre habitat, activités et équipements, de manière à éviter les urbanisations monofonctionnelles et à réduire le besoin de déplacements.
- **le « collier de perles » suit les infrastructures principales** (CD5, RN1 actuelle, RN2) . Un réseau de transports collectifs permettra de réduire l'utilisation de la voiture particulière.
- A l'intérieur du « collier de perles », **un vaste espace naturel** sera préservé autour des rivières de Montsinéry et Tonnegrande. Ce poumon vert de l'agglomération pourra, dans le respect de ses contraintes écologiques, constituer un espace de loisirs et de tourisme. Il sera relié aux espaces naturels environnants par des continuités écologiques.
- **Les espaces agricoles** seront confortés à l'extérieur du « collier de perles ». Seuls le bourg de Cacao et des hameaux agricoles pourront être développés. Ainsi, l'urbanisation étant strictement limitée à la ville et aux bourgs, la majeure partie du territoire de la CCCL sera protégée.



Le projet de territoire -Source Proscot

1.1.2. Les préconisations

Le Document d'orientation du projet de SCOT fixe un certain nombre d'orientations quant aux déplacements et notamment :

- **pour ce qui concerne les piétons**

Ils doivent pouvoir circuler en sécurité par rapport au trafic automobile et les pieds au sec. Ceci impose que toute voie comporte sur au moins un de ces côtés, une bande piétonne revêtue. Les boulevards urbains comprendront des trottoirs d'un minimum de 2 mètres de part et d'autre. Des passages piétons seront aménagés sur l'ensemble des voies urbaines avec une inter distance d'un maximum de 500 mètres. Les aménagements seront réalisés de manière à permettre un déplacement aisé des personnes à mobilité réduite et des voitures d'enfant.

- **pour ce qui concerne les itinéraires cyclables**

Un schéma d'aménagement des itinéraires cyclables sera réalisé sur le territoire de la CCCL et privilégiera les itinéraires reliant :

- les établissements d'enseignement, équipements sportifs, culturels et de loisirs ainsi que les secteurs de commerce et d'emploi aux secteurs d'habitat,
- les points d'attrait touristique et les lieux d'hébergement.

Ces itinéraires pourront emprunter la voirie urbaine, des bandes cyclables ou des pistes cyclables en portant une attention particulière aux intersections avec la circulation automobile. Des espaces de stationnement pour les deux-roues seront aménagés aux points d'attraction.

1.2. L'ambition de la CCCL en termes de circulations douces

En complément de l'élaboration de son SCOT, la Communauté de Communes du Centre Littoral souhaite définir les principes d'aménagement qui permettront de favoriser les circulations cyclables et piétonnes dans le cadre d'une démarche globale. Rappelons ici les enjeux sur lesquels repose cette démarche ainsi que les objectifs qu'elle doit permettre d'atteindre.

Les enjeux

- **Enjeux des déplacements urbains** et circulation cyclable, en réalisant des aménagements sécurisés et adaptés aux usages définis (utilitaire ou de loisir/tourisme).
- **Enjeux d'insertion urbaine et paysagère**, en valorisant le plus possible le cadre paysager dans lequel s'inscrivent ces aménagements (bord de criques ou de canaux par exemple) en favorisant la perception urbaine et paysagère.
- **Enjeux d'exploitation**, en facilitant la maintenance et l'entretien des aménagements, favorisant leur pérennité, mais aussi leur évolutivité.

Les objectifs

- **Participer à la hiérarchisation et la complémentarité** des déplacements (aménagements structurants telle la liaison Rochambeau-Palmistes, aménagements intermédiaires ou de simple desserte).
- **Réaliser des aménagements qualitatifs** combinant simplicité, efficacité, pérennité et confort.
- **Favoriser la lisibilité** des aménagements par une homogénéité des itinéraires, une cohérence du jalonnement, une lisibilité des usages et des jonctions.
- **Maîtriser les coûts d'entretien** en évaluant et assumant les impacts des aménagements programmés en termes de coûts d'entretien.
- **Permettre la réalisation d'aménagements à coûts réduits** afin d'être en mesure d'améliorer l'offre en termes de linéaire sur un temps court quitte à améliorer la qualité des aménagements sur un temps long.

1.3. Les implications pour le Schéma des déplacements doux

Phase 2 : Définition des scénarii

Le cahier des charges établi par la CCCL indique que cette deuxième phase devra être consacrée « à l'élaboration de scénarios en s'appuyant sur les études existantes. Après avoir rencontré les acteurs locaux et concerté avec la population et les usagers, des solutions ou combinaisons de solutions seront proposées ».

Ce travail sur les scénarii est l'occasion de réfléchir à la politique de déplacements doux à mettre en place sur le territoire de la CCCL. Pour ce faire un certain nombre d'exemples évoqués permettent d'illustrer les objectifs recherchés et les moyens à mettre en œuvre tant dans le cadre d'aménagement en milieu urbain dense qu'en milieu péri-urbain ou naturel. Les références sont issues de villes et territoires ayant engagé une démarche forte de mise en place de déplacements doux, en Autriche, Belgique, Pays-Bas, Suisse, Colombie, Canada, France métropolitaine ou encore La Réunion qui commence à s'y impliquer également.

Sur la base des orientations adoptées dans le cadre de l'élaboration de son SCOT et en particulier dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, des études et réflexions antérieures, du diagnostic orienté, il est possible d'établir les principes directeurs du projet et du programme de liaisons douces aptes à permettre de tracer les contours de l'image et de la vocation de ce nouveau mode de déplacement et de présenter des scénarii d'aménagements.

Les scénarii proposés s'attachent à apporter des réponses aux questions particulières suivantes :

- Comment conduire et mettre en œuvre un projet de liaisons douces situé dans un environnement sur lequel pèsent de nombreuses contraintes d'infrastructures et dans un contexte territorial complexe ? Justement en contournant ou s'appuyant sur les dites contraintes et donc en proposant des profils adaptés aux différentes situations (chap3).

- Quelle synthèse proposer entre les enjeux, les logiques existantes et celles à venir, entre les besoins des habitants (échelle locale) et les logiques plus globales du développement du territoire régional ? Les scénarii proposés se fondent sur les 2 échelles marquantes de la CCCL : celle du Grand territoire incluant une forte dimension rurale et celle de l'île de Cayenne développant une problématique d'urbanisation plus continue. La question du maillage général du territoire s'articule donc autour de ces deux axes d'approche (Chap2.1).
- Quelles modalités d'intervention pour instaurer une cohérence entre l'existant, l'en cours, le moyen et le long terme ? Cette étude constituant les prémices d'un volet déplacements doux pour un futur PDU, elle donne de premiers outils afin d'articuler les projets et l'existant en un phasage cohérent.
- Quelles implantations pour les déplacements doux ? Leur vocation est d'exister partout où l'on définit un « espace public » qui par essence devrait être accessible à tous.
- Quelle coordination avec les politiques d'aménagement de circulations piétonnes en cours (Conservatoire du Littoral en bord de mer, piste du Rorota, piste Chemin Vidal) ? Il s'agit de créer une synergie et d'assurer leur mise en réseau.
- Quelle mutualisation avec les politiques et projets d'aménagements touristiques initiés par les communes et le CTG ?
Une concertation sera nécessaire avant toute étude de Maîtrise d'œuvre afin de joindre les efforts de tous et de réaliser les économies inhérentes à une bonne coordination.

Ces questions ouvrent des perspectives quant à la nécessité d'identifier les potentiels, les contraintes, de définir les marges de manœuvre, d'offrir de l'attractivité.

Cette seconde phase de l'étude propose une première approche quantitative des solutions d'itinéraires préconisées. Elle concerne les structures principales du maillage et fait également un point sur l'existant. Elle est aussi l'occasion d'établir un certain nombre de principes et recommandations qui pourraient être reprises dans le cadre de la mise en oeuvre du SCOT de la CCCL pour les futurs nouveaux quartiers d'habitation de façon à pouvoir mobiliser en amont les emprises nécessaires à terme.

Les scénarii proposés ne s'excluent pas les uns les autres mais au contraire se complètent pour tendre à un maillage cohérent de la CCCL. Ils permettent également de faire des choix en terme de phasage des opérations pour une mise en oeuvre progressive du réseau communautaire de circulations douces (marche à pied et vélo) en cohérence avec les transports en commun. Ils font l'objet de tableaux (chap2.4) faisant apparaître la typologie d'aménagement (structure et fonction) et les ambiances de chacun des tronçons. Des coupes et parfois des illustrations sous forme de photomontages « avant-après » permettent d'illustrer les propositions (chap3.1).

Une palette végétale et minérale fixe les niveaux de qualité attendus des aménagements. Elle pose les principes généraux à partir desquels seront déclinés les tronçons spécifiques, déterminés en fonction des lieux et des écosystèmes traversés (bord de canal ou de crique, bord de mer, espace ouvert ou urbain, etc.).

La CCCL offre à la fois la structure et l'échelle pertinentes pour élaborer un schéma directeur des circulations douces. La procédure développée propose de le structurer en reliant les aménagements et itinéraires qui existent déjà et en finançant de nouvelles réalisations.

Le réseau comme instrument d'aménagement de l'espace communautaire

Constitué par l'ensemble des itinéraires consacrés aux cyclistes et piétons, il allie desserte urbaine, fonctionnalité, sécurité avec développement touristique et offre de loisirs. Il ouvre un autre regard sur le territoire et devient ainsi instrument d'aménagement de l'espace. Pour cette raison, il doit s'inscrire dans **une démarche plus globale de développement durable** pour peut-être constituer les prémices d'un Plan Communautaire de l'Environnement.

2. LES SCENARII

Précisons d'abord le terme de scenarii. Il s'agit moins de proposer plusieurs variantes à une problématique (joindre le point A au point B) que de proposer des itinéraires à chaque fois intéressants pour des raisons différentes.

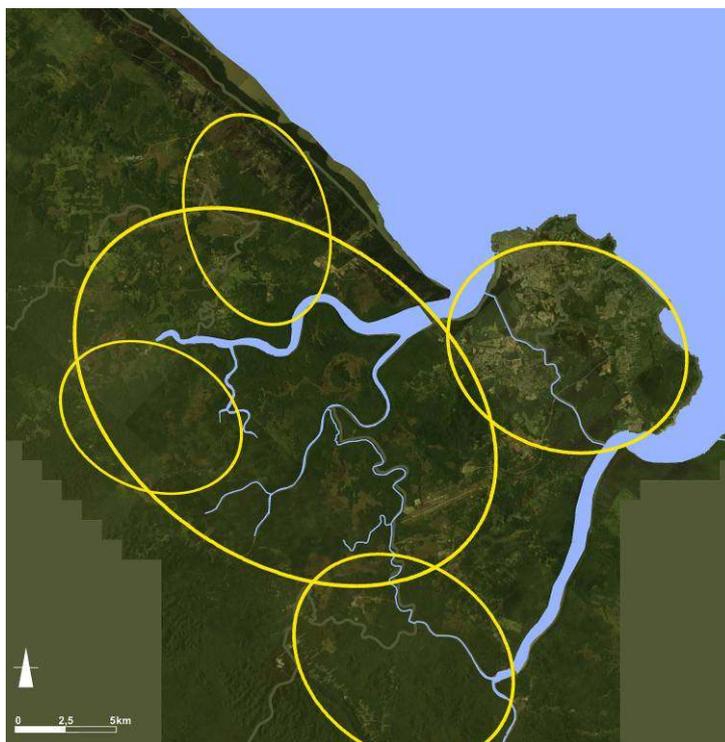
Le 1^{er} objectif est donc, à travers ces scenarii, de tisser une toile la plus fine possible appelée « réseau », utile au plus grand nombre. Cela implique de hiérarchiser et mettre en synergie les différents modes de déplacements doux. Pour permettre une meilleure lisibilité du réseau nous définirons 2 catégories d'itinéraires :

- **Les itinéraires structurants** sont les axes majeurs reliant les grands équipements et les quartiers entre eux ainsi que les communes de la CCCL entre elles. Ils définissent les voies dédiées aux cycles et aux piétons qui peuvent les emprunter comme desserte locale sur des portions intermédiaires. Ils concernent également les transports en commun (TC) s'ils peuvent faire l'objet d'un site propre, les éventuels transports fluviaux.... Les parties d'itinéraires structurants en voie verte (cad situées en dehors des voiries existantes) excluront de fait les TC.

- **La desserte fine** comporte les cheminements internes aux quartiers, aux centres-villes et leurs liaisons avec le réseau structurant. Ils concernent les piétons les cycles et les TC.

Le 2^{ème} objectif est de constituer un réseau de déplacements doux confortant le « collier de perles ».

Ce concept semble pertinent quant au développement en cours. Il n'implique pas de suivre uniquement les voies existantes mais il faudra à tout prix les traiter car elles offrent souvent un accès direct à beaucoup de logements ; l'objectif principal étant la sécurité des piétons et cycles par rapport aux voitures roulant plus vite qu'en ville. Les zones rurales sont en effet sujettes depuis des années au mitage qui essaime les constructions le long des routes et entraîne des déplacements liés (y compris piétons et cycles). En zone rurale, même si l'objectif est également le développement touristique, il est donc utile de concevoir des itinéraires doux suivant un « collier de perles » à double rang (viaire pour la desserte locale, naturel pour l'attrait touristique).



Le 3^{ème} objectif est de favoriser les déplacements doux au sein des territoires non viabilisés, et par là même d'appuyer le réseau sur des chemins buissonniers constitués par tous les linéaires installés hors des emprises de voirie tels que les voies vertes (dont certaines portions peuvent constituer des itinéraires structurants) ou les chemins de randonnée d'attrait purement touristique, sportif, ludique (qui doivent être reliés aux itinéraires structurants pour assurer une lisibilité et une accessibilité directe). Ils concernent les piétons et/ou les cycles en fonction des aménagements, le transport fluvial éventuel.

2.1. Cycles : des boucles au maillage

La phase I se concluait par l'ébauche d'un scénario initial qui misait sur 3 boucles vertes sur l'île de Cayenne. Cette proposition avait à l'époque valeur d'exemple et se décline aujourd'hui à 2 échelles différentes :

- L'échelle du grand territoire de la CCCL, avec une vocation touristique marquée mais également une utilité locale de déplacements entre les bourgs, les différents itinéraires se complétant.
- L'échelle de l'île de Cayenne où ces boucles forment la structure maîtresse du réseau des déplacements doux. Ces itinéraires structurants, porteurs en terme d'exemplarité et de communication, permettent de donner une première visibilité au réseau qui devra s'accompagner d'un maillage général. Ce maillage pourra être mis en œuvre au sein de chaque collectivité. Le cahier de prescriptions (chap3) apporte quant à lui les outils nécessaires pour aider à faire des choix pertinents quant aux types d'aménagement à préconiser pour chaque situation.

Cette étude se situant au départ de la mise en place d'une politique globale des déplacements doux sur le territoire de la CCCL, il s'agit de passer d'une politique au coup par coup au gré des maîtres d'ouvrages à une politique plus ambitieuse afin de penser les liaisons autrement. Le concept de ces scénarii « de boucles » permet d'imaginer à court et moyen terme des actions clairement identifiables, intéressant un public le plus vaste possible et mettant en valeur les sites traversés. Cette politique d'aménagement repose en partie sur le développement de voies vertes en dehors des emprises actuelles du réseau viaire. Elle s'applique aux deux échelles précitées.



La structure maîtresse du réseau cyclable : des boucles à 2 échelles

En tout état de cause il nous faut garder en mémoire que, quelque soit l'échelle de projet concernée :

- Tout itinéraire vélo utilitaire doit être court, direct, confortable et lisible quand l'itinéraire touristique peut s'allonger, suivre des méandres...
- La continuité du réseau doit être la règle : c'est elle qui, avec la signalisation et la bonne insertion des itinéraires dans les quartiers traversés assure sa cohérence.
- Le maillage du réseau doit être suffisamment fin pour intéresser l'ensemble de la population.

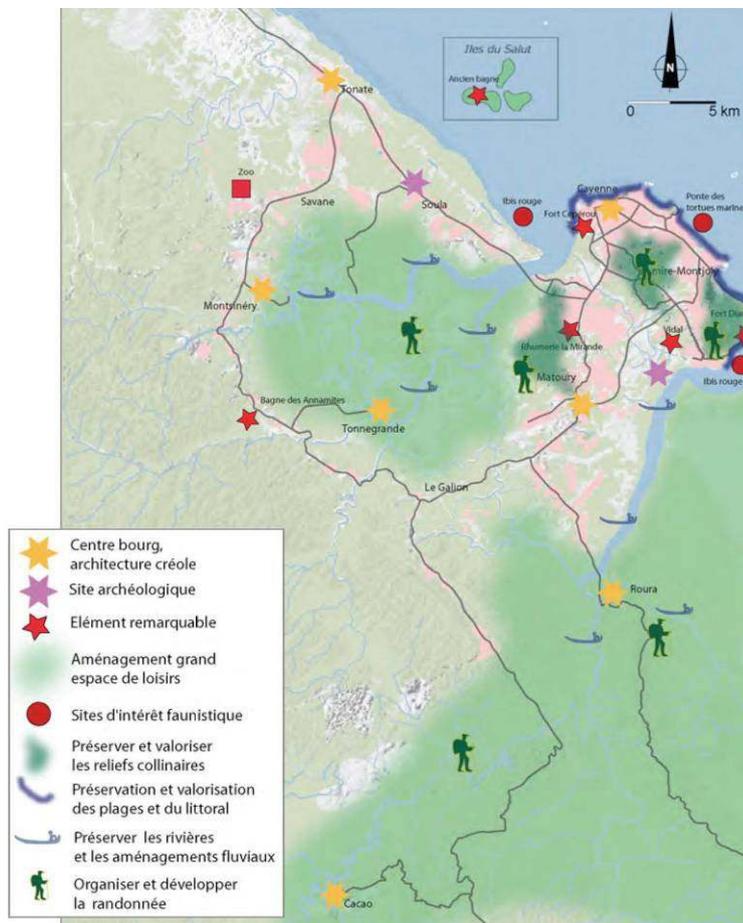
2.1.1. Grand territoire, « la grande boucle des fleuves »

La « grande boucle des fleuves » tient son nom de la forte présence du réseau hydrologique de l'intérieur du territoire de la CCCL, en opposition au concept d'« Ile de Cayenne ».

Son parcours s'appuie notamment sur l'armature viaire du « collier de perles » du SCOT (cf. chap 1.1.1) et répond ainsi à l'augmentation des déplacements doux liée au développement futur. Ce faisant elle répond aussi tout particulièrement au développement des pôles touristiques du territoire dont un certain nombre se situe le long des ces voies.

Afin de développer les zones agro-touristiques au cœur du circuit RNI/RN2/CD5, nous proposons la création d'un « collier de perles » à double rang dont le plus court, au centre, serait constitué de voies vertes excluant toute circulation motorisée.

Certains itinéraires sont déjà en projet tels que les pistes agro-touristiques entre Montsinéry et Tonnegrande. Ce maillage en double rang pourrait aussi bénéficier utilement d'une mise en synergie avec un réseau de transport fluvial à créer le long des rivières de Cayenne et Montsinery (chap 2.3.2).



La carte touristique de la CCCL - Source Proscot

Se développent également d'autres projets à intégrer dans le réseau tels que le sentier de randonnée Roura-Kaw-Régina de la DRTCA).

La grande boucle des fleuves s'étire ainsi sur 215 km.

Le rang externe (168kms) suit la RNI jusqu'à Tonate. Passant le pont de la rivière de Cayenne, il dessert la Pointe Liberté, Soula et la Carapa. Il emprunte le CD5 et dessert les bourgs de Montsinéry et Tonnegrande. Depuis la RN2, il relie l'aéroport et les bourgs de Cacao et Roura.

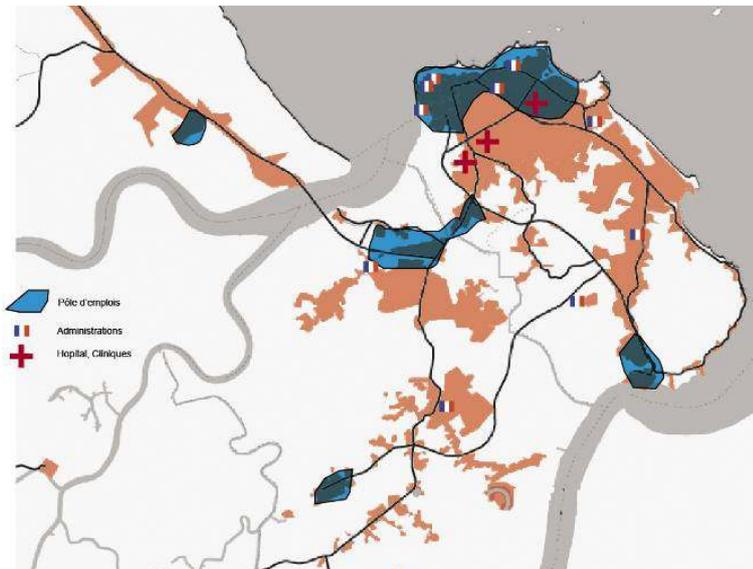
Le rang interne (47 km) encore à l'état d'idée à vérifier sur la plupart du parcours, pourrait joindre la Carapa, Soula, Montsinéry, Tonnegrande et l'aéroport par l'intérieur. Les pistes agro-touristiques en projet entre Montsinéry et Tonnegrande seraient ainsi poursuivies jusqu'aux communes de Macouria et Matoury. Cette idée est évoquée ici afin d'être discutée ensuite avec tous les partenaires. Une attention particulière devra veiller à ce que ces « itinéraires bis » non motorisés ne constituent pas l'occasion rêvée pour un nouveau mitage non contrôlé.



2.1.2. Ile de Cayenne, « les boucles de l'île »

Les boucles structurantes de l'île de Cayenne et leurs interconnexions se développent sur 70kms. Elles sont les liens entre les générateurs de déplacement que sont les lieux. Ces derniers ont été répertoriés en phase I et qui ont conduit à définir les deux grandes polarités suivantes :

Les Pôles administratifs, d'emploi et de commerces



La répartition des pôles d'emploi est assez déséquilibrée. Cayenne capitale historique regroupe grand nombre d'administrations (services déconcentrés de l'Etat, CAF, etc.). Mais on a pu constater depuis quelques années une tendance à l'implantation hors Cayenne centre (Nouveaux sièges de la CCCL ou de la Région par exemple).

Les emplois industriels sont regroupés autour du Port de Degrad Des Cannes, de l'aéroport de Rochambeau, de la Zone Collery et de Cogneau-Larivot et en périphérie de Cayenne (zones artisanales Galmot et Calimbé).

Pôles d'emplois, d'administrations et de santé

Les Z.I. sont des points de départ et d'arrivée de nombreux poids lourds. Ce sont donc sur ces portions de routes que le trafic est le moins propice aux déplacements doux. Une vaste zone commerciale s'est constituée le long de la RNI entre le carrefour de Balata et celui des Maringouins.

Les pôles scolaires

Les collèges et lycées sont des générateurs de déplacements de premier ordre. Ils concernent le public le plus concerné par l'utilisation des cycles.



Les installations aux abords des établissements scolaires devront tenir compte des effets de déplacements en masse aux heures de pointe, quand se mélangent, piétons, cycles, cyclomoteurs et automobiles.

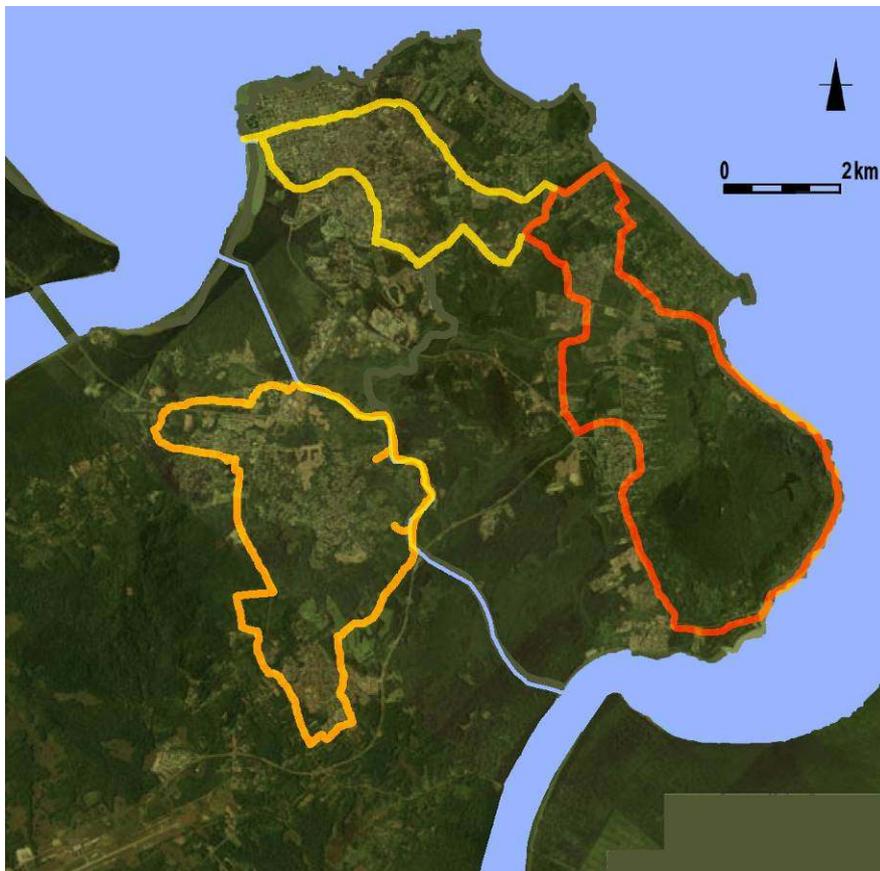
Ce mélange de trafic peut conduire à de fréquents accrochages, parfois mortels. La coexistence des cycles et cyclomoteurs sur une même voie est souvent dangereuse. Au-delà des nouveaux aménagements permettant la séparation de ces flux, c'est surtout de nouvelles habitudes qui seront à prendre et nécessiteront une vraie communication (chapitre 4.3 et annexe 5.3).

Établissements du secondaire et du supérieur et leur zone de chalandise vélo

Les 3 boucles proposées pourraient être mises en place et interconnectées les unes aux autres dans un avenir proche. Leur principe devra faire l'objet d'une phase de validation puis les détails devront être affinés avant d'entrer en phase opérationnelle. Ensuite, suivant une logique d'incitation, ce réseau primaire offrira la base sur laquelle chacun des partenaires locaux pourra inscrire ses aménagements propres.

On peut cependant ici esquisser les grandes caractéristiques de ces boucles dites vertes qui assurent, en plus de leur fonction de liaison, un véritable accès privilégié aux paysages :

- **La boucle de Cayenne** ou les berges des canaux,
- **La boucle de Rémire-Montjoly** ou le bord de mer et la table du Mahury,
- **La boucle de Matoury** ou les étendues des prairies et de la crique Fouillée.



Les 3 boucles de l'île de Cayenne

Ainsi ces boucles préfigurent un certain nombre de principes du schéma des liaisons douces :

- Relier les pôles d'habitat (lotissements ou groupements de logements collectifs) aux pôles économiques, administratifs et scolaires,
- Utiliser des délaissés de Canaux et criques,
- Permettre d'accéder aux sites touristiques et aux sentiers de randonnée,
- Faire découvrir par le biais des voies vertes la beauté des paysages méconnus de l'île de Cayenne.

La boucle de Cayenne

Elle se développe sur le territoire de la Commune de Cayenne, principalement le long des criques et canaux : tantôt en pleine ville (section canal Laussat, Boulevard de la République), tantôt un peu à l'écart (Canal Eau Lisette, Ilet Maloin). Elle dessert le marché couvert, le cimetière, le Collège République, le SMTC, le Campus de Saint Denis, la piscine Départementale, la DAF, le Pôle Universitaire de Guyane, la Cité Mont Lucas, le collège Cayenne V, Le lotissement Jasmin, la Cité Cabassou, le Lycée Félix Eboué, la Cité Eau Lisette, le parc d'activité Galmot, l'ilet Maloin, le Village chinois. Elle se connecte avec les aménagements existants route de Montabo et relie ainsi le sentier de randonnée du Montabo. Elle dessert l'éventuelle navette fluviale Cayenne / Pointe Liberté qui offrirait un raccourci vers la Grande boucle des fleuves.

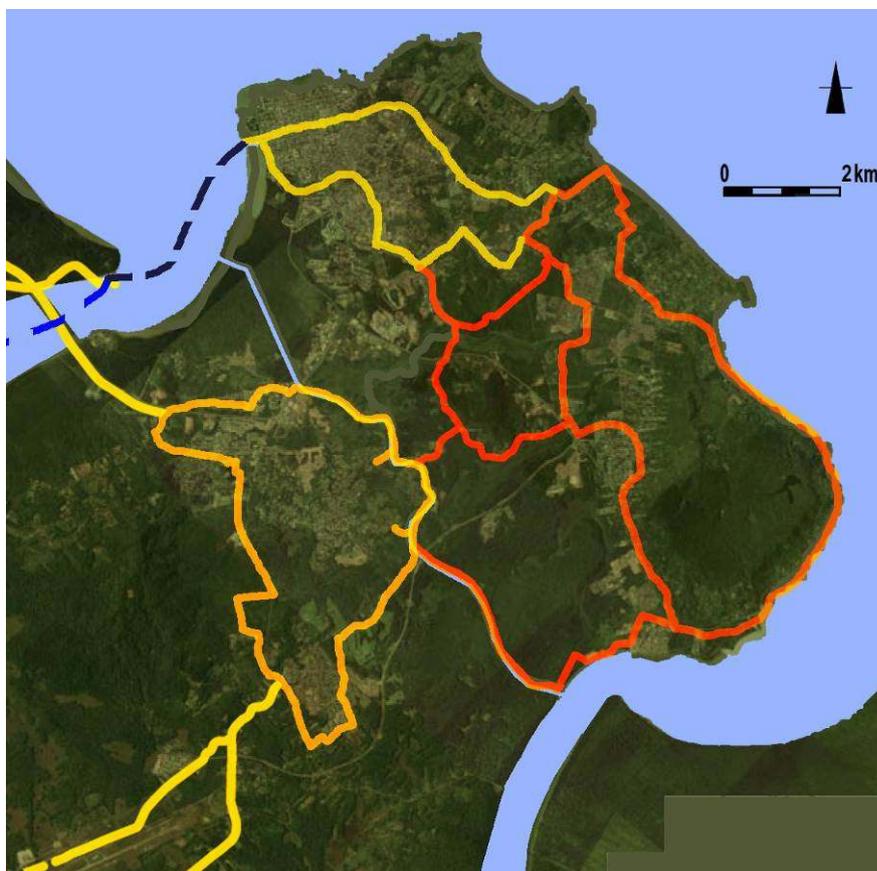
La boucle de Rémire-Montjoly

Elle se développe sur le territoire de la Commune de Rémire Montjoly, principalement autour de la table du Mahury. Elle relie les Ames claires, contourne le Mont Sec, rejoint Anse de Bourda, les Salines de Montjoly, la Piscine municipale, la Route des Plages, Fort Diamant, le Port de Degrad des Cannes, le Bourg de Rémire, le Carrefour Vidal, la BP 134, le morne Coco et le collège Auguste Dédé. Elle assure la mise en réseau des sentiers de randonnée du Rorota et de l'habitation Vidal.

La boucle de Matoury

Elle se développe sur le territoire de la Commune de Matoury, emprunte les berges du canal de la Crique Fouillée, rejoint le chemin Gibelin, la Cité Copaya, longe la Crique Mortium, dessert le Collège la Canopée et le Pôle Nautique, puis la Crique Hôpital, le Chemin de Lamirande, le lotissement de la Cotonnière, le lycée Balata et le collège Lise Ophion, puis le quartier de Cogneau Larivot et de nouveau la Crique Fouillée.

Ces trois circuits sont reliés les uns aux autres par des voies de liaison formant des raccourcis intercommunaux autour du mont Cabassou et de la montagne du Tigre.

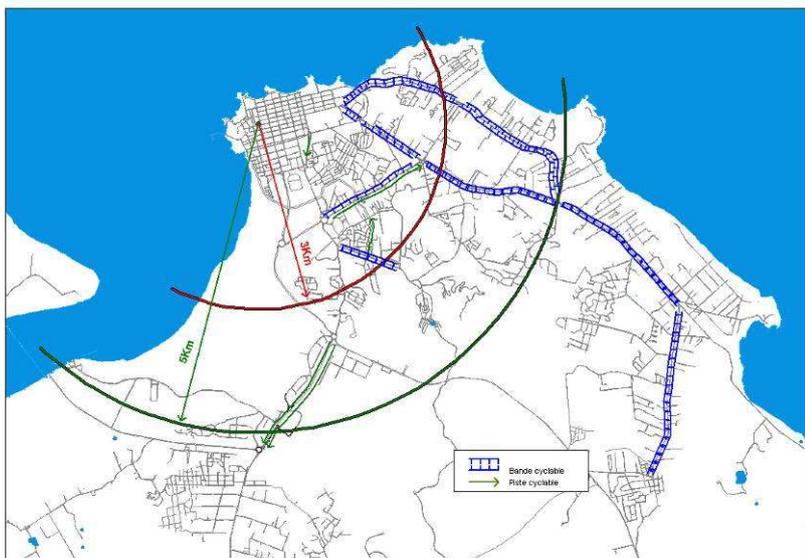


Les interconnexions entre les 3 boucles de l'île de Cayenne

Ces différents itinéraires demandent maintenant à être vérifiés en terme de faisabilité technique, d'emprise (largeur des voies et foncier disponible ou à acquérir), de sécurité des carrefours... Les fiches par tronçon apporteront ces précisions en phase 3.

Pour ce qui est des cœurs de villes, des zones 30 ambitieuses sont proposées à l'échelle des quartiers historiques, permettant de régler simultanément la question des piétons et des cycles (cf chap. 2.1.3 –plans, 2.2.1 et 3.1.6).

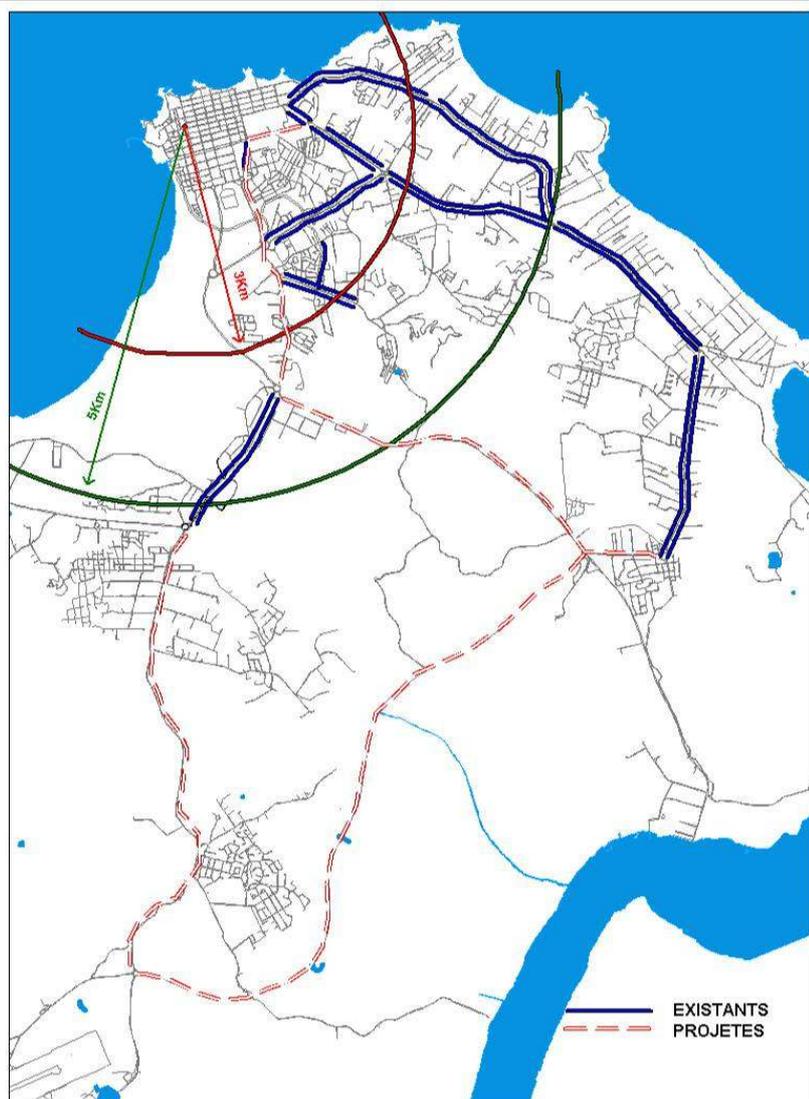
2.1.3. De l'existant à la mise en réseau



Carte de l'existant
Carte des projets envisagés par la DDE. (Source : DDE)

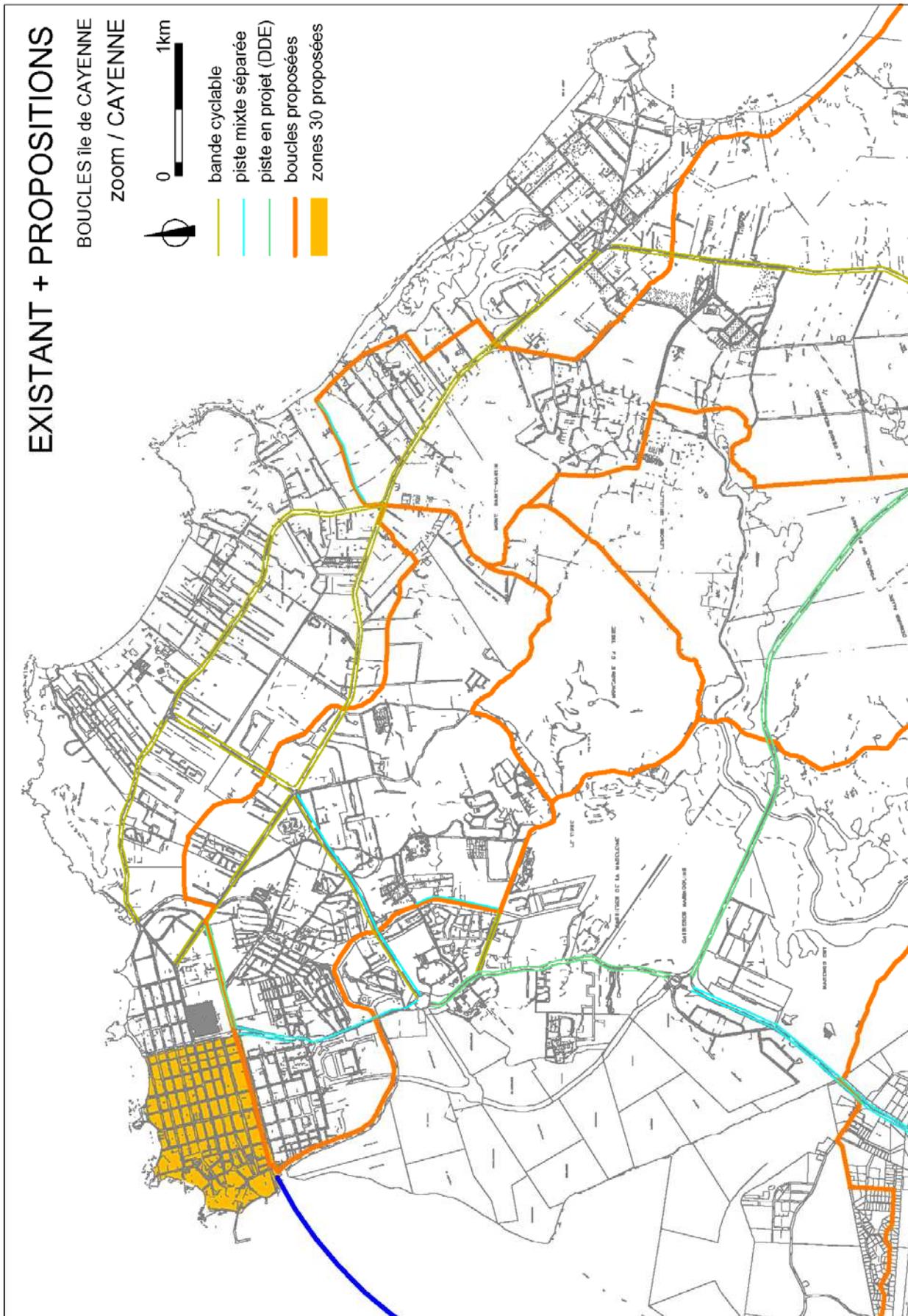
Comme le montrent les cartes ci-contre, les rares aménagements cyclables existants se trouvent sur Cayenne et Rémire-Montjoly et se développent peu à peu sur Matoury, telle la piste réalisée aux abords de l'établissement Lise Ophion à Balata non encore représentée ici.

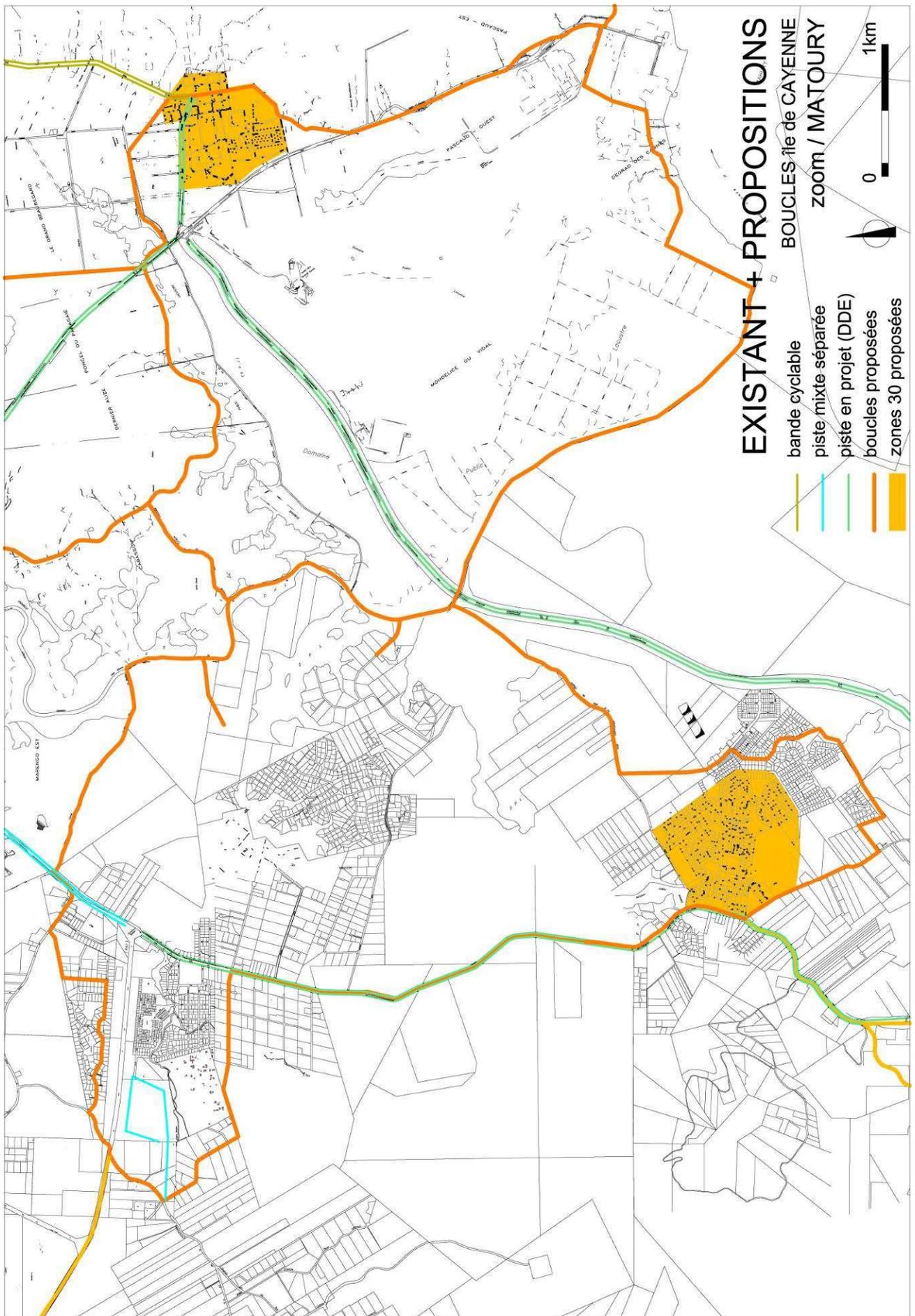
Les cartes présentées pages suivantes mettent en parallèle l'existant, les projets DDE et les propositions de boucles de l'île de Cayenne.



Concernant ces dernières, il est important de rappeler le choix délibéré d'assurer la meilleure desserte possible de l'habitat, des équipements publics et lieux d'emploi tout en privilégiant les itinéraires empruntant d'éventuelles voies vertes ou « buissonnières » plutôt que le bord des routes principales. Car si à l'échelle de la Grande boucle des Fleuves, il semble évident de doubler la RNI et le CD5 d'une piste mixte piétons-cycles parallèle assurant leur confort sur ces axes incontournables, cela n'est pas toujours le cas sur l'île de Cayenne.

Ainsi, projets DDE et propositions jointes peuvent être soit superposés (quand l'axe principal nous semble également incontournable pour les déplacements doux), soit complémentaires (quand l'intérêt du maillage le justifie), soit parfois même opposés. C'est le cas par exemple du projet DDE de réalisation d'un aménagement cyclable le long de la Matourienne, voie de transit assurant très peu de connections latérales, remplacé ici par un « itinéraire bis » Mont Cabassou / canal de la crique Fouillée / Aquavilla Cogneau / chemin Gibelin, plus proche des zones d'habitat et plus tranquille puisqu'en partie en voie verte.





2.2. Et les piétons ?

2.2.1. **Autonomie ou synergie avec les cycles ?**

Centre urbain : la place belle aux piétons

L'idée de faire la part belle aux piétons au cœur des villes et des bourgs implique de vrais bouleversements. Il convient en premier lieu d'insister sur les points suivants :

- **Des trottoirs larges pour tous**

Les trottoirs sont exclusivement réservés aux piétons, personnes en fauteuils roulants, à rollers ou avec poussette. Les vélos y sont interdits, sauf enfants de moins de 8 ans. S'ils ne disposent pas de trottoirs ou d'accotement normalement praticables, les piétons sont autorisés à marcher sur le bord de la chaussée (et donc des bandes et pistes cyclables). (*art. R412-34 du code de la route*).

Tous les espaces publics devront être accessibles aux fauteuils roulants d'ici à 2015 (*loi du 14 février 2005*). Pour leur confort, les dévers latéraux ne doivent pas excéder 2%.

Leur largeur minimale doit être de **1,40m** (*arrêté du 31 août 1999 du Ministère de l'Équipement*), la norme Afnor de **1,80m** devrait être la règle (*circulaire du 23 juin 2000*). **2.50m** sont souhaitables quand le trafic piéton est dense.

Ces largeurs doivent être d'autant plus respectées que le trafic automobile est dense et s'entendent sans obstacles (poteaux, panneaux publicitaires, poubelles, bancs, arrêts de bus...), Ceux-ci devraient être concentrés sur une « bande technique » consacrée.

- **Bannir l'excès de protection des espaces piétons**

Les barrières, potelets, doubles bordures... empiètent non seulement sur l'espace piéton et ont aussi un effet pervers sur le comportement des automobilistes qui ne respectent pas les piétons hors de ces espaces cantonnés. Au maires et à la police de voirie de faire appliquer les interdictions de stationner.

- **Des traversées civilisées**

Les passages piétonniers surélevés sont idéaux pour ralentir les voitures et assurer le confort des personnes en fauteuils roulants... grâce à l'arasement des bordures. Une bonne visibilité réciproque implique d'interdire le stationnement sur 15m au niveau des carrefours.

- **Des zones 30**

En zone 30, il n'est pas nécessaire d'installer de passages pour les piétons qui peuvent traverser en tout lieu (*art. R412-394 du code de la route*).

- **Des aires piétonnes**

La circulation des cycles y est permise en roulant au pas et sans gêner les piétons (*art. R431-9 modifié le 27 mars 2003*). Leur largeur devrait pour cela être de 3 à 5m minimum.

C'est donc un chantier immense auquel il faut s'atteler, qui ne se fera qu'au fur et à mesure des remises en état, modification...

Zones péri-urbaines : jumeler les aménagements piétons-cycles

L'aménagement existant entre Balata et Felix Eboué (en excluant la portion vers Baduel qui n'assure aucune continuité de la piste) est un bon exemple de ce qu'il convient de faire quand l'on décide d'installer une piste mixte piétons-cycles clairement séparée de la chaussée. Il faudrait cependant y ajouter l'ombre nécessaire au confort des usagers, par la plantation d'arbres d'alignement sur un rythme suffisamment serré.

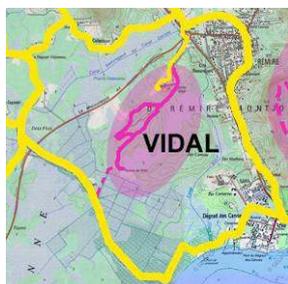
Les propositions faites dans cette étude vont dans ce sens, accordant une place importantes aux aménagements mixtes (pistes ou voies vertes).

2.2.2. Les sentiers de randonnée mis en réseau

L'enjeu d'un réseau des déplacements doux est aussi de connecter entre eux des aménagements touristiques dédiés aux piétons et cyclistes. Ces derniers pourront ainsi s'y rendre sans être obligés d'user préalablement d'un véhicule motorisé ou de risquer leur vie sur des voies inadaptées. Ces sentiers sont situés en dehors des zones bâties de l'agglomération de l'île de Cayenne, hormis le sentier du Montabo. Du fait de leur accessibilité par des voies actuellement très empruntées, il est d'autant plus important que les itinéraires de déplacement doux assurent leur desserte pour les mettre en réseau. Les sentiers de promenade et de randonnée de la CCCL pour la plupart inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) seront donc mis en réseau par la création des Boucles ou itinéraires cyclables structurants.



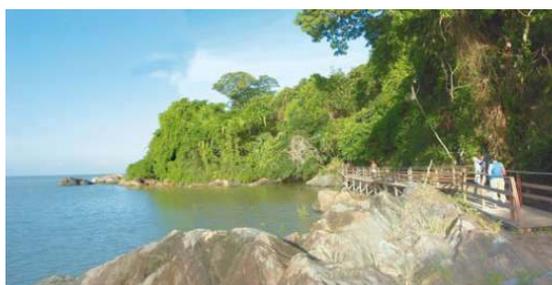
- **Le Sentier de la Mirande du Mont Grand Matoury** : à proximité la RN2, à 1,3Km après l'ancienne distillerie de la Mirande. Ce sentier très fréquenté bénéficiera du passage d'un maillage secondaire de la Boucle de Matoury plus près du mont plutôt que sur la RN sur ce tronçon. L'antenne d'accès devra être clairement lisible.



- **Le Sentier de l'habitation Vidal (4Km)**, est situé au Sud-ouest de la Commune de Rémire-Montjoly, entre la Crique Fouillée et la RN3. La même antenne de connexion assurera sa desserte et celle du lycée G. Damas depuis la boucle de Rémire, nécessitant une signalétique adéquate.



- **Le Sentier du Montabo**, exclusivement piéton a été réalisé sous conduite du Conservatoire du Littoral. Son accès ne se situe pas directement sur la Boucle structurante de Cayenne mais sur le maillage secondaire des quartiers adjacents. La signalétique le mentionnera dès la boucle principale.





• **Les Sentiers de Bourda, les Salines et Montravel**, exclusivement piétons également réalisés sous conduite du Conservatoire du Littoral. La jonction entre eux se fait par la plage. L'accès aux Salines sera facilité par la boucle principale de Rémire-Montjoly tandis que le Mont Bourda reste connecté au maillage secondaire existant.



• **Le Sentier du Rorota** à Rémire Montjoly. D'une longueur de 5km environ, il relie les lacs de Rorota, de Lallouette et de Rémire. Son accès sera conservé route des Plages où passera la Boucle de Rémire. Un projet d'extension du circuit est représenté ici en pointillé, il justifiera sûrement un 2^{ème} accès vers le bourg de Rémire ou sur la RN3 (à définir).



• **Le Sentier du Bagne des Annamites** accessible du CD5 à Montsinéry-Tonnegrande sera quant à lui directement connecté à la Grande boucle des fleuves. Sa longueur est de 4km.





- **Le futur Sentier de Roura-Kaw** sera accessible depuis la Grande Boucle des Fleuves qui arrivera au centre du bourg de Roura.



- **Le futur Sentier de Cacao-Régina** sera également accessible depuis la Grande Boucle des Fleuves qui longera la route pour desservir toutes les installations humaines la bordant et arriver au centre du bourg de Cacao.



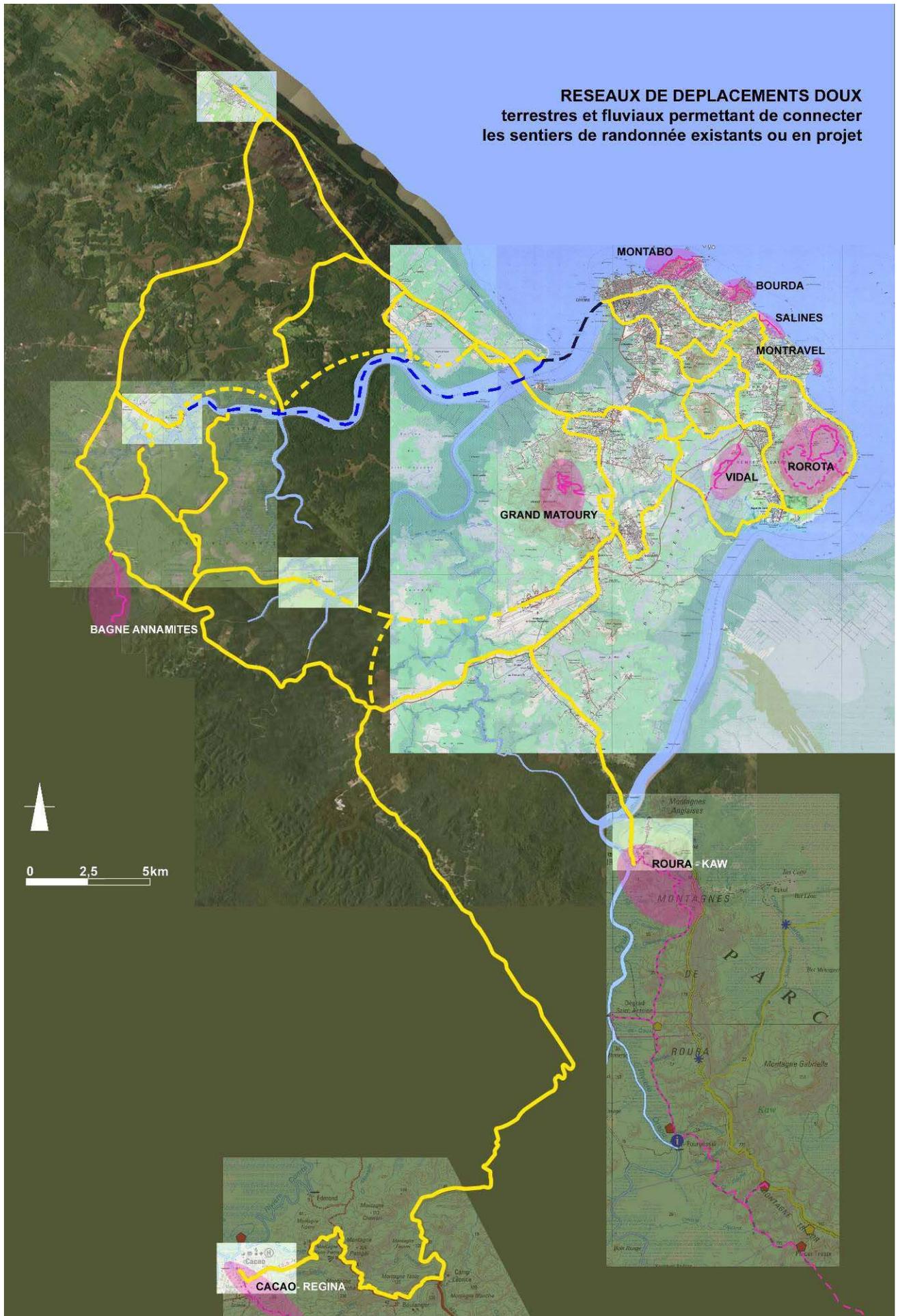
A l'entrée de tous ces sentiers, la plupart étant exclusivement piétons, il conviendra de prévoir les parkings pour cycles permettant de les accrocher de manière sécurisée pendant le temps des excursions.

L'ambition d'un développement durable

Responsable du PDIPR, le Conseil Général intervient en premier lieu pour ouvrir au public et faire connaître des espaces naturels remarquables, qui sont autant de témoins de la richesse de la faune et de la flore amazonienne.

S'il accompagne la pratique de la randonnée sur tout le territoire de la Guyane, il est aussi engagé sur le terrain de l'éducation à l'environnement et du développement durable et produit notamment de nombreux supports pédagogiques à la disposition des enseignants : abécédaire sur les animaux, cahiers pour le primaire (fruits, fleurs, animaux...), mallettes et DVD sur les déchets...

Le développement du réseau de circulations douces offrira ainsi l'occasion de sorties pédagogiques à vélo le long des futures voies vertes du territoire...



2.3. Quid des Transports en commun ?

2.3.1. Les réseaux de bus et taxis collectifs

La desserte des transports urbains est essentiellement limitée à la ville de Cayenne. Ce réseau comprend 5 lignes exploitées par la régie et 4 exploitées par des transporteurs privés. Les lignes du Syndicat Mixte des Transports Collectifs (SMTC) sont :

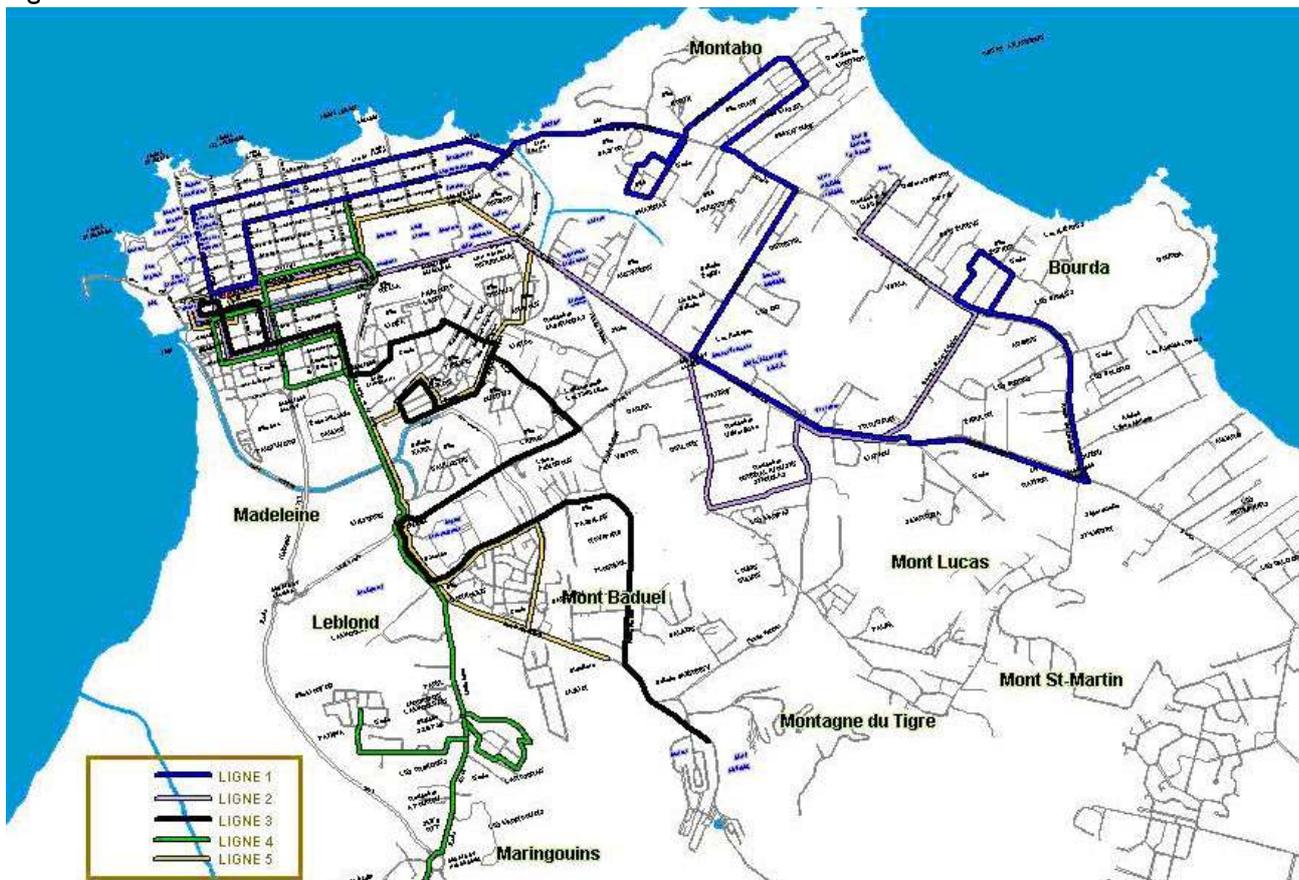
Ligne 1 : Gare routière – Zéphir : 28 km

Ligne 2 : Gare routière – Novotel : 18 km

Ligne 3 : Gare routière - Camp du Tigre : 12 km

Ligne 4 : Boulevard Jubelin – Collery : 17 km

Ligne 5 : Place du marché – Cabassou : 12 km



Les lignes de bus sont assez peu développées sur le territoire.

Les taxis collectifs assurent les liaisons avec les villes et bourgs distants.

Les Transports en Commun au sein des communes et de la CCCL

Seules les communes ou groupement de communes sont compétentes pour organiser le transport en commun dans le périmètre de leur territoire. Cayenne a organisé son transport avec le Syndicat mixte des transports en commun (SMTC) et la Régie des transports publics (RTP). Il est nécessaire qu'à l'exemple des circuits piétons-cycles ce réseau soit également organisé à la double échelle de l'île de Cayenne et du grand territoire de la CCCL.

Les Transports en Commun intercommunaux au-delà de la CCCL

Hors des périmètres strictement communaux, le Conseil Général est compétent pour organiser le transport entre les communes. En 2001, le Département a adopté un schéma départemental de transport qui définit la composition des lignes et les itinéraires à mettre en œuvre afin de répondre au mieux aux besoins légitimes de la population. Toutefois, la démarche est en cours, car soumise à une obligation de concurrence. Elle doit aboutir et être opérationnelle en ce début d'année 2008. Un conventionnement sera mis en place entre le Conseil Général et le transporteur, avec un but commun, le service public, qui se fixe les objectifs suivants :

- Respect des horaires de trajet fixés par la convention,
- Continuité du service,
- Sécurité et confort des passagers,
- Absorption de la demande de service des usagers,
- Fixation et contrôle du prix du ticket.

Autres pistes de réflexion

C'est aussi et surtout la synergie des différents transports en commun (bus et taxis collectifs) avec les autres modes de déplacements doux qui est au cœur de la réussite du système. La création d'un véritable pôle multimodal –bus/taxis collectifs/bateau/cycles/piétons- à l'embouchure de la Crique pourrait constituer un ban d'essai intéressant.

Cette étude n'a pas pour ambition de décider des futurs transports en commun (TC) de la CCCL mais nous souhaitons relayer ici quelques idées de base qui permettront d'aller dans le sens d'un développement conjoint et harmonieux de tous les déplacements doux (TC compris).

Lors de sa présentation aux journées territoriales de la ville en octobre 2007, le centre de ressource de la ville de Guyane « ville centre » proposait quelques actions clés en conclusion du chapitre « centralité désenclavement, mobilité urbaine ». Celles-ci nous semblent tout à fait pertinentes pour commencer à remédier au déficit chronique de TC sur le territoire de la CCCL. Voici leurs propositions :

- Diminuer, voir supprimer le transport scolaire dédié dans certaines zones urbaines.
- Permettre l'utilisation par le grand public des moyens mis en œuvre pour le transport scolaire.
- Initier le changement d'image des transports. Mettre en place une communication travaillée avec les utilisateurs pour relayer à l'ensemble de la ville leur vision des transports.
- Faire connaître l'offre de transport qui souffre d'un déficit d'image en mettant en place une offre spéciale pour certaines manifestations drainant une population importante.
- Soutenir l'investissement en matériel (bus accessibles aux handicapés, climatisés).

(source : http://www.crvp-guyane.org/Documents/RTV_10.2007/synthese_journees.pdf)

Et pourquoi pas le covoiturage ?

Hormis les transports en communs stricts, d'autres types de déplacements motorisés tels que le covoiturage (annexe 5.3.4) peuvent s'inscrire dans une démarche de développement durable et améliorer la situation d'engorgement des voiries.

La communication pour le covoiturage pourrait se faire en créant une page web sur le site de la CCCL qu'il serait possible de consulter aussi bien pour des trajets réguliers (domicile-travail, domicile-école...) que des déplacements ponctuels (mission, stage, loisirs...).

2.3.2. Les circuits fluviaux

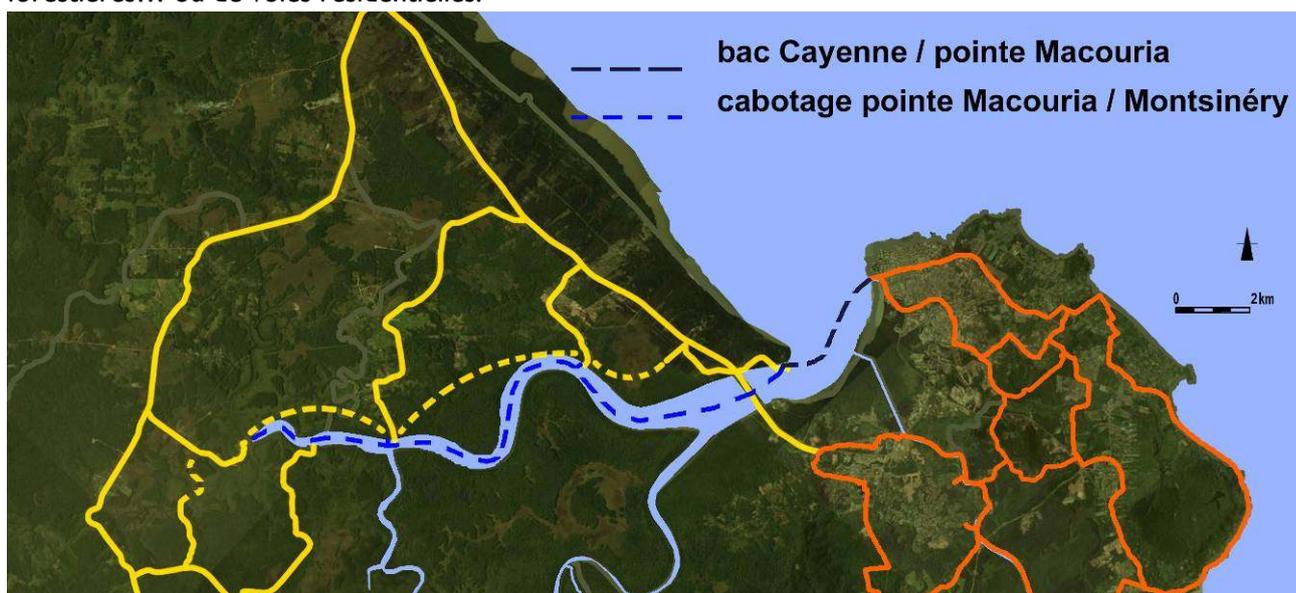
Dans les modes de déplacement alternatifs, nous n'excluons pas les transports fluviaux qui malgré un aspect peut-être passéiste (référence aux anciens bacs ?) peuvent paradoxalement être à nouveau porteurs de modernité et d'avenir. En effet, ils peuvent compenser le handicap de leur lenteur par l'avantage du raccourci et/ou de l'agrément.

Un circuit à l'embouchure de la rivière de Cayenne

Joignant l'embouchure de la Crique à la pointe Liberté de Macouria, une navette fluviale rotative pourrait assurer ce circuit court (3,8km) sur la base d'une fréquence horaire, suffisante pour la rendre attractive aux piétons et cyclistes. Les 5 lignes de bus existantes ayant toutes des arrêts assez proches de l'embouchure de la Crique, cette navette fluviale pourrait être couplée avec un bus côté Macouria qui éviterait ainsi l'axe surchargé de la RNI entre le centre de Cayenne et le pont de la rivière de Cayenne.

Un circuit remontant la rivière de la pointe Liberté jusqu'à Montsinéry

Sur 18km environ, il aurait quant à lui un caractère de cabotage plus touristique. L'on pourrait imaginer un fonctionnement pendant les WE et les vacances scolaires par exemple avec un système de bateau-bus (arrêts fixes ou facultatifs) entre différents pontons judicieusement construits en bout de pistes cyclables forestières... ou de voies résidentielles.



Un matériel novateur

Les bateaux capables d'assurer ces liaisons seront nécessairement à fond plat pour s'adapter au mieux au contexte d'envasement des rivières et éviter l'entretien coûteux de chenaux trop profonds. Quant aux types de bateaux capables d'assurer cette fonction, l'utilisation des énergies renouvelables non polluantes peut nous permettre de rester cohérents par rapport au développement des circulations douces. L'on pourrait se tourner vers des engins solaires... tels que le « Serpentine solar shuttle » de la société Solarlab, long de 14 mètres, équipé de 27 panneaux solaires sur le toit.

Il est lent (8km/h) mais il embarque 42 passagers et parcourt jusqu'à 130 km sans émission de carbone. (<http://www.solarlab.org>)



2.4. Éléments quantitatifs

2.4.1. Les principaux éléments de prix

Le tableau ci-dessous décrit les quelques éléments de prix par type d'aménagement qui ont servi à réaliser le chiffrage des différentes boucles et des zones 30. Ces coûts proviennent de l'étude citée annexe 5.4.5 (voir les schémas de détails). Datant de 2004, ils ont été réactualisés puis complétés et croisés avec les estimations de BET guyanais.

Typologie	Description	Coût HT / 100ml avril 2008
Bande cyclable	marquage et logos sur chaussée	1 000 €
Contresens cyclable	marquage et logos sur chaussée	1 300 €
Piste mixte double sens, largeur 4m	piste enrobé..., marquage et logos	24 000 €
Piste mixte double sens, largeur 4m	piste revêtement « écologique » (Végécol, Terraway, Enverr'Paq...)	non disponible en Guyane
voie verte largeur 5m	piste enrobé..., marquage et logos	30 000 €
voie verte largeur 5m	piste revêtement « écologique » (Végécol, Terraway, Enverr'Paq...)	non disponible en Guyane
voie verte largeur 5m	passerelle bois (sur pilotis)	75 000 €
Jalonnement cyclable	1 mât/100m (2 panneaux par mât)	400 €
Zone 30	réaménagement emprise	5 200 €
Création de voie structurante	chaussée neuve	130 000 €
Alignement végétal	1 arbre tous les 8 à 12ml selon les essences	2 000 €

Mise en place d'arceaux vélo	unité	300 €
Abris couvert	unité	13 000 €

Pour une estimation plus générale en terme de politique des modes doux, on peut également se référer à l'exemple de prix par ville de 100 000 habitants de la même étude (annexe 5.4.5).

2.4.2. Le réseau structurant, première base quantifiée

L'objectif de la mise en œuvre de modes de déplacements doux est d'adapter la ville et le territoire aux piétons et aux cycles. Il s'agit de bâtir et réaliser un plan pluriannuel d'aménagements du réseau piétons-cycles avec des budgets significatifs et de mettre en place un processus de suivi, d'évaluation et d'entretien.

L'élaboration de ce plan ne devant cependant pas retarder une action rapide en faveur des piétons et des cyclistes, des micro-aménagements et des mesures simples peuvent être entrepris dès avant sa mise au point. Pour commencer, on peut s'attaquer prioritairement aux cheminements scolaires, aux liaisons entre quartiers ou vers les centres-villes. Ainsi, que cela concerne le réseau structurant ou toute autre proposition permettant de compléter le maillage général, on peut considérer que toute portion est « bonne à faire » dans la mesure où elle respecte la philosophie générale et propose une continuité minimale à même de s'intégrer à terme dans le réseau.

Nous ne quantifierons ici que le réseau structurant piétons-cycles (en reprenant les deux échelles des « boucles de l'île de Cayenne » et de la « Grande boucle des fleuves ») ainsi que le transport fluvial et les zones 30.

Tableaux et plans de repérage correspondants

Les caractéristiques des différents tronçons de ces circuits sont développées sous forme de tableaux, suivis des plans de repérage correspondants. La forme du tableau permet une vision à la fois synthétique et détaillée de chaque aménagement.

Pour le réseau structurant cycles-piétons, les tronçons des boucles de l'île de Cayenne sont repérés par des numéros (1 à 26) et ceux de la Grande boucle des fleuves par des lettres (A à Q). Ces tableaux indiquent le linéaire concerné, le type d'aménagement proposé (chap.3.1) et son coût pour 100m (chap 2.4.2 suivant), le contexte urbain ou naturel (chap 3.5.2) traversé et le coût estimé par tronçon. Nous n'avons pas estimé les aménagements nécessaires pour assurer la gestion des Eaux pluviales (chap3.4) qui nécessitent un travail de détail bien plus poussé.

Les circuits fluviaux sont estimés en linéaire mais non financièrement. Les zones 30 sont repérées par le nom des centres des villes et bourgs correspondants.

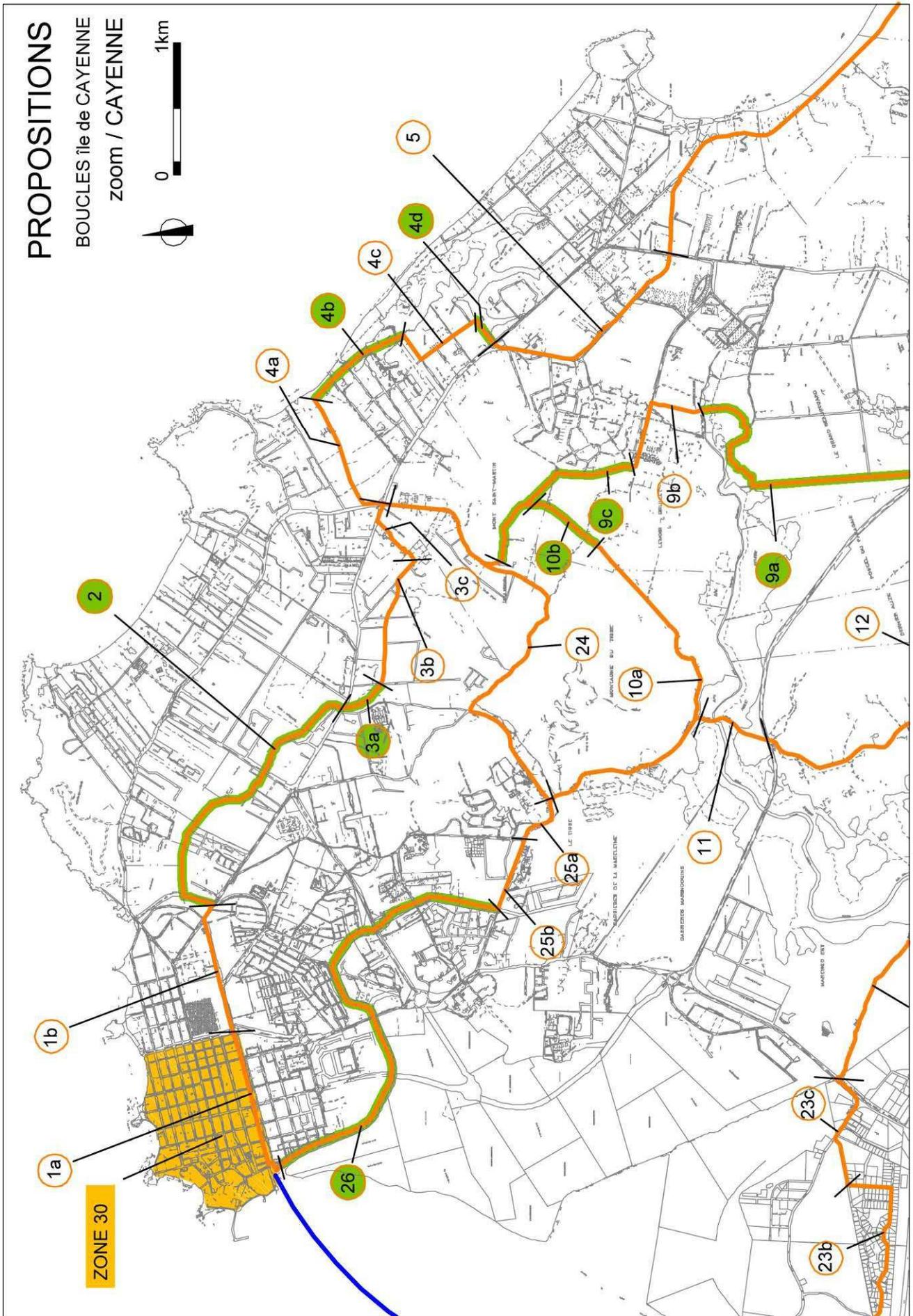
Ces premières données quantitatives permettront d'estimer approximativement les moyens financiers qu'il faudra mettre en œuvre par tronçon ou par zone. Le passage au mode opératoire afin de réaliser les premiers aménagements de ce vaste réseau nécessitera ensuite des choix politiques qui seront faits en fonction à la fois des urgences sécuritaires liées aux déplacements scolaires, des opportunités d'emprises (libres ou facilement libérables) et des financements disponibles.

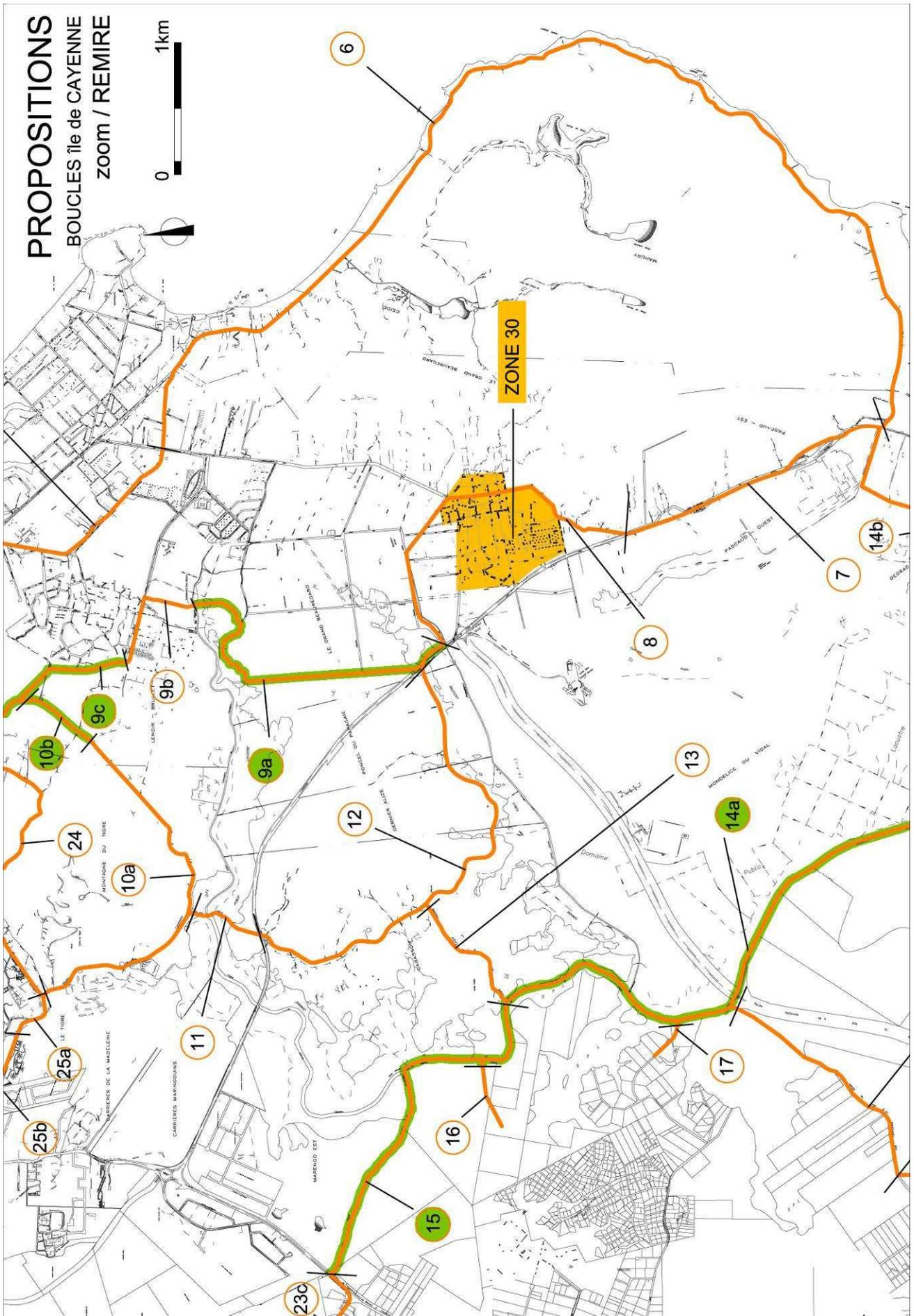
Financements

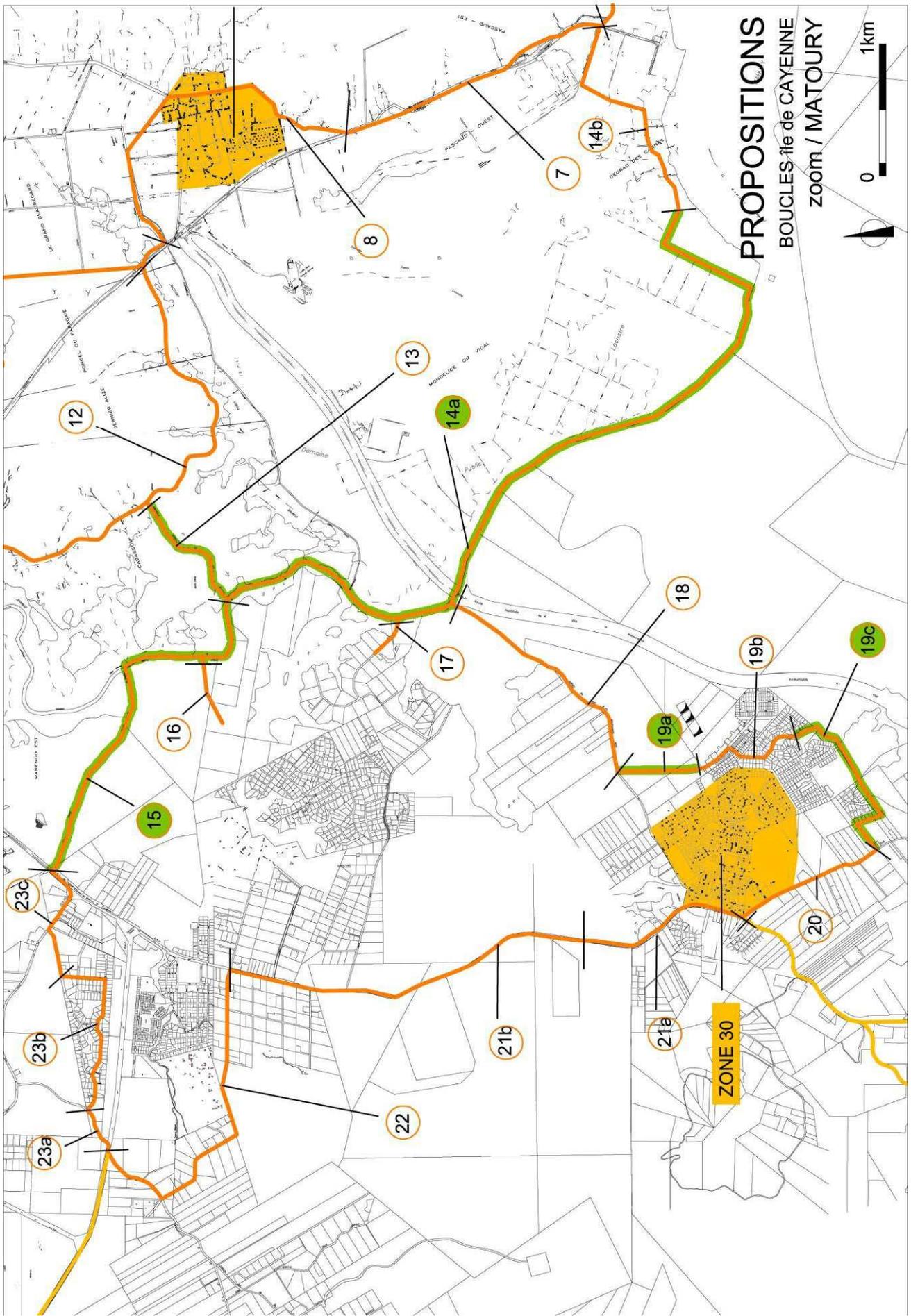
Pour rappel, l'aménagement du réseau cycles-piétons, peut-être financé par des budgets spécifiques (communaux, intercommunaux, départementaux et régionaux), des budgets de voirie ou autres en intégrant systématiquement un volet cycles-piétons dans les projets de réfection de voies, d'infrastructures nouvelles de voirie ou de transport, des budgets déplacements lors de création ou d'extension d'un transport collectif, ou encore des subventions de l'Etat et de l'Ademe, contractualisées ou non, pour la réalisation d'un réseau cyclable structurant ou pour des itinéraires locaux à condition qu'ils fassent partie d'un projet valorisant à l'échelle d'un quartier, ou pour un ensemble cohérent de mesures inscrites dans une démarche globale.

Boucles Ile de Cayenne

Tronçons	linéaire (m)	Typologie	Contexte	Coût 100ml	Coût du tronçon
1a	1 110	Zone 30	urbain	5 200	57 720 €
1b	1 030	Bande	urbain	1 000	10 300 €
2	2 340	Voie verte	cours d'eau	32 400	758 160 €
3a	360	Voie verte	cours d'eau	32 400	116 640 €
3b	1 010	Piste mixte	peri-urbain	26 400	266 640 €
3c	580	Bande	lotissement	1 000	5 800 €
4a	1 040	Piste mixte	peri-urbain	26 400	274 560 €
4b	840	Voie verte (pilotis)	lagune	75 400	633 360 €
4c	730	Bande	lotissement	1 000	7 300 €
4d	230	Voie verte (pilotis)	lagune	75 400	173 420 €
5	1 710	Piste mixte	peri-urbain	26 400	451 440 €
6	9 240	Bande	littoral-pied de mont	1 000	92 400 €
7	2 130	Piste mixte	RN-pied de mont	26 400	562 320 €
8	2 780	Bande	urbain	1 000	27 800 €
9a	2 610	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	845 640 €
9b	900	Bande	lotissement	1 000	9 000 €
9c	1 580	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	511 920 €
10a	2 980	Piste mixte	peri-urbain	26 400	786 720 €
10b	660	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	213 840 €
11	600	Piste mixte	peri-urbain	26 400	158 400 €
12	3 840	Bande	ped de mont	1 000	38 400 €
13	1 040	Piste mixte	rural	26 400	274 560 €
14a	6490	Voie verte	cours d'eau	32 400	2 102 760 €
14b	1 800	Piste mixte	peri-urbain	26 400	475 200 €
15	2 960	Voie verte	cours d'eau	32 400	959 040 €
16	540	Piste mixte	peri-urbain	26 400	142 560 €
17	340	Piste mixte	peri-urbain	26 400	89 760 €
18	1 920	Piste mixte	peri-urbain/rural	26 400	506 880 €
19a	610	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	197 640 €
19b	900	Bande	lotissement	1 000	9 000 €
19c	1 470	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	476 280 €
20	1 140	Piste mixte	peri-urbain	26 400	300 960 €
21a	1 320	Piste mixte	RN-urbain	26 400	348 480 €
21b	2 820	Piste mixte	RN-peri-urbain	26 400	744 480 €
22	2 620	Piste mixte	peri-urbain	26 400	691 680 €
23a	370	Piste mixte	peri-urbain	26 400	97 680 €
23b	1 420	Bande	lotissement	1 000	14 200 €
23c	910	Piste mixte	peri-urbain	26 400	240 240 €
24	3 620	Piste mixte	peri-urbain	26 400	955 680 €
25a	420	Bande	peri-urbain	1 000	4 200 €
25b	560	Bande existante	peri-urbain	1 000	5 600 €
26	3 640	Voie verte	cours d'eau	32 400	1 179 360 €
TOTAL	68 860				15 818 020 €





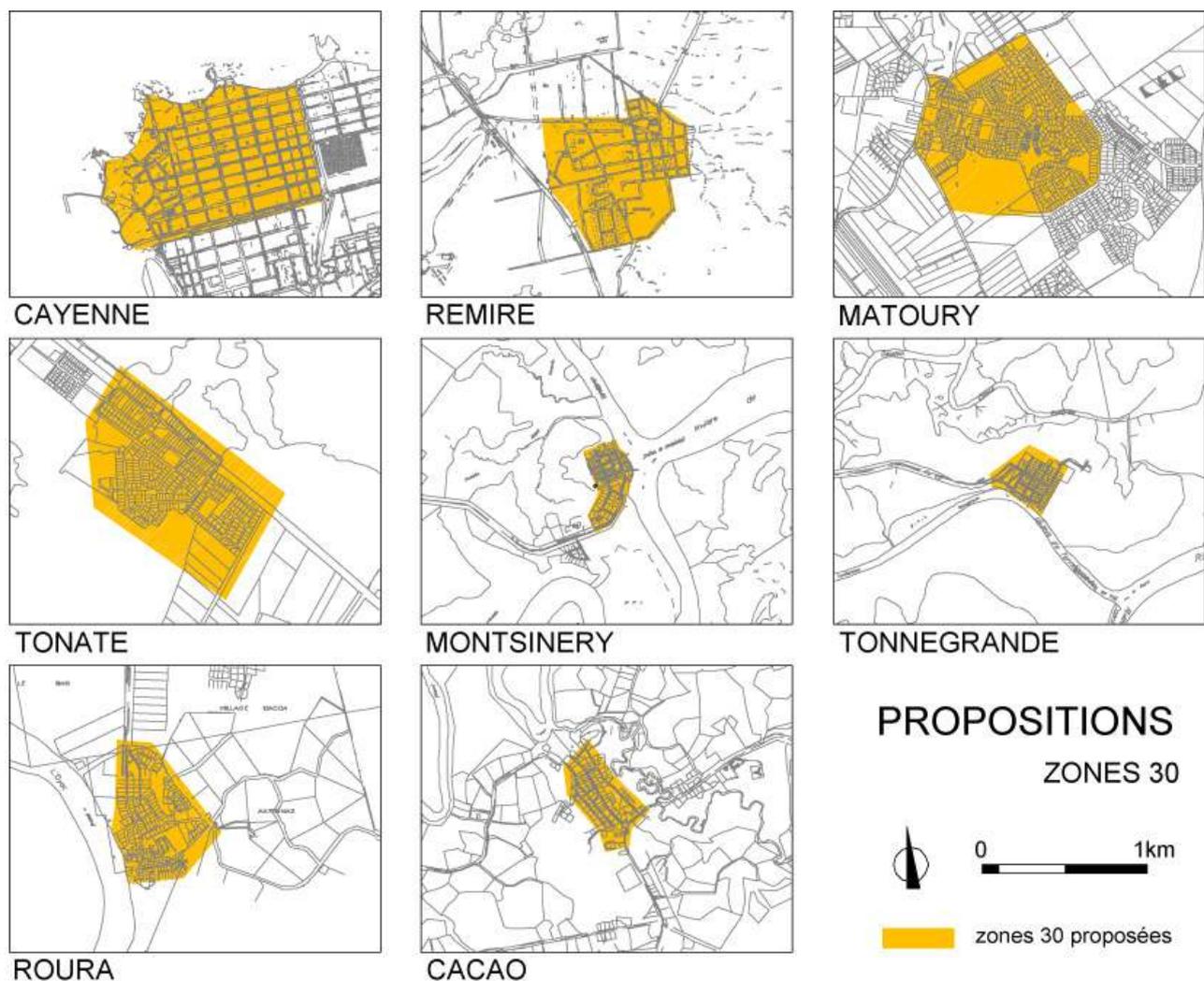


Zones 30 des centres urbains et bourgs de la CCCL

Tronçons	linéaire estimé(m)	Typologie	Contexte	Coût 100ml	Coût du tronçon
Cayenne	17 400	Zone 30	centre urbain	5 200	904 800 €
Rémire	9 600	Zone 30	centre urbain	5 200	499 200 €
Matoury	7 810	Zone 30	centre urbain	5 200	406 120 €
Tonate	10 350	Zone 30	bourg	5 200	538 200 €
Montsinéry	2 400	Zone 30	bourg	5 200	124 800 €
Tonnégrande	2 300	Zone 30	bourg	5 200	119 600 €
Roura	3 400	Zone 30	bourg	5 200	176 800 €
Cacao	3 710	Zone 30	bourg	5 200	192 920 €
TOTAL	330 350				2 962 440 €

Il semble intéressant, en terme d'image, de changement des mentalités et de sensibilisation des populations de chaque commune de la CCCL, de proposer des zones 30 dans tous les centres anciens, qu'ils soient très urbains ou en zone rurale.

Les plans suivants montrent l'impact différent de ces zones en terme d'emprise et le tableau quantifie approximativement le linéaire de rues concernées et donc les coûts estimés pour chaque commune.



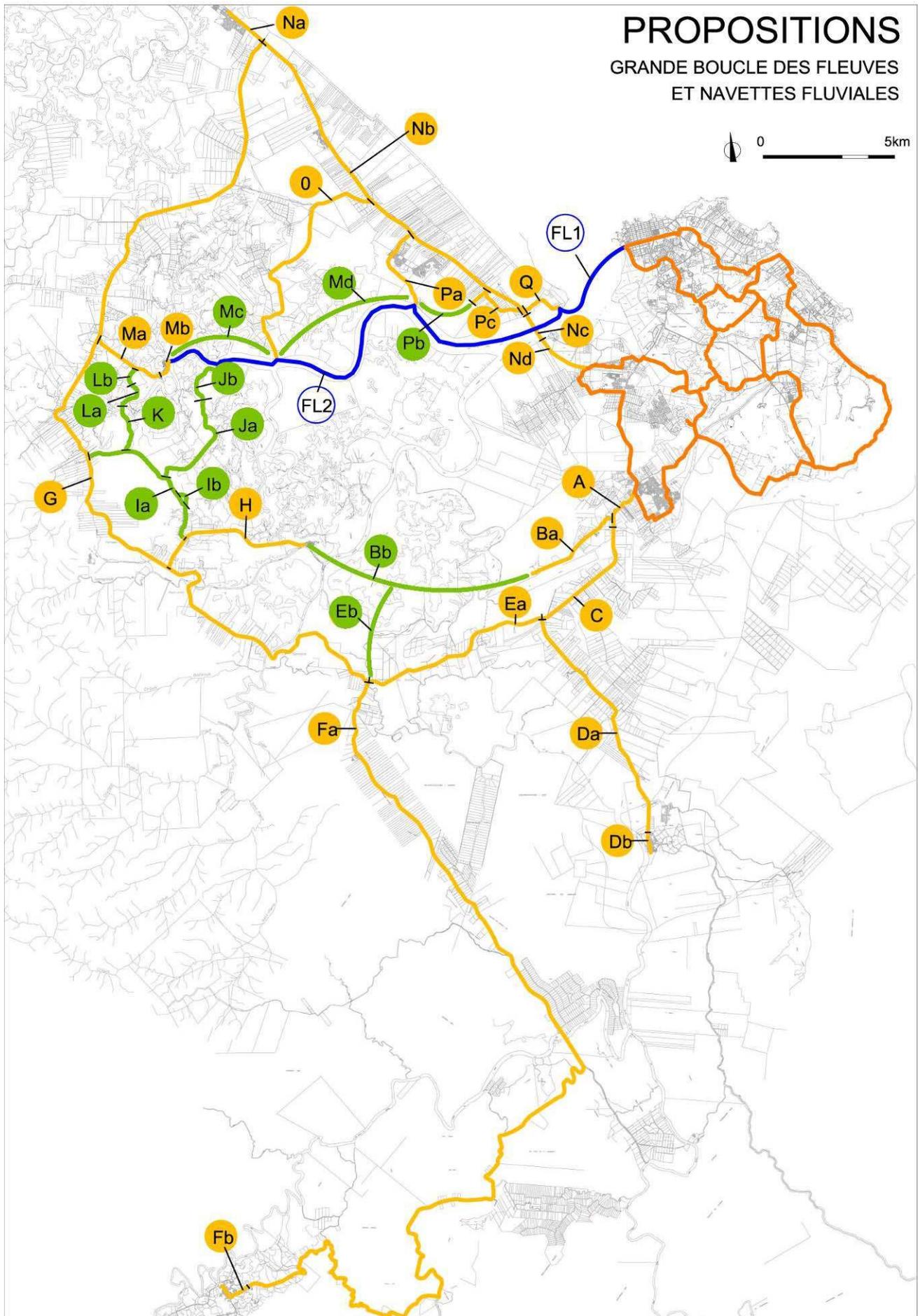
Grande Boucle des Fleuves

Tronçons	linéaire (m)	Typologie	Contexte	Coût 100ml	Coût du tronçon
A	1 280	Piste mixte	RN-peri-urbain	26 400	337 920 €
Ba	3 520	Piste mixte	peri-urbain	26 400	929 280 €
Bb	11 000	Voie verte (pilotis)	lacustre	75 400	8 294 000 €
C	4 890	Piste mixte	RN-peri-urbain	26 400	1 290 960 €
Da	10 460	Piste mixte	rural	26 400	2 761 440 €
Db	7 500	Bande	bourg	1 000	75 000 €
Ea	7 500	Piste mixte	RN-rural	26 400	1 980 000 €
Eb	4 500	Voie verte (pilotis)	lacustre	75 400	3 393 000 €
Fa	46 140	Piste mixte	rural	26 400	12 180 960 €
Fb	1 320	Bande	bourg	1 000	13 200 €
G	37 760	Piste mixte	rural	26 400	9 968 640 €
H	6 150	Piste mixte	rural	26 400	1 623 600 €
la	6 150	Voie verte	forestier	30 400	1 869 600 €
lb	760	Voie verte	forestier	30 400	231 040 €
Ja	4 420	Voie verte	forestier	30 400	1 343 680 €
Jb	2 050	Voie verte (pilotis)	lacustre	75 400	1 545 700 €
K	1 880	Voie verte	forestier	30 400	571 520 €
La	1 240	Voie verte (pilotis)	lacustre	75 400	934 960 €
Lb	750	Voie verte	forestier	30 400	228 000 €
Ma	2 900	Piste mixte	rural	26 400	765 600 €
Mb	720	Bande	bourg	1 000	7 200 €
Mc	4 500	Voie verte (pilotis)	lacustre	75 000	3 375 000 €
Md	7 000	Voie verte (pilotis)	lacustre	75 400	5 278 000 €
Na	1 710	Piste mixte	RN-bourg	26 400	451 440 €
Nb	14 880	Piste mixte	RN-peri-urbain	26 400	3 928 320 €
Nc	1 100	Piste mixte (pont)	RN-traversée rivière	75 400	829 400 €
Nd	2 110	Piste mixte	RN-peri-urbain	26 400	557 040 €
O	9 870	Piste mixte	peri-urbain/rural	26 400	2 605 680 €
Pa	3 560	Piste mixte	peri-urbain	26 400	939 840 €
Pb	2 600	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	842 400 €
Pc	2 490	Piste mixte	peri-urbain	206 300	5 136 870 €
Q	1 680	Piste mixte	peri-urbain	26 400	443 520 €
TOTAL	214 390				74 732 810 €

Transport fluvial

Tronçons	linéaire (m)	Typologie	Contexte	Coût HT 100ml	Coût HT avril 2008
FL1	3 780	direct	embouchure	?	à définir
FL2	18 530	cabotage	rivière	?	à définir
TOTAL	22 310				

Ce type de transport nécessite une étude en soi afin de tester sa pertinence, son impact écologique et social, le coût d'investissement et son amortissement, le mode et les coûts de gestion...



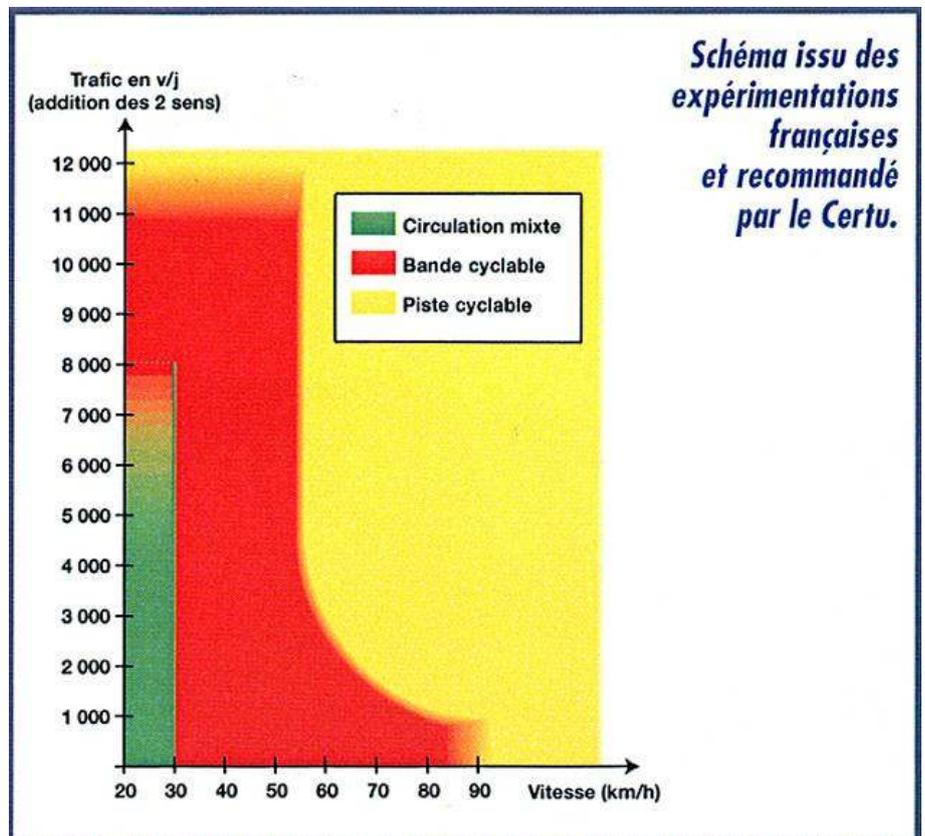
3. CAHIER DE PRESCRIPTIONS DES AMENAGEMENTS

3.1. Les types d'aménagement et les emprises mobilisées

Les solutions adoptées diffèrent selon les voies considérées, leurs caractéristiques, leurs fonctions, les lieux desservis, la vitesse du trafic motorisé mais aussi selon le mode de déplacement et le type de circulation et de stationnement à favoriser ou à réduire.

La sécurité des cyclistes doit être traitée en amont (au niveau de la voirie en général), à la source (la vitesse et le comportement des automobilistes) et en aval (contrôle du respect des mesures par les usagers et possibilité d'adaptation des aménagements).

Le graphique ci-contre est une aide précieuse pour déterminer le type d'aménagement cyclable qui convient en fonction de la vitesse de circulation autorisée pour les véhicules à moteur et de la densité de leur trafic. Contre toute attente, la bande cyclable est généralement préconisée par le CERTU entre 30 et 55km/h. Mais il est clair que cela implique la mise en œuvre des dispositions nécessaires au respect de ces limitations.



3.1.1. Les voies vertes



Une voie verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité. Un décret du 16 septembre 2004 a introduit les voies vertes dans le Code de la Route : les voies vertes sont définies comme des routes « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Elles sont aménagées le plus souvent sur d'anciennes infrastructures, sur des bords de canaux, des routes fermées à la circulation automobile ou des itinéraires culturels.

Elles présentent certaines caractéristiques :

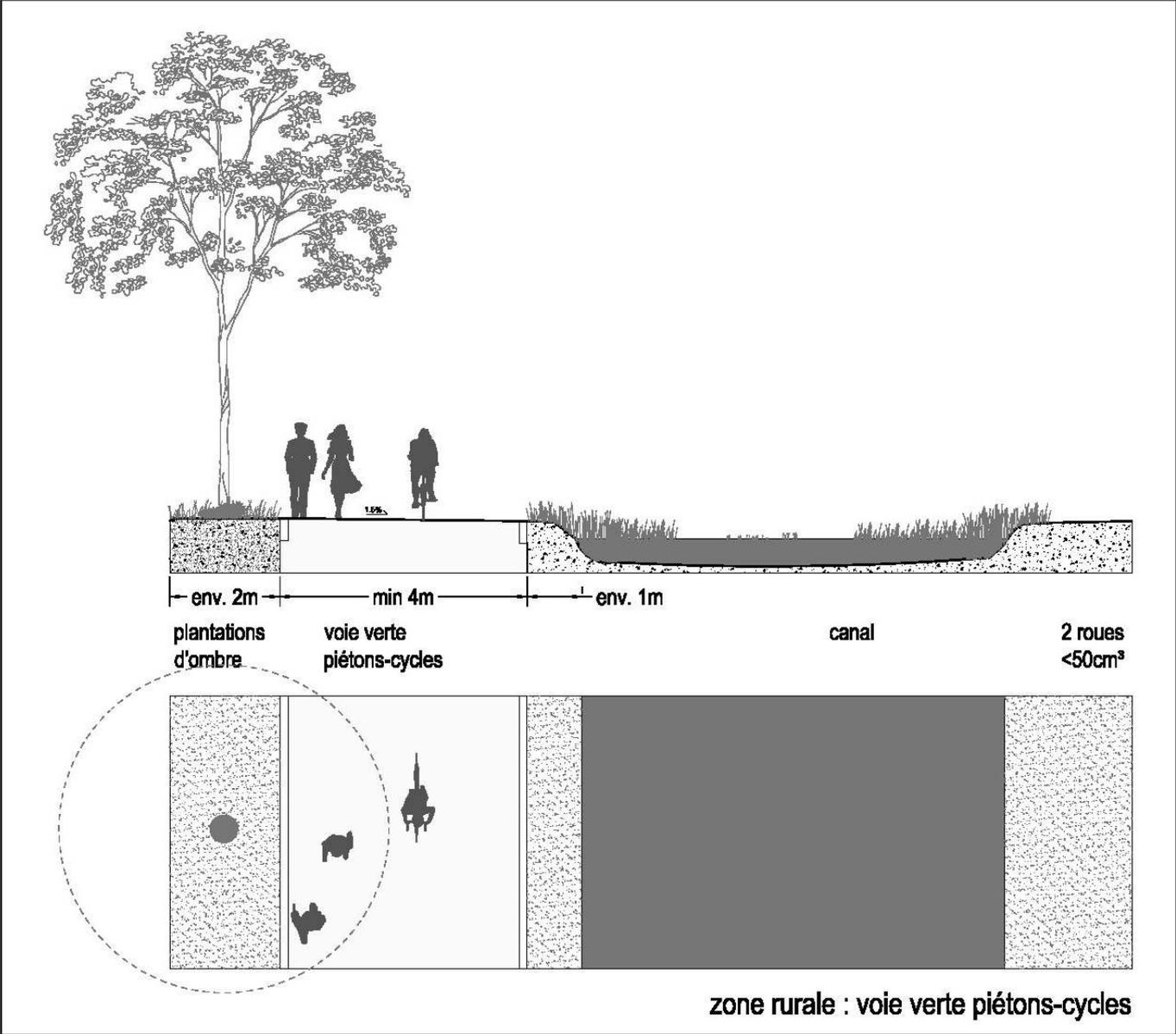
- **de confort** par une pente faible permettant une utilisation par tous les types d'usagers, y compris les personnes à mobilité réduite. Leur largeur (4 à 5m minimum) cumule les contraintes d'une piste cyclable bidirectionnelle (2,5 à 3m) et celles des piétons (1,4 à 2m). Les flux piétons et cycles peuvent être distingués par le revêtement ou un marquage au sol.
- **de sécurité** par leur séparation physique par rapport aux voies carrossables et l'aménagement approprié des croisements,
- **de continuité** des tracés avec des solutions alternatives en cas d'obstacle,
- **de respect de l'environnement** le long des voies et l'invitation pour les usagers à le respecter.

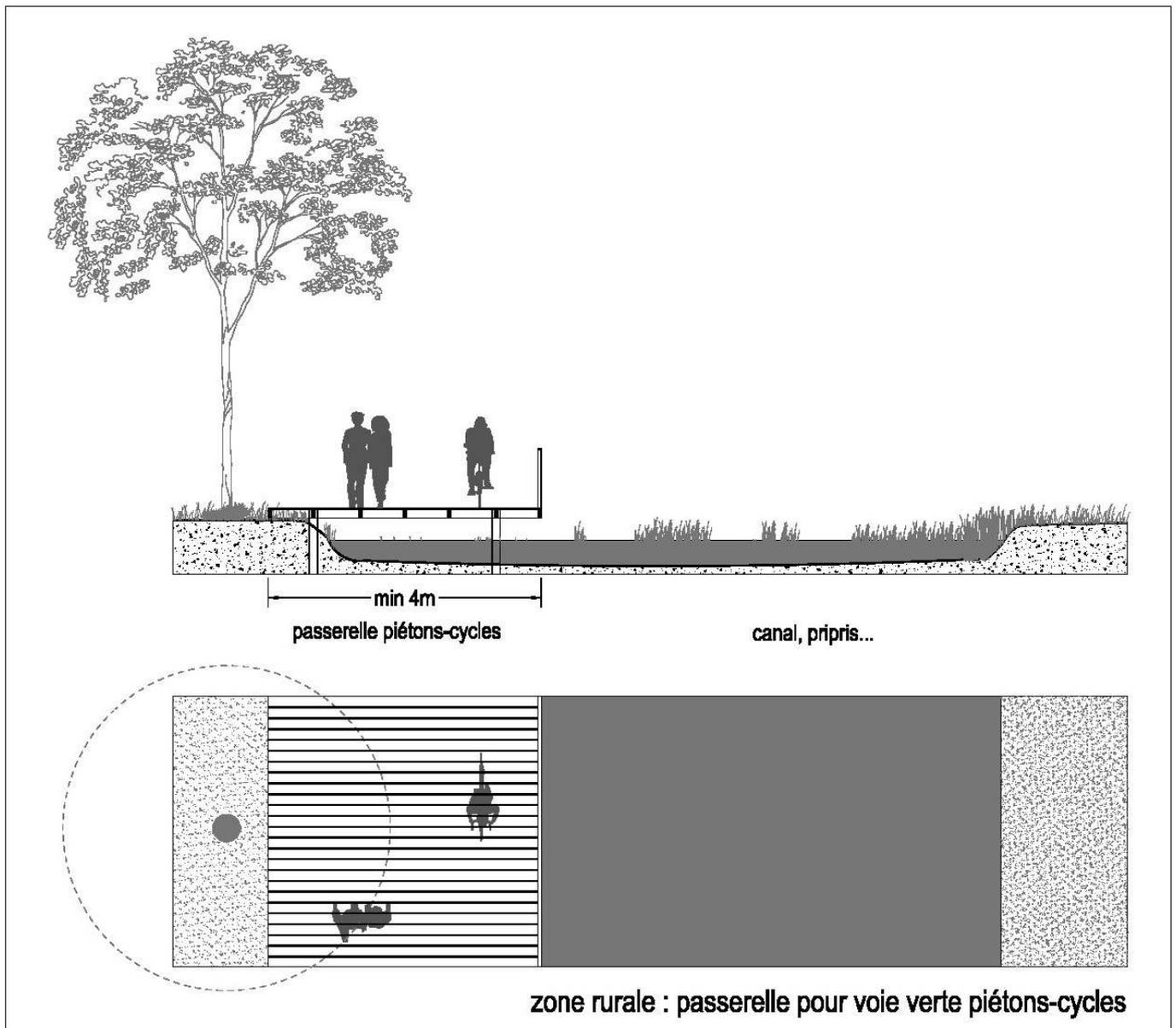
Les voies vertes impliquent aussi des services qui s'adressent aussi bien aux résidents qu'aux touristes et peuvent être de différents types : location de vélo, hébergement touristique, maisons de quartier... Elles font l'objet d'informations (édition de cartes, de brochures, ...) sur l'itinéraire lui-même et sur les sites situés à proximité.

Préconisations pour la CCCL concernant les voies vertes

Il est plutôt question de lier l'utile à l'agréable que de créer des parcours purement touristiques. Sur un territoire en total déficit d'itinéraires doux, l'agrément semble un plus non négligeable mais pas d'abord une fin en soi. Les voies vertes seront cependant préférées si elles s'avèrent pertinentes en terme de desserte. C'est sur ce type d'infrastructure ayant une véritable dimension communautaire que la CCCL trouverait tout particulièrement sa légitimité. Pour les boucles de l'île, les voies vertes représentent 32% des itinéraires proposés (24km sur 75 créés) et 22% pour la Grande boucle des fleuves (47km sur 215 créés).

Et pourquoi pas un jour suivre l'exemple de la Route Verte québécoise (cf. annexe 5.2.1) et relier St Georges de l'Oyapock à St Laurent du Maroni ? Et serait-il même permis de rêver dans un avenir peut-être plus lointain une Route Verte trans-Guyanes du Brésil jusqu'au Venezuela... ? Tout cela dans les limites imposées par le climat qui n'est pas celui du Canada !





3.1.2. Les bandes cyclables



Le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, celle réservée aux cyclistes, délimitée par une ligne blanche discontinue. Unidirectionnelle, elle constitue le plus souvent en milieu urbain la meilleure aide à la pratique de la bicyclette tant pour des raisons de place que de sécurité et de financement. Elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative à l'automobile dans le choix du mode de déplacement.

Pour assurer le meilleur niveau de sécurité et de contrôle possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable doit impérativement faire partie d'un réseau couvrant l'ensemble de la ville et être reliée, en sortie de ville, aux pistes interurbaines de loisir.

Par rapport à la piste cyclable, la bande a eu longtemps mauvaise presse tant auprès des usagers que des aménageurs. De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé depuis que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement du trottoir et de la chaussée, le cycliste peut éprouver un sentiment de sécurité excessif et ne pas être assez attentif au danger au moment où il doit se mêler à nouveau à la circulation générale. Sur une simple bande, où il côtoie les automobilistes, le cycliste est toujours préparé à partager momentanément l'espace disponible avec les autres usagers.

La bande constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et les solutions intégrées de type zone 30. Economique, elle n'a besoin que d'un simple marquage et d'une signalisation verticale ; rapidement installée, elle s'avère d'une grande souplesse d'utilisation pour les usagers : on y accède facilement et on la quitte de même.

La voie centrale banalisée est un type d'aménagement complémentaire utile notamment lorsque les emprises sont faibles. Elle choisit de bien marquer les bandes cyclables et au contraire de ne pas matérialiser la ligne centrale de la chaussée (annexe 5..2.4).

Préconisations pour la CCCL concernant les bandes cyclables

Leur implantation peut se faire à moindre coût sur les voiries de largeur suffisante. Mais pour des raisons de confort et de sécurité, elles seront proscrites sur les voies où la vitesse de circulation excède 50km/h.

Exemples d'implantation de bandes cyclables

CAYENNE Lycée Melkior Garré



Avant



Après

2 solutions :

- Le trottoir est détaché de la bande cyclable qui s'installe confortablement sur la surlargeur de l'accotement à condition de vraiment contrôler une vitesse maximale de 50km/h,
- La piste cycles-piétons se sépare de la chaussée et la surlargeur de l'accotement peut être dédiée à une bande « cyclable » pour les deux-roues à moteur si la vitesse excède 50km/h.

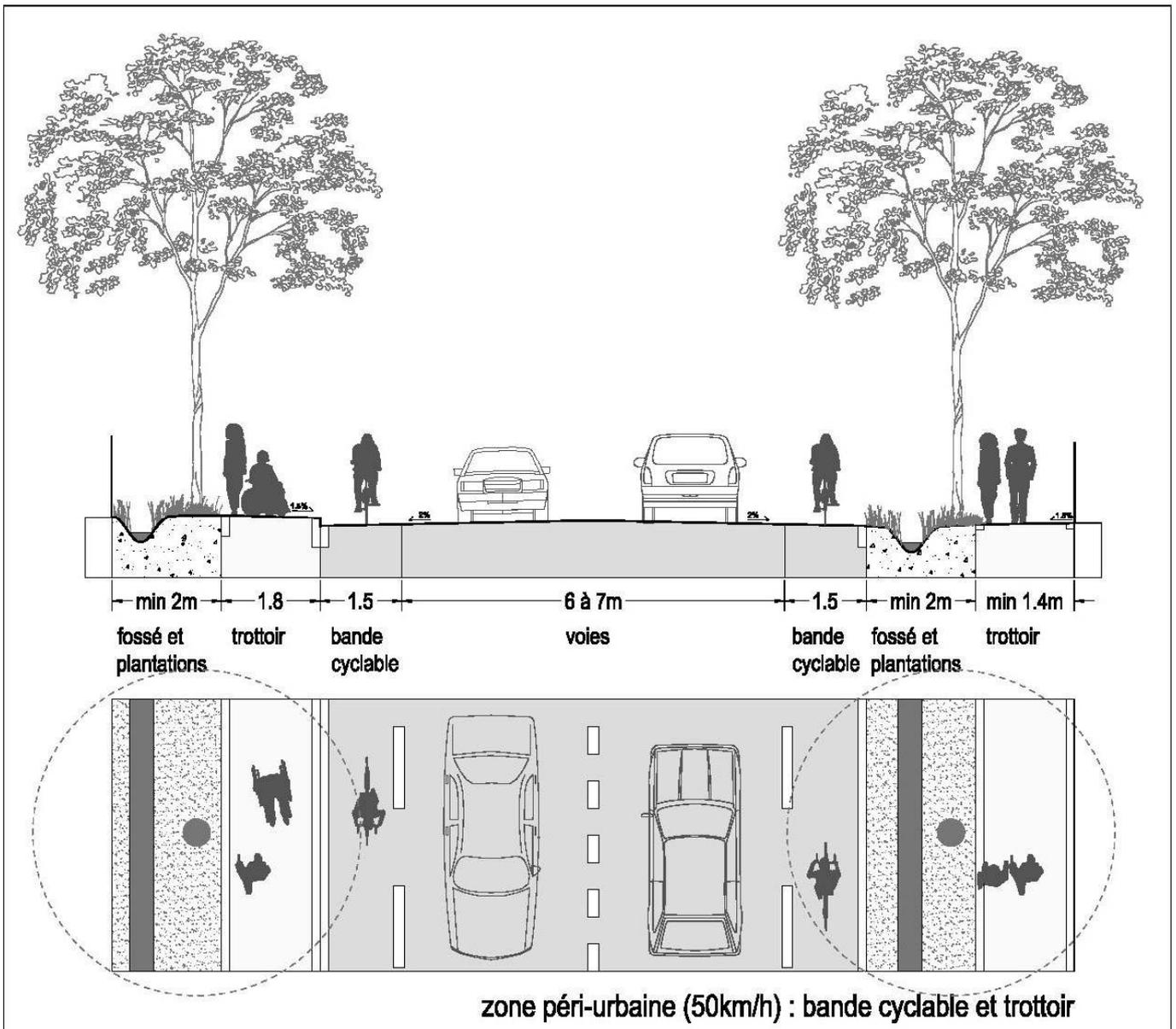
CAYENNE Cité Chatenay

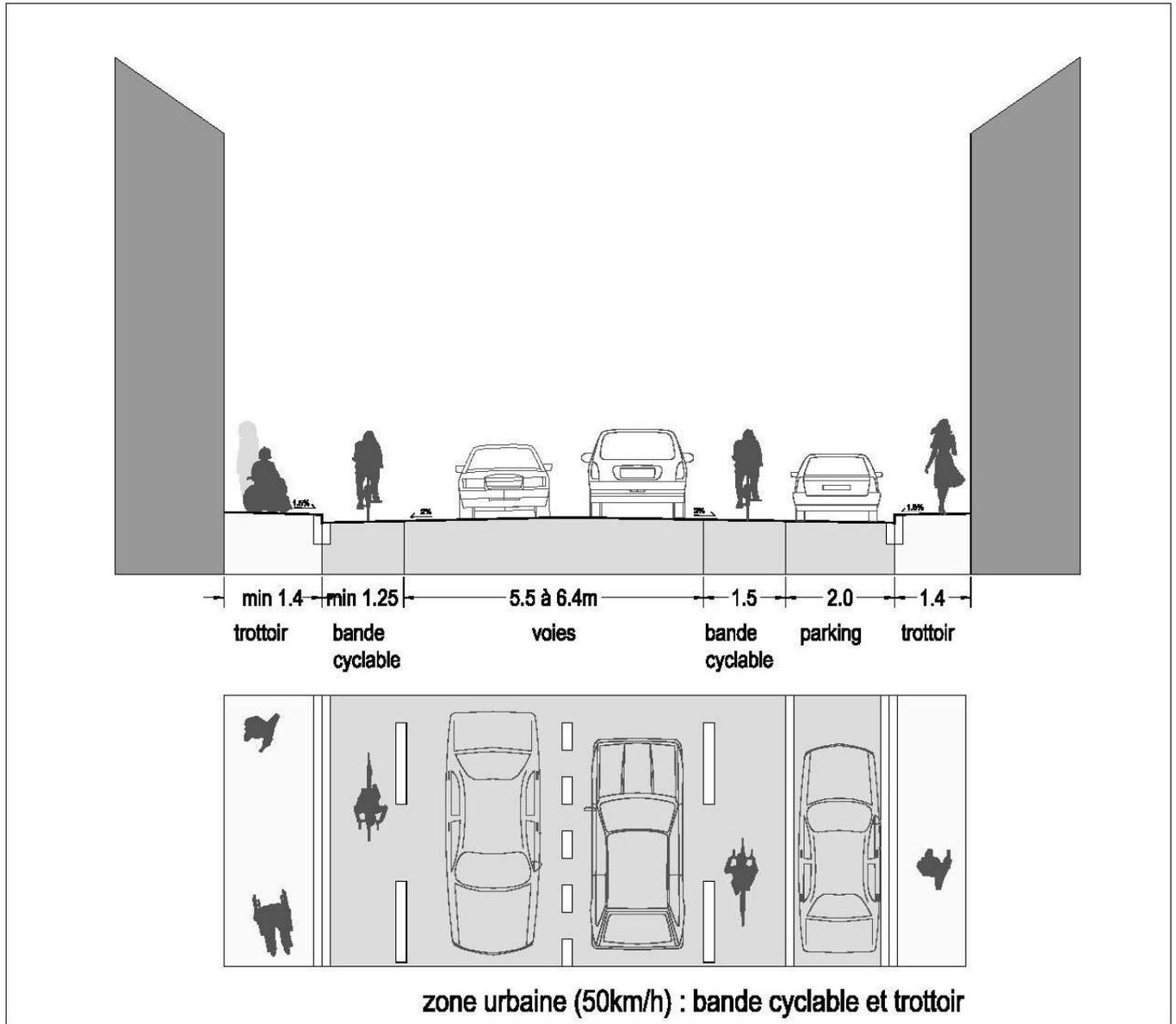


Avant



Après





3.1.3. Les pistes cyclables



Ce sont des infrastructures réservées aux cyclistes et séparées physiquement de la chaussée utilisée par les véhicules à moteur. La séparation peut être limitée à une bordure surélevée s'opposant aux franchissements volontaires, ou constituée par une surface engazonnée, voire plantée d'arbres ou d'arbustes. Dans les cas les plus favorables, la piste cyclable est éloignée de la voie utilisée par les véhicules à moteur et fait partie d'un réseau évitant tout conflit avec les véhicules à moteur par la suppression des intersections à niveau.

Les avantages sont une meilleure protection lors d'une perte de contrôle d'un véhicule à moteur sur la voie adjacente, une protection contre le stationnement abusif des véhicules et dans l'ensemble une plus grande tranquillité d'esprit pour le cycliste.

Les inconvénients sont principalement en France la faible qualité de l'entretien, voire même de la réalisation de la chaussée de ces pistes cyclables. Rarement balayées, elles associent gravillons et tessons de bouteilles à des nids de poule ou à des racines d'arbres en relief, faute d'un soubassement de qualité.

La jonction avec les intersections des voies principales pose un problème difficile à traiter, notamment quand une végétation réduit ou supprime la visibilité de la piste cyclable. Le cycliste est alors mis en danger par les véhicules qui tournent à droite sans être attentif à la venue d'un cycliste sur la piste qu'ils vont croiser, sauf si la fusion entre la piste et la chaussée principale ou la transformation en bande cyclable a été assurée avant le carrefour, ce qui implique d'autres contraintes.

Préconisations pour la CCCL concernant les pistes cyclables

Les larges accotements enherbés présents sur de nombreuses voiries peuvent accueillir de vraies pistes cyclables, dont la séparation physique de la chaussée serait matérialisée par le fossé d'écoulement pluvial. Des arbres seront plantés pour prodiguer de l'ombre aux piétons et cycles.

Pour autant, la végétation ne doit pas être proliférante au point de gêner le passage et les plantes fortement épineuses sont à supprimer impérativement pour éviter blessures et crevaisons.



Exemples d'implantation de pistes cyclables

MATOURY Lycée Balata



Avant



Après quelques années de pousse de la végétation

La piste cyclable double sens est séparée de la chaussée par le fossé existant. Elle s'accompagne d'arbres d'alignement qui sont encore jeunes mais apporteront l'ombre nécessaire. Seul un entretien suivi fait défaut.

CAYENNE Lycée Félix Eboué



Avant



Après

Cette piste piétons-cycles est séparée de la chaussée par un accotement bétonné ou enherbé. Elle s'interrompt brutalement et devra donc être prolongée. Les plantations d'ombre doivent être densifiées, elles peuvent rester entre la voie et la piste assurant ainsi un rôle de filtre et d'aménagement anti-stationnement.

REMIRE MONTJOLY Collège Auguste Dédé



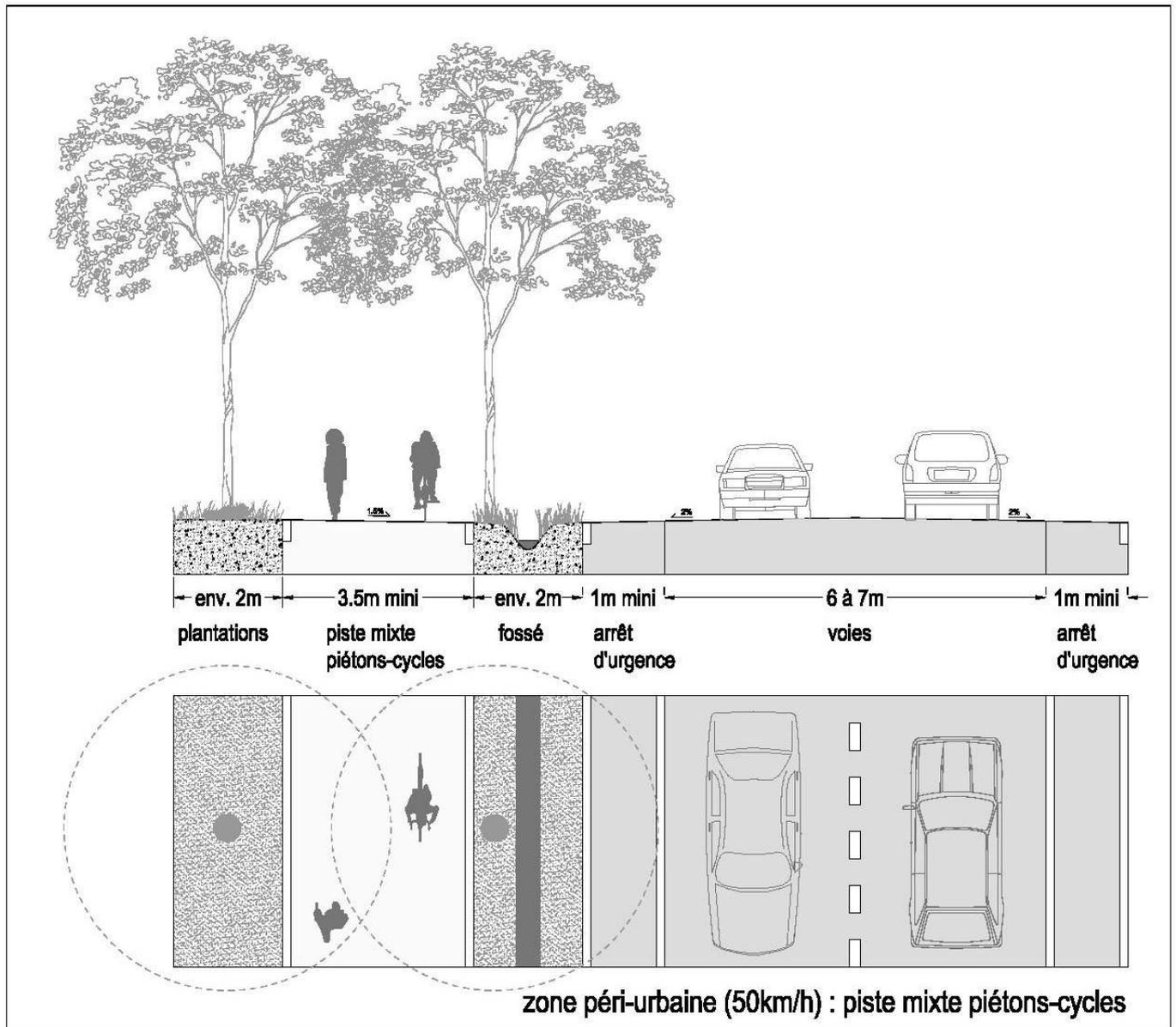
Avant

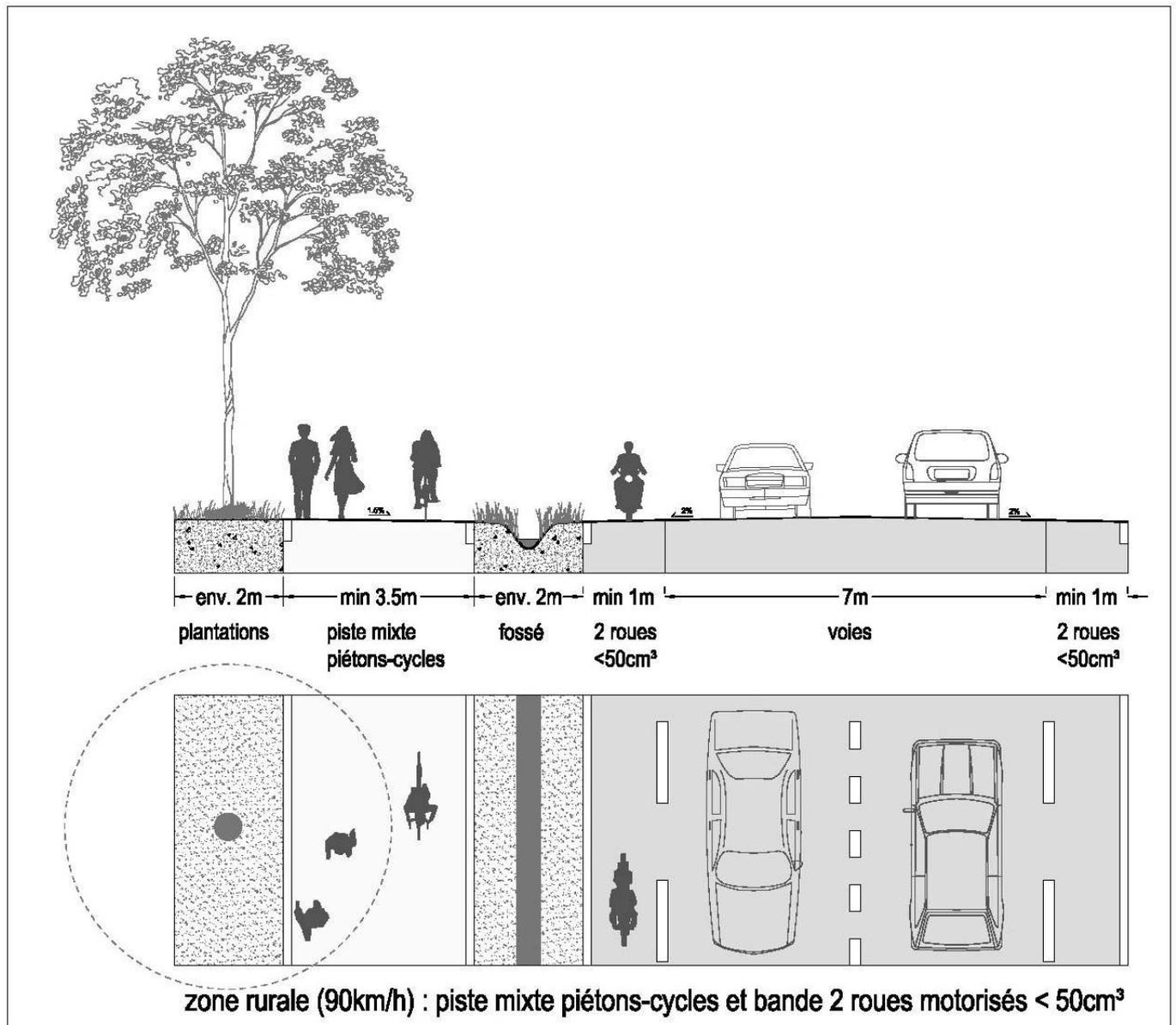


Après



La nouvelle piste cycles-piétons séparée de la chaussée par le fossé existant s'accompagnera d'arbres d'alignement.





3.1.4. Les couloirs mixtes bus-vélos

Un couloir de bus ouvert aux vélos est une file de circulation réservée normalement aux autobus de ville, taxis et véhicules de secours, mais où la circulation des vélos est également autorisée.

Les couloirs de bus ouverts font 3 à 3,5m de large, les couloirs protégés (en site propre) sont élargis à 4,3m minimum. Une bande cyclable côté trottoir peut être matérialisée ou non.



Ce type d'aménagement a été mis en place lorsqu'on s'est aperçu que la vitesse moyenne des vélos et des autobus urbains étaient très proches et qu'elles augmentaient sensiblement lorsque ces types de véhicules disposaient de voies spécifiques. Cependant, un peu comme pour les pistes cyclables, le risque de conflits aux intersections reste assez présent.

Le marquage au sol signalant les espaces de circulation proposés aux cyclistes se fait traditionnellement en anamorphose.

Préconisations pour la CCCL concernant les couloirs mixtes bus-vélos

Ces aménagements pourraient voir le jour sur le territoire de la CCCL sur des boulevards urbains dotés d'une ligne de bus. Le choix d'une solution plutôt qu'une autre se fera selon les emprises disponibles : le couloir ouvert moins consommateur d'espace (3.5m) ou le site propre de 4,3 à 4,5m (soit 5m avec la bordure non franchissable côté voirie).

Exemples d'implantation de pistes cyclables

CAYENNE Collège Zéphir

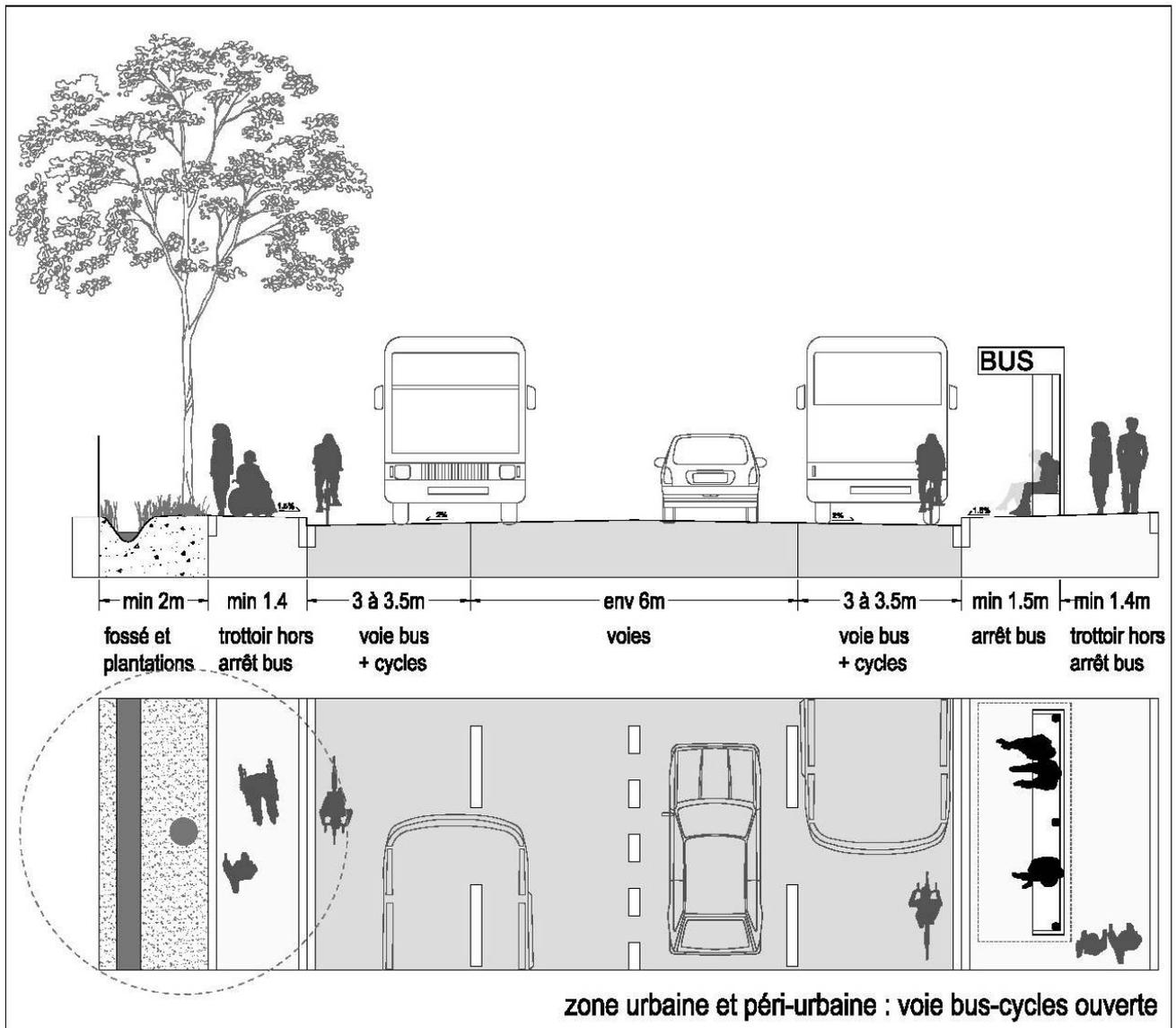


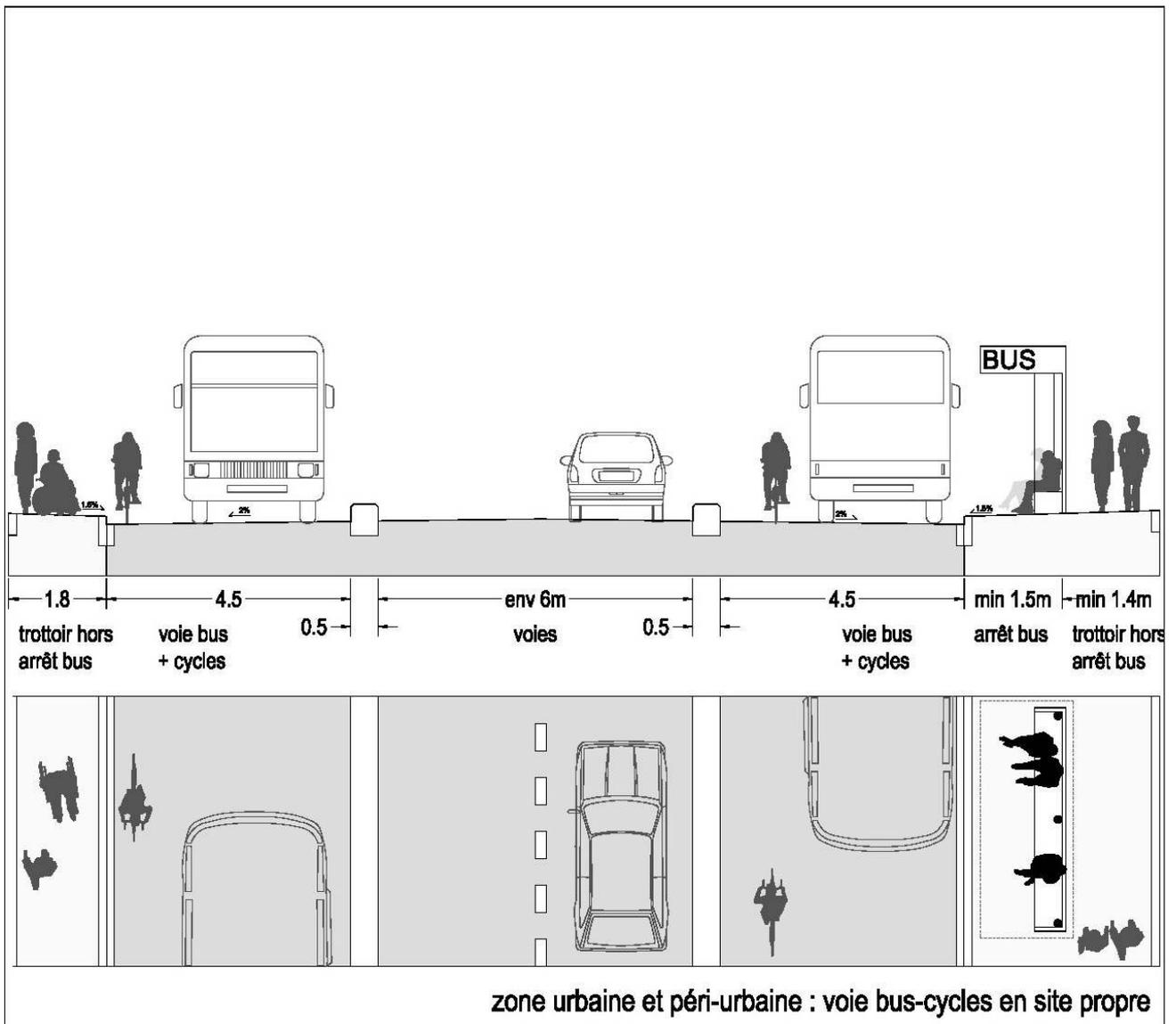
Avant



Après

Il convient d'éviter les arrêts de bus en retrait de la bande cyclable. La bordure reste linéaire et la bande cyclable doit s'interrompre au niveau de l'arrêt qui bénéficie ainsi d'une largeur suffisante réservée à l'attente des piétons.





3.1.5. Les contresens cyclables

Un contresens cyclable est un sens unique classique pour les véhicules motorisés, mais ouvert à la circulation des cyclistes dans les deux sens. Il a plusieurs dénominations : sens unique limité (SUL en Belgique), sens interdit sauf vélo, double sens cyclables.



Il doit être signalé dans le sens de circulation des véhicules motorisés par un panneau « sens unique » complété du panneau « vélos à contresens », et dans le sens interdit aux véhicules motorisés par un panneau « sens interdit » complété du panneau « sauf vélos ».

L'avantage est d'éviter aux cyclistes de longs détours, parfois par des axes chargés. Il s'avère très sûr, car les cyclistes et les automobilistes se voient mutuellement en se croisant (à Strasbourg, au moins 40 % des rues en sens interdit sont équipées de contresens).

L'inconvénient de cet aménagement, lorsqu'il n'est pas complètement intégré par les usagers de la rue, ou si la signalisation verticale et horizontale n'est pas adaptée, est le risque de conflits aux intersections et sorties de garages ou d'immeubles : la présence de cyclistes à contresens n'est pas toujours bien anticipée.

Préconisations pour la CCCL concernant les contresens cyclables

Ce dispositif pourrait être mis en œuvre dans toutes les rues à sens unique du vieux centre de Cayenne afin que les cycles (non motorisés !) puissent partout circuler à double sens. Une application généralisée du dispositif éviterait la dangerosité éventuelle pour les piétons amenés à traverser en tout lieu et regarderaient toujours d'abord à gauche.

Exemples d'implantation de contresens cyclables

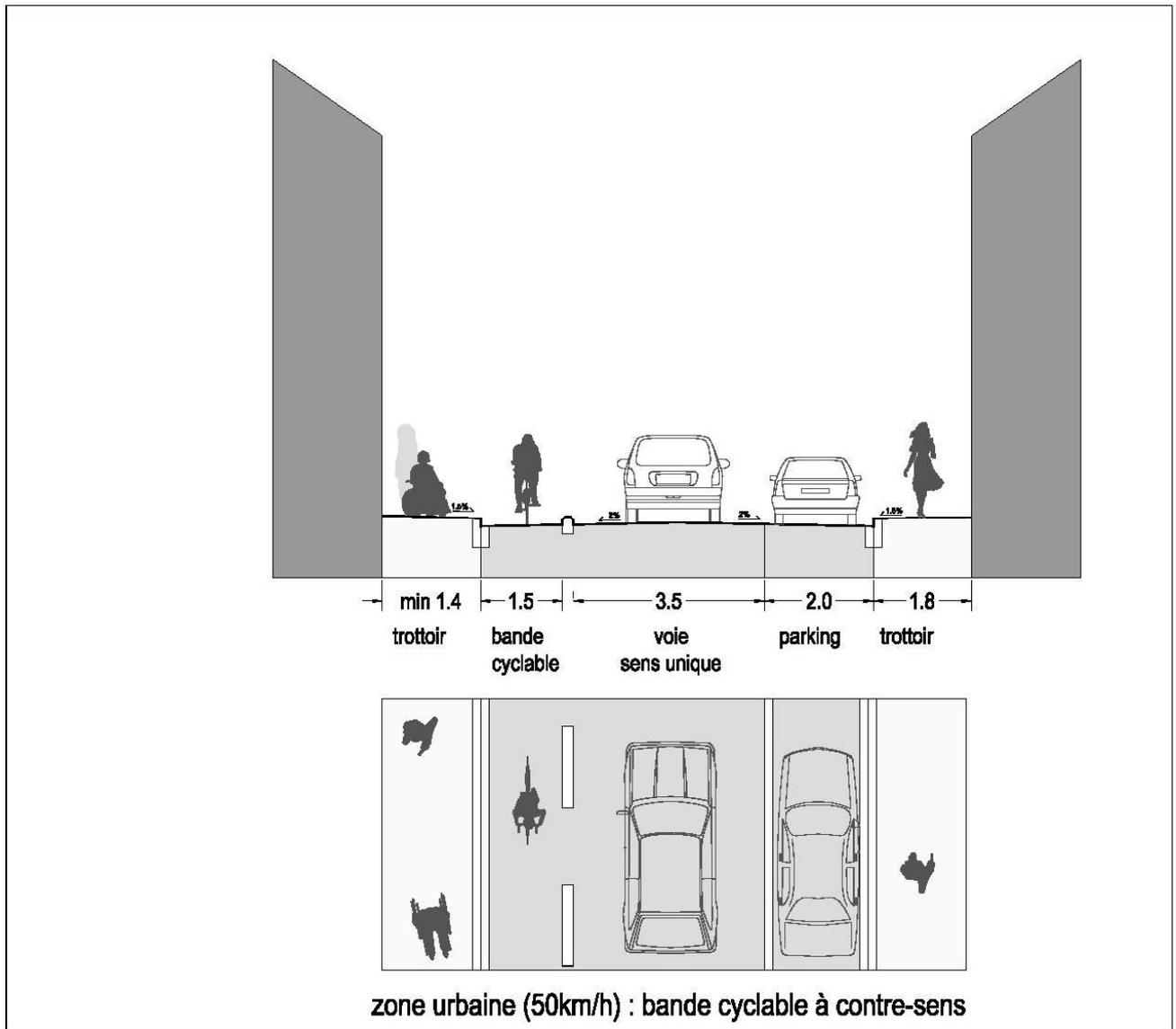
CAYENNE Collège Nonnon



Avant



Après



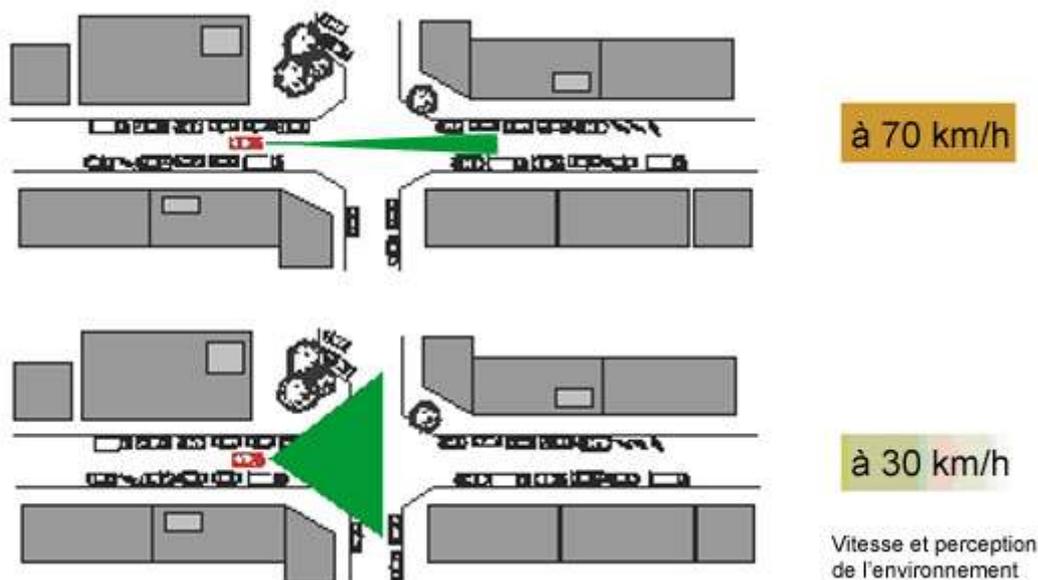
3.1.6. Les zones 30

Une zone 30 délimite un périmètre urbain dans lequel non seulement la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers dans les endroits à forte circulation piétonne (centre ville, abord d'école, quartiers résidentiels).



Les panneaux réglementaires B30 (entrée zone 30) et B51 (sortie zone 30).

Les zones 30 sont un dispositif de sécurité, un moyen d'apaiser la vitesse en ville, parce que le risque et la gravité des accidents est directement proportionnelle à la vitesse : distance d'arrêt à 30 Km/h = 13 mètres, à 50 Km/h = 29 mètres. Pour un piéton, lors d'une collision avec une voiture, le risque de mourir est de 85% à 50km/h, il n'est plus que de 10% à 30km/h. On a pu constater une diminution moyenne de 10 % du nombre d'accidents, de plus de 15 % du nombre de tués et de blessés graves et de 17 % des accidents impliquant des piétons. Cela est essentiellement dû au fait que le champ visuel est moins rétréci à 30 Km/h (voir le graphique ci-dessous). La vitesse réduite permet le contact visuel de tous les usagers et humanise ainsi les rapports sur la chaussée (qui deviennent anonymes au-delà). Elle entraîne des comportements plus conviviaux, un effet calmant sur les gens au volant (conduite moins stressée), une participation active à l'environnement et une grande liberté de mouvement pour les piétons et les cyclistes.



Source : <http://velobuc.free.fr/>

Par l'objectif de modération du trafic et de la vitesse qu'elles visent, les zones 30 constituent les sites d'accueil privilégiés des piétons et cyclistes en ville. La visibilité et le respect mutuels y étant meilleur, elles ne nécessitent pas d'aménagement cyclable particulier. Mais l'instauration d'une zone 30 ne doit jamais être réduite à la mise en place de la seule signalisation verticale (décret du 29/11/90). Elle doit contraindre réellement les automobilistes à réduire leur vitesse : par sa configuration, son environnement bâti ou encore des modifications d'aspect et de géométrie des voies, des plantations ou l'installation de mobilier urbain (éclairage, bancs, emplacements de stationnement pour cycles...). Lorsqu'on implante en entrée de zone des ralentisseurs, il est préférable de choisir des plateaux de 2,50 m à 4 m pour une hauteur n'excédant pas 10 cm, complétés par des rampants avant et arrière de 1 m à 1,40m (Guide des coussins et plateaux- Certu - 2000) plutôt que des dos-d'âne qui gênent les cyclistes dont la vitesse de déplacement est plus faible et la distance de freinage plus courte que celles des automobilistes.

La zone 30 est aussi un dispositif de structuration de la ville qui permet au piéton d'évoluer avec plus de sécurité et de traverser la rue avec plus de liberté grâce à l'absence de passage piétons (pas d'obligation de traverser à un endroit précis). De plus, la réduction de la vitesse va entraîner une diminution de l'intensité des effets sonores.



Colombes (92), une Zone 30 bien signalée est bien respectée

Promouvoir des zones 30 étendues

Les zones 30 concernent en général un ensemble de plusieurs rues mais rien n'interdit d'aménager une zone 30 longiligne si elle mesure plus de 200 m de long. Cependant, les recommandations vont dans le sens des zones 30 étendues, car plus elles sont nombreuses, plus l'impact est bénéfique. « Les zones 30 peuvent être généralisées à de plus vastes espaces urbains délimités par des voies principales. » (Rapport Une voirie pour tous (page 12), rédigé sous la direction d'Hubert Peigné, juin 2005). La ville de Lorient par exemple a généralisé les zones 30 dans toute la ville, à l'exception des grands axes qui restent à 50km/h.

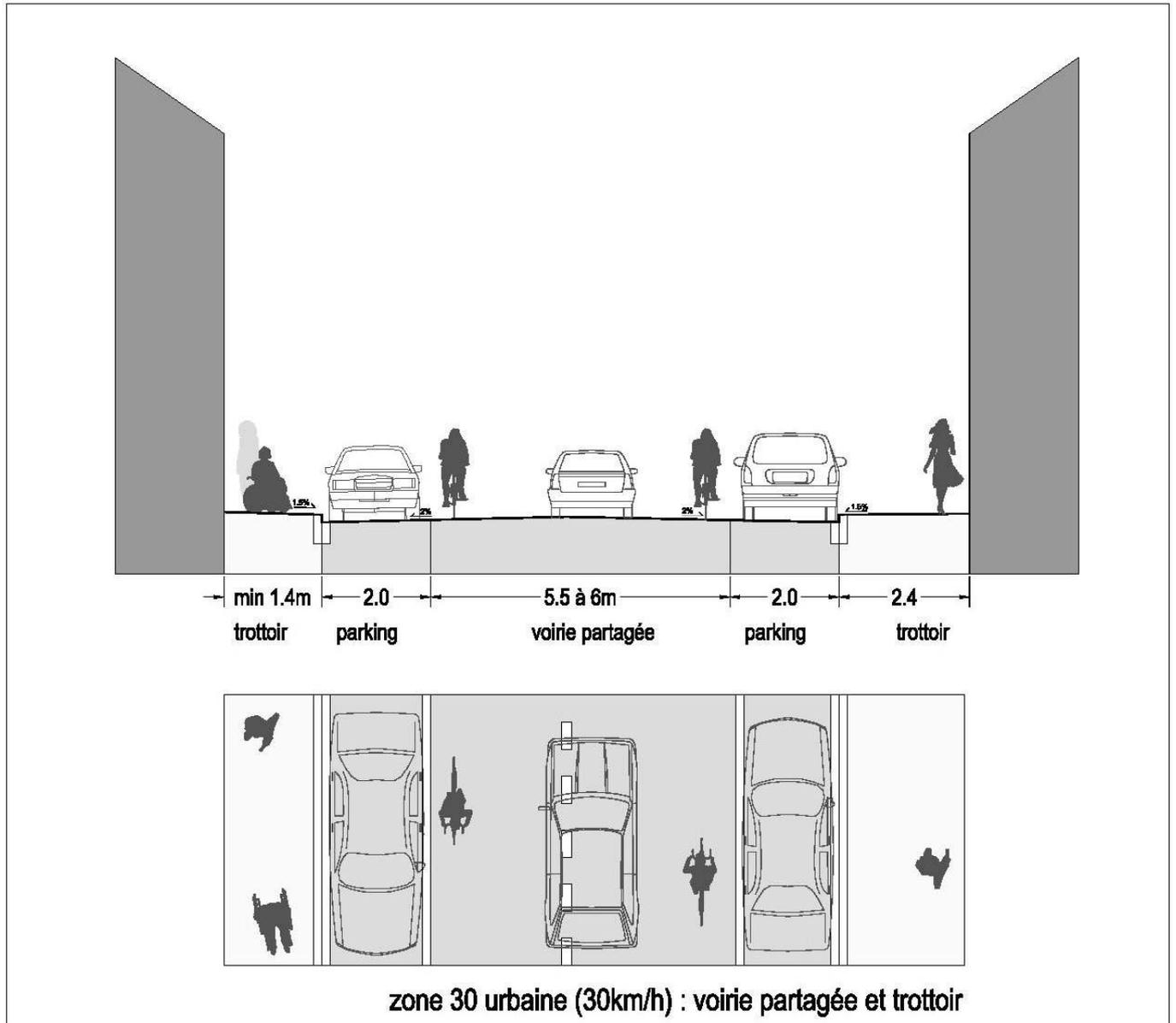
L'essentiel de ces informations est extrait de <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 22 mars 2008), voir aussi en annexe.

À l'étranger des villes n'hésitent pas à étendre le concept de zone 30 à la très grande majorité de leurs rues. Graz, deuxième ville d'Autriche avec 240 000 habitants, a limité à 30 km /h l'ensemble de ses rues, sauf les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50km/h. À Zurich, en Suisse, tous les quartiers sont en zones 30. A La Haye, aux Pays-Bas, 65 % des rues ont été aménagées en zones 30.

En France, il existe déjà quelques villes qui ont développé de façon conséquente les zones 30. D'autres s'interrogent sur la possibilité d'aménager progressivement en zones 30 la totalité de leurs voies de quartiers.

Préconisations pour la CCCL concernant les zones 30

Les zones 30 sont à installer préférentiellement en zone urbaine dense ou en zone résidentielle de type lotissement et à minima aux alentours des établissements scolaires. Comme première opération médiatique, elles pourraient concerner tous les centres anciens des villes et des bourg de la CCCL, hormis les axes majeurs conservés à 50km/h. Voir les plans des propositions de zone 30 pour chaque commune (chap 2.4.2).



3.1.7. Les zones de rencontre



Espace reconquis par les piétons ou Zone piétonne accessible en permanence à la voiture. Le Code de la rue belge en fait la promotion. En France, le travail de réflexion sur le « code de la rue » ouvert en avril 2006 implique une proposition de créer une « zone de rencontre » qui est un des 4 axes prioritaires du Code.

Sans connaître officiellement la notion de "zone de rencontre", la France réalise déjà des aménagements qui reflètent cet esprit de cohabitation pacifique des usagers, avec la priorité accordée aux piétons à Chambéry et à Paris (parvis de la Gare du Nord).

Le principe de "zone de rencontre" sur des rues fréquentées par un trafic automobile non négligeable (non pas des rues résidentielles) a été instauré à Chambéry et aurait inspiré les Suisses. Tout en étant à la pointe dans les années 1980, la France n'a pas persévéré, et aujourd'hui, la zone de rencontre est loin d'être un principe acquis....

En Suisse, le concept est appelé "zone de rencontre", et son application s'est étendue car la "zone de rencontre" ne se limite pas aux seules zones résidentielles, mais concerne également des zones urbaines de grand passage (centre ville, parvis de gare, pôle échangeur de transports en commun....).

Il désigne des secteurs, dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, où les piétons peuvent utiliser toute la chaussée pour des activités de jeu, de sport, d'achats, de flâne ou de rencontre. La vitesse maximale autorisée est limitée à 20 km/h. Dans une zone de rencontre, les piétons bénéficient de la priorité et ils peuvent traverser partout, mais ne doivent cependant pas gêner inutilement les véhicules. Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par une signalisation ou un marquage. Les zones de rencontre sont autorisées par la législation suisse depuis le 1er janvier 2002. Elle sont régies par l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) et l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, qui en définissent les conditions et les règles d'introduction. Elles peuvent être instaurées sur des routes secondaires dans des quartiers résidentiels ou commerciaux. Parmi les principaux exemples, on trouve des zones de rencontre en Suisse, dans les villes de Burgdorf ou de Berthoud (cité modèle depuis 2001), et la région Crans-Montana a mis à l'essai en été 2004, les centres villes en zones de rencontre. La ville de Bienne offre un projet modèle pour la place centrale à très forte circulation. (Annexe 5.2.2).

En néerlandais, woonerf veut dire cour résidentielle et fait partie de l'infrastructure de circulation. C'est un type d'infrastructure qui est utile lorsque les activités piétonnes et de séjour (la marche, les jeux des enfants, etc.) ont priorité sur la circulation automobile. Aux Pays-Bas, des règlements exigent que les voitures roulent au ralenti et elles ne peuvent se garer qu'à certains endroits désignés.

cf annexe 5.2.2 et sites : <http://velobuc.free.fr/> et <http://www.zonederencontre.ch/home/index.aspx>

Préconisations pour la CCCL concernant les zones 30

Le pôle multimodal de l'embouchure de la Crique pourrait être l'occasion d'instituer une zone de rencontre à Cayenne.

3.2. Les aménagements spécifiques

3.2.1. L'arasement des bordures

La sécurité est particulièrement liée aux aménagements de détail.



Les chaussées comportent en effet une multitude de petits obstacles gênants pour le cycliste : rails ou ornières, bordures insuffisamment abaissées, plaques et regards d'accès mal nivelés et glissants par temps de pluie... Le cycliste a besoin d'éviter ces obstacles ou de les franchir perpendiculairement pour ne pas être déséquilibré.

Le concepteur doit donc prévoir des courbes adaptées, notamment en entrée et sortie de site propre, de parking, d'aire piétonne. La bordure de trottoir doit être abaissée au seuil zéro c'est-à-dire au fil d'eau.

Le concepteur doit éviter d'inclure les caniveaux dans la largeur des voies cyclables et veiller tout spécialement à la pose des grilles d'évacuation des eaux pluviales qui doivent être au même niveau que la couche de roulement, avec les rainures perpendiculaires à l'axe de la chaussée de façon à ce que les roues d'un vélo ne s'y coincent pas. En ville, on préférera des bouches avaloir sous trottoir ou des grilles rectangulaires plus étroites au lieu des grilles carrées classiques.

3.2.2. Le trottoir traversant

Extrait de <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 17 nov 2007)

Trottoir franchissable par la voiture : le cheminement du piéton est continu, celui de la voiture est discontinu. C'est un rehaussement (plateau surélevé) en entrée / sortie de rue. Ses Objectifs :

- priorité aux piétons, confort, sécurité et continuité de leur itinéraire,
- la voiture qui bifurque doit freiner,
- le cycliste ne subit pas de queue de poisson par les voitures tournant à droite,
- la rue latérale est mieux protégée contre le transit et la vitesse des motorisés.



à Versailles vu depuis la rue principale... et depuis la rue secondaire



en Belgique

3.2.3. Le by-pass vélo

Extraits de <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 7 janvier 2008)

C'est un "passage latéral ou parallèle", une "dérivation", " un "court-circuit" pour vélo installé le long d'une chicane ou écluse, rétrécissement de la chaussée par des plots, bacs à plantes, oreilles, plate-bandes... visant un apaisement de la vitesse des véhicules motorisés.

La chicane ou écluse a un impact positif sur les conditions d'utilisation mixte de la chaussée, mais appliquée aux cycles elle implique un changement de trajectoire qui peut avoir un effet stressant sur le cycliste (déstabilisé, talonné par une voiture, moins bien visible ou au contraire face à une voiture dans la chicane). La solution du "by-pass" vélo, ce passage latéral entre la chicane et la bordure de la chaussée, permet au cycliste de continuer à rouler tout droit et ainsi d'éviter tout conflit avec les voitures à hauteur des chicanes.



Bons exemples de by-pass vélo

Le by-pass mesure 1,20 m de large minimum, le milieu de l'écluse 3 m. La priorité est réglée par un panneau mais pourrait ne pas être définie, cette situation floue obligeant les automobilistes à se concerter par contact visuel, ce qui est prôné par le concept « shared space » (annexe 5.2.3).



Saint-Nom la Bretèche (78) : chicanes pavées avec by-pass vélo

Ce "by-pass" vélo n'est pas parfait car relativement étroit, mais bien pensé pour le passage des bus (simple essieu) empêchant le passage poids lourds (double essieu) qui de ce fait est ralenti.



Chambéry (73) : Ecluse avec bypass vélo @Alain Caraco



Mazé (49) : mauvais exemple de chicane sans by-pass pénalisant les cyclistes

3.3. Le traitement des sols

3.3.1. Les revêtements

Le revêtement doit remplir son rôle en matière de sécurité, de confort, et de lisibilité. La coloration variera elle selon le choix de différencier le linéaire ou au contraire de le fondre dans le paysage. Divers matériaux peuvent être utilisés.

	Confort	Praticabilité	Impact environnemental
Dolomie stabilisée	-	+	+/-
Béton	-	+	+/-
Asphalte coulé	+	+	+/-
Enduisage gravillonnage	+	+	+/-
Asphalte teinté	+	+	+/-
Végécol	+	+	+
Terraway	+	+	++
Enverr'Paq	+	+	++

Tableau comparatif de matériaux

Sont détaillés ci-dessous quelques exemples de matériaux utilisables en Guyane sur des cheminements piétons et cycles qui doivent souvent rester ouvert à la circulation (entretien, secours...). Les premiers sont connus et traditionnels, les autres sont des matériaux alternatifs tels que le Végécol, le Terraway ou l'Enverr'Paq. Les avancées des recherches permettent en effet des innovations en terme de respect de l'environnement qu'il nous semble utile de valoriser dans le cadre du développement des déplacements doux.

Les enrobés et asphaltes



La gamme de ces matériaux s'est largement étendue avec un jeu d'agrégats différents et des versions améliorées telles que les asphaltes ou enrobés grenailés.

Le Végécol (Colas)

Mis au point par le Campus Scientifique et Technique Colas, c'est un liant de nature végétale, sans dérivé pétrochimique ni bitume, à usage routier ou de génie civil en général.



Dans l'avenir, Végécol pourrait devenir un substitut au bitume dans de nombreuses applications. Il présente en effet des performances et des avantages comparables à ceux du bitume tout en étant composé en totalité de matières premières renouvelables issues des agro-ressources et contribue ainsi aux objectifs du développement durable.

Performances techniques : Cohésif, élastique et adhésif. Grâce à sa translucidité, il permet de réaliser des enrobés de la couleur naturelle des granulats ou colorés en toute teinte.

Les enrobés au liant Végécol présentent des propriétés mécaniques améliorées par rapport à celles des enrobés au bitume. Résistance élevée à l'orniérage, à la fatigue. Rigidité adaptée aux chaussées à revêtir. Résistance à l'action des hydrocarbures. Existence d'une gamme de liants adaptée aux différents types de travaux.

Mise en œuvre : Fabrication simple du liant en usine. Fabrication des enrobés dans les unités classiques d'élaboration des enrobés avec ligne spécifique si coloration. Mise en œuvre des enrobés avec les moyens traditionnels (finisseur, compacteur). Application à plus basse température que les enrobés au bitume. Caractéristiques d'adhérence équivalentes à celles des enrobés classiques au bitume.

Terraway (Pro Urba)

Revêtement naturel à base de mélange d'agrégats naturels (sable concassé ou roulé) et de résine bicomposante. Perméable à l'eau et à l'air. Terraway a la porosité du sable et la dureté de l'asphalte. C'est un revêtement, antidérapant, sans joint dangereux, adapté aux voiries légères, parkings de voitures, squares, cheminements piétons des espaces verts, trottoirs, allées, cimetières, maisons de retraite, cours d'école, pistes cyclables, entourages d'arbre. La porosité de Terraway en fait un sol parfaitement sûr et écologique : pas de flaque d'eau, les eaux pluviales s'infiltrent, le sol respire. Les racines ne viennent plus déformer les chemins.

Caractéristiques techniques : Epaisseur de 2,5 cm sur grave drainante, pente acceptée jusqu'à 45°. Couleurs : toutes teintes (selon couleurs sables utilisés ou par addition de pigments). Teneur minimale en vide : 25%. Résistance à la pression : 25 MPa à 10 j. Résistance à la flexion : 10 MPa à 10 j. Charges maximales : 2,8 t/m². Mise en oeuvre par mélange de sable (granulométrie 0,5/5) et de résine bicomposante à froid, température minimale d'application de +5°C. Mise en service après 8 h.



Chape sableuse semi-lisse Enverr'Paq aspect naturel (Esportec Eco-Industriel)

Sur le principe d'un sol stabilisé naturel, ce produit est élaboré à partir d'un liant minéral hydraulique, de déchets de verre non recyclables dans l'industrie verrière et d'un sable naturel concassé. Sa résistance est bien supérieure au stabilisé classique. Il offre un aspect dur et non de grains libres. Etant donné la pluviométrie en Guyane un stabilisé classique (même compacté) est très déconseillé car peu durable.

Cette chape est constituée de sable concassé renforcé par un ciment de verre. Composée de 90 % de sable concassé et 10 % de liant Ecostabil (75 % de poudre de déchets de verre et 25 % de chaux aérienne et réactifs basiques). Pour places, trottoirs, pistes cyclables ou de rollers, voies circulées, parkings, aires multisports, entrées de résidences, etc.

Caracteristiques techniques : Granulométrie : 0/4 à 0/15. Epaisseur chape : 5 à 8 cm (piétons, cyclables, véhicules < 10 t) et 10 à 12 cm (pour trafic de véhicules lourds). Surface : grainée semi-lisse. Couleurs : beige, jaunâtre ou selon région. Semi-perméable, coeff de perméabilité : $1,10^{-6}$. Résistance à la compression R_c à +20 °C : 1,5 à 3 Mpa (après 7 jours), 8 à 15 Mpa (après 90 jours) et 20 à 29 Mpa (après 360jrs).

Mise en œuvre : application par nivelage et compactage ; maniabilité en place entre 4 et 6 h. Consommation 21,5 à 23 kg/m²/cm. Conditionnement : livré prêt à l'emploi en benne bâchée.



3.3.2. Les ouvrages d'art

Par leur traitement, ils constituent généralement des exceptions dans le système linéaire du réseau. Ce sont les ponts ou les passerelles... nécessitant une mise en œuvre spécifique, des détails soignés en terme de garde-corps...

Les ponts

Des surlargeurs pour les cycles et piétons peuvent être créées parallèlement à la structure principale du pont, en s'appuyant soit sur celle-ci lorsqu'elle le permet soit sur une structure autonome. Une étude structurelle au cas par cas est donc toujours nécessaire.



Les passerelles et pontons

Ce sont des cheminements installés sur pilotis dans les zones de relief chaotique du bord de mer (rochers...) ou les zones marécageuses (pripri, mangrove...). Ils seront généralement réalisés en bois, un certain nombre d'essences locales imputrescibles étant idéales pour réaliser des ouvrages soumis à des conditions d'immersion quasi-permanentes :



Poteaux BWA immergés, totalement à l'abri de l'air (milieu anaérobie) :

- angélique (seul résistant aux tarets marins)
- ébène verte
- balata franc
- wacapou

Poteaux BWA enfoncés en sol humide :

- angélique (seul résistant aux tarets marins)
- ébène verte
- balata franc
- wacapou
- gaïac

Platelage bois

Les planches doivent toujours être installées perpendiculairement au cheminement. Leur rainurage assure une finition anti-dérapante nécessaire par temps de pluie. Les essences disponibles sont plus nombreuses.



Platelages BWA à l'air libre au dessus de l'eau et hors sol (à 30cm minimum) :

- wapa (attention 3 espèces)
- amarante (bien)
- balata franc
- ébène verte (nerveux)
- gaiac
- wacapou (bien)
- acacia blanc
- saint martin rouge

Cf annexe 5.1.2 pour la nomenclature des bois guyanais

3.4. La gestion des eaux pluviales

Tous les futurs aménagements doivent s'accompagner d'une démarche environnementale poussée, notamment en terme de gestion des eaux pluviales. Dès l'amont des projets, plusieurs types de solution peuvent être envisagés, du plus novateur (en agissant sur le revêtement lui-même), au plus technique (en agissant sur la sous-structure), au moins cher mais plus consommateur d'espace (en agissant sur les bas côtés) :

Les matériaux perméables à l'eau et à l'air

Il s'agit de revêtements à base de mélange d'agrégats (sable concassé ou roulé) et de liant dont la structure reste perméable (Terraway) ou semi-perméable (Enverr'Paq ...). Cf Chap 3.3 précédent.

Les chaussées à structure réservoir

Il s'agit d'une chaussée dont le corps permet un stockage temporaire des eaux de pluie. Ainsi, les débits de pointe de ruissellement sont écrêtés. Les eaux s'infiltrent directement dans la chaussée dans le cas d'une structure réservoir à revêtement poreux ou sont injectées dans celle-ci par l'intermédiaire d'avaloirs par exemple, si le revêtement est étanche. Après stockage, les eaux sont soit infiltrées dans le sol soit évacuées vers un exutoire (milieu naturel, réseau d'eaux pluviales...).

Les fossés et noues

Ils permettent un stockage à l'air libre avant infiltration et/ou évapotranspiration par les végétaux qui épurent l'eau des nitrates, phosphates et d'une partie de ses polluants.

3.5. La palette végétale

3.5.1. Les arbres d'alignement

Différentes essences d'arbres ont été choisies pour leur capacité à créer des alignements et à générer de l'ombre le long des cheminements dont deux types de cassia dont il existe environ 700 espèces.



Le Cassia rose (Cassia javanica) est un arbre atteignant 8 à 15m de haut dans son aire d'origine, une région englobant l'Inde, le sud de la Chine, l'Indonésie (île de Java), les Philippines. Il fleurit en saison chaude et préfère un climat avec une alternance de saisons humides et sèches. Il pousse dans de nombreux sols mais de préférence sur terrain drainant, en plein soleil. Les fleurs sont produites en bouquets, elles sont roses puis virent au blanc en fanant. Les fruits qui les suivent sont de longues gousses marrons, de 10 à 20 cm de long. Les feuilles sont composées et font jusqu'à 30 cm de long.



Le Cassia du Siam (Cassia siamea), arbre cultivé dans les zones tropicales pour produire du bois à brûler. Sa cime irrégulière peut atteindre 20 mètres de haut. Ses feuilles composées de folioles sont de couleur vert foncé. Les fleurs jaunes sont groupées en grappe denses de 15 à 30 cm de longueur. Ses fruits marrons sont des gousses.



L'Hématine ou Bois de Campêche (Haematoxylon campechianum) est un arbre haut pouvant atteindre 10 à 15 mètres avec un tronc rouge et des branches épineuses.



Le Manguier (*Mangifera indica*) est un arbre au feuillage persistant originaire de l'Asie du Sud, pouvant atteindre 30 m de haut avec un port étalé allant jusqu'à 30 m de largeur. La floraison est constituée d'inflorescences composées de milliers de petites fleurs jaunes ou rouges. Les fruits sont de taille variable selon les variétés, ils peuvent atteindre 25cm de long.



Le Calebassier (*Crescentia cujete*) est un arbre d'Amérique tropicale pouvant atteindre 10 m de haut. Ses fruits ronds ou ovoïdes sont suspendus aux branches ou à même le tronc et peuvent mesurer 40 cm de long. Ses fleurs sont sur le tronc et les rameaux. Son port est étalé, son tronc est court et la disposition de ses feuilles lui confère une silhouette originale mise en valeur lorsqu'il est planté isolément.



Le Tamarinier (*Tamarindus*) est un arbre originaire d'Afrique de l'Est. Il peut atteindre plus de 20 m de hauteur. Ses fruits sont des gousses à pulpe comestible qui peuvent atteindre 15 cm de long. Ses feuilles sont alternes, paripennées et composées d'un nombre variable de paires de folioles. Ses fleurs sont jaune pâle avec des nuances de rouge, et mesurent de 2 à 3 cm de large environ. Elles sont groupées en grappes pendantes.



Le Courbaril (*Hymenaea courbaril*) est originaire de l'Amérique du Sud, il peut atteindre 30 m de haut. Ses fleurs blanches sont regroupées à l'extrémité des rameaux, ses fruits sont des gousses brunes de 9 à 14 cm de long. Ses feuilles alternes sont composées de deux folioles opposées.



D'autres essences décoratives peuvent être préconisées, pour des usages plus limités. Leurs racines provoquent, souvent des dégâts aux revêtements et canalisations, ils doivent donc être utilisés avec parcimonie, au cœur des espaces verts ou de la bande plantée linéaire lorsque l'emprise est suffisante.

Le flamboyant (*Delonix regia*) est un arbre de plus de 10 m de hauteur en forme de parasol. Remarquable lorsque ses grosses fleurs rouges ou jaunes font leur apparition. Son feuillage disparaît pendant la saison sèche pour réapparaître avec le retour de la saison des pluies. Le flamboyant est originaire de Madagascar.



Le tulipier du Gabon (*Spathodea campanulata*) est un arbre originaire d'Afrique. Utilisé comme arbre d'ornement en raison de la beauté de sa floraison et de sa facilité d'adaptation à différents milieux, il se reproduit par des graines ailées et représente pour la flore indigène une menace sérieuse comme espèce exotique envahissante.



3.5.2. Les ambiances végétales traversées

Le contexte traversé par les circulations douces est très important du fait de la vitesse lente des déplacements qui permet d'en jouir pleinement. Des paysages naturels très particuliers se déclinent le long des parcours et offrent des ambiances aussi diverses que :

L'horizon ouvert du bord de mer

La vue s'étend au loin sur la côte et les îlets ; l'embouchure du Mahury, notamment, offre un paysage exceptionnel.



La densité touffue de la mangrove

Les mangroves offrent un paysage uniforme (du fait d'une seule espèce) mais « mobile » (du fait du cycle des envasements). Elles sont de 2 types :



Les mangroves à *Rhizophora mangle* (palétuviers rouges à grandes racines échasses) colonisent préférentiellement les sols à sulfures, les bordures d'estuaires dont les vases contiennent le plus souvent de la pyrite.

Les mangroves à palétuviers (*Avicenia* et *Rhizophora Avicenia*, palétuviers blancs dont les petites racines aériennes se dressent au dessus du sol) colonisent la frange côtière du littoral où les eaux sont les plus salées.

La planéité verte des pripris

Les pripris constituent le paysage principal traversé par la boucle de Matoury (canal de la crique Fouillée). Ils recouvrent diverses formations végétales telles que :

La prairie à *Eleocharis sp.* ("pripri à jonc") dominant est caractéristique des sols à sulfures souvent recouverts d'une couche de tourbe épaisse.

La forêt marécageuse à *Pinot* (*Euterpe oleracera*) occupe le plus souvent des zones où l'argile marine est surmontée d'une couche de tourbe pégasse peu épaisse, de 30 cm en moyenne.

La prairie à *Cyperus sp.* auquel sont associés *Blechnum indicum*, *Montrichardia arborescens* et la graminée *Echinochloa polystachia* se développe généralement sur des sols à couche de pégasse peu épaisse, non salés, non sulfurés, qui sont considérés comme les meilleurs sols de la plaine côtière récente.



La force de l'écran végétal vertical du pied des monts

La densité de la forêt et « l'impénétrabilité » de sa lisière créent une sensation de premier plan très présent lorsque l'on se situe au pied des monts Grand Matoury, Cabassou, de la montagne du Tigre ou de la Table du Mahury.



Parfois ces paysages se télescopent ou s'opposent. La route des plages offre ce contraste étonnant entre l'horizon ouvert du bord de mer et la force de la lisière végétale de la Table du Mahury.

3.6. Les aménagements connexes

3.6.1. Les parkings pour cycles

Des mesures d'accompagnement en matière de stationnement 2 roues sont nécessaires dans les résidences, les entreprises, près des commerces et des équipements, ainsi qu'au sein de tous les établissements scolaires ou encore dans certains espaces publics tels que les pôles intermodaux.

Les parkings 2 roues peuvent être de différents types, allant de leur expression la plus simple (arceaux sur trottoir) à des formes plus élaborées (de l'abri vélos jusqu'au parking-silo).

Leur coût est estimé à l'unité au chapitre 2.4.2.



Un accompagnement spécifique pour le développement du vélo à l'école

3.6.2. La signalétique

Une fois mis en place le réseau, son utilisation devra être facilitée par une signalétique adaptée constituée par :

- des plans du réseau servant de repérage (de type « vous êtes ici ») installés aux lieux stratégiques,
- la signalisation des intersections avec des panneaux de direction (indiquant la distance et éventuellement le temps moyen estimé à vélo ou à pied),
- le jalonnement des itinéraires par des bornes kilométriques (permettant de doser l'effort à faire)...

Cette signalétique devra bien sûr faire l'objet d'une charte de telle sorte que tous les différents éléments soient homogénéisés, durables, faciles d'entretien...



3.6.3. Les pôles intermodaux

Ils doivent être efficaces, pratiques, lisibles et conviviaux.

Le pôle intermodal « bus / bateau / taxis collectifs / cycles / piétons » de l'embouchure de la Crique permettrait une vraie réflexion sur les distances à parcourir à pied entre les modes (idéalement couvertes contre la pluie ou le soleil), les services à y trouver (attente, restauration, communication –bornes internet ?- information)...



3.6.4. Les services



Un certain nombre de services accompagnent la création d'un véritable réseau cyclable : magasins de vente/ location/ entretien...

L'échelle de l'île de Cayenne ne permet peut-être pas d'accueillir un système de vélos en accès libre tel que « Vélo'V à Lyon ou Vélib à Paris mais peut-être qu'un réseau de loueurs traditionnels privés mais subventionnés pourrait être tenté pour amorcer le mouvement des déplacements doux accessibles à tous ?

4. DES ACTIONS ET UNE COMMUNICATION ADEQUATES

L'idée est d'entamer une réflexion globale et d'aboutir, en concertation avec la population, les associations d'usagers et les autres parties prenantes à la mise au point d'un projet piétons cycles d'envergure. Pour cela, il faut préciser les mesures d'accompagnement du projet, en particulier en matière de communication, de formation (des techniciens, des élus...) et d'information des citoyens.

4.1. Circulations douces pour tous : acquérir des « réflexes »

Le vélo et la marche à pied sont utilisés pour les déplacements quotidiens, la détente et le tourisme. Mais une politique des circulations douces implique d'acquérir des « réflexes vélo, marche ou TC ». Cela est vrai tant pour les collectivités et les concepteurs dès la phase projet pour toute opération de ZAC, lotissement ou voie nouvelle, que pour les usagers auprès desquels la communication et la promotion du réseau piéton-cycle-TC et des services disponibles seront nécessaires.

Choisir d'être piéton ou cycliste

La marche est efficace sur des trajets de moins d'un kilomètre. La vitesse moyenne en marche à pied est de **5 km/h**, la distance parcourue en **10 minutes** est de **800 mètres**. Un cercle de 800m de rayon définit une zone de chalandise est de **2 km²**.

Le vélo est le mode de déplacement le plus efficace en milieu urbain sur des trajets de moins de 3 kilomètres, La vitesse moyenne en vélo est de **20 km/h**, la distance parcourue en 10 minutes est de **3,2 km**. Un cercle de 3,2km de rayon définit une zone de chalandise est de **32 km²**. Le vélo multipliant par 15 la zone de chalandise sur la base d'une durée inchangée de 10 minutes, il peut être d'une grande utilité comparé à la marche.



Favoriser tous les utilisateurs de 2 roues

Les actions et la communication autour du nouveau réseau de déplacements doux doivent pouvoir toucher des publics aussi différents que **le cycliste quotidien** (qui se déplace dans un but utilitaire, va à son travail ou faire des courses avec le vélo dont il dispose), **le cyclo-sportif** (qui fait une ou plusieurs sorties par semaine, souvent en groupe, pour maintenir sa forme et par plaisir, utilise un vélo de course léger et préfère souvent circuler sur la route), **le randonneur** ou **promeneur** (qui seul ou en famille utilise un vélo plus confortable que le précédent, parfois un VTT) et **le VTTiste pur** (qui fuit les infrastructures routières autant qu'il le peut, mais doit les utiliser pour des parcours de jonction).

Accompagner le développement du réseau et inciter à son utilisation

Hormis la mise en place du réseau, le fait de rouler à vélo sera encouragé par des mesures faisant appel à des compétences et des domaines aussi variés que la communication ou la gestion par :

- **l'élaboration de guides** à l'usage des cyclistes et promeneurs. Des prospectus peuvent être édités tels qu'une carte des itinéraires cyclables indiquant le type d'aménagement linéaire et le jalonnement des services, un guide de détail des circuits de randonnées...
- **le respect des règles de sécurité** par la verbalisation des excès de vitesse et du stationnement interdit,
- **un bon entretien de la chaussée**, car sans un entretien régulier, les mauvaises herbes ont tendance à envahir la surface de roulement et à réduire la largeur de l'aménagement. Malgré les bordures de rive, la végétation revient sur la chaussée et peut réduire la largeur utile de plus de 0,30 m. Par ailleurs les gravillons, feuilles mortes, bris de verres, déchets de toutes sortes dégradent l'espace circulaire du cycliste: le risque de glissance est accru, notamment dans les virages. Il faut donc être très exigeant sur l'entretien et surtout sur les fréquences des nettoyages, faute de quoi l'aménagement n'est pas utilisé : passage d'une brigade d'agents de surveillance, interventions mécanisées avec du matériel adapté (balayeuse, laveuse), opérations d'élagage et de fauchage, interventions ponctuelles d'urgence après de fortes intempéries.

S'inscrire dans une démarche globale et partagée

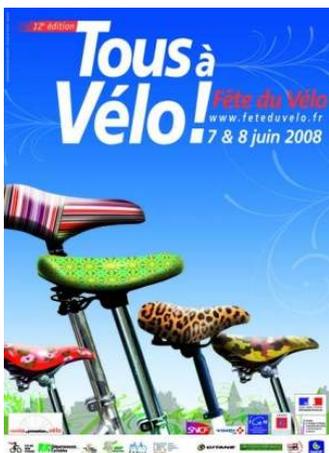
Pour enclencher la machine vélo par exemple, il est possible pour les collectivités d'adhérer à des organismes existants permettant les échanges tels que le Club des Villes Cyclables (CVC), www.villes-cyclables.org), ou l'Association des Départements Cyclables (ADC) dont font déjà partie les îles de la Réunion et de la Martinique. Cf annexes 5.3.5 et 5.3.6. Les départements et villes ayant anticipé cette démarche peuvent être des partenaires utiles.

4.2. Des actions médiatiques ponctuelles ou régulières

Ces actions peuvent :

s'articuler autour d'un évènement particulier, par une offre spéciale de transports en commun pour certaines manifestations drainant un public nombreux. Comme le CSG organise des navettes vers les sites d'observation des lancements, on peut imaginer des bus partant de différents points de ralliement des communes de la CCCL pour amener les gens aux journées du carnaval, aux évènements sportifs ou culturels...

prendre un caractère régulier (hebdomadaire, mensuel...), par l'instauration de zones sans voitures spécifiques par les communes (tels que la ciclovía de Bogota ou les quais parisiens le dimanche), par des actions inscrites dans l'espace public d'associations de cyclistes ou de rollers telles que la Vélorution (France) ou « Critical Mass » (USA). Cf annexe 5.3.1.



La Ciclovía de Bogota



relayer une action nationale ou internationale thématique, telles que la 12^e « fête du vélo » prévue les 7 et 8 juin 2008, « une journée sans voiture » existant depuis 1998 (annexe 5.3.2), la « Semaine européenne de la mobilité » (annexe 5.3.3) ou encore le mois international « Marchons vers l'école » existant depuis 2001 et engageant en octobre 2007 40 pays dont, en France, la région PACA et le Département du Nord. Voir le site <http://www.iwalktoschool.org/>.

4.3. Le relais du système scolaire

L'école est le lieu idéal pour la communication et l'éducation des enfants mais également des parents par le relais de leurs enfants.

Au Québec, une démarche globale est menée pour inciter les enfants à aller à l'école à pied ou à vélo et redécouvrir le plaisir du transport actif pour la santé et l'environnement. Même si la problématique n'est pas la même, l'exemple montre ce qu'il est possible de faire en terme de communication, au sein du système scolaire. Dans cette démarche, les questions d'environnement sont très présentes ainsi que les problèmes de sécurité. En France la question de sécurité routière mobilise également. La prévention routière éditée des plaquettes à l'attention des « enfants à vélo » (annexe 5.4.3) et des « ado à cyclo » (annexe 5.4.4).

Québec – mon école à vélo (<http://www.velo.qc.ca/monecole/>)

Bien avant l'ABC, les enfants apprennent à marcher. Aller à l'école à pied ou à vélo devrait donc être un jeu d'enfant ! Et un jeu tout indiqué : l'enfant qui marche ou pédale vers l'école fait de l'exercice tous les jours, et s'y habitue. Pour contribuer à renverser la tendance à l'inactivité chez les jeunes Québécois et réduire l'utilisation de la navette parentale automobile, Vélo Québec a lancé en octobre 2005 le projet « *Mon école à pied, à vélo !* » dans huit écoles de la région métropolitaine. Depuis la rentrée scolaire 2007, 50 écoles – soit 19 000 élèves dans six régions du Québec – prennent part au programme, qui sera déployé d'ici 2015 dans l'ensemble du territoire québécois.

Vous travaillez auprès de jeunes du primaire ?

Visitez la [section réservée aux intervenants](#) du milieu de l'éducation. Que vous soyez enseignant, conseiller pédagogique ou éducateur en service de garde, vous y trouverez des outils et des idées d'activités pour aborder facilement le thème du transport actif avec les élèves.

Pour en savoir plus, téléchargez le document de présentation remis aux parents des élèves des écoles participantes en 2007-2008. (annexe 5.4.1)



Vous voulez vous amuser avec votre enfant ?

Visitez la section jeunesse [PODZ](#) : Vous pourrez télécharger tous les numéros de *L'Aller-retour*, le magazine de « *Mon école à pied, à vélo!* » distribué aux enfants des écoles qui participent au programme. (annexe 5.4.2)

Vous y trouverez des jeux, le courrier de Podz et une foule d'informations comme des capsules sécurité et environnement didactiques :

Capsules environnement

Le savais-tu ? L'asphalte comme celui qu'il y a dans ta cour d'école accumule beaucoup de chaleur. Et plus il fait chaud, plus les risques pour la santé sont grands. Une solution ? Planter des arbres ! La végétation devient un genre de climatiseur qui rafraîchit l'air de ta cour. Les arbres absorbent aussi les polluants présents dans l'air, et leur ombre permet de te protéger des rayons du soleil. Et puis c'est tellement beau ! Alors pourquoi ne pas mettre plus de vert dans ta cour d'école ? Ce serait une belle activité pour le 22 avril, le Jour de la Terre ! Parles-en à tes parents et à ton professeur et invite-les à visiter le www.cremtl.qc.ca/fichiers-cre/files/pdf476.pdf

Le savais-tu ? Le premier kilomètre parcouru en voiture est quatre fois plus polluant que les kilomètres suivants. C'est parce que le mécanisme antipollution des voitures est moins efficace quand le moteur est froid. Les petits trajets en voiture comme l'aller-retour à l'école, au dépanneur ou au club vidéo sont donc très polluants et représentent une part importante de l'émission des gaz à effet de serre sur la terre. Ce sont ces gaz qui provoquent le réchauffement de la planète.

Capsule sécurité

Voici quelques règles de sécurité que tu dois bien connaître avant d'aller à l'école à pied ou à vélo :

- Respecte la signalisation routière et les feux de circulation.
- Traverse la rue aux intersections et passages piétonniers, jamais entre deux voitures stationnées.
- Regarde des deux côtés de la rue avant de traverser.
- Quand un brigadier scolaire est à une intersection, suis ses directives.
- Choisis le meilleur trajet avec tes parents et fais-le avec eux au moins une fois.
- À pied, marche sur le trottoir ou au bord de la rue dans le sens opposé à la circulation s'il n'y a pas de trottoir.
- À vélo, circule dans le même sens que les voitures, à droite de la chaussée mais pas trop près des voitures.
- Ton vélo doit être en bon état, de la bonne taille et bien ajusté.
- Demande l'aide de tes parents pour t'assurer que ton casque est de la bonne grandeur, bien placé et correctement ajusté sur ta tête. La sangle doit être serrée (mais pas trop) sous ton menton.

5. ANNEXES ET CONCLUSION

5.1. Divers

5.1.1. Compte-rendu de réunion au SIRD

Le 21/01/2008, avec Claude LE REUN, Nahel LAMA (CCCL), et Philippe COASNE (SAEP)

La DDE a deux projets routiers dans les cartons, le giratoire des maringouins (avec un échangeur pour favoriser l'entrée dans Cayenne depuis le 2x2 voies, et un échangeur à l'étude au giratoire de Balata. Ces deux giratoire devront intégrer un aménagement pour les cyclistes et piétons.

La DDE est plus dans une politique de dimensionner convenablement et de densifier le réseau existant plutôt que de créer de nouveaux axes. Le futur boulevard urbain... semble répondre à un vrai besoin routier mais ce n'est pas la compétence de l'état.

La 2x2 voies qui traverse la zone Collery est un véritable obstacle aux déplacements doux. Possibilité d'une contre-allée par l'intérieur de la zone (mais problème de foncier privé à résoudre) ou en contournant pour venir se greffer sur la crique fouillée.

Pour les financements, voir Hubert Peigné (ministère de l'écologie, du développement durable...) qui pilote un groupe national.

5.1.2. Nomenclature des essences d'arbres guyanais à bois dur

Tableau de correspondance entre les noms scientifiques et les noms vernaculaires des essences d'arbres guyanais à bois dur, préconisées pour la construction de pontons...

Noms scientifiques	Noms vernaculaires
<i>Andira coriacea</i>	"Saint Martin rouge"
<i>Dicorynia guianensis</i>	"Angélique"
<i>Eperua grandiflora</i>	"Wapa"
<i>Eperua falcata</i>	"Wapa"
<i>Eperua spp</i>	"Wapa"
<i>Guaiacum officinale</i>	"Gaïac"
<i>Guaiacum sanctum</i>	"Gaïac"
<i>Manilkara bidentata</i>	"Balata"
<i>Peltogyne spp.</i>	"Amarante"
<i>Tabebuia serratifolia</i>	"Ebène verte" ou "Ipé"
<i>Vouacapoua americana</i>	"Wacapou"

5.2. Exemples de réalisations

5.2.1. Québec - la Route verte

Extrait de www.routeverte.com

La Route verte est une idée originale de Vélo Québec réalisée avec le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. Il s'agit d'un itinéraire cyclable de 4300 kilomètres reliant les régions suivantes : d'ouest en est depuis le Témiscaminque et l'Outaouais (Hull) jusqu'à la Gaspésie (Gaspé); et du nord au sud depuis l'Abitibi, les Laurentides, le Saguenay/Lac St Jean vers le Centre du Québec et l'Estrie.

Le projet, véritable catalyseur de développement au Québec, s'inscrit dans la tradition des grands itinéraires cyclables mondiaux:

- les Cycloroutes nationales du Danemark;
- le National Cycle Network que développe en Grande-Bretagne le groupe Sustrans;
- les pistes cyclables du Danube et celle du Rhin (traversant 5 pays);
- les réseaux américains qui s'aménagent grâce au travail de Rails-To-Trails Conservancy;
- l'itinéraire côtier de l'Oregon et de la Californie.

La Route verte s'inspire aussi des grands sentiers de marche de l'Amérique, la célèbre Appalachian Trail, qui va du Maine à la Georgie ou son pendant du Pacifique, le Pacific Crest Trail, de la frontière de la Colombie-Britannique jusqu'au Mexique.

On parcourt la Route verte d'un seul trait ou par sections. On la roule près de chez soi ou l'on y retourne quelques fois par année. Elle peut offrir un défi personnel, le défi de son existence, que l'on relève seul, en famille, avec des amis. Des groupes organisés la parcourent chaque année, des agences de voyage en font une promotion internationalement. Sur le plan de la santé et de l'environnement, la Route verte apporte une plus-value incontestable.

La Route verte est aménagée avec la préoccupation d'en faire un projet rassembleur d'une part, et réaliste sur le plan financier, d'autre part. Pour ce faire, la Route verte peut revêtir différentes formes en tenant compte des particularités régionales et des différentes opportunités de réalisation :

- en utilisant des emprises d'utilité publique (ex.: voies ferrées abandonnées, chemins de halage, emprises hydroélectriques, etc.);
- en améliorant la sécurité de routes existantes par le pavage d'accotements;
- en utilisant des routes rurales à faible débit de circulation et identifiées chaussées désignées.

La "Route verte" est agréable, respectueuse de l'environnement, intéressante, sécuritaire, balisée de façon uniforme afin de créer une unité d'ensemble. Ce balisage propre à la Route verte est développé par le maître d'oeuvre en collaboration avec un comité d'experts techniques.

L'idée de base de la Route verte est un itinéraire cyclable. Mais l'aménagement de pistes à l'extérieur du réseau routier n'est pas toujours possible, faute d'emprises disponibles ou de coûts d'aménagement trop élevés. Néanmoins, rien n'empêche que des sections d'un sentier soient utilisables également pour la marche, le ski ou la motoneige, si tel est le choix du gestionnaire d'un sentier dans une région donnée.

La collaboration des régions et leur participation directe aux investissements est cruciale. Que ce soit par l'intermédiaire des conseils régionaux de développement, municipalités régionales de comté, municipalités, associations touristiques régionales, conseils régionaux de loisir ou autres organismes régionaux, la Route verte se bâtit avec ces forces régionales en matière de planification du territoire, d'animation et de promotion. Des comités régionaux reconnus par les autorités régionales sont le canal de développement de la Route verte.

Avancement au 31 octobre 2006

	TOTAL km	Existant			En développement km
		Total (km)	Balisé (km)	Existant (km)	
Pistes cyclables	1585	1444	1254	191	141
Bandes cyclables	129	121	96	25	8
Accotements asphaltés					
Routes du MTQ	1706	1349	891	458	357
Autres routes	119	101	93	8	18
Chaussées désignées	808	733	553	181	75
TOTAL	4347	3748	2886	861	599
		86%			14%

Les différents visages de la Route verte dépendent des différents types de voies cyclables qui sont regroupés en deux catégories : les pistes cyclables et les itinéraires sur route.

BANDE CYCLABLE ET ACCOTEMENTS PAVÉS itinéraires sur route

Sur certaines routes principales, les accotements sont asphaltés sur une largeur minimale d'un mètre. Les cyclistes peuvent y circuler en toute sécurité.



CHAUSSÉE DÉSIGNÉE itinéraires sur route

La chaussée désignée est une route secondaire où la circulation est faible (moins de 2000 véhicules par jour) et qui est officiellement reconnue comme voie cyclable. Une signalisation spéciale (panneau jaune avec vélo et auto) y est placée afin d'indiquer que cet itinéraire est partagé entre autos et vélos.



PISTE CYCLABLE ET SENTIER POLYVALENT

La piste cyclable est une voie cyclable séparée de la circulation motorisée. Les pistes cyclables qui font partie de la Route verte sont souvent aménagées sur des voies ferrées abandonnées. Il s'agit alors de sentiers polyvalents que les cyclistes partagent avec d'autres utilisateurs, notamment les marcheurs.



5.2.2. Suisse - les zones de rencontre

Extrait de www.zonederencontre.ch/home/index.aspx

De très nombreuses communes ont instauré des zones de rencontre depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation. Ces zones semblent être très diverses, mais présentent aussi beaucoup de points communs, au niveau de l'aménagement ou des conditions de réalisation. On ne disposait cependant pas jusqu'ici des informations permettant d'avoir une vue d'ensemble des zones de rencontre réalisées. Le présent site, réalisé par Mobilité piétonne, doit permettre de combler ce manque.

La liste permet de visualiser l'ensemble des zones de rencontre existantes ou en projet. Il est possible d'effectuer des tris selon différents critères, et pour plusieurs des cas listés, on peut obtenir des informations complémentaires en cliquant sur « Détails » (il est prévu de compléter régulièrement le site avec de nouvelles fiches).





Bienne / Biel (CH) Toutes les Photos : CERTU (Catia Rennesson) et CETE de l'Est (André Isler), Journée d'étude "Zone de rencontre" 12 sept 2006

5.2.3. Europe – les Espaces partagés ou Shared Space

Extraits de : <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 23 janv 2008).

Les principes

- la rue parle, pas la signalétique
- seules règles : rouler à droite + priorité à droite
- l'être humain est placé au centre de l'aménagement
- créer un flou et provoquer le contact visuel entre les usagers
- réduire le différentiel de vitesse entre les usagers
- tous les usagers ont les mêmes droits
- les déplacements sont un moyen, pas un but
- l'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité ("chaos productif")



Dans le programme européen de Shared space, sept projets sont en cours. Aucun projet en France, mais l'idée fera son chemin. L'absence de la France est regrettable, d'autant plus qu'elle a initié une réflexion très similaire dans les années 1980 avec son projet "Ville plus sûre - quartiers sans accidents". Ainsi que sa réflexion Code de la rue pour la France, qui met en avant les zones de rencontre dont le principe, ne l'oublions pas, a été instauré à Chambéry il y a plus de dix ans.

Le fonctionnement

Au Royaume Uni, le projet de mettre ensemble tous les éléments de cette "seconde génération d'apaisement de la vitesse" (second-generation traffic calming), à savoir enlever tous les panneaux, marquages... dans une rue passant devant une école primaire de la ville de Bath va permettre de mettre en valeur la morphologie urbaine riche de ce secteur (St. James Square, l'école et une église historique) pour créer une série de lieux d'intérêt plutôt qu'une seule route.



Le morcellement de l'espace, l'insertion dans la vie culturelle locale, l'abolition de toute perspective rectiligne : ce sont autant d'éléments urbanistiques mis en œuvre par les shared space.

La seconde génération de maîtrise de la circulation vise à ré-humaniser la ville par l'apaisement de la vitesse et par l'aménagement de l'espace commun en faveur des flux libres des piétons et des cyclistes. Aucun panneau, pas de feux, sur un carrefour, ça marche sans accident puisqu'on roule lentement et que les utilisateurs de la chaussée ont un contact visuel. Il y a donc un renforcement de l'autodiscipline de la part des usagers.



5.2.4. Europe – la Voie centrale banalisée

Extraits de : <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 8 janv 2008)

Il s'agit d'un concept de répartition de l'espace de la chaussée, utilisé avec succès notamment en Suisse (depuis 1997) et appelé "Kernfahrbahn" (chaussée à voie centrale banalisée). En Autriche, les deux bandes latérales s'appellent "Mehrzweckstreifen" (bandes à utilisation multiple ou bandes multifonctionnelles). En Allemagne, on les nomme "Angebotsstreifen".

Avant : il y a deux voies de largeur standard (par exemple 3,50 m chacune, largeur totale 7 m), séparées par un trait au milieu, ligne sans obstacle. Les piétons sont éliminés ou cantonnés derrière des barrières/buissons, aucun espace n'est prévu pour les cyclistes qui roulent à leur propre risque, perçus comme des obstacles et non comme des co-utilisateurs de la chaussée.



Après : Une organisation en trois "voies" à savoir deux bandes multi-usages, utilisables par le cycliste (par exemple 1,30 m chacune) et une voie centrale banalisée, sans séparateur (4,40 m), largeur totale toujours 7 m, mais l'ambiance est très différente. L'espace latéral multi-usage n'est PAS une bande cyclable, donc pas "réservée" au cycliste, il est au contraire empruntable au besoin par les différents usagers (dont les voitures) pour se croiser.



Le principe de la "voie centrale banalisée" permet de garder la même largeur de chaussée, en changeant le marquage (passer de la "route" à la "rue") et ainsi la répartition de l'espace. L'idée consiste dans une nouvelle répartition de la voirie qui vise à protéger les cyclistes et à augmenter la sécurité routière. Tout cela en réalisant des économies grâce à une signalétique sobre. La chaussée obtient une nouvelle structuration optique des surfaces de circulation. Sans trait au milieu et grâce au marquage clair des bandes cyclables, l'espace routier sera rétréci favorisant ainsi une conduite automobile plus prudente et une allure constante du trafic motorisé.

Les effets

- ralentissement de la vitesse des voitures, sans autre aménagement
- rétrécissement visuel de la chaussée du point de vue de l'automobiliste
- possibilité d'utiliser la largeur nécessaire pour se croiser donc fluidité du trafic automobile, mais à vitesse apaisée
- confort pour les cyclistes, donc incitation à faire du vélo
- zone tampon supplémentaire de protection pour le piéton sur le trottoir.

Source : <http://velobuc.free.fr/>



5.3. Exemples d'actions

5.3.1. La Vélorution

Extrait de l'article de wikipedia : <http://fr.wikipedia.org>)



San Francisco Critical Mass, 29 Avril 2005

La Vélorution (jeu de mots mêlant vélo et révolution) est un mouvement dont le but est de promouvoir l'utilisation des moyens de transports personnels non polluants (bicyclette, patin à roulettes, skateboard). Tous les derniers vendredis du mois dans la plupart des pays (et tous les premiers samedis du mois en France), ces véhicules viennent en masse sur la route (d'où le nom anglais Critical Mass) afin de se réapproprier la route, le temps d'une manifestation au moins.

Débuts

La première Vélorution en France a été organisée au début des années 70 par les Amis de la Terre à Paris contre un projet d'autoroute qui devait longer la Seine et traverser la capitale d'est en ouest. La manifestation réunit plus de 10 000 cyclistes. Tout au long des années 70, ce terme va être repris pour des actions cyclistes. La revue écologiste Silence en fait son titre de une en mars 1983.

La paternité du terme est controversée, souvent attribuée à Mouna Aguigui, André Dupont de son vrai nom, qui fait sa campagne à l'élection présidentielle de 1974, à bicyclette, "Je suis un cyclodidacte, la vélorution est en marche".

Aux Etats-Unis, en 1992 à San Francisco 52 personnes participent à une « Critical Mass ». L'idée est alors reprise de faire des manifestations à date régulière jusqu'à atteindre une masse critique suffisante pour peser politiquement. On estime qu'il y aurait des vélorutions dans plus de 325 villes. En France, elles existent à Lille, Toulouse, Angers, Lyon, Tours, Chambéry, Rennes...

5.3.2. Une journée sans voiture

Extrait de l'article de wikipedia : <http://fr.wikipedia.org>)

Depuis la création de l'événement au niveau international en 1998, la journée sans voiture vise à expérimenter de par le monde une journée de fermeture de la ville aux voitures. Cet événement a attiré un nombre croissant de villes avec un nombre maximal en 2005 de près de 1500. En 2006, le nombre total a diminué tout en impliquant de nouvelles villes participantes.

La première manifestation officielle eut lieu en juin 1996 dans la ville de Reykjavík (Islande) où les autorités organisèrent une journée sans voiture dans la capitale. En France, La Rochelle fut la première, le 9 septembre 1997, à réserver son centre-ville aux piétons, rollers, vélos, tandems, skate-boards... L'initiative fut lancée officiellement au niveau européen en 1998 et s'inscrit alors dans la « Semaine de la mobilité », qui présente une thématique différente chaque année (le changement climatique en 2006).

Cette journée est pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun l'occasion de s'approprier l'espace urbain. Dans certains pays, comme la Belgique, seules les voitures dont les conducteurs ont une dérogation peuvent circuler.

L'idée de situer cette journée à date fixe, le 22 septembre semble souvent céder devant les difficultés à l'organiser un jour de semaine dans les grandes villes. Certains pays ou villes organisent cette journée le samedi ou le dimanche précédant le 22 septembre : par exemple, les villes belges de Bruxelles et d'Anvers l'organisent le dimanche.

Depuis la création de la Semaine de la mobilité en France la "journée sans ma voiture" a disparue en tant que telle. Des collectifs cyclistes dont « vélorution » souhaitent faire revivre cette journée en organisant chaque 22 septembre des manifestations giratoires dans plusieurs grandes villes de France. A Paris, en 2006, cette manifestation s'est soldée par l'arrestation par la police de 60 cyclistes.

Quelques bilans

En 2002, le dimanche 22 septembre, 1353 villes de 37 pays européens et quatre villes canadiennes participent officiellement.

En 2003, un millier de villes participent. En dehors de l'Europe, signalons Buenos Aires, Montréal, Taïpei, et une dizaine de villes du Brésil qui participent à l'opération.

En 2004, près de 1500 villes dans une quarantaine de pays se sont mobilisées dont 450 en Espagne.

En 2005, la journée sans voiture concerne 1452 villes dans le monde³ et concerne une bonne centaine de millions de citoyens dont 70 millions en Europe.

En 2006, le mercredi 22 septembre, 1279 villes se sont inscrites officiellement dans une quarantaine de pays⁴. On constate une certaine baisse dans certains pays comme la France et la Belgique, mais de nouveaux pays s'inscrivent comme par exemple : la Bulgarie, la Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, de Serbie et de Roumanie.

En 2007, la journée sans voitures semble remplacé par une journée pour favoriser l'usage des transports en commun (ticket valable toute la journée à 1€), la ville de La Rochelle décide seule de faire la journée sans voitures le 5 Octobre 2007, 2 semaines après la semaine de la mobilité.

5.3.3. La Semaine européenne de la mobilité

Extrait de : <http://www.bougezautrement.gouv.fr/>

7 jours en faveur de la mobilité durable

Chaque année, du 16 au 22 septembre, toute l'Europe se mobilise pour promouvoir des solutions de transport alternatives.

En tant que coordinateur français de l'opération, le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables organise cette 6ème édition avec l'ADEME, le GIE Objectif transport public GART/UTP et en partenariat avec la FUBicy et le Club des villes cyclables.

Bougez autrement ! La meilleure énergie c'est la vôtre

Pour la Semaine européenne de la mobilité, la **France organise une opération** intitulée « Bougez autrement ! La meilleure énergie c'est la vôtre », qui s'adresse aux villes et autres collectivités, mais également aux réseaux de transports, aux associations, aux entreprises et aux services publics.

Un appel à projets est lancé auprès de tous ces acteurs de la mobilité pour favoriser des initiatives locales, faire émerger des projets et créer des événements susceptibles, partout en France, de susciter des changements de comportements.

L'organisation de l'appel à projets est gérée à 2 niveaux :

les villes et autres collectivités remplissent sur le site "Bougez autrement, dans la rubrique qui leur est dédiée, un formulaire d'inscription "Semaine européenne de la mobilité", commun à toutes les collectivités d'Europe qui permet, une fois le dossier accepté, une double visibilité : sur le site européen, dans le programme des actions menées par toutes les collectivités, sur le site "bougez autrement" avec les autres participants.

les autres participants remplissent sur le site "Bougez autrement, dans la rubrique qui leur est dédiée, le formulaire d'inscription "Bougez autrement ! " qui permet, une fois le dossier accepté, une visibilité dans le programme des actions de la Semaine sur le site "bougez autrement".*

5.3.4. Le Covoiturage

Extrait de : <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 2008)

Le covoiturage se développe en France, voici quelques chiffres :

1,3 : Le nombre de passagers par voiture aux heures de pointe autour des villes en France

5% : La part du covoiturage dans les trajets domicile-travail quand il n'y a pas de transport collectif organisé par l'entreprise ou la municipalité.

Les Français se tournent vers des modes de transports plus écologiques et plus économiques inventant un nouvel "Eco-système". Pour un service couvrant toute la France et l'Europe, il est possible de consulter 123envoiture.com.

Les collectivités locales prennent également conscience des avantages du covoiturage.

Avantages

- Economie : il permet de diviser le coût du transport par le nombre de passagers,
- Ecologie : Moins de voitures qui circulent, moins de carburant brûlé, moins d'embouteillages ...
- Désenclavement : Le covoiturage permet une desserte des zones éloignées des transports collectifs,
- Convivialité : avoir la même destination (travail, festival...) peut créer des liens,
- Priorité : certaines autoroutes donnent priorité aux véhicules avec trois ou plus de personnes à bord.

5.3.5. L'Association des Départements Cyclables

Extrait de : <http://www.departements-cyclables.com/>



VÉLO & TERRITOIRES

La revue de l'ADC - Association des Départements Cyclables

Décembre 2007 / N°12

Sommaire

- Page 1 : Edito / Brèves
- Page 2 : Nouvelles de l'ADC
 - Vélo, atout de développement pour le territoire - Rencontres 2007
 - Les différents travaux de l'ADC
 - L'ADC accueille de nouveaux départements
 - Première région adhérente : bienvenue à la Picardie
- Page 3 : Portraits – Fondations *La Suisse à Vélo & Vélo Québec*
- Page 6 : Nouvelles du réseau
 - Projet de vélos en libre service dans les Hauts-de-Seine
 - Les aménagements cyclables ? Tous les agents s'y mettent au Conseil général du Var
 - Semaine de la mobilité
 - Congrès du Club des villes cyclables
 - Les Trophées du vélo
 - Le Grand Prix du vélo de ville
- Page 8 : Parutions / Agenda

Edito

Chers amis des territoires cyclables,



Je tiens à vous souhaiter, au nom de mes collègues élus du bureau de l'ADC et du comité technique, tous mes vœux de réussite cyclable et personnelle pour cette année 2008.

Dans notre dernier numéro, je me réjouissais de la tenue du Grenelle de l'environnement qui laissait présager une embellie pour le vélo et les modes doux, ingrédients incontournables du développement durable.

Or, le vélo et plus largement les modes doux n'ont malheureusement pas émergé au cours du Grenelle. Eux qui pourtant présentent tant d'avantages au plan environnemental, social et économique. A croire, malgré nos efforts et ceux de nos partenaires, que ces modes alternatifs ne sont pas encore pleinement intégrés au rang de modes de transport à part entière. Du chemin reste donc à parcourir pour qu'ils soient désignés comme alternatives efficaces à l'usage de l'automobile individuelle.

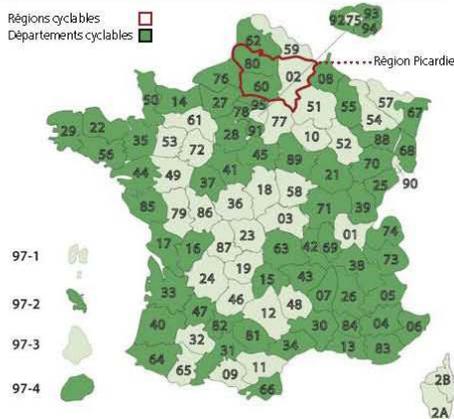
Cependant, l'actualité nous laisse à penser que le vélo s'imposera, non pas au travers des préconisations du Grenelle, mais au travers de la pratique, avec les systèmes de vélos en libre service qui fleurissent un peu partout dans l'Hexagone. Après Rennes en 1998 et Lyon en 2005, 2007 fut l'année d'Orléans, Montpellier, Aix-en-Provence, Paris, Besançon, Mulhouse, Marseille, Rouen, Nantes et Toulouse. Nombreux sont les acteurs à réfléchir au projet ou à s'y investir pour les années à venir. Le vélo reprend donc du terrain. Les élections municipales à venir confirmeront, espérons-le, ce tournant significatif.

A notre époque où 80% des français vivent en milieu urbain, cette tendance (et nécessité) douce va, par contagion, s'étendre. Départements, régions, tout autant que villes et agglomérations vont donc bénéficier de l'effet d'entraînement au profit de leur politique cyclable.

Quoi qu'il en soit, il est de notre devoir de continuer d'agir en faveur du développement de l'usage du vélo pour que 2008 soit une année riche en avancées cyclables.

Alain SPADA - Président de l'ADC
Conseiller général du Var

Carte des membres Décembre 2007



L'image



ADC © Jean-François PRONOVOST, directeur général de Vélo Québec Association, remet à Alain SPADA, Président de l'ADC et Conseiller général du Var, lors des Rencontres des départements cyclables, une balise commémorative de l'inauguration de la Route verte en signe d'amitié et de reconnaissance pour le travail effectué par l'association.

Brèves

- « [...] le vélo redevient un moyen de transport majeur. Quand j'étais enfant, celui qui prenait son vélo pour travailler était celui qui n'avait pas les moyens d'avoir une voiture. Aujourd'hui c'est un choix de déplacement, une alternative. On peut partir en métro le matin et revenir le soir en Vélib'. Donc le vélo est devenu un vrai moyen de transport » extrait de l'interview de Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux Transports, sur RMC le 25/09/07.
- « Je n'utilise jamais ma voiture à titre privé quand je suis à Paris, je roule à bicyclette » extrait de l'interview de Christine LAGARDE sur Europe 1, le 05/11/07.
- A l'heure où nous écrivons ces lignes, le Comité interministériel de la sécurité routière envisage d'étudier une proposition d'obligation du port du casque à vélo pour les enfants de moins de 14 ans. L'ADC, en partenariat avec la Fédération des usagers de la bicyclette (Fubicy), le Club des villes cyclables (CVC), l'Association française de développement des véloroutes et voies vertes (AF3V), la Fédération française de cyclotourisme (FFCT) et la Fédération nationale des associations des usagers de transports (FNAUT), a adressé un courrier à M. BORLOO, Ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable et diffusé un communiqué de presse mettant en garde contre les effets pervers d'une telle mesure.
- « Plus d'un tiers des personnes interrogées se plaignent de la pollution sonore. Le bruit est probablement un des acteurs de certaines maladies comme l'hypertension, au même titre que le tabac pour les maladies cardiovasculaires. Les médecins doivent en tenir compte », affirme le docteur Jean-Marie COHEN, médecin épidémiologiste responsable d'une étude, commandée par la région Ile-de-France, sur les effets du bruit sur la santé, dans le Journal de l'Environnement, 28/09/07.

5.3.6. Exemple d'implication : l'Île de la Réunion

Extrait de : <http://www.temoignages.re/>

Témoignages du mercredi 21 mai 2008 (page 16) / Déplacements - Transports

Un appel du Comité Réunionnais de Promotion du Vélo :

« Mobilisons-nous pour la Fête du vélo les 7 et 8 juin »

Dans un communiqué signé de son président, Philippe de Cotte, le Comité Réunionnais de Promotion du Vélo (CRPV) invite le maximum de Réunionnaises et de Réunionnais à participer à la Fête du vélo 2008.

Pour le CRPV, la participation massive des Réunionnais à la Fête du vélo est « une incitation aux collectivités et aux services de l'État, qui travaillent pour faire de La Réunion une île cyclable, à intensifier leur action dans le cadre d'un partenariat institutionnel réunionnais renforcé ».

« Outre-mer et dans toute la France, sera célébrée la 12^{ème} édition de la Fête du vélo les samedi 7 et dimanche 8 juin prochains. Comme toujours, elle se déroulera sur le thème "Tous à vélo" et à l'initiative du Comité de Promotion du Vélo. Cette association nationale regroupe les acteurs publics et privés du vélo en France, avec le soutien de la Coordination Interministérielle pour le Développement de l'Usage du Vélo, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire et l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie). Le Comité de Promotion du Vélo souhaite que l'édition 2008 « incite encore davantage à la pratique du vélo pour tous ». Il lance aux responsables d'associations, de clubs, de collectivités ou d'organismes publics : « vous ne pouvez être absents à ce rendez-vous national ! »

À La Réunion, déjà 5 communes sur 24 se sont inscrites sur le site de la coordination de cette fête : Bras-Panon, l'Étang-Salé, Le Port, Saint-Pierre, Saint-Denis. Cette proportion est très supérieure à celle de l'hexagone et, même si elle est encore très améliorable, elle montre à quel point la promotion de l'usage du vélo pour se déplacer est jugée importante dans notre île. La participation des Réunionnais à cette fête est donc un encouragement à toutes les personnes physiques et morales dans leur combat contre le tout-automobile et pour une politique globale et multimodale des déplacements. C'est également une incitation aux collectivités et aux services de l'État, qui travaillent pour faire de La Réunion une île cyclable, à intensifier leur action dans le cadre d'un partenariat institutionnel réunionnais renforcé. Seule une telle action peut développer fortement l'usage d'un moyen de déplacement bon pour la santé, peu coûteux, non polluant et favorisant le lien social. C'est pourquoi, nous disons à nos compatriotes : Tous ensemble à vélo, les 7 et 8 juin 2008 ! »

Témoignages du mercredi 7 mai 2008 (page 11) / Déplacements - Transports

L'association Trans'Port Vélo Ville

Appel à l'entretien des bandes d'arrêt d'urgence



Une vingtaine de cyclistes sont allés élaguer quelques branches de "zépinar" qui encombrant la BAU de la voie de contournement du Port-Est.

Lors du Forum organisé le 1^{er} décembre dernier au Port à l'occasion du 2^{ème} Carrefour du Vélo et du Roller, il a été démontré que les responsables des collectivités réunionnaises et de plusieurs services de l'État réalisent de plus en plus d'équipements et d'actions pour favoriser les déplacements à vélo. Ce travail doit être accentué dans le cadre d'une politique globale visant à faire de La Réunion une île cyclable. Les associations concernées par un tel projet sont invitées à y

participer, notamment en exprimant les attentes des usagers du vélo dans ce sens.

Ainsi, ce samedi 3 mai 2008, à l'occasion de sa balade habituelle du samedi après-midi (rendez-vous à 16 heures, Place des Cheminots au Port), l'association Trans'Port Vélo Ville (TVV) a voulu attirer l'attention des autorités compétentes sur les besoins d'un meilleur entretien des BAU (bandes d'arrêt d'urgence). En

effet, les BAU qui longent les routes nationales sont considérées par les usagers du vélo comme un espace utile pour se déplacer en relative sécurité.

Malheureusement, cet espace cyclable manque trop souvent d'entretien. Il est donc fréquemment encombré de gravillons, de débris de verre-bouteille et autres déchets, qui gênent la circulation à vélo. Parfois, il est également encombré par des branches d'arbustes qui bordent la chaussée. Ces obstacles obligent les cyclistes à empiéter sur les voies empruntées par les voitures, ce qui les met en danger.

C'est le cas, par exemple, de la route de contournement du Port-Est, dont l'entretien relève de la responsabilité de la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCIR). Ce samedi, une vingtaine de cyclistes se sont donc rendu sur cette route avec TVV pour élaguer une partie des branches de "zépinar" qui encombrant la BAU de la chaussée.

Cette action, qui se veut symbolique, est un appel aux autorités responsables à mieux prendre en charge ce problème afin de contribuer à sécuriser les déplacements à vélo sur nos routes. TVV les remercie d'avance pour les actions qui seront entreprises dans ce domaine.

Pour le Bureau de Trans'Port Vélo Ville, le président, **David Leriche**

Séminaire de formation

La mobilité durable : un enjeu pour les villes et les territoires

Échanger, travailler, étudier, se soigner, se distraire, faire du sport, enlever ou livrer des marchandises... Autant de besoins de déplacements nécessaires au bon fonctionnement de la ville et du territoire. Routes saturées, encombrements, temps perdu, stress, coûts, bruit, pollution atmosphérique, effet de serre, accidents... des nuisances urgentes à éviter. Gérer les déplacements est donc devenu un enjeu décisif en termes de qualité de vie, d'économie, d'environnement et d'équité entre les territoires et les individus. Il faut savoir qu'en France, 10% des déplacements en voiture font moins de 500 mètres, et 52% des déplacements en voiture font moins de 3 km.

Devant ces différents constats, les villes se mobilisent de plus en plus pour renverser la logique du "tout automobile" au profit de modes de déplacements doux. On peut notamment citer : la marche à pied, les vélos, les vélomobiles au quotidien, les transports en commun (bus, tramway, train, métro) puis le covoiturage. Des initiatives de transport scolaire équestre sont même en train de voir le jour...

Pour échanger sur ces différentes réflexions, IDEAL Connaissances organise, le 15 mai 2008 en France, une journée d'échange sur le thème : "Mobilité durable, un enjeu pour la ville et les territoires". Au travers de retours d'expériences concrets et aboutis, seront présentées les politiques multimodales de transports et les modes de déplacements doux pour faire de vos quartiers des espaces à la qualité de vie retrouvée.

Contact programme : 01 45 15 13 29 f.lievyn@idealconnaissances.com

An plis ke sa

• Départements cyclables

Le président de l'Assemblée des départements de France, Claudy Lebreton, et le président de l'Association des départements cyclables, Alain Spada, ont signé une convention fixant les bases d'une coopération sur trois ans entre les deux réseaux sur les domaines de réflexion convergente telles que le tourisme, le développement économique, l'environnement, le développement durable, l'aménagement du territoire, l'intermodalité, etc. Retrouvez les termes précis de cette convention sur :

www.departements-cyclables.org

• Dans 1 mois, la Fête nationale du vélo

En juin 2007, plus de 300 villes en France ont pris part à la Fête du vélo, rassemblant plus de 400.000 participants. De nombreuses actions innovantes ont été relayées par les médias nationaux et régionaux. 800 parutions dans la presse et plus de deux heures d'émissions et de journaux audiovisuels ont couvert l'événement sur ces trois jours.

Le Comité de Promotion du Vélo souhaite que l'édition 2008, les 7 et 8 juin, incite encore davantage à la pratique du vélo pour tous. Responsables d'associations, de clubs, de collectivités ou d'organismes publics..., vous ne pouvez participer nombreux à ce rendez-vous national, à La Réunion comme en France !

Renseignements et inscriptions en ligne sur : <http://www.feteduvelo.fr/index.php>.

Témoignages du lundi 14 avril 2008 (page 6) / Déplacements - Transports

Une des leçons de la Semaine du Développement Durable

Se déplacer à vélo, chaque fois que c'est possible

La Semaine du Développement Durable s'est terminée lundi dernier. Après les nombreuses actions menées dans l'île autour de ce thème, allons-nous reprendre nos vieilles habitudes ? Par exemple, arrivons-nous à mettre en pratique en semaine ce que nous avons tant de plaisir à faire le week-end lors des balades à vélo ? SE déplacer à vélo, chaque fois que c'est possible, est-ce une bonne idée, qui peut contribuer au développement durable de La Réunion ? La réponse appartient aux Réunionnais.

En tout cas, le samedi 5 avril dernier, à l'initiative de l'association Trans'Port Vélo Ville (TVV), une quinzaine de Portoises et de Portoises - dont cinq élus de la cité maritime - ont mis cette idée en pratique pour visiter plusieurs sites liés au développement durable. Des sites où des employés leur ont donné toutes les explications nécessaires.

À la médiathèque du Port, ils ont pu voir une exposition de photos saisissantes de Yann Arthus Bertrand sur la Terre croulant sous différentes menaces : déchets, inondations, dangers des émissions de gaz aux effets de serre, encombrement des routes... Ils ont eu droit également à une présentation du projet de la municipalité conduite par Jean-Yves Langenier visant à faire du Port une ville solaire.

Puis ils ont vu enfin, un petit film réalisé par l'OMS du Port mettant en scène des personnes qui se rendent à leur travail, quotidiennement, à vélo. Avec les observations, les précautions, les leçons qu'elles en retirent.

Moins gaspiller d'eau !

Le groupe est parti ensuite vers La Rivière des Galets, où il a visité le réservoir d'adduction d'eau. Deux techniciens de Véolia ont accueilli les visiteurs avec chaleur et leur ont expliqué comment est rassemblée l'eau dans les différents puits de la ville (11 puits représentant 80% de l'eau) et comment l'eau est acheminée vers ce réservoir où elle est traitée et redistribuée (30.000 mètres cubes produits par jour). Les visiteurs apprennent aussi qu'en cas de grande sécheresse, la population portoïse peut disposer des eaux du transfert de l'Est vers l'Ouest qui sont récupérées à Pichette. Ces eaux représentent 13% de la quantité totale d'eau utilisée au Port. Enfin, les sources Blanche et Denise complètent de 7% les disponibilités en eau.

La consommation domestique d'eau au Port est de 280 mètres cubes par an et par foyer, soit environ 291 litres par jour et par habitant, contre 165 l/j/habitant en moyenne en France. Nous consommons presque le double !

Nous avons encore du travail à faire pour moins gaspiller d'eau !

« D'autres sites à découvrir au Port »

La dernière partie de la visite s'est déroulée à la pépinière municipale, où le groupe a été reçu par M. Plagnol. Il a fait visiter ce grand jardin communal avec un réel plaisir, en expliquant que tous ces petits pots de plantes préparés par le personnel sont destinés à verdifier et à fleurir les espaces verts de la ville. Aucun produit herbicide dangereux n'est utilisé, il n'y a que du bio, du nettoyage technique et beaucoup d'amour...

En guise d'au revoir, les visiteurs ont pu choisir une jolie plante à emporter sur les vélos... !

« Nous referons ce genre de visite l'année prochaine, car il y a bien d'autres sites à découvrir au Port pour avoir toutes les explications nécessaires au respect de la nature, au tri des ordures, aux gestes écocitoyens à acquérir », a déclaré David Leriche, président de TVV.

Des jeunes dans la bataille du vélo

Dimanche également, toujours dans le cadre de la Semaine du Développement Durable, c'était la fête sur la route en vélos !

Des étudiants en BTS du lycée agricole du Bois de Nèfles Saint-Paul

avaient organisé un circuit à vélo partant du Port puis allant à La Possession, Saint-Paul et retour sur Le Port. Ils ont été aidés par l'OMS du Port, une association bien rôdée aux balades à vélo.

Une centaine de personnes étaient venues participer à cette randonnée, dont des familles avec leurs jeunes enfants. L'ambiance était joyeuse, le ciel bleu et nombreux étaient les accompagnateurs attentifs à rappeler les règles de sécurité.

Il faut souligner la qualité de la préparation de cette sortie, entièrement préparée par les élèves depuis la

communication par tracts et affichettes, jusqu'à la logistique : boissons, fruits, barres énergétiques... Le tout offert par divers sponsors que les élèves avaient intéressés à leur action.

Pour clore cette sympathique matinée, une petite loterie avait été proposée avec divers lots en rapport avec le développement durable, dont un très beau vélo avec casque et gourde.

Quel bel exemple à suivre que celui de ces jeunes qui vous disent que oui, c'est possible le déplacement à vélo, pour les petites distances et tous les jours.

Témoignages du samedi 5 avril 2008 (page 5) / Déplacements - Transports

Politique des déplacements

Profitions de cette semaine pour nous libérer des préjugés sur le vélo

Un des nombreux obstacles à surmonter pour augmenter le nombre des Réunionnais se déplaçant à vélo est constitué par les préjugés psycho et socioculturels qui hantent nos esprits. La Semaine du Développement Durable est une occasion pour tenter de nous libérer de cet obstacle mental.



Un des moyens de nous habituer à utiliser le vélo en étant rassuré quant à notre sécurité est d'utiliser le plus souvent possible des itinéraires cyclables. (photos G. T.)

Encore beaucoup de personnes à La Réunion n'utilisent pas leur vélo - plutôt que leur voiture - pour se déplacer chaque fois que cela est possible, notamment sur les petites distances. Une des causes de ce comportement - aux effets négatifs, du point de vue du développement durable - se trouve dans leur mentalité. En effet, de nombreux préjugés entourent l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Pour beaucoup de citoyens,

cette pratique est trop dangereuse et ils ont donc peur de l'adopter.

Il faut comprendre et respecter cette appréhension. Mais peut-on accepter que notre vie soit dominée par des peurs ? Pouvons-nous essayer de nous libérer de nos craintes afin de pouvoir mener une existence plus libre et plus responsable ?

Un des moyens de nous habituer à utiliser le vélo en étant rassuré quant à notre sécurité est d'utiliser le plus souvent possible des itinéraires cyclables. L'île n'en manque pas, même s'il y a encore énormément d'investissements à faire dans ce domaine. Mais si l'on s'habitue à utiliser son vélo dans des espaces sécurisés, on libère nos têtes des peurs et des fantasmes qui font que souvent nous préférons prendre la voiture plutôt que le vélo.

“À vélo, on transpire”

Autre exemple de préjugé qui limite les déplacements à bicyclette : “le vélo c'est pour les pauvres ; si je veux montrer à mes voisins et aux autres usagers de la route que je suis une personne ayant réussi socialement, il vaut mieux que je me déplace avec une voiture, et même une belle voiture de préférence, plutôt qu'à vélo”. Pouvons-nous nous libérer de ce préjugé socio-culturel qui donne une image dévalorisante du cycliste ?

Nous pourrions également évoquer d'autres préjugés, comme par exemple : “le vélo fait transpirer”. A cela, on peut répondre que la sueur n'est pas du poison, que l'on transpire également en voiture quand il fait chaud et, si l'on veut se rafraîchir en arrivant à son travail après avoir parcouru tranquillement 2 ou 3 km à vélo, il suffit de trouver un point d'eau voire une douche dans son entreprise.

Vélo lé gayar !

Certes, il y a encore beaucoup d'actions à mener et de réalisations à mettre en œuvre au niveau des itinéraires cyclables, des parkings vélos, de l'éducation routière..., afin d'aider les Réunionnaises et les Réunionnais à surmonter leurs réticences quant à l'usage du vélo. C'est une des tâches auxquelles veut contribuer le Comité Réunionnais de Promotion du Vélo, présidé par Philippe de Cotte, en partenariat avec les services de l'État, les collectivités et les socioprofessionnels du pays.

À cette fin, il s'agit également de faire connaître les multiples avantages des déplacements à vélo, notamment sur les petites distances : le vélo c'est bon pour la santé, c'est bon pour le porte-monnaie, cela diminue les

bouchons, cela coûte moins cher en termes d'investissement pour les services publics et les entreprises, c'est bon pour l'environnement et c'est surtout excellent pour développer le lien social. Alors ? Allons pédaler tous ensemble ! Vélo lé gayar !

L. B.

Actions de promotion du vélo cette semaine

Dans le cadre de la Semaine du Développement Durable, plusieurs actions sont menées pour promouvoir l'usage du vélo comme moyen de déplacement. Citons par exemple l'opération menée l'après-midi du mardi 1er avril par la Jeune Chambre Économique sur le parvis de la Fac de Lettres à Sainte-Clotilde, en partenariat avec le Comité Réunionnais de Promotion du Vélo et avec des professionnels. Il s'agissait de faire connaître aux étudiants les avantages des vélos à assistance électrique.

Samedi matin 5 avril, l'association Trans'Port Vélo Ville (TVV), en partenariat avec la Commune, organise une visite à vélo sur des sites portoïses en rapport avec le développement durable :

8 h 30 : départ de la visite à vélo, place des Cheminots.

9 h à la médiathèque : exposition sur le projet communal "Le Port Ville Solaire", photos de Yann Arthus Bertrand sur le développement durable, mini-film de l'OMS sur des Portoïses qui vont à leur travail à vélo.

10 h 30 : visite d'un équipement d'adduction en eau potable, à La Rivière des Galets, exposé sur la production et la distribution de l'eau par un responsable de VÉOLIA.

11 h 30 visite de la pépinière du Port. Des plantes (en petits pots) seront offertes aux participants. Puis retour en ville.

TVV vous invite aussi à participer à la balade à vélo organisée par les étudiants BTS du Lycée agricole de Saint-Paul et l'OMS du Port entre Le Port, La Possession et Saint-Paul. Départ à 7 h 30 le dimanche 6 avril, place des Cheminots. Pour tous renseignements, tél. 0262 42 41 20.

Vive le cyclotourisme à La Réunion !

Organisées par le Club des Gonflés de la Petite Reine (C.G.P.R.) sous l'égide du Comité départemental de Cyclotourisme, deux randonnées à vélo ont eu lieu dimanche dernier dans l'Est de l'île. Intitulées "Brevet de 50 kms" et "Premiers tours de roue", ces balades ont obtenu un succès encore plus grand que l'an dernier. En effet, pour l'ensemble des 2 circuits, 142 participants se sont présentés au départ ; 107 cyclos sont partis pour les 50 km de Sainte-Suzanne à Bras-Panon et retour, et 35 ont fait les 20 km de Sainte-Suzanne à Champ-Borne et retour.

Parmi les participants, la gente féminine était fortement représentée (42%), plus que d'habitude. On notera également 65% de non-licenciés. Certains découvraient le vélo, comme Corenthin (5 ans), Nanda (6 ans) ou Kaliani (8 ans).

La plupart des participants ont été récompensés, par tirage au sort, avec de nombreuses coupes, T-shirts, casquettes et autres lots.

Par la voix de son vice-président, Alain Tarnus, chargé de l'organisation, le CGPR « remercie la presse écrite qui a communiqué sur l'événement, mais également tous les cyclotouristes et autres pratiquants sans qui la réussite n'aurait pas été au rendez-vous, l'ensemble de nos partenaires, SBTPC, STP, TPROI, BSHOI, et CTP. A la prochaine : le dimanche 22 juin, au Port - le Tour des Roches ».

Rendez-vous est pris et vive le cyclotourisme à La Réunion... !

5.4. Exemples de communication

5.4.1. Québec- mon école à vélo (guide parents)

Extrait de : <http://www.velo.qc.ca/monecole/>

Vous êtes pressé le matin...

Pourquoi ne pas vous organiser avec des parents de votre voisinage pour partager la tâche d'accompagnement?

Si votre enfant est assez grand pour aller à l'école tout seul, encouragez-le à le faire avec des amis. C'est tellement plus amusant!

Et si vous vous rendez déjà à l'école à pied ou à vélo avec votre enfant, passez le mot à vos voisins pour qu'ils suivent votre exemple. Ça peut créer un esprit de quartier sympathique!

À vous de jouer maintenant! Débutez pas à pas :
1 à 2 fois par semaine. Vous verrez : les petits plaisirs à pied ou à vélo deviendront grands!

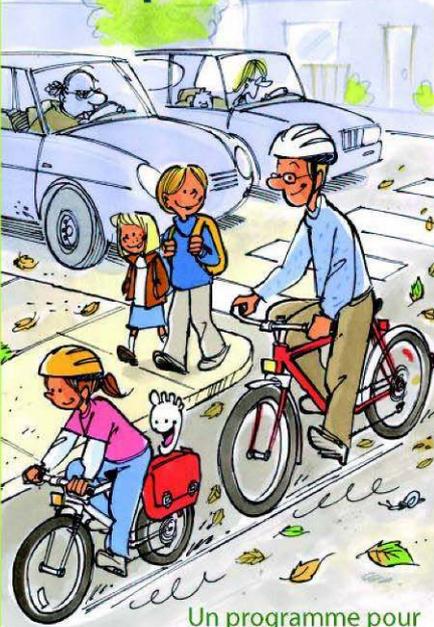
Pour aller plus loin

www.velo.qc.ca/monecole/

Rejoignez l'équipe de *Mon école à pied, à vélo!* dans votre région

- Montréal, Laval, Montérégie et autres régions**
Vélo Québec
514 521-8356, poste 347
1 800 567-8356 (extérieur de Montréal) • astdenis@velo.qc.ca
- Région de Québec**
Accès transports viables
418 648-1242 • access@transportsviables.org
- Outaouais**
Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais
819 663-2575, poste 27 • sdeschenes@quebecenforme.org
- Estrie**
Conseil régional de l'environnement de l'Estrie
819 821-4357 • cree@environnementestrie.ca

Mon école à pied, à vélo!



Un programme pour favoriser le transport actif

Un compagnon de route

Pour motiver votre enfant à marcher ou à rouler vers l'école, suivez notre complice – Podz, cette chouette « tête de pied », a déjà fait craquer les enfants de *Mon école à pied, à vélo!* et attend avec impatience ses nouveaux copains!

On peut lui écrire par courriel à podz@velo.qc.ca



Prends les pieds en main!

VQ
Vélo Québec

Mon école à pied, à vélo! est une initiative de Vélo Québec, rendue possible grâce à l'appui financier de :

- Ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec
- Fondation Lucie et André Chagnon
- Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec (Entente bilatérale Québec-Canada)
- Direction de santé publique de Montréal
- Agence métropolitaine de transport (AMT)

Saviez-vous que les jeunes sont 40% moins actifs qu'il y a 30 ans? Comment renverser cette tendance?

En misant, par exemple, sur le transport actif... Le temps passé à se déplacer avec l'auto peut se transformer en énergie « active » par la marche ou le vélo! Pour cela, Vélo Québec a mis sur pied, en 2005, le programme *Mon école à pied, à vélo!* destiné aux enfants du primaire et à leurs parents.

Votre emploi du temps est surchargé... Certes, mais pour que ce programme s'active, votre implication est essentielle!



L'école à pied ou à vélo, c'est du plus!

- + de temps consacré à l'activité physique.
- + d'autonomie pour votre enfant, élément majeur à son apprentissage scolaire et à ses relations avec les autres.
- + d'attention en classe, favorisée par une meilleure forme physique.
- + de découvertes par votre enfant du quartier où il vit, où il apprend et s'amuse.
- + de participation à une action concrète en faveur de l'environnement.
- + de moments agréables partagés lorsque vous marchez ou pédalez avec votre enfant.

Alors, prenez vos pieds en main! Comment? En mettant en place les ingrédients nécessaires pour que votre enfant se rende à l'école à pied ou à vélo en toute sécurité.

Pour que ça roule...

Le vélo est le premier vrai véhicule de l'enfant! Celui qui lui procure un sentiment d'autonomie et de liberté. Apprenez-lui dès maintenant à devenir un cycliste responsable et respectueux des règles.

- **Le vélo, c'est plus rapide :** l'école se trouve à plus de 500 m de la maison? Un enfant roule à une vitesse d'environ 12 km/h. Faites le calcul... Le vélo = efficacité!
- **Ajuster son vélo en fonction de sa taille.** Hauteur de la selle : l'enfant doit pouvoir étirer sa jambe et déplier le genou presque complètement lorsqu'il pédale. Le guidon doit être ajusté à la même hauteur que la selle. S'il est en période d'apprentissage, baisser la selle pour que ses pieds puissent toucher le sol lorsqu'il est assis; cela le mettra en confiance.
- **Rouler dans le sens de la circulation** à moins de se déplacer sur une bande cyclable à contresens.
- **Lorsque parents et enfants roulent ensemble dans la rue**, il y a deux méthodes d'accompagnement. Si vous pédalez derrière lui, vous pouvez voir comment il se comporte et lui prodiguer des conseils. Si vous roulez devant lui, vous pouvez anticiper les situations conflictuelles. À vous de choisir!



- **Le trottoir, c'est avant tout pour les piétons.** Mais si votre enfant a moins de 8 ans, il peut y pédaler; dans ce cas, roulez à côté de lui dans la rue. En zone inhospitalière, il peut être recommandé pour des raisons de sécurité de rouler momentanément sur le trottoir, et ce, quel que soit l'âge du cycliste.
- **Lui apprendre à respecter le Code de la sécurité routière.** Exemple : s'arrêter aux feux rouges.

Pour que ça marche...

Suivez le guide pas à pas!

- **Votre enfant marche à une vitesse d'environ 4 km/h, sans se presser.** Sachant qu'en ville 67% des enfants résident à moins de 1 km de leur école... Seulement 15 minutes suffisent! Savez-vous à quelle distance se trouve son école?
- **Attention au sac à dos trop lourd :** son poids ne devrait pas excéder 10% de celui de votre enfant. Doit-il vraiment rapporter tous ses livres chaque soir à la maison?
- **Si votre enfant marche seul ou avec des amis**, toujours emprunter le même trajet sécuritaire, déterminé par vous et que vous aurez parcouru avec lui.
- **Traverser la rue seulement aux intersections** et aux passages piétonniers.
- **Votre enfant n'aime pas trop la marche...** Pensez « trottinette »!

Bien s'équiper à vélo

- **Lumière**
Pour y voir plus clair à la tombée du jour... Équiper son vélo d'un système de lumières : blanche à l'avant, rouge à l'arrière. Obligatoire et indispensable pour être bien vu!
- **Cadenas**
Acheter un cadenas en U, un incontournable pour réduire l'incidence du vol. S'assurer que le cadenas prend la roue avant, le cadre et le support à vélo. Impossible d'attacher à la fois la roue avant et le cadre? Barrez le cadre au support à vélo!



- **Casque**
Bien l'ajuster et le placer correctement sur la tête de l'enfant. Bien serrer la sangle. Un casque mal ajusté, trop grand ou trop petit, ne sera d'aucune utilité en cas de chute.
- **En cas de pluie**, porter un manteau et un pantalon imperméables.
- **Par temps frais**, bien s'habiller est de rigueur! On peut faire du vélo l'automne et au printemps tant que la chaussée n'est pas glacée. N'oubliez pas : le secret pour aimer rouler le plus longtemps, c'est d'être bien habillé!

5.4.2. Québec- mon école à vélo (magazine enfants)

Extrait de : <http://www.velo.qc.ca/monecole/>

Volume 2 Numéro 3 – Printemps 2007

L'aller-retour

Le magazine de Mon école à pied, à vélo!

Prends tes pieds en main!

BD et jeux
Trucs et astuces

ÉCHEC AU VOL!

Les voleurs de vélos sont rapides et parfois même très rusés! Pour les décourager, à la maison, au parc ou à l'école, n'oublie pas de bien cadenasser ton vélo. Car, pour un voleur, un vélo mal verrouillé, c'est du gâteau!

Sauras-tu les déjouer ?

- Mon cadenas est trop cool...**
 - Il est super résistant, mon grand frère l'utilisait avant moi!
 - Sa couleur s'harmonise avec celle de mon vélo.
 - Il est très robuste : il est en forme de U!
- Ma clé de cadenas ?**
 - Mes parents en ont un double à la maison!
 - Je ne vous le dirai pas... c'est top secret!
 - Ma clé... euh... la dernière fois que je l'ai vue...
- Je verrouille mon vélo...**
 - Au support à vélos de l'école, quand je m'absente longtemps.
 - En tout temps, même si je dois faire une petite course rapide au dépanneur.
 - Pas de problème! Mon chien monte la garde!
- Quand j'attache mon vélo au support...**
 - Je m'assure que mon cadenas passe par la roue avant et le cadre.
 - Je le mets à côté de celui de mon meilleur ami!
 - Je ne cadenasse que la roue avant, le support à vélos est toujours plein!
- Une fois mon vélo bien cadenassé...**
 - Je m'assure que l'odomètre indique mon record de vitesse.
 - Je retire ma gourde et l'emporte avec moi.
 - Les voleurs n'ont qu'à bien se tenir! Moi, j'ai l'esprit en paix!

Top 4

Les activités physiques préférées des 5 à 12 ans!

- La bicyclette
- La natation
- Les jeux de balançoire
- La marche

Super! Deux de ces activités peuvent se pratiquer entre l'école et la maison! Lesquelles?

Source : Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie, 2005.

Faire du vélo, c'est énergisant et brillant!

Tu le sais sans doute, tous les objets en mouvement se déplacent parce qu'ils ont de l'énergie! Les voitures roulent grâce à l'énergie provenant du carburant, les voiliers utilisent l'énergie du vent pour se déplacer sur la mer. On ne peut pas voir l'énergie. Par contre, on peut voir son action!

De l'énergie en chaîne!

Pour faire avancer ton vélo, tu dois pousser sur ses pédales... Et en demandant à chacune des étapes d'où vient l'énergie, tu obtiendras une longue chaîne de transferts d'énergie qui te ramènera directement au Soleil! Tu peux donc conclure que ton vélo fonctionne... à l'énergie solaire! Étonnant, non?

Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme!

Retiens bien ce principe : on ne peut pas faire disparaître ou créer l'énergie, on ne peut que la transformer! Voici plusieurs photos expliquant les transferts d'énergie entre le Soleil et ton vélo.

Remplace-les dans l'ordre!

1. Soleil / 2. Photo d'un enfant / 3. Photo d'un chien / 4. Photo d'un champ / 5. Photo d'un vélo / 6. Photo d'un vélo

Photo : Photo / solution à la p. 6

Source : Article tiré en abrégé du livre "Avec de vieux produits sur le Soleil" pour la promotion de la science et de la technologie, écrit par Marie-Chloé Olin, Yves Fortin, Sébastien Hébert, Annie Poupart et Patrick Kowalski, éditions Polémiques, Sainte-Foy, 1998, p. 33-36. Reproduit avec permission.

RÉBUS

P' EN

Illustrations : Françoise Acquier / solution à la p. 6

L'aller-retour Printemps 2007 3

VAN L'INVENTEUR

CASQUE CASSE-COUC

1. VAN a un accident et se casse le casque. 2. VAN se casse le casque. 3. VAN se casse le casque. 4. VAN se casse le casque. 5. VAN se casse le casque. 6. VAN se casse le casque. 7. VAN se casse le casque. 8. VAN se casse le casque. 9. VAN se casse le casque. 10. VAN se casse le casque. 11. VAN se casse le casque. 12. VAN se casse le casque. 13. VAN se casse le casque. 14. VAN se casse le casque. 15. VAN se casse le casque. 16. VAN se casse le casque. 17. VAN se casse le casque. 18. VAN se casse le casque. 19. VAN se casse le casque. 20. VAN se casse le casque. 21. VAN se casse le casque. 22. VAN se casse le casque. 23. VAN se casse le casque. 24. VAN se casse le casque. 25. VAN se casse le casque. 26. VAN se casse le casque. 27. VAN se casse le casque. 28. VAN se casse le casque. 29. VAN se casse le casque. 30. VAN se casse le casque. 31. VAN se casse le casque. 32. VAN se casse le casque. 33. VAN se casse le casque. 34. VAN se casse le casque. 35. VAN se casse le casque. 36. VAN se casse le casque. 37. VAN se casse le casque. 38. VAN se casse le casque. 39. VAN se casse le casque. 40. VAN se casse le casque. 41. VAN se casse le casque. 42. VAN se casse le casque. 43. VAN se casse le casque. 44. VAN se casse le casque. 45. VAN se casse le casque. 46. VAN se casse le casque. 47. VAN se casse le casque. 48. VAN se casse le casque. 49. VAN se casse le casque. 50. VAN se casse le casque. 51. VAN se casse le casque. 52. VAN se casse le casque. 53. VAN se casse le casque. 54. VAN se casse le casque. 55. VAN se casse le casque. 56. VAN se casse le casque. 57. VAN se casse le casque. 58. VAN se casse le casque. 59. VAN se casse le casque. 60. VAN se casse le casque. 61. VAN se casse le casque. 62. VAN se casse le casque. 63. VAN se casse le casque. 64. VAN se casse le casque. 65. VAN se casse le casque. 66. VAN se casse le casque. 67. VAN se casse le casque. 68. VAN se casse le casque. 69. VAN se casse le casque. 70. VAN se casse le casque. 71. VAN se casse le casque. 72. VAN se casse le casque. 73. VAN se casse le casque. 74. VAN se casse le casque. 75. VAN se casse le casque. 76. VAN se casse le casque. 77. VAN se casse le casque. 78. VAN se casse le casque. 79. VAN se casse le casque. 80. VAN se casse le casque. 81. VAN se casse le casque. 82. VAN se casse le casque. 83. VAN se casse le casque. 84. VAN se casse le casque. 85. VAN se casse le casque. 86. VAN se casse le casque. 87. VAN se casse le casque. 88. VAN se casse le casque. 89. VAN se casse le casque. 90. VAN se casse le casque. 91. VAN se casse le casque. 92. VAN se casse le casque. 93. VAN se casse le casque. 94. VAN se casse le casque. 95. VAN se casse le casque. 96. VAN se casse le casque. 97. VAN se casse le casque. 98. VAN se casse le casque. 99. VAN se casse le casque. 100. VAN se casse le casque.

5.4.3. France - la prévention routière pour l'enfant à vélo

Extrait de : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/>

REJOIGNEZ-NOUS

ASSOCIATION PRIVÉE. LA PRÉVENTION ROUTIÈRE A BESOIN DE VOUS.
A remplir au verso et à renvoyer dès aujourd'hui, accompagné de votre règlement à La Prévention Routière, 6 avenue Hoche, 75008 Paris.

LES ASTUCES

- Vous devez circuler sur la chaussée, à droite.** Hors agglomération, vous pouvez circuler sur les accotements. Même si certaines pistes cyclables ne sont pas obligatoires, il vaut mieux toujours les emprunter. Dans les giratoires, restez sur la voie la plus à droite, même si vous projetez de sortir à gauche de votre axe d'entrée.
- Il est déconseillé de raser de trop près les voitures en stationnement :** une portière peut s'ouvrir inopinément. Aux feux rouges, il faut rester à droite, derrière les voitures, pour être visible dans les rétroviseurs des automobilistes. Pour tourner à gauche, il est souvent plus sûr de s'arrêter au carrefour sur la droite, puis de descendre de vélo pour traverser. Pensez à signaler suffisamment à l'avance vos changements de direction.
- Vous avez le droit de rouler à deux de front le jour lorsque la luminosité est suffisante mais vous devez vous rabattre lorsqu'un véhicule veut vous dépasser.**
- Difficile de toujours avoir une trajectoire rectiligne :** les rafales de vent peuvent vous déporter, vous pouvez souhaiter éviter une détérioration de la chaussée ou une plaque d'égout. Ces écarts imprévisibles peuvent surprendre l'automobiliste qui vous suit.

PREMIERS TRAJETS DE L'ENFANT A VELO

Pour aller plus loin

- www.preventionroutiere.asso.fr
- www.priorite-vos-enfants.fr vous accompagne dans l'éducation routière de vos enfants.
- La Prévention Routière édite des dépliants d'information sur d'autres thèmes de sécurité routière : l'enfant piéton, l'ado et le cyclo, drogues et conduite...
- Renseignez-vous auprès du comité de La Prévention Routière de votre département ou téléchargez-les sur notre site Internet.



La Prévention Routière
Centre National :
6, avenue Hoche • 75008 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00 • Fax : 01 42 27 98 03
www.preventionroutiere.asso.fr

Ce dépliant a été édité en partenariat avec les assureurs de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances.




PREMIERS TRAJETS DE L'ENFANT A VELO

Les cyclistes de moins de 10 ans ont du mal à faire la différence entre les espaces protégés où ils peuvent jouer sans risque et les espaces réservés à la circulation où des règles impératives sont à observer. Ne laissez pas un enfant circuler seul avant 10 ans, voire 12 ans si c'est en ville ou sur des voies fréquentées. Les enfants de moins de 8 ans sont autorisés à rouler au pas sur les trottoirs (sauf disposition contraire du maire).

Entre 10 et 14 ans, un enfant acquiert de plus en plus d'autonomie en commençant à utiliser seul sa bicyclette (pour aller à l'école, voir ses amis...). C'est un moment crucial où il est particulièrement vulnérable. Il est donc nécessaire de bien le préparer.

C'est aux parents de faire progressivement cette éducation routière par la démonstration, en roulant le plus souvent ensemble. Il ne suffit pas d'expliquer à l'enfant les règles de circulation.

Il est indispensable de vérifier qu'il les a bien comprises et qu'il les respecte. Assurez-vous qu'il est capable de repérer les dangers éventuels. Avant de se lancer dans une circulation complexe, le mieux est de commencer par des voies peu fréquentées et d'augmenter peu à peu la difficulté.

Savoir faire du vélo, c'est aussi être capable de freiner correctement sans les pieds, maintenir une trajectoire rectiligne en roulant doucement, tendre le bras pour indiquer un changement de direction, jeter un œil vers l'arrière pour surveiller la circulation.

CODE DE LA ROUTE

→ Le cycliste doit, comme tout usager de la route, respecter les règles de circulation : rouler à droite, s'arrêter aux feux, ne pas prendre les sens interdits, etc. Certains cyclistes s'affranchissent de ces règles au motif qu'il est difficile de redémarrer ou que le cycliste est de faible gabarit. A tort car en cas d'accident, aucune carrosserie ne les protège et les dommages corporels sont bien souvent dramatiques. Toute infraction peut par ailleurs donner lieu à une amende.

LES ÉQUIPEMENTS INDISPENSABLES



SABOTER SES IDÉES

« Puisque mon enfant a 11 ans et qu'il entre en classe de 6^{ème}, il peut aller à l'école seul à vélo. »
Attention, être capable de circuler seul à vélo n'est pas qu'une question d'âge. La prise d'autonomie doit se faire progressivement. Assurez-vous que votre enfant sait repérer les situations potentiellement dangereuses et réagir en conséquence.

« L'usage du casque est réservé aux scooters et motos. »
La tête est l'un des éléments du corps le plus dense. Lors d'une chute, la tête a donc tendance à aller vers le bas. D'où l'utilité du casque, y compris à vélo. Pour votre enfant, choisissez un casque adapté à sa taille et qui lui plaît.

« A vélo, je n'ai pas besoin de respecter la signalisation. »
En l'absence de carrosserie, vous êtes particulièrement vulnérable. Raison de plus pour respecter feux et sens interdits, et plus généralement le Code de la route.

SOUTENEZ LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Où, je soutiens votre aide et je fais un don d'un montant de : 15 € 30 € autre

Je joins mon chèque à l'ordre de La Prévention Routière ou je fais un don en ligne sur le site Internet : www.preventionroutiere.asso.fr

Je complète mes coordonnées : Mme Mlle M. Non.

Prénom : Adresse :
Code postal : Ville :
Date de naissance :

NB : Tout don adressé à La Prévention Routière donne droit à une réduction d'impôt égale à 66% du montant versé dans la limite de 20% du revenu imposable. Un reçu fiscal vous sera envoyé en double d'adresse postale.

5.4.4. France - la prévention routière pour l'ado en cyclo

Le travail d'accompagnement peut aussi s'intéresser aux modes de déplacement intermédiaires (même non doux) tels que les deux roues à moteurs, afin d'assurer une meilleure cohabitation entre tous les modes.

Extrait de : <http://www.preventionroutiere.asso.fr/>

REJOIGNEZ-NOUS

ASSOCIATION PRIVÉE, LA PRÉVENTION ROUTIÈRE A BESOIN DE VOUS.
A remplir au verso et à renvoyer dès aujourd'hui, accompagné de votre règlement à La Prévention Routière, 6 avenue Hoche, 75008 Paris.

LES ASTUCES



- 1** La Prévention Routière, en partenariat avec certaines motos-écoles, propose dans certains départements des stages qui préparent au BSR et qui vont au-delà des cinq heures de formation obligatoire.
- 2** L'équipement est essentiel pour protéger le conducteur en cas d'accident. N'en négligez pas l'investissement. A choisir, mieux vaut laisser votre ado participer à l'achat du cyclo et lui offrir les protections. Dans un magasin spécialisé, équipez-le d'un casque homologué, de gants, de vêtements épais, nécessaires même par temps chaud.
- 3** Vérifiez régulièrement avec votre ado le bon état du cyclo et du matériel : pression des pneus, feux, freins, casque... ainsi que la validité du certificat d'assurance.
- 4** Pour être mieux vu des autres usagers, demandez à votre ado de circuler avec son feu de croisement toujours allumé, même le jour.
- 5** Depuis le 1^{er} juillet 2004, les cyclos neufs doivent être immatriculés. Cette mesure concernera tous les cyclos en circulation au plus tard le 1^{er} janvier 2009 mais vous pouvez, si vous le souhaitez, procéder d'ores et déjà à l'immatriculation du véhicule.

Pour aller plus loin

- www.preventionroutiere.asso.fr
- www.priorite-vos-enfants.fr
- La Prévention Routière édite des dépliants d'information sur d'autres thèmes de sécurité routière : l'enfant piéton, la conduite accompagnée, l'alcool au volant...
- Renseignez-vous auprès du comité de La Prévention Routière de votre département ou téléchargez-les sur notre site Internet.



La Prévention Routière
Centre National :
6, avenue Hoche • 75008 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00 • Fax : 01 42 27 98 03
www.preventionroutiere.asso.fr

Ce dépliant a été édité en partenariat avec les assureurs de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances.

RENCONTRE À RISQUE

L'ADO ET LE CYCLO



RENCONTRE À RISQUE

L'ADO ET LE CYCLO

↳ L'adolescence se caractérise presque toujours par des comportements à risque. Or, la prise de risque peut être fatale, particulièrement sur la route. Le risque d'accident en cyclo culmine entre 14 et 18 ans, avec près de 150 tués et 8 700 blessés par an, dans cette tranche d'âge.

↳ Lorsqu'un ado souhaite acquérir un cyclo, il est nécessaire dans un premier temps d'étudier si ce cyclo lui est vraiment indispensable (ce qui peut être le cas si son domicile est mal desservi). Si les parents acceptent l'idée d'un cyclo, un contrat moral doit être passé, au terme duquel l'ado s'engage à ne pas trafiquer l'engin, à toujours rouler avec son casque attaché, à respecter les règles du Code de la route (feux, bandes blanches, etc.) et à ne pas transporter de passager. Chaque condition doit être expliquée en détail. Il faut être clair dès le départ : si l'une d'elles n'est pas respectée, le cyclo sera supprimé. Les règles à respecter et le contrat qu'il a passé doivent être rappelés régulièrement.

À SAVOIR

Connectez-vous sur www.priorite-vos-enfants.fr, le 1^{er} programme d'éducation au risque routier au service des parents. De 0 à 25 ans, à pied ou à roller, sur 2 ou 4 roues, toutes les bonnes habitudes à leur apprendre, des jeux et des conseils de spécialistes sont disponibles sur ce site.



↳ Tout conducteur de cyclo né après le 31 décembre 1987 doit être titulaire du Brevet de Sécurité Routière (BSR) ou du permis de conduire valide. Pour obtenir le BSR, il faut :

- Être âgé de 14 ans révolus ;
- Posséder l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) de niveau 1 passée en classe de 5^{ème} ;
- L'ASSR 1 en poche, suivre cinq heures de formation minimum auprès d'un formateur qualifié, le plus souvent un moniteur de moto-école. Les objectifs de cette formation sont d'apprendre à bien se placer sur la chaussée, à circuler en tenant compte des caractéristiques du cyclo et à reconnaître les situations dangereuses.

LES ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES ET INDISPENSABLES



CODE DE LA ROUTE

↳ Pour des raisons de sécurité, les cyclos sont bridés à 45 km/h. Le débridage, qui modifie les performances du véhicule, est non seulement dangereux mais aussi illégal. La circulation sur un cyclo débridé est punie d'une amende de 135 €. De plus, l'assurance peut appliquer une déchéance des garanties en cas d'accident.

↳ La vente, par un professionnel ou un particulier, d'un cyclo débridé est passible de 2 ans de prison et de 30 000 € d'amende.

FAUSSES

« Pas besoin d'assurance pour rouler avec un moins de 50 cm³. »
L'assurance est obligatoire pour tout véhicule à moteur. Contractez une assurance dès que le cyclo que vous voulez acheter a été choisi.

« Débrider un cyclo est relativement compliqué. »
L'opération de débridage n'a pas forcément à être réalisée par un professionnel. Elle peut être faite par votre ado, un copain, une connaissance... Vérifiez régulièrement que le scooter de votre ado n'a pas été modifié et qu'il est toujours limité à 45 km/h. Le niveau sonore du cyclo est un bon indicateur.

« Un casque en bon état est un casque dont la coque extérieure n'est pas abîmée. »
Élément de sécurité essentiel, le casque doit, pour être efficace, être en bon état. Même si la coque extérieure n'est pas abîmée, un choc peut avoir eu lieu et le calotin intérieur en polystyrène peut avoir été tassé. N'achetez donc jamais un casque d'occasion.

SOUTENEZ LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

Où j'ai souhaité vous aider et je fais un don d'un montant de : 15 € 30 € autre

Je joins mon chèque à l'ordre de la Prévention Routière ou je fais un don en ligne sur le site internet : www.preventionroutiere.asso.fr

Le compte me coordonne : M. Mme Mlle M. M. M.

Prénom : Adresse :

Code postal : Ville :

Date de naissance :

NB : Tout don adressé à La Prévention Routière donne droit à une réduction d'impôt déductible à 66 % du montant versé dans la limite de 20 % sur revenu imposable. Un reçu fiscal vous sera renvoyé en double d'expédition.



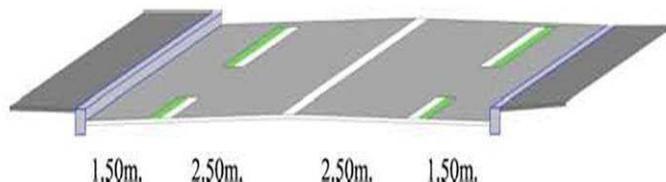
5.4.5. France- l'intérêt économique de développer les modes doux

Extrait d'une intervention de Jean-Michel Herry, 4 mai 2004, www.villes-cyclables.org

Exemple de coût pour divers types d'aménagement

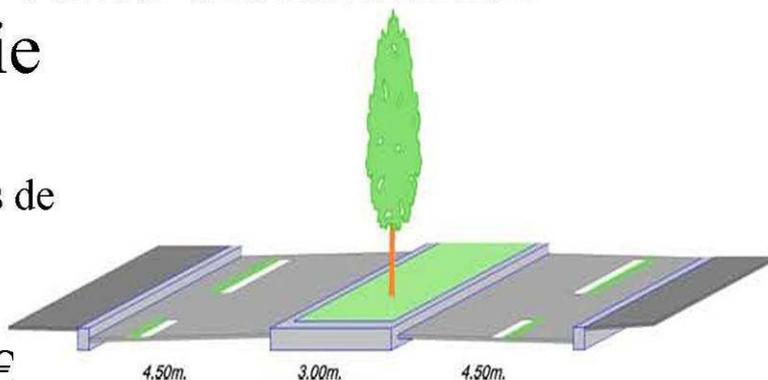
Bandes cyclables

- **700 € ttc**
- Coût pour 100 mètres de chaussée, marquage et logos



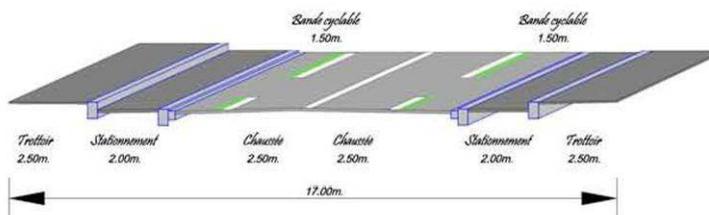
Rue à 2 fois 2 voies transformée en 2 fois 1 voie

- **40 000 €**
- Coût pour 100 mètres de chaussée, îlots, marquage et logos
- **Part vélos 1000€**



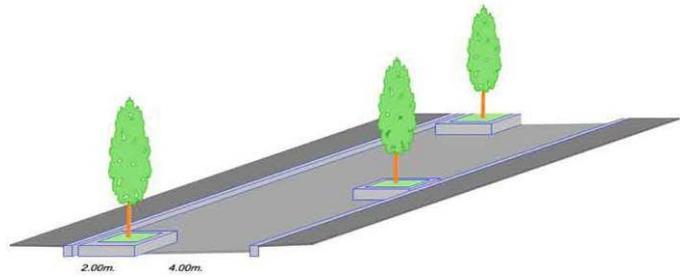
Création de voies structurantes

- **100 000 €**
- Coût d'une chaussée neuve (100 ml)



Zone 30

- **4 000 €**
- Coût pour 100 mètres de chaussée



Contre sens cyclable

- **1000 €**
- Coût pour 100 mètres de chaussée , marquage et logos



Petits giratoires

- **50 à 100 000 €**
- Coût de réalisation d'un giratoire de 24 m de diamètre



Jalonnement

- **300 €**
 - Coût d'un jalonnement cyclable (10 mâts par km avec 2 panneaux par mât)
- Coût pour 100 mètres



Stationnement

- **220 € l'unité**
- Coût de la mise en place d'arceaux



Stationnement

- **10 000 €**
- Coût d'un abris couvert



Exemple de coût d'une politique globale en faveur des modes doux en 2004 pour une ville de 50 000 habitants (100km de rues)

Une politique de sécurité routière et de modération de la vitesse

Une politique en faveur des piétons

Une politique en faveur des vélos

Une politique d'accessibilité PMR

	Quantité	Prix / km	Total
Bandes cyclables	20 km	7 000	140 000 €
Zones 30	70 km	40 000	2 800 000 €
Voies structurantes	5 km	1 000 000	5 000 000 €
2x2 voies passée en 2x1 voie	5 km	10 000	50 000 €
Jalonnement	30 km	3 000	90 000 €
Stationnement	1 000 arcs + 3 parcs		250 000 €
Total			8 330 000 €

Exemple de coût d'une politique vélo en 2004 pour une ville de 50 000 habitants (100km de rues)

Une politique de sécurité routière et de modération de la vitesse

Une politique en faveur des vélos

	Quantité	Prix unitaire	Total
Bandes cyclables	20 km	7 000	140 000 €
Bandes sur 2x2 en 2x1 voie	5 km	10 000	50 000 €
Jalonnement	30 km	3 000	90 000 €
Stationnement	1 000 arcs + 3 parcs		250 000 €
Total			530 000 €

5.5. Un cadre législatif et réglementaire

5.5.1. Le code de la route

Les règles générales de circulation concernent aussi bien les automobilistes que les cyclistes. Mais à ces derniers s'appliquent également des dispositions spécifiques. Le décret du 14 septembre 1998 a notamment modifié plusieurs articles en leur faveur. Ainsi les articles R 1 et R 190 stipulent que les bandes et pistes cyclables sont désormais réservées aux seuls cycles à deux ou trois roues: la signalisation adaptée est le panneau C113 (voir page 70). Les cyclomoteurs ne peuvent donc plus les emprunter sauf s'ils y sont expressément autorisés par une décision de l'autorité investie du pouvoir de police, signalée par un panneau M4 d2 complétant le panneau C113. Cette dérogation est limitée aux cyclomoteurs à deux roues, sans side-car ni remorque. Par voie de conséquence, l'usage des pistes et bandes cyclables n'est plus obligatoire pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, précisées par arrêté et indiquées par le panneau B22a. Les cyclistes sont également autorisés à circuler au pas dans les aires piétonnes, définies à l'article R 1 et dont le périmètre est fixé par le maire conformément à l'article R 225, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police: le panneau de signalisation C109 suffit pour informer les usagers.

Les articles R4-2, R9-1 et R28 donnent aux autorités de police compétentes la possibilité d'instaurer aux intersections :

- sur les voies d'accès équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers, un «sas» matérialisé par deux lignes d'arrêt distinctes, permet aux cyclistes et aux cyclomoteurs de se positionner pour attendre le feu vert devant les autres véhicules, ces derniers ne devant en aucun cas s'engager dans ce «sas» s'ils risquent d'y être immobilisés ;
- des feux de signalisation décalés et distincts, l'un pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules ;
- une voie réservée que les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite.

L'article R 14 porte à 1,50mètre la distance minimale latérale à respecter, hors agglomération, pour doubler un engin à deux ou trois roues (ou un piéton, un cavalier, etc.). Cette distance est de 1 mètre en agglomération.

L'article R 28 stipule également que, pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf indication contraire donnée par la signalisation.

En vertu des articles R43, R 192 et R217, chaque usager doit, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur l'espace qui lui est précisément affecté: cycles sur chaussée, voie, bande ou piste ; piétons sur trottoirs ou accotements. Il n'existe que deux exceptions: l'autorisation pour les enfants de moins de huit ans de circuler à vélo sur trottoirs ou accotements, à l'allure du pas et sans gêner les piétons; en dehors des agglomérations, le long de routes pavées ou en état de réfection uniquement, la possibilité offerte à tout cycliste de circuler à vitesse modérée sur les trottoirs et contre – allées affectées aux piétons.

L'article R 189 précise que les cyclistes n'ont pas le droit de « rouler à plus de deux de front sur la chaussée; ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent et notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche».

L'article R 191 prévoit que « la circulation des cycles et de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée». Cet article concerne notamment les cas où les pistes au niveau des trottoirs sont, pour des raisons diverses (travaux, encombrement...), momentanément non praticables.

5.5.2. Les lois en faveur du développement des modes doux

La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI-30 décembre 1982) indique dans son article 1er que «le système de transport intérieur doit satisfaire les besoins par la mise en oeuvre des dispositions permettant de rendre effectif le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens». Dans son article 28, elle indique que les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement doivent permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer une bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun». La LOTI a formalisé le concept des plans de déplacements urbains (PDU) mais les décrets d'application n'ont pas été publiés.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE- 30 décembre 1996) réaffirme comme objectif essentiel « la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ». Dans son article 14, elle modifie l'article 28 de la LOTI pour rendre obligatoire, dans les agglomérations de plus de 100000 habitants, l'élaboration d'un plan de déplacement urbain dont l'objectif est «un usage coordonné de tous les modes de déplacement, notamment par une affectation appropriée de la voirie». La loi fixe le délai d'approbation des PDU au 1er janvier 2000.

L'article 20 de cette même loi sur l'air précise qu' «à compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe».

La loi n'a pas conditionné l'application de cet article à la signature d'un décret. Il semble donc devoir s'appliquer, en agglomération, à toute commune quelle qu'en soit la taille.

Plusieurs notions méritent d'être développées : obligation, rénovation, itinéraire cyclable... Seule la jurisprudence pourra préciser clairement ces différents termes. Néanmoins, quelques commentaires peuvent être d'ores et déjà apportés.

- **La notion d'obligation**

Compte tenu des termes utilisés (... doivent être mis au point...), le législateur a introduit explicitement la notion d'obligation : dans toute création ou rénovation de voie urbaine, il est du devoir du maître d'ouvrage de prévoir des aménagements en faveur du vélo.

L'article s'applique exclusivement au milieu urbain.

- **La notion de rénovation d'une voie**

La simple remise à neuf du tapis d'une chaussée peut-elle être considérée comme une opération de rénovation de voirie ? En l'absence de textes d'application plus précise, la réponse appartient à la jurisprudence. Mais tous les travaux de rénovation de voirie, aussi simples qu'ils soient, constituent une opportunité pour réorganiser différemment l'espace en faveur des piétons et des cyclistes. Il en est ainsi pour :

- les opérations qui touchent aux caractéristiques géométriques comme la modification de l'emplacement des bordures;
- la réorganisation ou la requalification de la voirie (sens de circulation, gestion nouvelle du stationnement, aménagements de sécurité des piétons, affectation de voies aux transports en commun, programme de plantation...);
- les travaux de mise aux normes des réseaux souterrains lorsqu'ils conduisent à réaliser en partie les travaux décrits ci-dessus;

5.5.3. L'instruction interministérielle sur la signalisation routière

Les principales règles relatives à la signalisation spécifique aux cycles sont rassemblées dans le chapitre 5 de ce guide. Un certain nombre de modifications en faveur des vélos, et concernant notamment le marquage, font actuellement l'objet d'une procédure de prise en compte dans l'instruction interministérielle (arrêté du 24-11-1967 et modificatifs).

5.5.4. L'instruction et les recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie

L'instruction du 2 novembre 1995 s'applique au réseau national, tant en milieu urbain qu'en rase campagne, mais les recommandations annexées à l'instruction s'adressent à tous les gestionnaires de voirie. «Il est désormais nécessaire que toutes les études de voirie prennent en compte la dimension cyclable soit pour l'intégrer, soit pour préserver l'avenir, soit pour y renoncer mais en pleine connaissance de cause». Elle précise ou confirme les précautions à prendre lors de l'étude et de la réalisation d'infrastructures à l'égard des cyclistes.

L'objectif poursuivi par cette instruction, à savoir l'amélioration de la prise en compte des vélos par les concepteurs de projet routier, a été mieux appliqué en secteur urbain, son action ayant été renforcée par la publication de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (article 20).

5.5.5. Le plan de déplacements urbains

Conformément aux dispositions de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, le plan de déplacements urbains est élaboré, mis en oeuvre et révisé par l'autorité organisatrice des transports urbains sur le territoire de sa compétence. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de circulation dans le périmètre étudié doivent être compatibles ou rendues compatibles avec les objectifs du plan. Au terme d'une période de cinq ans, il doit faire l'objet d'une évaluation et le cas échéant, d'une révision. Des indicateurs de suivi doivent donc être mis en place dès son élaboration et porter simultanément sur le développement de l'offre-crédation de zones 30, d'itinéraires cyclables, d'emplacements de stationnement pour vélos et la fréquentation des aménagements réalisés.

Bien que non obligatoire, la démarche PDU peut très bien s'adapter à des agglomérations de moins de 100000 habitants. Avec son double aspect: bilan et programmation, elle s'avère un outil précieux tant pour les élus que pour les techniciens.

Il est également possible de s'orienter vers une démarche moins lourde, qui se nomme plan des déplacements ou plan local de modération de la vitesse ou encore plan de sécurité des déplacements. Dans la même logique que l'élaboration d'un PDU, un diagnostic approfondi de la situation actuelle permettra de définir les orientations et les objectifs à atteindre qui seront traduits sur un plan. Le plan peut s'appliquer au territoire de la commune, à une partie de celle-ci ou à l'agglomération. La démarche est conduite par la municipalité, en partenariat avec les acteurs locaux. Elle est basée sur des études préalables, intégrant des aspects sécurité, circulation, environnement, développement urbain et prise en compte de la vie locale. Une classification des voies permettra de mieux définir les niveaux de limitation de vitesse à instaurer ainsi que la planification d'actions nécessaires pour avoir un réseau cyclable cohérent.

Comme le souligne le conseil de communauté de Lille dans son PDU et dans son schéma directeur de développement et d'urbanisme, " l'aménagement de l'espace public de voirie ne peut se découper par catégories d'usagers. Seule une approche intégrant tous les modes de déplacement et toutes les fonctions de la voie permet de réaliser des aménagements de qualité et d'assurer les meilleures conditions de la marche et du vélo dans les villes."

5.5.6. Le "Code de la rue" bientôt en France ?

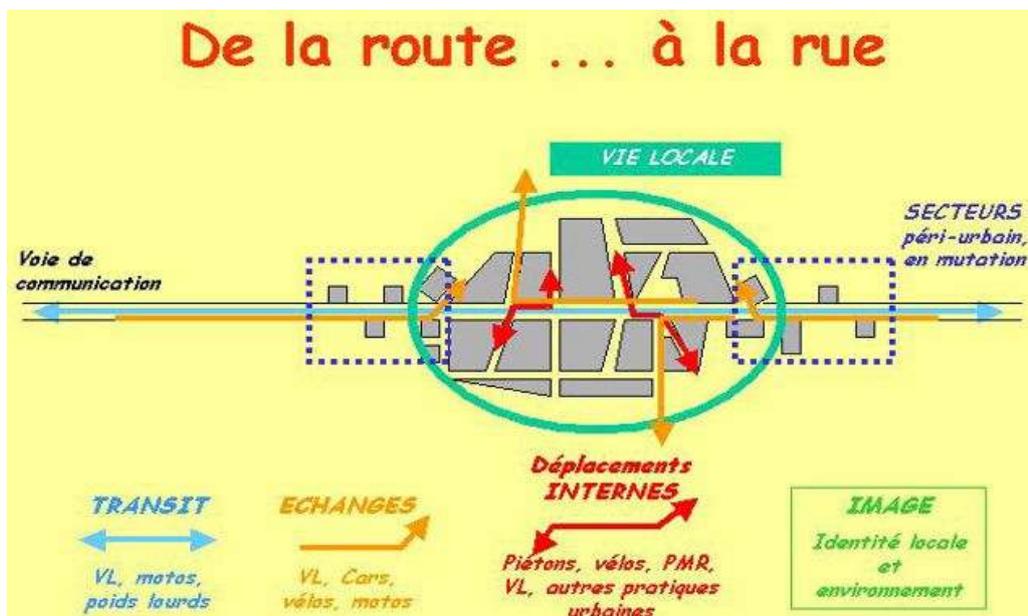
Extrait de <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 16 nov 2007)

Le Code de la rue tel qu'il est conçu en Belgique, place au centre de la réglementation la rue et le contexte urbain ainsi que les usagers fragiles, si négligés dans le Code de la route. La France a déclenché une large réflexion et ouvert le chantier du Code de la rue français suite à la nomination du Monsieur Vélo, Hubert Peigné. La DSCR (Direction Sécurité et Circulation Routières) a mis sur pied un comité pour élaborer un Code de la rue pour la France.

Plusieurs associations et fédérations ont compilé des propositions : Rue de l'Avenir, Espace piéton, Droits du piéton, Institut National pour la sécurité des enfants, FUBicy, Collectif Mieux se déplacer en roller e.a.

4 axes de travail (confirmés par le Comité de pilotage à Paris en déc. 2006)

- adopter le principe de prudence (selon la Convention de Vienne, 1968, ratifié par la France en 1992),
- créer les zones de rencontre sur le modèle belge et suisse,
- généraliser les double-sens cyclables (sur le modèle belge),
- préciser que le piéton est prioritaire "quand il s'approche du passage pour piétons" (comme dans d'autres pays) et pas seulement "lorsque il est engagé sur la chaussée" (Code de la route français actuel).



Graphique : Didier HARLIN, CETE Méditerranée

Grâce aux colloques et aux journées organisés sur les thèmes de l'accessibilité et de la mobilité, "de nombreuses politiques ont été initiées, évaluées... et ont donné de bons résultats : ...politiques de transports en commun en ville et en site propre, politiques pour le vélo, zones 30, quartiers calmes.....Mais il faut reconnaître aussi que ces avancées se heurtent sur le terrain à des obstacles solides comme par exemple la peur d'adopter une politique de large réduction des vitesses..." (Rapport Une voirie pour tous (page 5), Hubert Peigné, juin 2005)

5.6. Conclusion : Le monde dérégulé, un nouveau concept de sécurité de la voie publique en milieu urbain ?

Cette idée à priori paradoxale commence à faire son chemin... Nous proposons cette ouverture en guise de conclusion au présent rapport.

Extraits de : <http://velobuc.free.fr/> (mise à jour 23 janv 2008).

Le monde réglé - technocratique

- la vitesse comme vertu
- ségrégation des flux
- signalisation à outrance
- répression pour aligner les comportements
- la voiture comme signe de liberté et de progrès

Le monde dérégulé - chaotique et créatif

- le rythme humain comme vertu
- mixité des flux
- absence de signalisation
- en revanche : contact visuel entre usagers
- appel à l'autodiscipline, "je suis responsable"
- essor de modes de transport moins nuisant
- la voiture utilisée à bon escient

Première génération de la maîtrise des flux et de la gestion de la sécurité

- priorité à la seule fonction de vitesse
- on fait appel à l'intellect
- l'utilisateur est soumis au contexte
- la répression sert à faire appliquer les règles
- il y a signalisation à outrance
- l'environnement est laid voire agressif
- l'anonymat des usagers est la norme

Deuxième génération de la maîtrise des flux et de la gestion de la sécurité

- on redonne priorité à la multiplicité
- on fait appel à l'émotion en provoquant un sentiment
- on fait participer l'utilisateur au contexte
- on gratifie l'autodiscipline de chaque usager
- on abolit la signalisation pour se concentrer sur l'essentiel : les usagers
- on calme l'environnement et le rend esthétique
- le contact visuel et la relation personnalisée sont la norme

Ville avant (régulée et intellectuelle) résultat..."give up" (laisse tomber !)



(© Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston, source : Urban Design [Hamilton-Baillie Associates](#))

Ville après (dérégulée et intuitive, selon le concept "shared space")



(© Ben Hamilton-Baillie & Paul Boston, source : Urban Design [Hamilton-Baillie Associates](#))

Ce qui frappe dans ces deux images, c'est que il y a presque autant de voitures, mais comme elles roulent doucement, on n'a pas cette impression d'environnement hostile pour les piétons et vélos. Une ville conviviale n'est pas contre la voiture, mais contre la priorité systématiquement accordée à la voiture.

Parmi les exemples, Bohmte, 13 500 habitants, ville de Basse-Saxe a décidé de franchir le pas pour se débarrasser de ses panneaux indicateurs afin de réduire les accidents. Les trottoirs vont disparaître et l'asphalte sera remplacé par des pavés. Pistes cyclables et trottoirs ne se distingueront de la chaussée que par la couleur. Coût du projet : 2,35 millions d'euros. L'initiative est issue du concept d'"espace partagé" (shared space), dû au Néerlandais Hans Monderman, spécialiste de la circulation. L'idée est de responsabiliser les usagers au lieu de leur imposer des règles.

Cette philosophie radicale a déjà été mise en œuvre aux Pays-Bas, à Drachten. Depuis que cette ville a supprimé feux et panneaux, le nombre d'accidents y a considérablement diminué. D'autres petites villes envisagent elles aussi de se passer de panneaux. Selon la Berliner Zeitung, Fürstenberg-sur-le-Havel, près de Berlin, a d'ores et déjà commandé une étude de faisabilité sur ce projet.

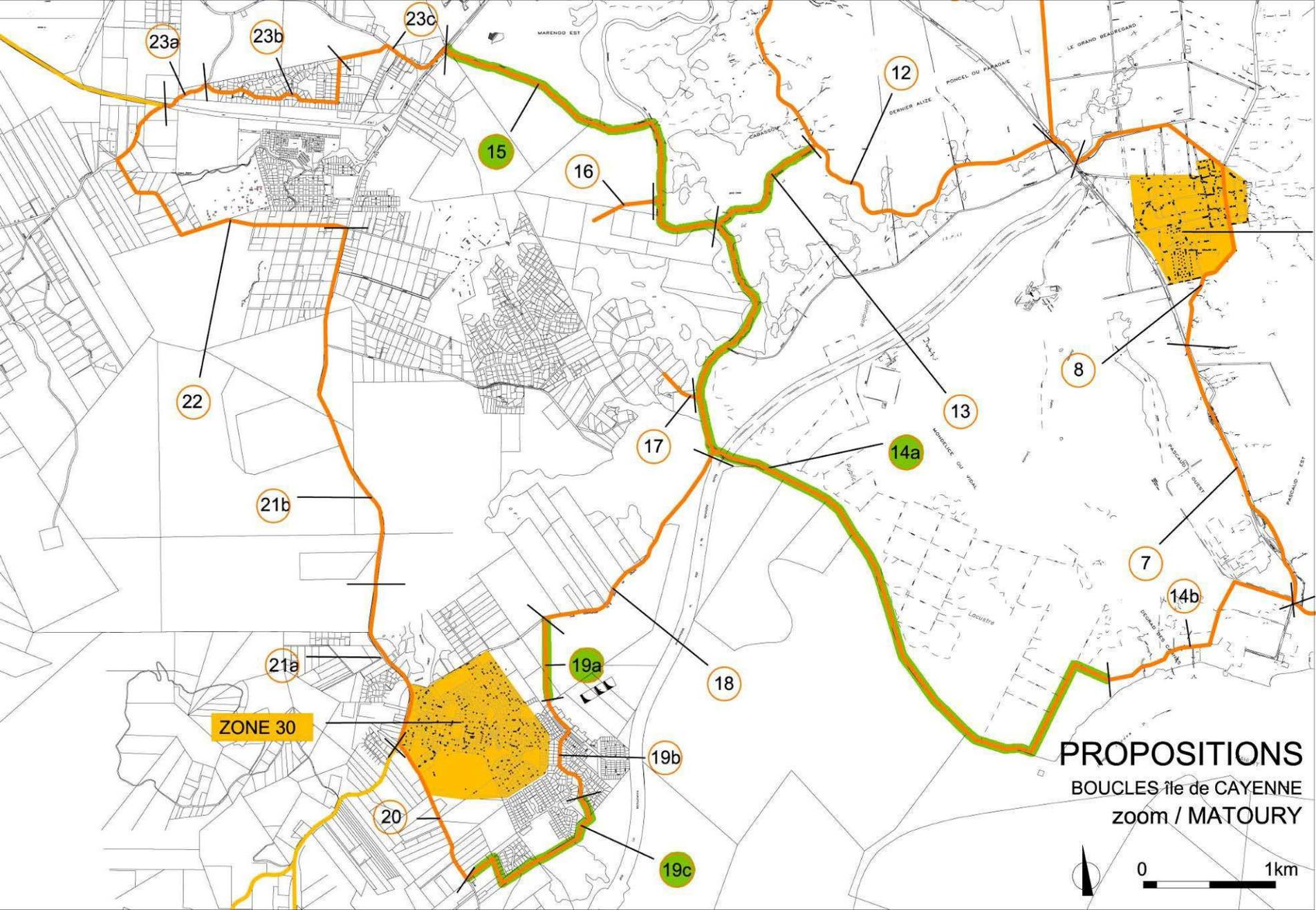
Une ville sans panneaux ni feux rouges ?

Voilà qui évoque des voitures fonçant dans tous les sens et des piétons courant se mettre à l'abri.

Mais, à en croire certains spécialistes, en matière de circulation, le chaos a du bon : **“Moins de sécurité, c'est plus sûr”**, pour reprendre le titre d'une conférence organisée à Francfort sur le sujet.

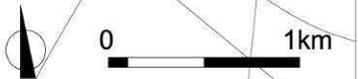
A méditer...

Tronçons	linéaire (m)	Typologie	Contexte	Coût 100ml	Coût du tronçon
1a	1 110	Zone 30	urbain	5 200	57 720 €
1b	1 030	Bande	urbain	1 000	10 300 €
2	2 340	Voie verte	cours d'eau	32 400	758 160 €
3a	360	Voie verte	cours d'eau	32 400	116 640 €
3b	1 010	Piste mixte	peri-urbain	26 400	266 640 €
3c	580	Bande	lotissement	1 000	5 800 €
4a	1 040	Piste mixte	peri-urbain	26 400	274 560 €
4b	840	Voie verte (pilotis)	lagune	75 400	633 360 €
4c	730	Bande	lotissement	1 000	7 300 €
4d	230	Voie verte (pilotis)	lagune	75 400	173 420 €
5	1 710	Piste mixte	peri-urbain	26 400	451 440 €
6	9 240	Bande	littoral-pied de mont	1 000	92 400 €
7	2 130	Piste mixte	RN-pied de mont	26 400	562 320 €
8	2 780	Bande	urbain	1 000	27 800 €
9a	2 610	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	845 640 €
9b	900	Bande	lotissement	1 000	9 000 €
9c	1 580	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	511 920 €
10a	2 980	Piste mixte	peri-urbain	26 400	786 720 €
10b	660	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	213 840 €
11	600	Piste mixte	peri-urbain	26 400	158 400 €
12	3 840	Bande	ped de mont	1 000	38 400 €
13	1 040	Piste mixte	rural	26 400	274 560 €
14a	6490	Voie verte	cours d'eau	32 400	2 102 760 €
14b	1 800	Piste mixte	peri-urbain	26 400	475 200 €
15	2 960	Voie verte	cours d'eau	32 400	959 040 €
16	540	Piste mixte	peri-urbain	26 400	142 560 €
17	340	Piste mixte	peri-urbain	26 400	89 760 €
18	1 920	Piste mixte	peri-urbain/rural	26 400	506 880 €
19a	610	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	197 640 €
19b	900	Bande	lotissement	1 000	9 000 €
19c	1 470	Voie verte	peri-urbain hors voies	32 400	476 280 €
20	1 140	Piste mixte	peri-urbain	26 400	300 960 €
21a	1 320	Piste mixte	RN-urbain	26 400	348 480 €
21b	2 820	Piste mixte	RN-peri-urbain	26 400	744 480 €
22	2 620	Piste mixte	peri-urbain	26 400	691 680 €
23a	370	Piste mixte	peri-urbain	26 400	97 680 €
23b	1 420	Bande	lotissement	1 000	14 200 €
23c	910	Piste mixte	peri-urbain	26 400	240 240 €
24	3 620	Piste mixte	peri-urbain	26 400	955 680 €
25a	420	Bande	peri-urbain	1 000	4 200 €
25b	560	Bande existante	peri-urbain	1 000	5 600 €
26	3 640	Voie verte	cours d'eau	32 400	1 179 360 €
TOTAL	68 860				15 818 020 €



ZONE 30

PROPOSITIONS
BOUCLES île de CAYENNE
zoom / MATOURY



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
DU CENTRE LITTORAL



agence **ter**
PAYSAGISTES · URBANISTES

ETUDE DE FAISABILITE
ET PROGRAMMATION
POUR LA MISE EN ŒUVRE DE
MODES DE DEPLACEMENTS DOUX

PHASE 3
PLAN OPÉRATIONNEL
ET PROGRAMMATION

SEPTEMBRE 2008

INTRODUCTION	P5
MÉTHODOLOGIE : FICHE MODELE	P6
FICHE N°1 : CHEMIN DE LA CRIQUE FOUILLÉE	P9
DIAGNOSTIC GENERAL	
CONTEXTE REGLEMENTAIRE	
CONTRAINTES DU SAR	P10
CONTRAINTES DU PPRI	P11
CONTRAINTES DU SITE INSCRIT DES RUINES VIDAL	P12
CONTRAINTES DES PLU ET POS	P13
DIAGNOSTIC PAR TRONCON	
FICHES DÉTAILLÉES ET DIAGNOSTIC PHOTO	
ZONE COLLERY	P14
DÉGRAD CABASSOU	P18
MATOURIENNE	P22
VIDAL	P26
PROJET	
FICHE PROJET DÉTAILLÉE	P30
GENERALITES / VOIE VERTE	P32
GESTION DES EAUX PLUVIALES	P33
MATERIAUX	P34
COUPES / CHEMINEMENT AU SOL	P36
COUPES / CHEMINEMENT SUR PILOTIS	P38
COUPES / AMENAGEMENTS CONNEXES	P40
DETAILS / MOBILIER	P43
CHIFFRAGE	
PLANS PROJET ZOOM	P46
COUTS UNITAIRES DES AMENAGEMENTS	P48
COUTS / CHEMIN CRIQUE FOUILLÉE	P49
CONCLUSION	
FICHE RESUMÉ DU CHEMIN DE LA CRIQUE FOUILLÉE	P51
ANNEXES	
ANNEXE 1 - REGLEMENTS DES PLU / POS	P52
ANNEXE 2 - REGLEMENT DU PPRI	P60
ANNEXE 3 - REGLEMENT DU SITE INSCRIT DES RUINES VIDAL	P62



Au terme de la phase 2, il a été décidé que chaque commune fera le point sur les aspects prioritaires qu'elle souhaite voir développés en terme de prise en compte des déplacements doux sur son territoire. Ceci implique une longue démarche de concertations diverses. Pour l'heure, en terme de plan opérationnel et de programmation prévus en phase 3, il a donc semblé primordial à l'équipe de la CCCL accompagnée par le Maître d'œuvre de définir les actions phares à la fois symboliques et exemplaires de ce que promouvoir une politique des déplacements doux veut dire.

Hormis le travail de communication et d'actions médiatiques ponctuelles que la CCCL soutiendra, il s'agit bien ici d'aménagement du territoire et donc de la mise en œuvre du réseau physique, support des déplacements doux. Celui-ci doit d'être structuré et structurant. Il importe aujourd'hui d'entrer au plus vite en phase opérationnelle et donc de choisir un premier parcours à réaliser. Il a été décidé de développer le chemin de la Crique Fouillée comme première pierre de l'édifice en raison de plusieurs critères :

- Son aspect fédérateur, car il touche 3 des 6 communes de la CCCL, soit les toutes les communes de l'île de Cayenne,
- L'aspect symbolique d'un lieu historique créé par l'homme et longtemps laissé à l'abandon,
- La création d'une première « voie verte » dévolue aux seuls piétons et cycles, et surtout située en dehors du réseau viaire existant,
- Les enjeux très divers autour de ce territoire, qui concernent à la fois :
 - l'environnement (gestion des Eaux pluviales par le curage régulier du canal),
 - le tourisme (visite des pripris... de ce coeur méconnu de l'île de Cayenne et liaison au Mahury),
 - la culture et le patrimoine (canal de la crique Fouillée en lui-même, sites de Vidal et du Fort Trio),
 - le développement socio-économique des quartiers limitrophes existants (Cogneau Lamirande, Aquavila, Cabassou, Zone Collery) ou en devenir (Vidal Sud et Nord prévus par l'EPAG),
 - et les déplacements scolaires des enfants de ces quartiers.
- Une faisabilité à court terme grâce à une relative disponibilité des terrains et la préexistence du tracé sur une bonne partie du parcours.

Parallèlement, cette étape est aussi l'occasion de déterminer un cadre type utile à la mise en œuvre de toute future fiche projet, cette démarche se veut donc reproductible.

Fiche n° X: Nom du parcours

Diagnostic								
	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
Tronçons	Contexte général	Etat du Foncier	Contraintes réglementaires	Droits d'usage Servitudes	Projets alentour	Enjeux	Partenaires du projet	Recherche de financements
Nom du tronçon (Début-nom de lieu/ Fin-nom de lieu)	<u>Naturel</u> : ouvert/fermé : cours d'eau, papyrus, savane, forêt... <u>Humain</u> : urbain/péri-urbain : centre ville, lotissements, habitat isolé, équipements publics, commerces, services, ZI, friches, carrières...	privé/public n° de parcelles propriétaire...	Documents opposables : PLU, SAR, PPRI, Zones de protections...	Accès autorisé aux véhicules : entretien, secours, servitude de passage / habitations...	Aménagements viaires, développement urbain (habitat, équipements, commerces...), technique (industries, carrières...), agricole, touristique...	Déplacements, Développement socio-éco, Environnement, Culture, Patrimoine, Agriculture, Pédagogie, Tourisme...	tous les partenaires décisionnaires et propriétaires : collectivités locales, CCCL, Département, Région, Etat, DDE, ONF, DRTCA, DIREN, EPAG, privés...	Etat, Région, Europe (Feder...), Ademe (énergies renouvelables)...
Nom des connexions le long du tronçon (Début-nom de lieu/ Fin-nom de lieu) ect...								

Projet									
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	
Tronçons	Typologie	Morphologie de la piste	Aménagement / Gestion des Eaux pluviales	Eclairage	Signalétique	Aménagements connexes	Aménagements paysagers	Etudes supplémentaires à prévoir	Phasage / réalisation
Nom du tronçon (Début-nom de lieu/ Fin-nom de lieu)	Bande cyclable Piste cyclable + Trottoir Piste mixte piétons-cycles (2 sens réunis ou séparés par la voirie, sens unique) Voie verte	<u>Largeur</u> en mètres <u>Revêtement</u> : Béton, enrobé, stabilisé renforcé, bois... <u>Structure</u> : voirie, merlon, pilotis... <u>Terrassements</u> : déblais/remblais, compactage...	<u>circulation transversale</u> : de l'eau (passages busés, ponts...), <u>circulation longitudinale</u> : criques, canaux, fossés (largeur, maintien des berges...), canalisations enterrées... <u>Bassins de rétention</u> ...	candélabres, bornes lumineuses, balisage, mâts solaires...	plan général, panneaux routiers, panneaux indicateurs (direction, kms, temps à pied et à vélo) bornes kilométriques, infos touristiques et pédagogiques...	Parkings VL, parkings cycles (abris, arceaux de fixations...), abris et carquets de détente, embarcadères, lieux d'observation des milieux naturels...	Arrachages de végétaux à prévoir sur emprise, plantations d'arbres d'ombre (en alignement / parcours, en bosquets / aménagements ponctuels), de végétaux pour la tenue des talus et berges...	Etudes de sols, hydrologique, archéologique... Etudes de Maîtrise d'œuvre... Etude foncière (achat des emprises...)	délais d'acquisition, de chantier, phases de réalisation...
Nom des connexions le long du tronçon (Début-nom de lieu/ Fin-nom de lieu) ect...									

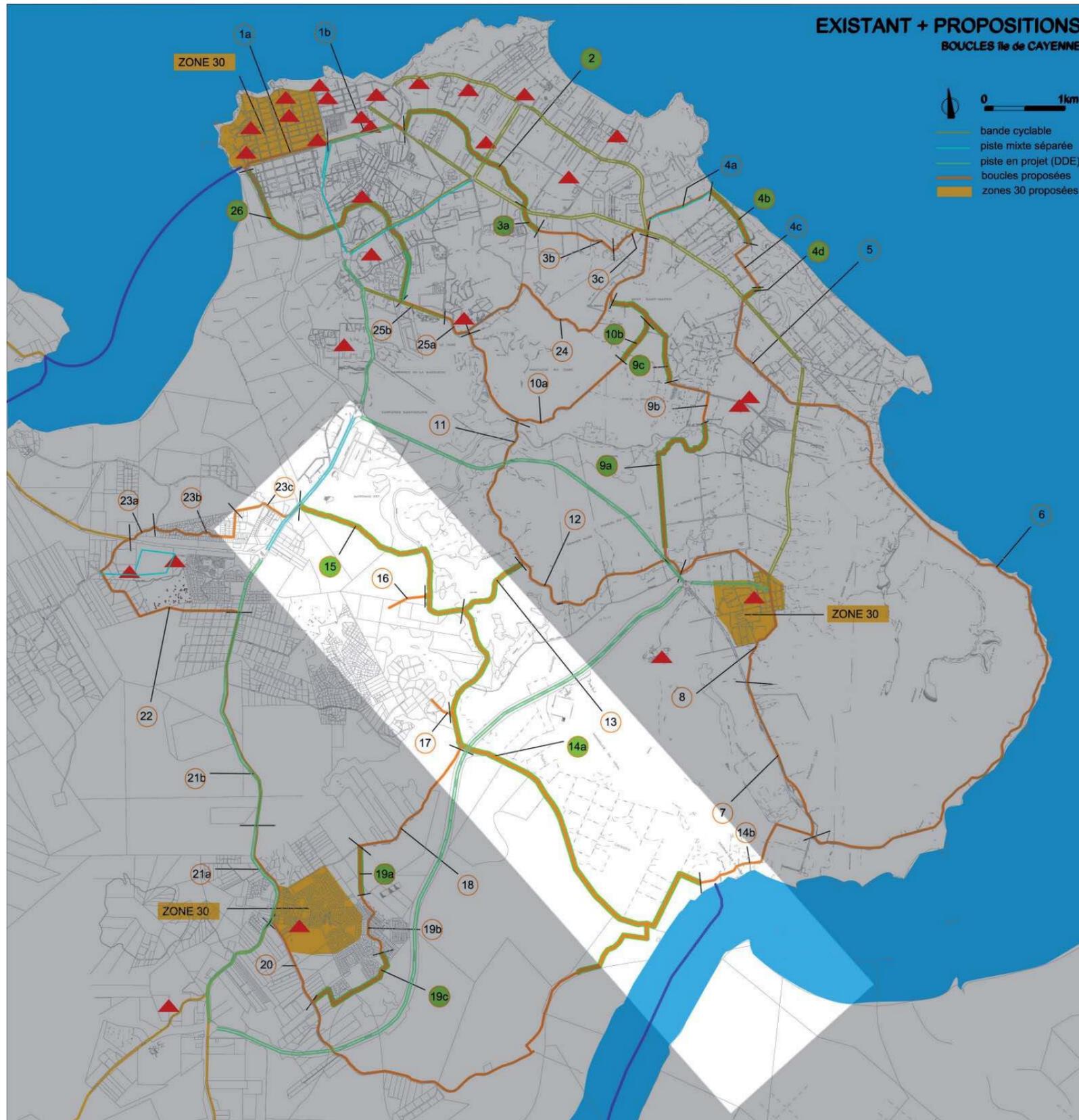
Chiffrage									
	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	
Tronçons	linéaire (m)	Coût / structure chaussée	Coût / structure pilotis	Coût / Gestion EP	Coût / Eclairage	Coût / Signalétique	Coût / aménagements connexes	Coût / Aménagements paysagers	Coût Global / réalisation
Nom du tronçon (Début-nom de lieu/ Fin-nom de lieu)									
Nom des connexions le long du tronçon (Début-nom de lieu/ Fin-nom de lieu) ect...									
TOTAL									

Cette fiche projet modèle constitue le cadre qui doit pouvoir s'appliquer ensuite à toute future portion du réseau de déplacements doux. Pour chaque projet, elle doit permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- Etablir le diagnostic,
- Définir le mode opératoire,
- Préciser les prescriptions qualitatives et quantitatives des aménagements et notamment le choix des revêtements, des aménagements de détails ou connexes, et de la signalisation,
- Analyser la fiabilité technique et financière,
- Etablir un calendrier prévisionnel et un phasage.

P9
Entretien
Nettoyage et réfection de la piste, Elagage des arbres, Tonte des abords, faucardage des berges.... Curage des canaux... Evacuation/revalorisation des déchets, Périodicité...

C9	C10	C10bis	C11
Coût / foncier	Coût / études hors éclairage	Coût / études MOE éclairage	Coût annuel / Entretien

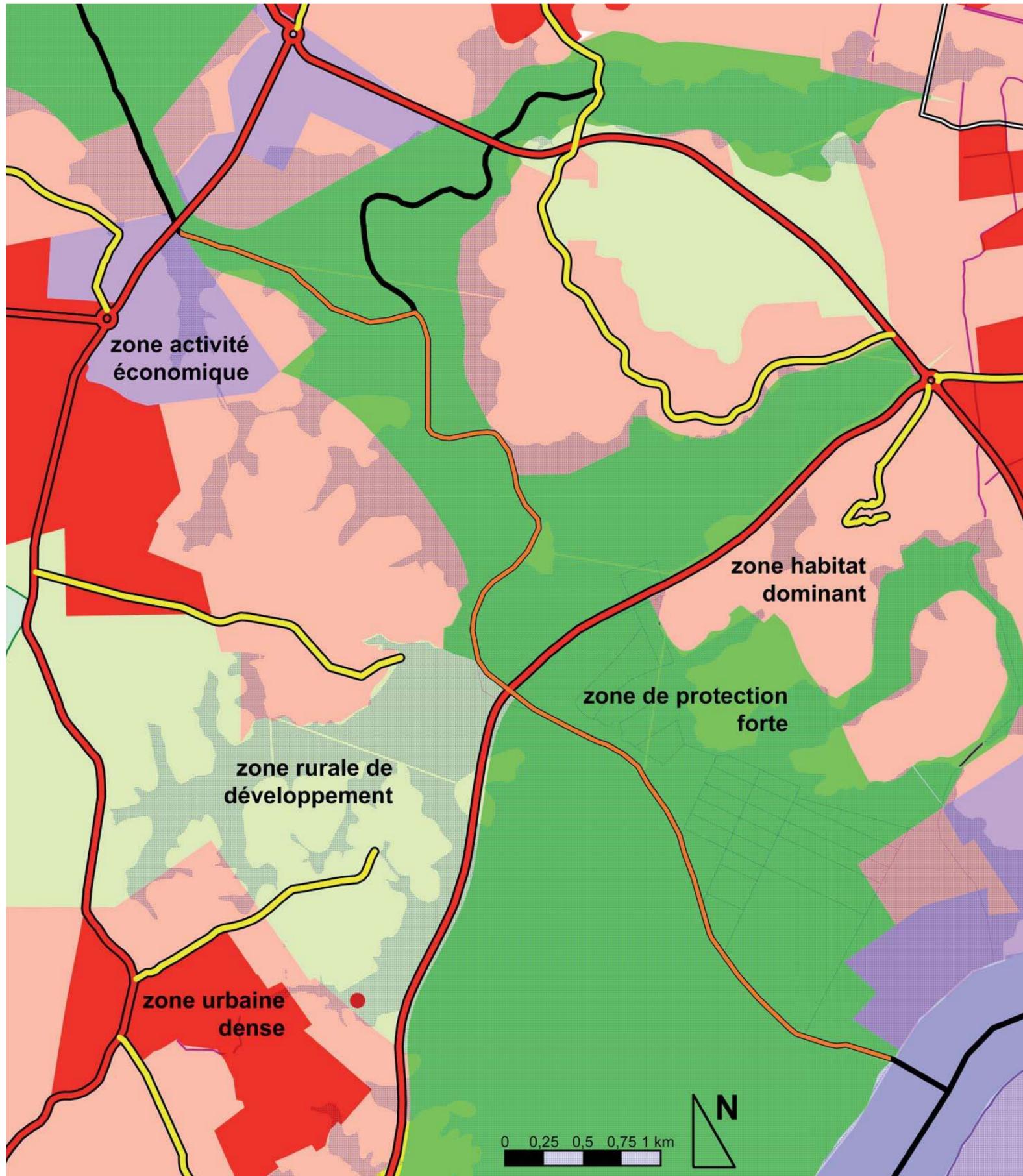


Sur cette carte de la phase 2 figurent les différents tronçons prévus pour l'Ile de Cayenne.

Le chemin de la Crique Fouillée correspondait aux tronçons 14a. et 15.
Certaines connexions étaient également préfigurées 13,16,17,18.

Pour cette nouvelle phase 3 à vocation opérationnelle, Le chemin de la Crique Fouillée a été pensé comme la première voie verte péri-urbaine de la Guyane et tente à ce titre d'être exemplaire en terme d'aménagement.
Il est également pensé comme un trait-d'union dans le territoire grâce aux connexions. Celles-ci sont inhérentes au projet de chemin sur la berge du canal de la Crique Fouillée car elles lui permettent d'être relié à la fois :

- au réseau viaire existant (même sans pistes cyclables ni trottoirs) en divers points pour assurer son accessibilité,
- et aux éléments majeurs du patrimoine pour en offrir un meilleur accès à la population.



Le SAR en révision n'ayant pas encore été approuvé, nous travaillons actuellement avec le SAR 2002 approuvé. Il est cependant à noter les orientations futures qui concernent particulièrement la zone de protection forte qui enveloppe la Crique Fouillée.

La qualité des eaux

L'eau est omniprésente dans un territoire où la pluviométrie est élevée et donne naissance à un réseau hydrographique complexe où les petits cours d'eau — les criques — alimentent rivières et fleuves qui sont tous des débits importants et se jettent dans l'océan Atlantique par des estuaires souvent imposants. Ces derniers sont fortement soumis à l'influence des marées et l'eau salée remonte usuellement sur 20 à 30 Km et parfois jusqu'à 60km à l'intérieur des terres.

Dans l'ensemble, la qualité des eaux littorales est assez bonne ; contribuent à cette situation satisfaisante la faible densité de la population et l'absence d'activités industrielles sur le littoral. Néanmoins, le très fort développement démographique de la Guyane n'est pas sans poser des questions quant à la pérennité de cette situation.

Les effluents des centres urbains

Dans l'agglomération de Cayenne, le réseau d'assainissement reste très partiel. Si en saison humide le fort coefficient de dilution pallie en bonne part ce défaut d'équipement, en saison sèche les niveaux de pollution peuvent être significatifs au droit des communes de l'île de Cayenne.

Les risques naturels

La Guyane est soumise à quatre types de risques naturels majeurs :

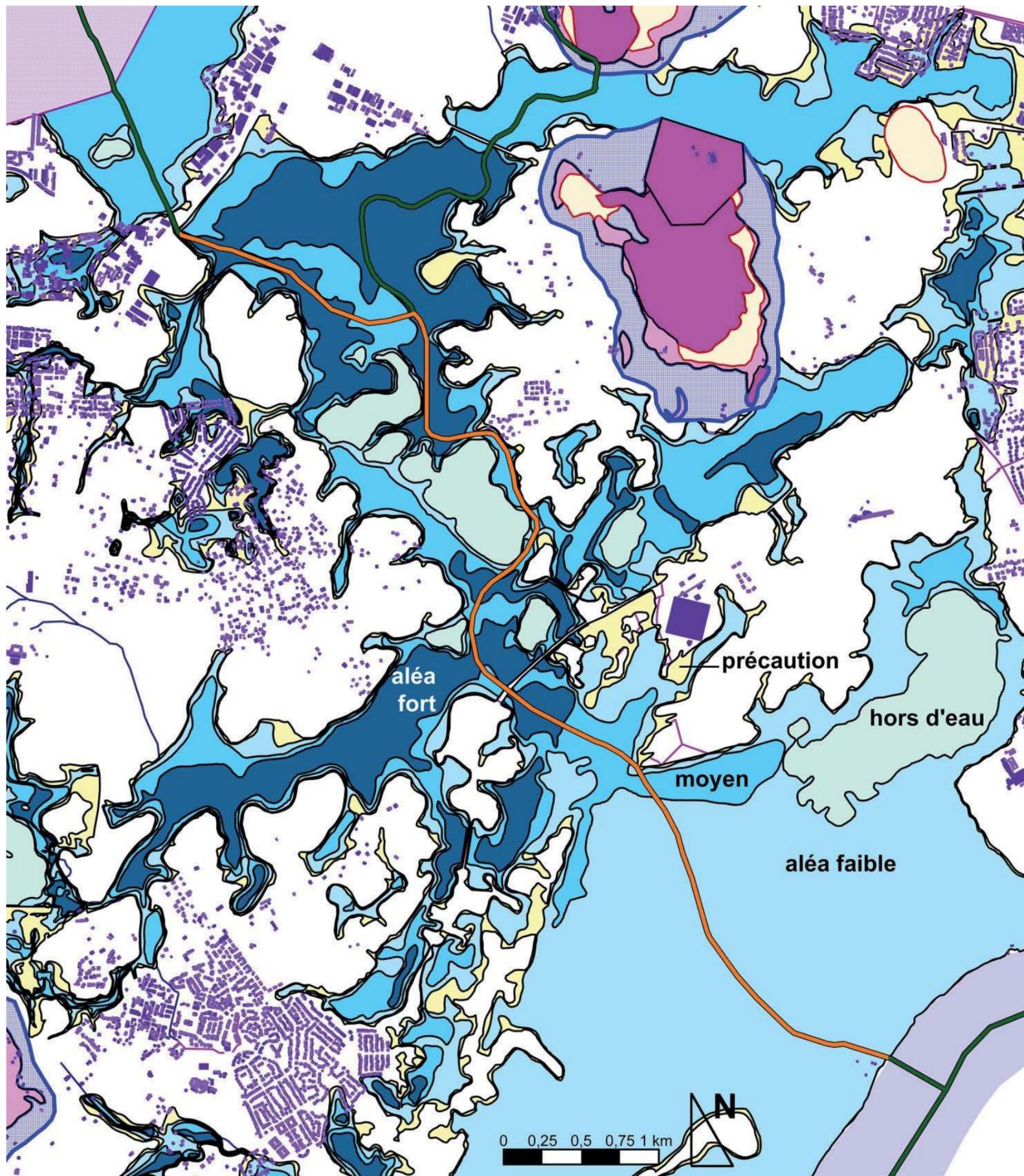
- le risque inondation,
- le risque mouvement de terrain,
- le risque « littoral », i.e. de submersion marine et d'érosion côtière,
- le risque d'érosion des berges peu inventorié mais qui risque d'aller en croissant.

Les risques naturels ont fait l'objet d'abord d'une analyse d'ensemble, le dossier départemental des risques majeurs, puis d'une notification (fin 2001) aux communes concernées des zonages réglementaires correspondants, dans le cadre des Plans de Prévention des Risques (PPR) inondation, mouvement de terrain et littoral. Les espaces concernés se situent majoritairement sur les trois communes de l'île de Cayenne : Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury.

Les mesures préconisées consistent à limiter les dommages causés par l'inondation sur les biens et les activités existants, d'éviter l'aggravation et l'accroissement des dommages dans le futur. Le principe est de réglementer ou d'interdire toute nouvelle construction située en zone inondable soumise aux aléas les plus forts et de préserver les champs d'expansion des crues où la crue peut stocker un volume d'eau important (terres agricoles, espaces verts, terrains de sport...).

Conclusion

Aucune contre indication du SAR au projet de voie verte sur la Crique Fouillée.



La future voie verte créée sur l'actuel chemin longeant le Canal de la crique Fouillée est située en zone d'**Aléa faible, moyen et fort** dont les principales contraintes sont développées dans les chapitres suivants, issus du Règlement définitif PPr Inondation IdC-25-07-2001.

TITRE I – PORTEE DU P.P.R. – DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION

Les dispositions réglementaires du PPR énumérées ci-après précisent les mesures d'interdiction, de prévention, de protection et de sauvegarde ainsi que les prescriptions particulières des zones directement ou indirectement exposées au risque inondation.

Ces mesures consistent à limiter les dommages causés par l'inondation sur les biens et les activités existants, d'éviter l'aggravation et l'accroissement des dommages dans le futur. Le principe de ces dispositions est de réglementer ou d'interdire toute nouvelle construction en zone inondable et de préserver les champs d'expansion des crues.

Le risque naturel pris en compte est le risque inondation lié aux canaux principaux (qui constituent le réseau primaire) présents sur les territoires communaux de Cayenne, Matoury et Rémire-Montjoly et listés ci-dessous :

- Pour la commune de Cayenne : (collecteurs enterrés du centre ancien) canal Laussat, canal Leblond-crique Eau Lisette, crique Montabo, canal Grant, crique Mouche, canal Zéphir, **Crique Fouillée, Crique Cabassou** ;
- Pour la commune de Rémire-Montjoly : canal Montravel, canal Chennebras, canal Nord-Sud, Salines de Montjoly, **Crique Fouillée, Crique Cabassou** ;
- Pour la commune de Matoury : crique Balata, **Crique Hôpital**, Crique Mortuum (entre RN2 et RN4), **Crique Fouillée**, Crique Austerlitz, Crique Molère, Stoupan.

Trois zones d'aléa sont identifiées selon les critères suivants :

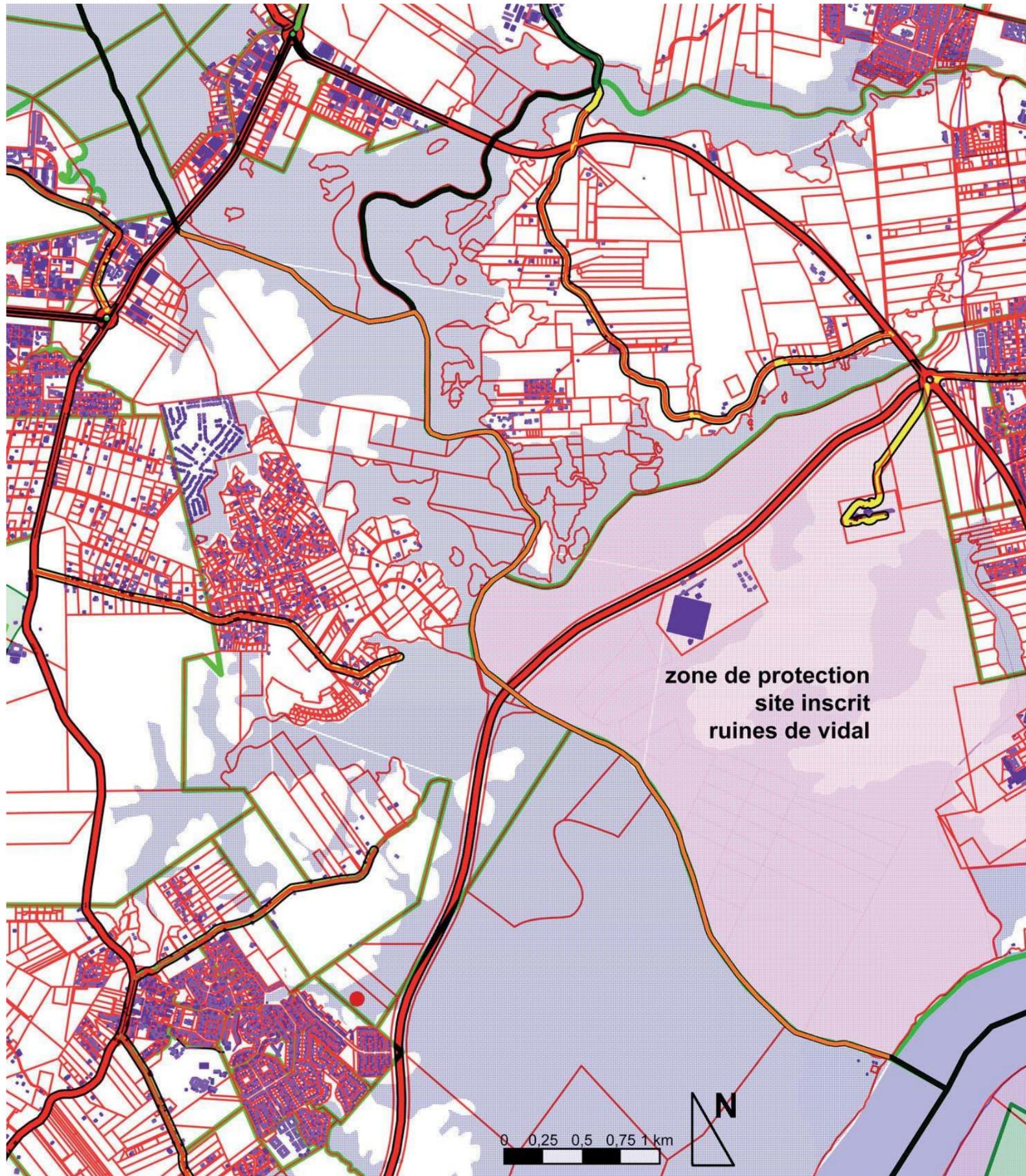
ALEA	H < 0,5 m	0,5 m < H < 1 m	H > 1 m
V < 0,5 m/s	Faible	Moyen	Fort
0,5 m/s < V < 1 m/s	Moyen	Moyen	Fort
V > 1 m/s	Fort	Fort	Fort

La topographie sur l'île de Cayenne est telle que les vitesses d'écoulement en lit majeur des criques et canaux étudiés sont très faibles (V<0,5 m/s). Le paramètre hydraulique définissant l'aléa est donc la hauteur d'eau.

Voir la suite des extraits du règlement de PPRI en annexe 2.

Conclusion

Il n'y a pas de contre indication du PPRI au projet de voie verte sur la Crique Fouillée dans la mesure où celui-ci respectera les règles édictées pour chaque aléa en terme de hauteur des éventuelles constructions (à fortiori sur pilotis) et de volumes de compensation pour tout remblai effectué en dessous des cotes de références et sous réserve (le cas échéant) des conditions de procédure d'autorisation ou de déclaration prévues à l'article 10 de la loi n° 92.3 du 3 janvier sur l'eau et du respect des dispositions du règlement d'urbanisme applicable (POS/PLU).



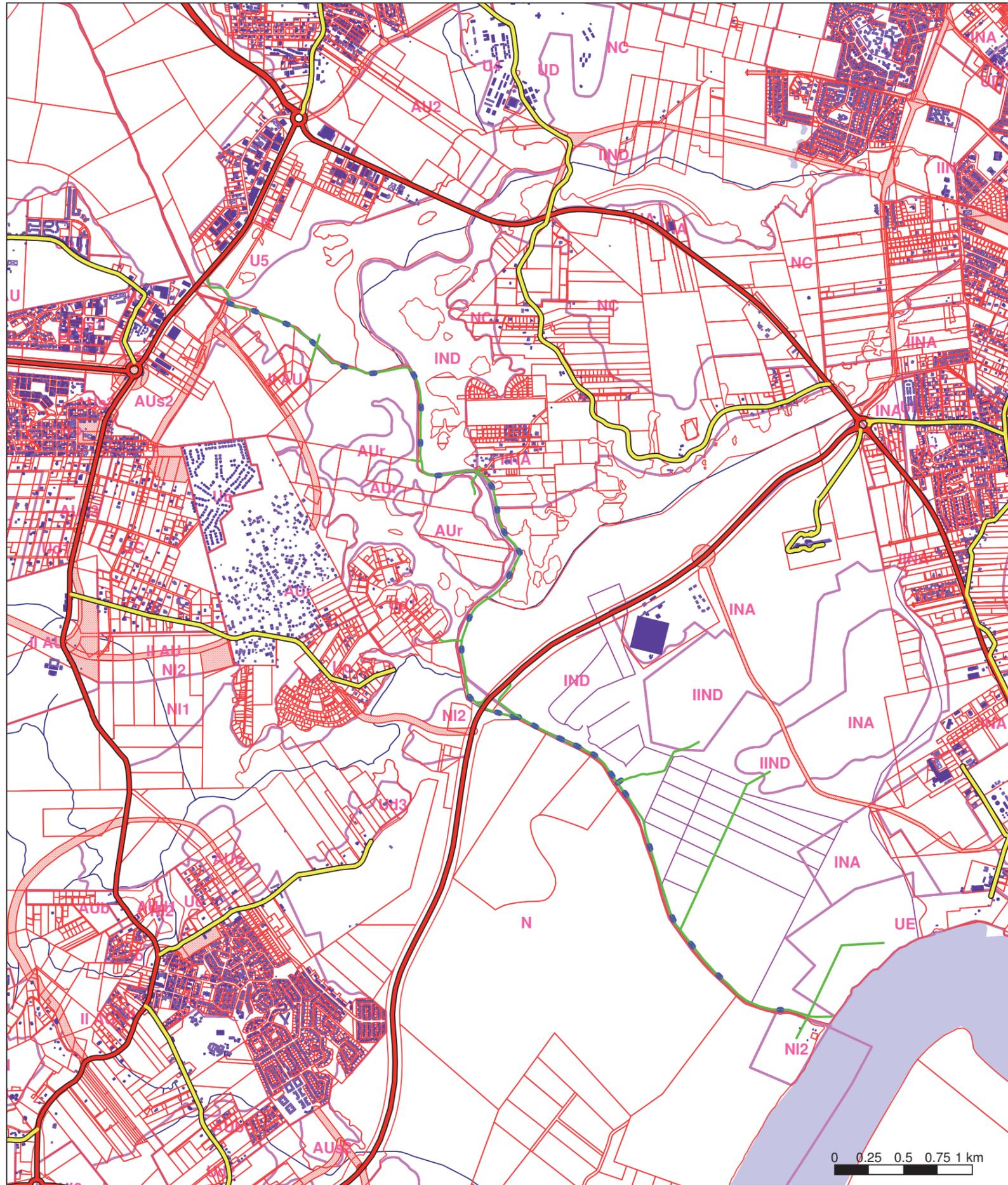
Une large partie de la future voie verte le long du Canal de la crique Fouillée est située dans la zone du Site Inscrit des Ruines Vidal datant du 21 octobre 1982 et s'étendant sur plus de 1000 hectares.

Voir la suite des extraits concernant le Site Inscrit des Ruines Vidal en annexe 3.

Conclusion

Il n'y a pas de contre indication du Site Inscrit des Ruines Vidal au projet de voie verte sur le canal de la Crique Fouillée dans la mesure où les travaux feront l'objet d'une déclaration préalable au préfet et, s'ils sont soumis à permis de construire, à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France.

parcellaire, bâti, hydrographie et site inscrit des Ruines Vidal



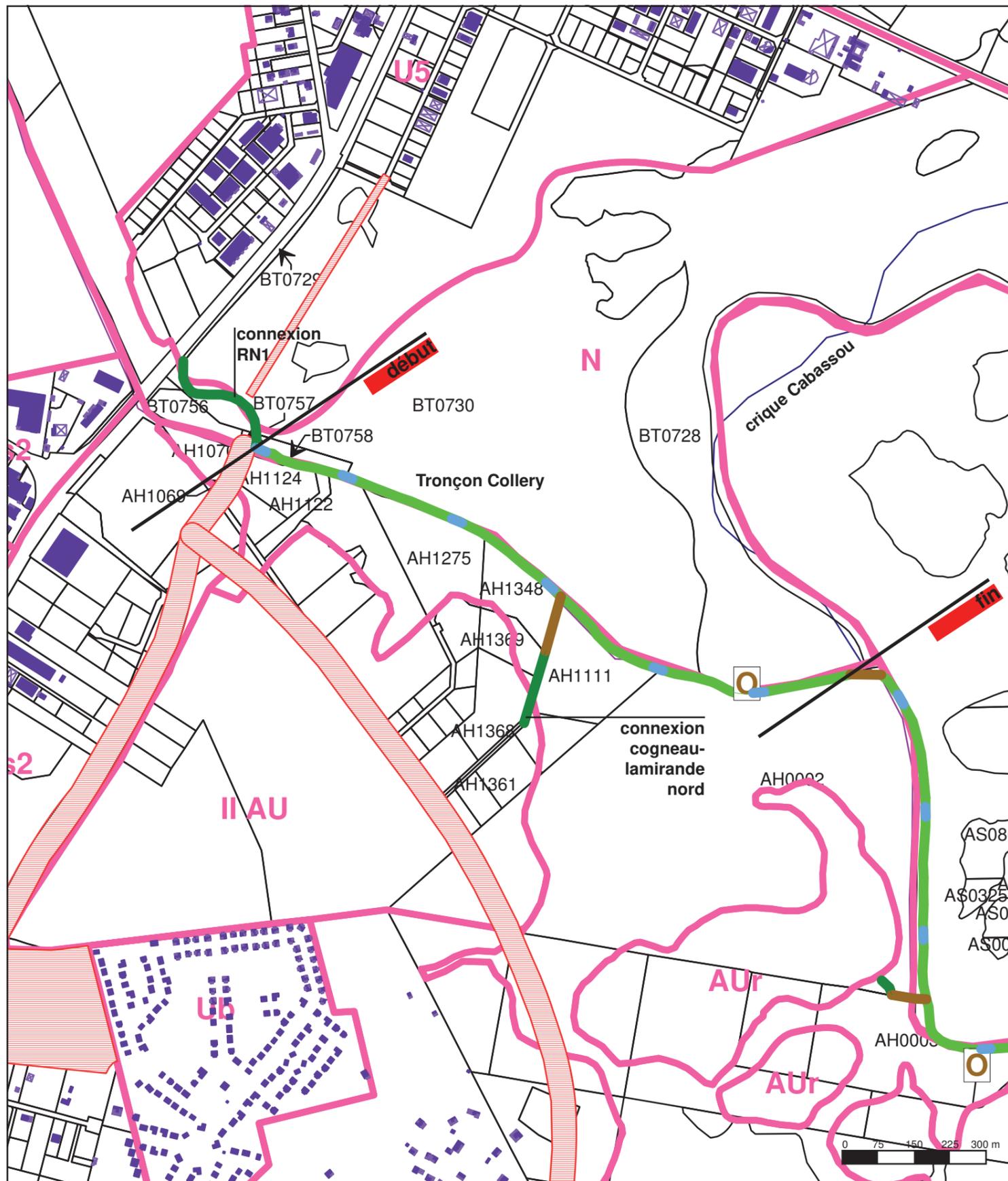
La majorité des terrains concernés par la création d'une voie verte sur le chemin longeant le Canal de la crique Fouillée sont situés en **zones naturelles**. Leurs noms diffèrent selon les communes. Les autres zones concernées (notamment par les connexions) sont à caractère d'activités et d'habitat.

- N et U5 à Cayenne,
 - N, NL2, AUr, IIAU et UD1 à Matoury,
 - ND, IINA, IIND et UE à Rémire
- dont les principales contraintes sont données en annexe.

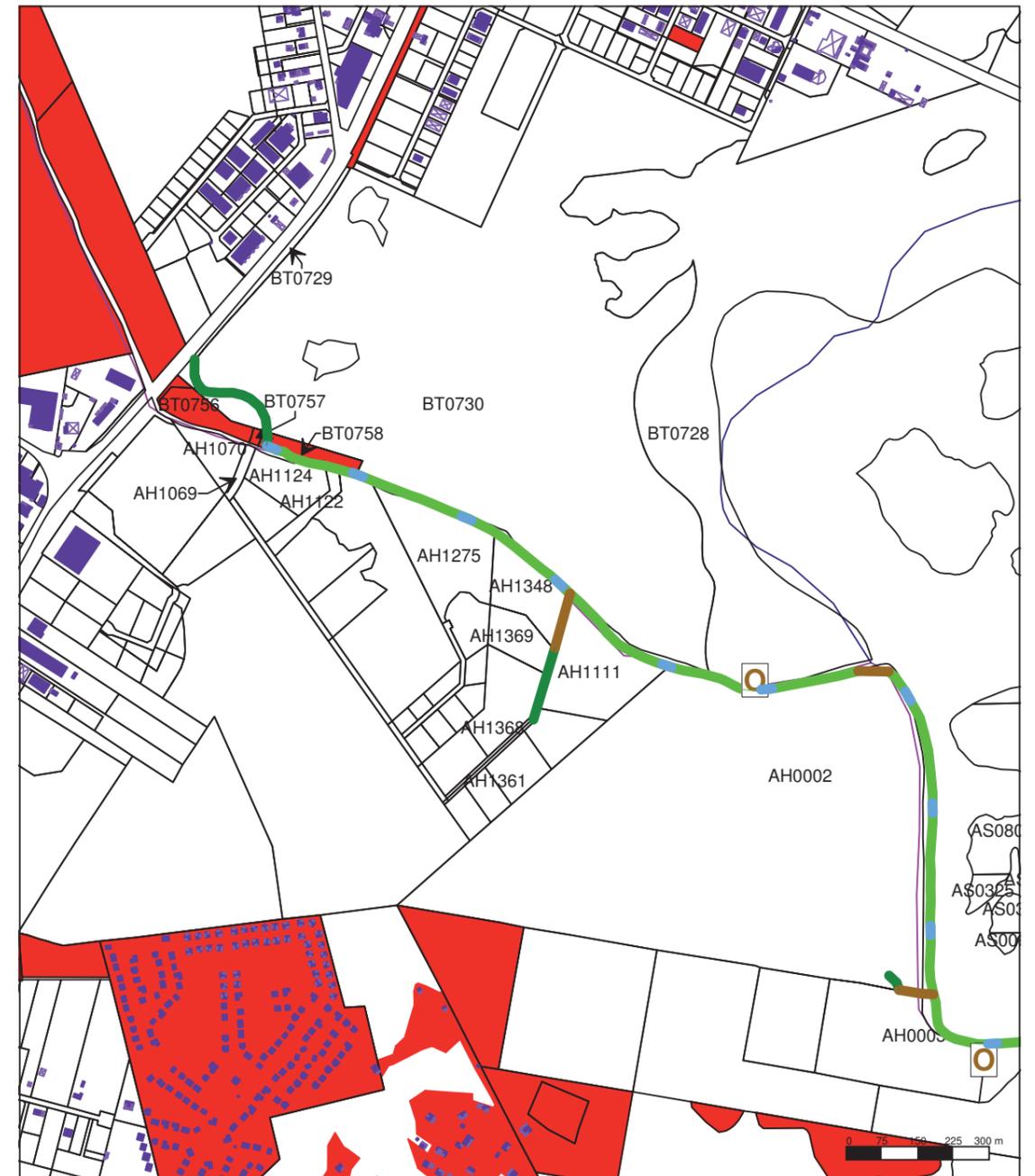
Conclusion

Il n'y a pas de contre indication des POS/PLU au projet de voie verte sur le canal de la Crique Fouillée dans la mesure où les règlements des zones les plus contraignantes (N...) qui limitent les constructions, prévoient justement d'accueillir ce genre d'infrastructures à caractère touristique... et d'intérêt public.

parcellaire, bâti et PLU / POS de chaque commune



TRONÇON COLLERY (TERCA / CRIQUE CABASSOU)



CADASTRE, BATI, PARCELLES PUBLIQUES, ET TRACÉ DU PROJET

- | | | |
|--|---|--|
|  limite zone PLU |  tronçon principal |  abri vélos |
|  emprise réservée |  connexions |  observatoire |
|  foncier public |  passages busés |  embarcadères |
| |  ponts et pilotis |  carbet détente |

Cette fiche permet de visualiser l'ensemble des éléments de diagnostic concernant le premier tronçon du futur chemin de la Crique Fouillée et ses connexions. Il s'agit de la zone Collery depuis la zone Terca jusqu'à la crique Cabassou.

Diagnostic								
Tronçons	D1 Contexte général	D2 Etat du Foncier	D3 Contraintes réglementaires	D4 Droits d'usage Servitudes	D5 Projets alentour	D6 Enjeux	D7 Partenaires du projet	D8 Recherche de financements
Zone Collery (Terca /crique Cabassou)	<p><u>Naturel</u> : paysages ouverts cours d'eau, priris, arbres isolés <u>Humain</u> : Zone d'Activités, habitat isolé au nord du canal, lotissements péri-urbains au sud du canal</p>	<p>privé/public sous réserve d'actualisation</p> <p>302BT0758 -COMMUNE DE CAYENNE 302 BT 729 -MINISTERE ECONOMIE FINANCES INDUSTRIE 302 BT 730 302BT0728 307AH1122 307AH1111 307AH1124 307AH1118 307AH1348 307AH1275 307AH0002</p>	<p>SAR : Zone de protection forte PPRi : fort, moyen et faible Zone FO2 - cote de reference : 2,2m NGG PLU Cayenne : N (U5 pour début tronçon), PLU Matoury : N N U5 N et U5 N N N N N N N N</p>	<p>limiter l'accès de la voie verte aux véhicules autorisés (entretien, secours...) assurer la desserte de l'habitat (1991)</p>	<p>Extension urbaine programmée en Aur et IINA sur Matoury, Développement de la Zone d'Activités Collery (U5)</p>	<p>Développement urbain socio-économique (liaison Zone d'Activités / Quartiers d'habitation) Mise en Valeur et protection de l'Environnement Gestion des Eaux Pluviales entre priris et canal Découverte touristique de la crique Fouillée et de ses milieux humides</p>	<p>Partenaires de la CCCL / projet, Propriétaires publics et privés, communes de matoury et Cayenne</p>	<p>Etat, Région, Europe: Feder, Fidom, Leader Ademe (énergies renouvelables)</p>
connexion RN1		<p>302 BT 729 -MINISTERE ECONOMIE FINANCES INDUSTRIE 302 BT 730</p>	<p>U5 U5</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>				
connexion cogneau - lamirande nord		<p>302 BT 730 307AH1111 307AH1348</p>	<p>SAR : Zone de protection forte PPRi : fort, Zone FO2 - cote de reference : 2,2m NGG PLU Cayenne : N, PLU Matoury : N N N N</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>				

habitat isolé



3 fin de la piste entretenue par les habitants 3



4 les pripris de la crique Cabassou



1 Depuis la voie de TERCA, accès à la piste interdit par une chaîne et un panneau "propriété privée"

vers la RN1 et le rond point central de la ZA
début de la future voie verte vers l'est



2

empierrements consolidant le remblai réalisés par les habitants



"ponts" en tôles au dessus des exutoires des pripris vers le canal

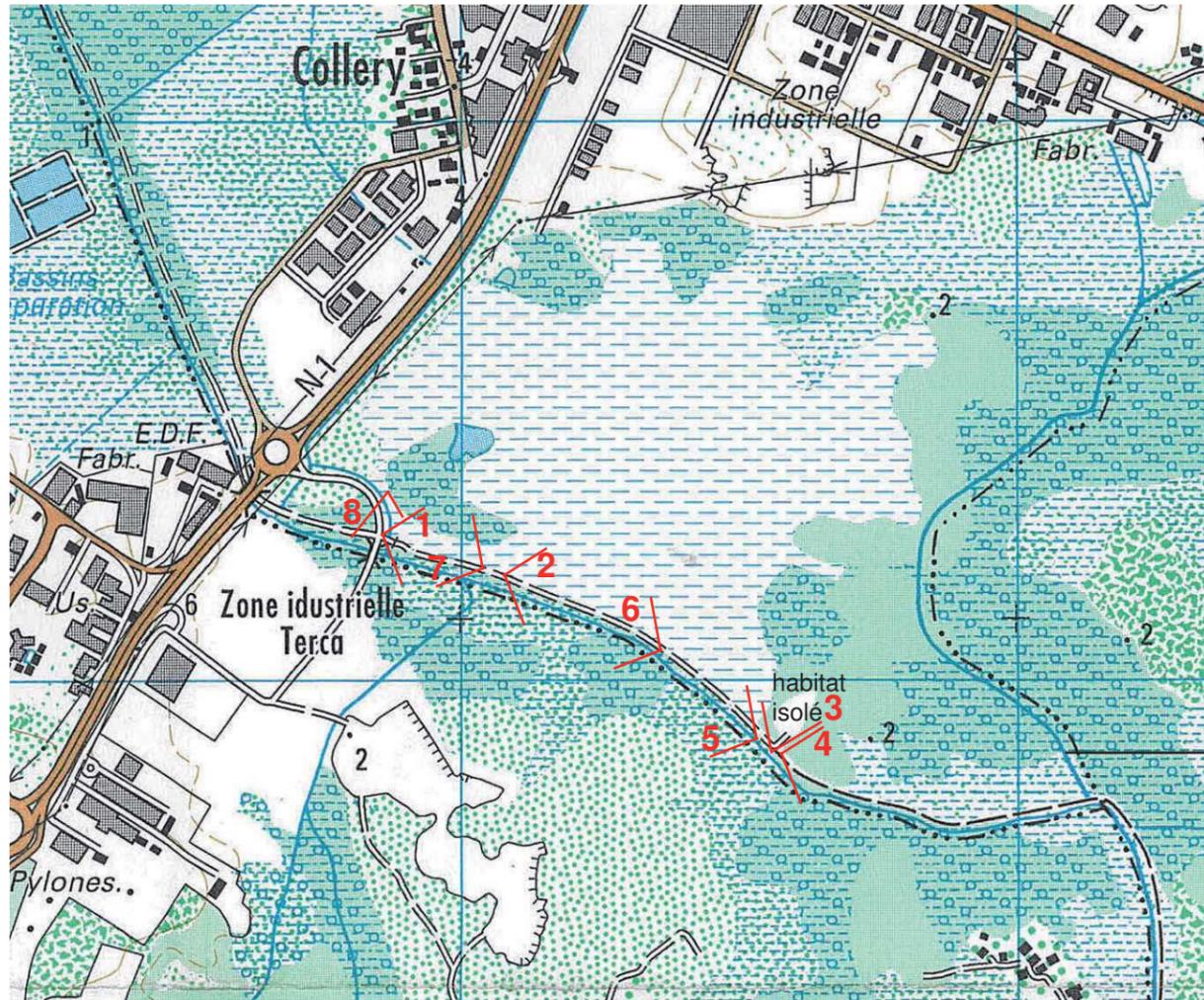


le canal depuis le pont



voie de la zone d'activités Terca

le canal depuis le pont



début de la future
voie verte vers l'est



vers la zone d'activités Terca

ponts de fortune



crique Cabassou

6



pripris

canal

confusion entre canal
et pripris par manque
d'entretien

5



le canal est parfois
"navigable" en saison
des pluies quand l'eau
submerge la piste elle-
même d'environ 40cm



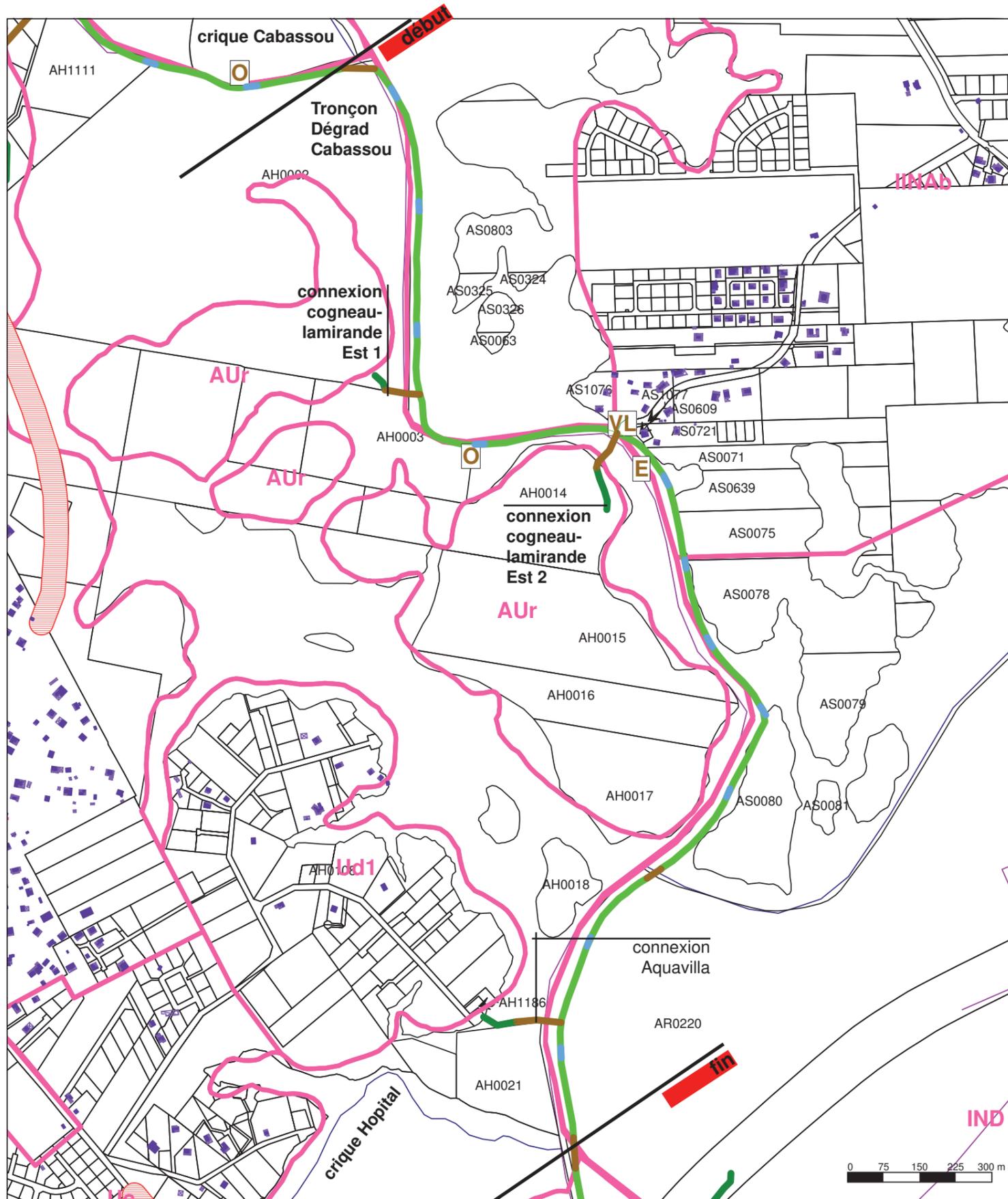
les pripris du terrain
Collery

5

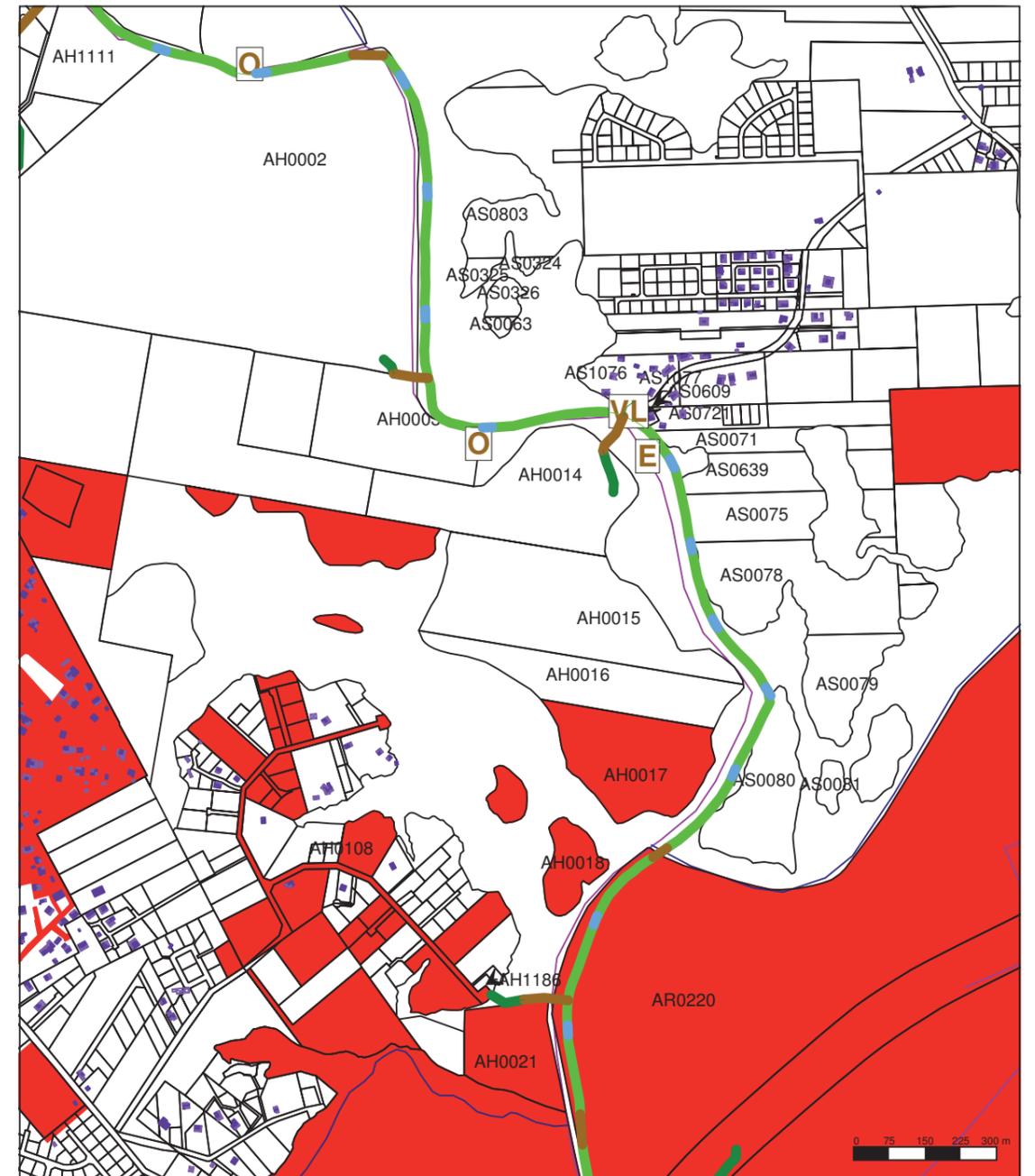


la piste vers l'ouest depuis la zone habitée
vers la zone industrielle Terca

la piste déjà pratiquée



TRONÇON DÉGRAD CABASSOU (CRIQUE CABASSOU / CRIQUE HOPITAL)



CADASTRE, BATI, PARCELLES PUBLIQUES, ET TRACÉ DU PROJET

- | | | | | | |
|---|------------------|---|-------------------|---|----------------|
|  | limite zone PLU |  | tronçon principal |  | abri vélos |
|  | emprise réservée |  | connexions |  | observatoire |
|  | foncier public |  | passages busés |  | embarcadères |
| | |  | ponts et pilotis |  | carbet détente |

Cette fiche permet de visualiser l'ensemble des éléments de diagnostic concernant le second tronçon du futur chemin de la Crique Fouillée et ses connexions. Il s'agit du Dégrad Cabassou depuis la crique Cabassou jusqu'à la crique Hopital.

Les connexions sur ce tronçon sont primordiales pour les quartiers limitrophes, les habitants construisant même régulièrement des ponts de fortune au Dégrad Cabassou pour assurer la traversée des piétons (et notamment des élèves) à leurs risques et périls. La réalisation de ce tronçon de voie verte doit être l'occasion de mettre sur la table toutes ces problématiques.

Diagnostic								
	D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
Tronçons	Contexte général	Etat du Foncier	Contraintes réglementaires	Droits d'usage Servitudes	Projets alentour	Enjeux	Partenaires du projet	Recherche de financements
Dégrad Cabassou (crique Cabassou / crique Hopital)	<p>Nature! : paysages ouverts et fermés : cours d'eau, prîpris, bosquets et bois</p> <p>Humain : Zone d'Activités, habitat isolé, lotissements péri-urbains</p>	<p>privé/public sous réserve d'actualisation</p> <p>Emprise non cadastrée Matoury, Domaine public lacustre Emprise non cadastrée Rémire, Domaine public lacustre 97307AH0002 309 AR 220 -MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT 309 AS 75</p>	<p>SAR : Zone de protection forte PPRi : fort 1er quart, moyen 2ème quart, moyen/fort dernier quart Zone FO2 - cote de reference : 2,2m NGG POS Rémire :IND et IINA, PLU Matoury : N N IND IND IND IINAb</p>	<p>limiter l'accès de la voie verte aux véhicules autorisés (entretien, secours...)</p> <p>quid de l'usage du chemin actuel par les chasseurs?</p>	Extension urbaine en cours	<p>Développement urbain socio-économique (liaison inter Quartiers) Mise en Valeur et protection de l'Environnement Gestion des Eaux Pluviales entre prîpris et canal Découverte touristique de la crique Fouillée et de ses milieux humides</p>	Partenaires de la CCCL / projet, Propriétaires publics et privés, communes de matoury et Rémire	Etat, Région, Europe: Feder, Fidom, Leader Ademe (énergies renouvelables)
connexion cogneau - lamirande Est 1		<p>309 AS 80</p> <p>Emprise non cadastrée sur Rémire, Domaine public lacustre 307AH0002 307AH0003</p>	<p>SAR : Zone de protection forte PPRi : fort Zone FO2 - cote de reference : 2,2m NGG POS Rémire :IND, PLU Matoury : N IND N N</p>	<p>Ball-trap (mais direction du tir ni vers RN ni vers crique / Serv. Tech. de Rémire-Montjoly)</p> <p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>				
connexion Cabassou/ Cogneau -Lamirande Est 2		<p>Emprise non cadastrée Matoury, Domaine public lacustre 307 AH 14 309AS0721 309AS1077</p>	<p>SAR : Zone de protection forte PPRi : fort Zone FO2 - cote de reference : 2,2m NGG POS Rémire : IND, IINA, PLU Matoury : N, Aur N Aur IINA IINA</p>	<p>Problème de lien Rémire-Matoury / déplacements scolaires</p>				
connexion aquavilla			<p>SAR : Zone de protection forte PPRi : hors d'eau, faible et moyen Zone FO2 - cote de reference : 2,2m NGG</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>				

la piste vers l'est



canal et pripris



1

Cogneau La Mirande

la piste depuis l'est



2

confusion entre canal et pripris par manque d'entretien

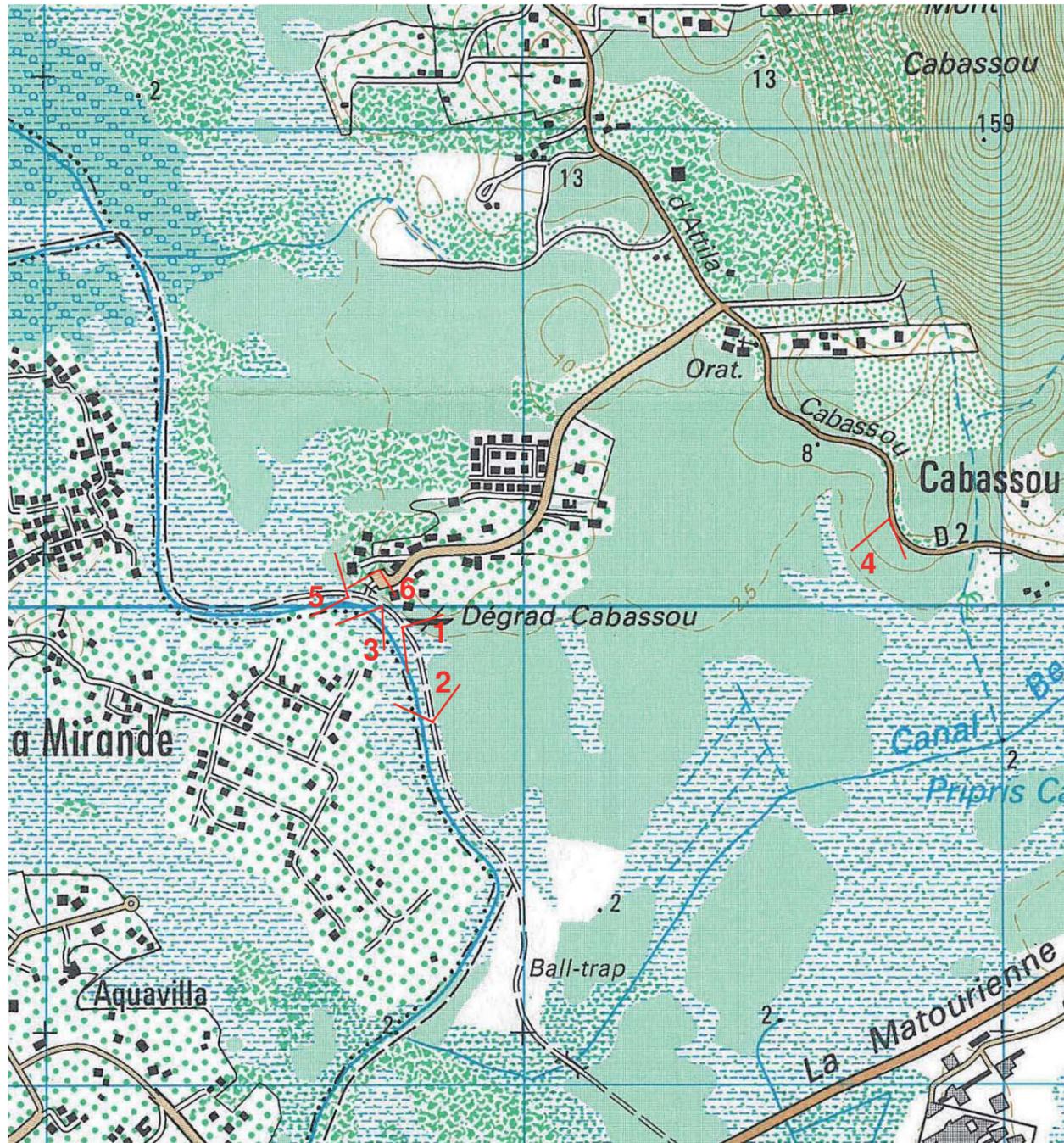
3



Cogneau La Mirande

3





4 l'urbanisation en cours se rapproche



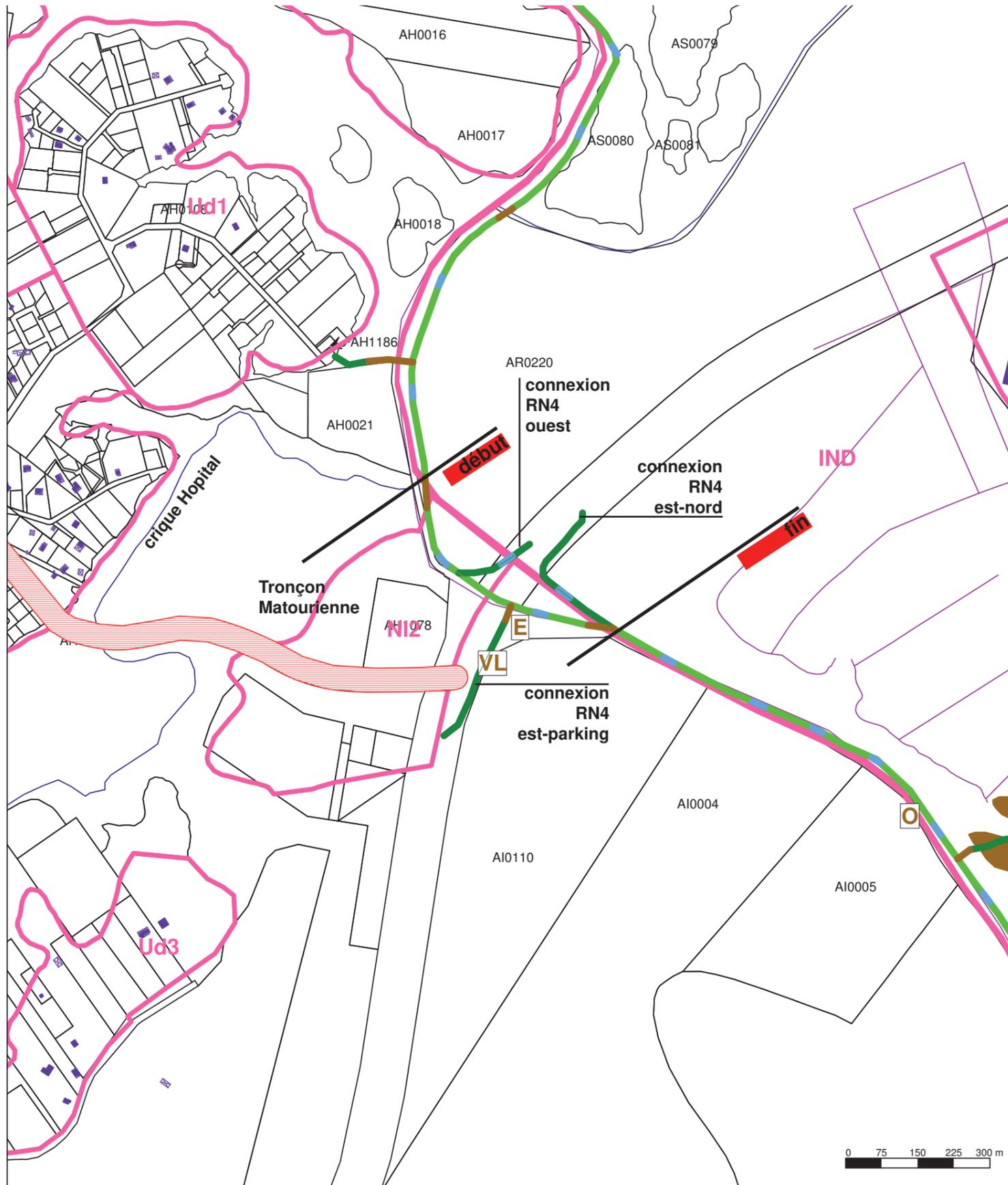
5 à peine visible, la sente vers l'ouest et la crique Cabassou



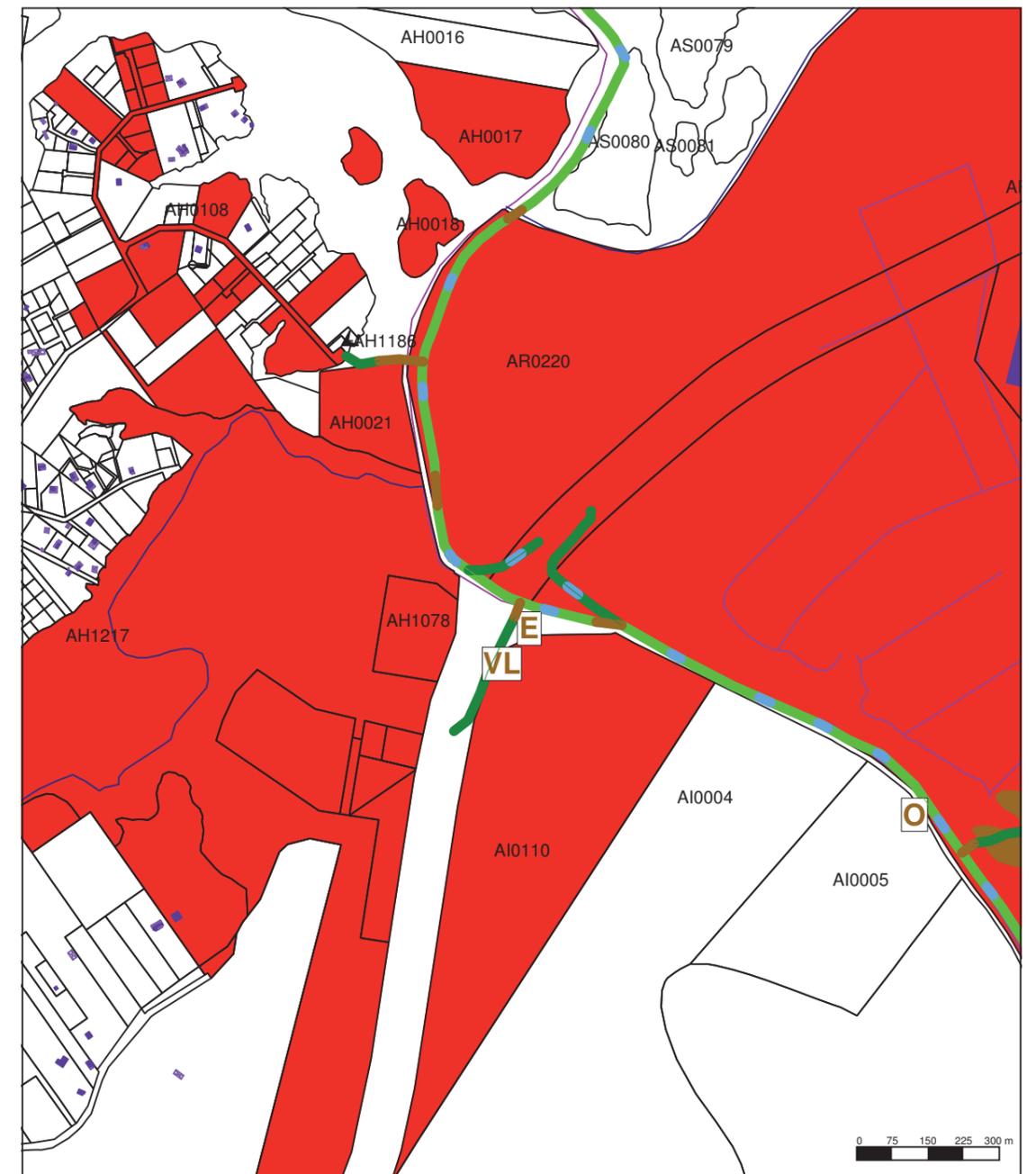
6 un accès réglementé à la piste



6 parking / aire de retournement de dégrad Cabassou



TRONCON MATOURIENNE (CRIQUE HOPITAL / CHEMIN D'ACCÈS N4)



CADASTRE, BATI, PARCELLES PUBLIQUES, ET TRACÉ DU PROJET

- | | | | | | |
|---|------------------|---|-------------------|---|----------------|
|  | limite zone PLU |  | tronçon principal |  | abri vélos |
|  | emprise réservée |  | connexions |  | observatoire |
|  | foncier public |  | passages busés |  | embarcadères |
| | |  | ponts et pilotis |  | carbet détente |

Cette fiche permet de visualiser l'ensemble des éléments de diagnostic concernant le 3ème tronçon du futur chemin de la Crique Fouillée. Il s'agit du Passage sous la Matourienne depuis la crique Hopital jusqu'au chemin d'accès existant au nord-est vers la N4. Trois connexions sont proposées pour permettre un accès facilité sur la N4, en fonction du sens d'arrivée des cycles notamment. Le parking automobile permettra un usage de promenade familiale de la voie verte en toute sécurité (à pied ou même à vélo pour les jeunes enfants dont les cycles peuvent ainsi être amenés à pied d'oeuvre par les véhicules). Les ruines Vidal se situent à 1,6km soit 20/25mn à pied.

Diagnostic								
Tronçons	D1 Contexte général	D2 Etat du Foncier	D3 Contraintes réglementaires	D4 Droits d'usage Servitudes	D5 Projets alentour	D6 Enjeux	D7 Partenaires du projet	D8 Recherche de financements
Matourienne (crique Hopital / chemin d'accès N4)	<p><u>Naturel</u> : paysages ouverts et fermés : cours d'eau, savane, bosquets</p> <p><u>Humain</u> : station de compostage, Route N4</p>	<p>privé/public sous réserve d'actualisation</p> <p>Emprise Matourienne non cadastrée sur Matoury 307 AH 772 -MINISTERE ECONOMIE FINANCES INDUSTRIE (transformée en AH 1078 et AH 1217) 307AI0110 -ETAT,DIRECTION GENERALE DES IMPOTS 309AR0220 -ETAT,DIRECTION GENERALE DES IMPOTS 309AR0229 -ETAT,DIRECTION GENERALE DES IMPOTS 309 AR 219 -REGION GUYANE (Matourienne)</p>	<p>SAR : Zone rurale de développement mixte PPRi : Faible, moyen et fort Matourienne Ouest : Zone HO1 -cote de reference : 2,55 NGG Matourienne Est : Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG POS Remire :IND, PLU Matoury : N, NI2</p> <p>NI2 N IND IND IND</p>	<p>limiter l'accès de la voie verte aux véhicules autorisés (entretien, secours...)</p> <p>quid de l'usage du chemin actuel par les chasseurs?</p>	<p>Voie nouvelle entre Lotissement La Rhumerie / Station de compostage</p>	<p>Développement urbain (connexion viaires) Mise en Valeur et protection de l'Environnement Gestion des Eaux Pluviales entre pripris et canal Découverte touristique de la crique Fouillée et de ses milieux humides</p>	<p>Partenaires de la CCCL / projet, Propriétaires publics et privés, communes de Matoury et Rémire</p>	<p>Etat, Région, Europe: Feder, Fidom, Leader Ademe (énergies renouvelables)</p>
connexion RN 4 Ouest		<p>309AR0220 -ETAT,DIRECTION DEPARTEMENTALE EQUIPEMENT 309 AR 219 -REGION GUYANE</p>	<p>SAR : Zone rurale de développement mixte et zone protégée PPRi : Faible, moyen Zone HO1 -cote de reference : 2,55 NGG PLU Remire :IND, PLU Matoury : N, NI2 IND IND</p>	<p>possibilité de report du parking à l'Ouest pour utiliser l'accès actuel à la station de compostage</p>				
connexion RN 4 Est-nord		<p>309AR0229 -ETAT,DIRECTION DEPARTEMENTALE EQUIPEMENT 309 AR 219 -REGION GUYANE</p>	<p>SAR : Zone rurale de développement mixte et zone protégée PPRi : moyen et fort Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG POS Remire :IND IND IND</p>					
connexion RN 4 Est-Parking		<p>Emprise Matourienne non cadastrée sur Matoury</p>	<p>SAR : Zone rurale de développement mixte et zone protégée PPRi : moyen et fort Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG PLU Matoury : IND</p>	<p>l'implantation du Parking à l'Est implique l'acceptation par la DDE d'un carrefour à 4 branches sur la RN4</p>				



1



1



4

Connexion RN4 nord-est

Voie verte sur berge



2



2



5



5



5

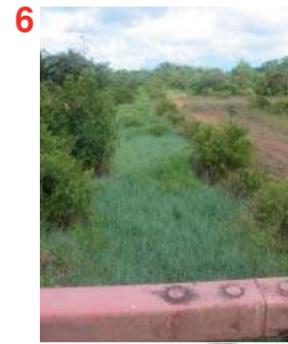


3

Connexion RN4 nord-est

Connexion RN4 ouest

des glissières de sécurité le long de la RN4 à l'approche du pont



6 le canal vers Aquavilla à l'ouest



7 la piste et le canal vers l'est et le Mahury

8 depuis la berge de la station de compostage



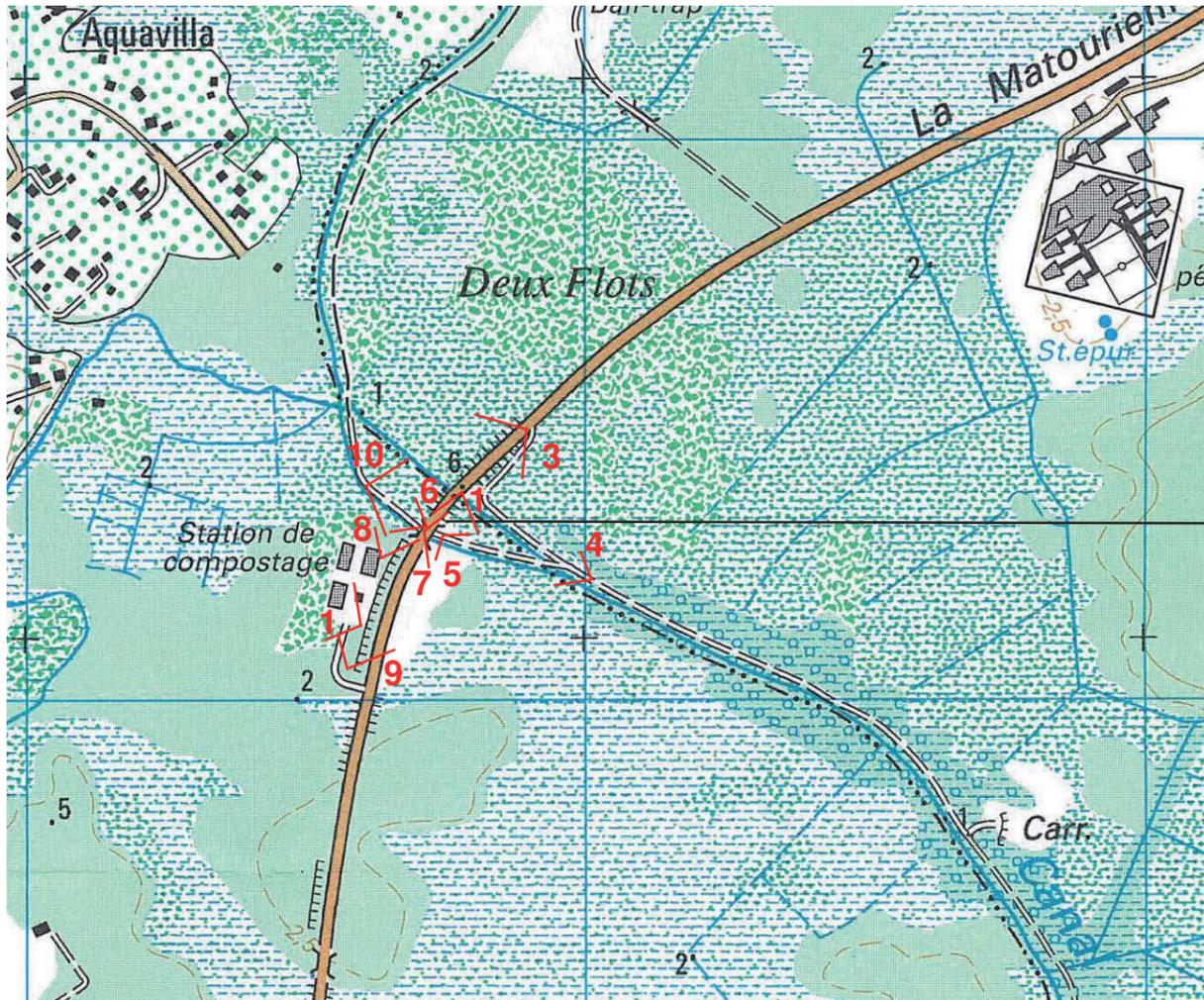
le chemin

le canal

station de compostage

accès jumelé avec la station de compostage, possibilité de parking à l'est ou à l'ouest (ici) de la RN4?

La Matourienne, RN4



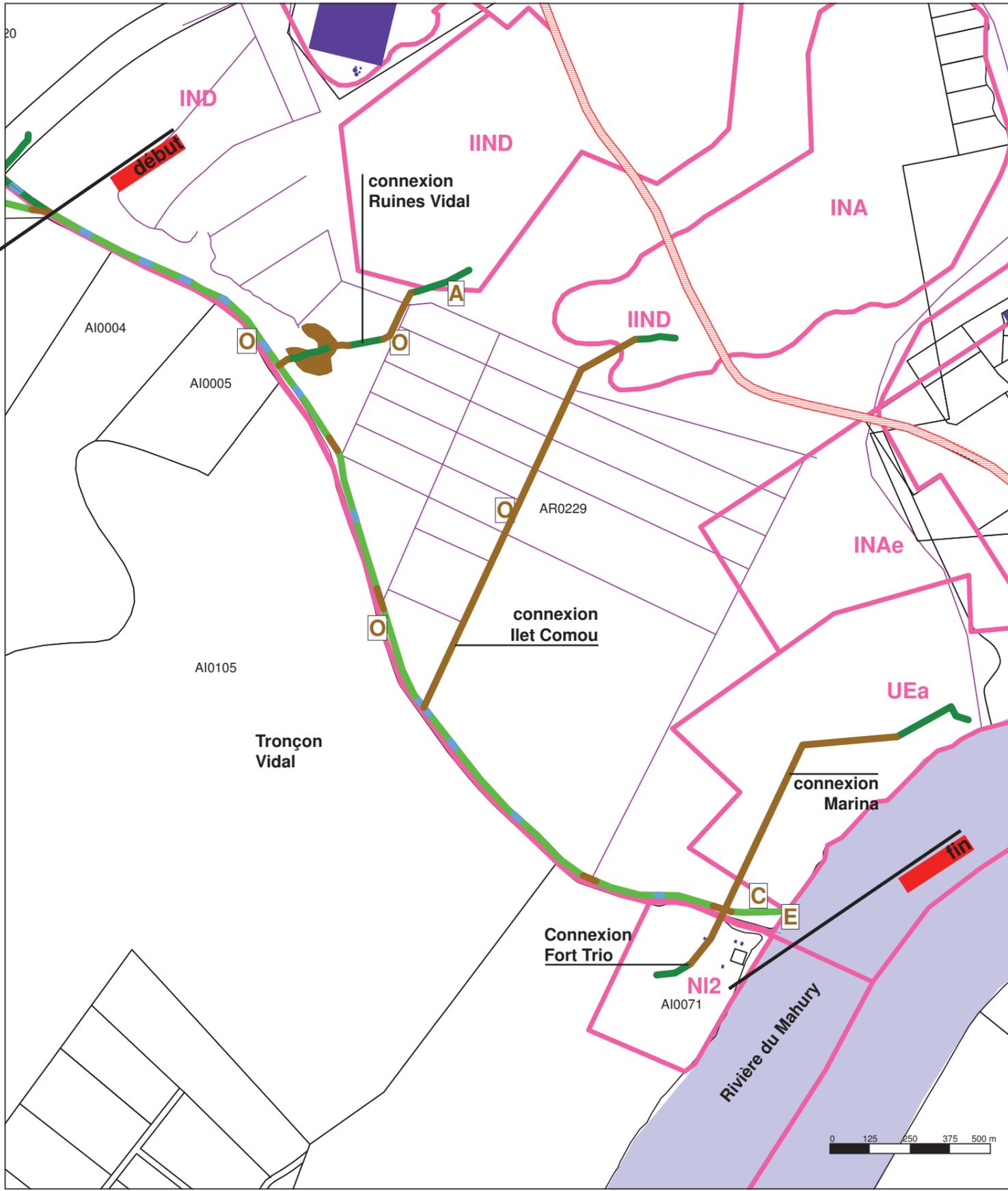
9

le passage sous le pont de la RN4

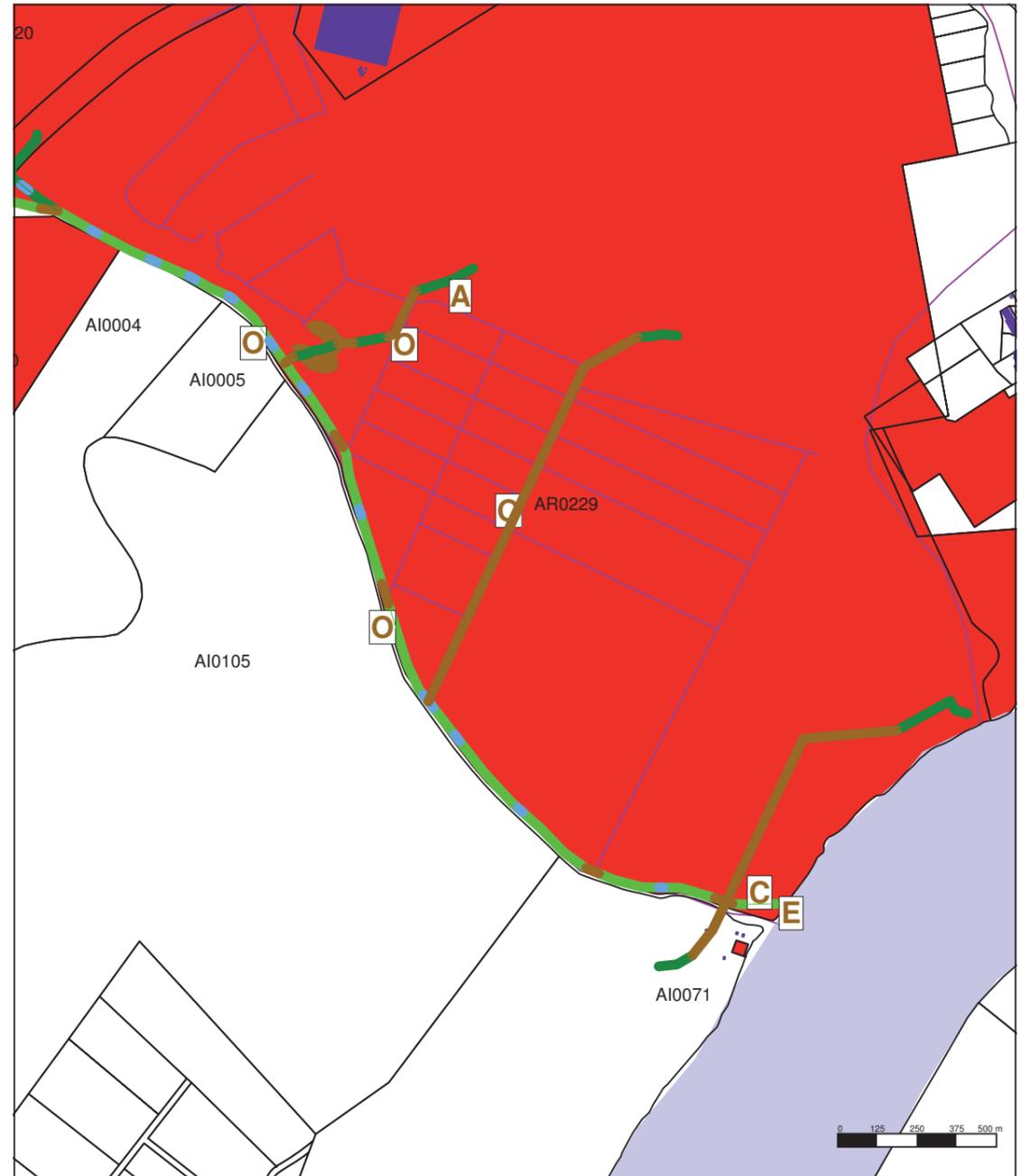
Accès direct vers La Matourienne, RN4

10





TRONCON VIDAL (CHEMIN D'ACCÈS N4 / MAHURY)



CADASTRE, BATI, PARCELLES PUBLIQUES, ET TRACÉ DU PROJET

- | | | |
|------------------|-------------------|------------------------|
| limite zone PLU | tronçon principal | abri vélos |
| emprise réservée | connexions | observatoire |
| foncier public | passages busés | embarcadères |
| | ponts et pilotis | carbet détente |
| | | carrière à réhabiliter |

Cette fiche permet de visualiser l'ensemble des éléments de diagnostic concernant le 4ème et dernier tronçon du futur chemin de la Crique Fouillée. Il s'agit de la zone Vidal depuis le chemin d'accès à la Matourienne (N4) jusqu'au Mahury. Ses connexions sont au nombre de 4 et représentent des options différentes, à mettre en oeuvre en parallèle ou séparément (en fonction des projets alentours).

Diagnostic								
Tronçons	D1 Contexte général	D2 Etat du Foncier	D3 Contraintes réglementaires	D4 Droits d'usage Servitudes	D5 Projets alentours	D6 Enjeux	D7 Partenaires du projet	D8 Recherche de financements
Vidal (chemin d'accès N4 / Mahury)	<p>Naturel : paysages ouverts et fermés cours d'eau, papyrus, bosquets, forêt hors d'eau et mangrove</p> <p>Humain : polders, ruines Vidal et Fort Trio, carrière et marina</p>	<p>privé/public sous réserve d'actualisation</p> <p>307 AI 105 307 AI 110 -MINISTERE ECONOMIE FINANCES INDUSTRIE 307 AI 4 307 AI 5 307 AI 71 309 AR 229</p>	<p>SAR : Zone protégée (forte) Zone de Protection / site inscrit des ruines Vidal PPRi : moyen et fort Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG POS Remire :IND, PLU Matoury : N</p> <p>N N N N N et NI2 IND</p>	<p>limiter l'accès de la voie verte aux véhicules autorisés (entretien, secours...)</p> <p>prévoir 2 aires de retournement (intermédiaire vers la carrière et finale au Mahury)</p> <p>quid de l'usage du chemin actuel par les chasseurs?</p>	<p>Projet de Musée des Cultures à Vidal.</p> <p>Prévoir réfection du sentier Vidal frappé d'interdiction (puits à combler, ancien parcours sportif à démonter, balisage sites archéo et sentier, élagage)</p>	<p><u>Développement</u> urbain futur (nouveaux quartiers)</p> <p><u>Mise en Valeur</u> et protection de l'Environnement et du Patrimoine</p> <p><u>Gestion des Eaux Pluviales</u> entre papyrus et canal</p> <p><u>Découverte</u> touristique de la crique Fouillée et de ses milieux humides</p>	<p>Partenaires de la CCCL / projet, Monuments Historiques, ONF, Propriétaires publics et privés, communes de Matoury et Rémoire</p>	<p><u>Etat, Région, Europe</u>: Feder, Fidom, Leader Ademe (énergies renouvelables)</p>
connexion Vidal /carrière		<p>309 AR 229</p>	<p>SAR : Zone protégée (forte) PPRi : faible et moyen POS Remire :IND, IIND IND</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>	<p>Développement urbain futur vidal nord -Epag</p>			
connexion Comou / polders		<p>309 AR 229 -MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT</p>	<p>SAR : Zone protégée (forte) PPRi : faible et hors d'eau Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG POS Remire :IND, IIND IND</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>	<p>Développement urbain futur vidal sud - Epag</p>			
connexion marina / polders		<p>309 AR 229 -MINISTERE EQUIPEMENT TRANSPORTS LOGEMENT</p>	<p>SAR : Zone protégée (forte) et zone d'activité économique existante PPRi : faible Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG POS Remire :IND, UE IND</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>				
connexion fort trio		<p>307 AI 71</p>	<p>SAR : Zone protégée (forte) PPRi : faible Zone FO3 -cote de reference : 2,05 NGG PLU Matoury : NI2 N et NI2</p>	<p>Attention : passerelle limitée à 3m de large</p>				

1

canal de la crique fouillée

le chemin vers l'ouest

masses boisées

le chemin vers l'est

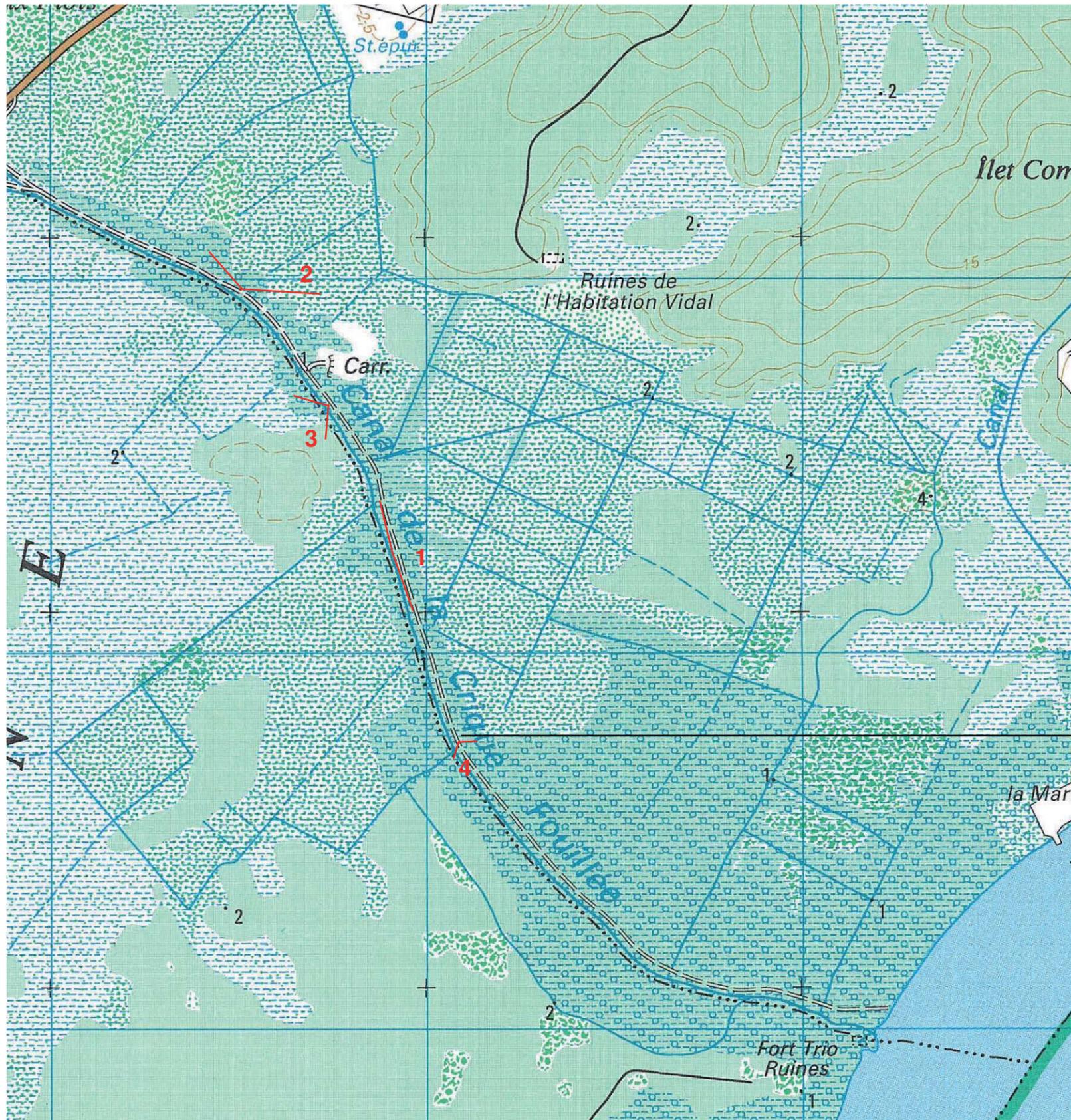


2 les polders entre la Matourienne et l'accès vers la carrière



2 l'horizon ouvert des polders

et ponctuation du chemin par les bosquets

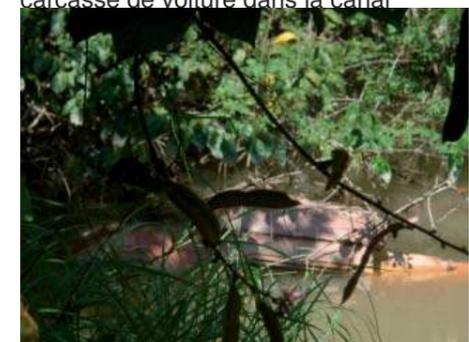


3 les horizons de la végétation haute soulignés par les palmiers wassai



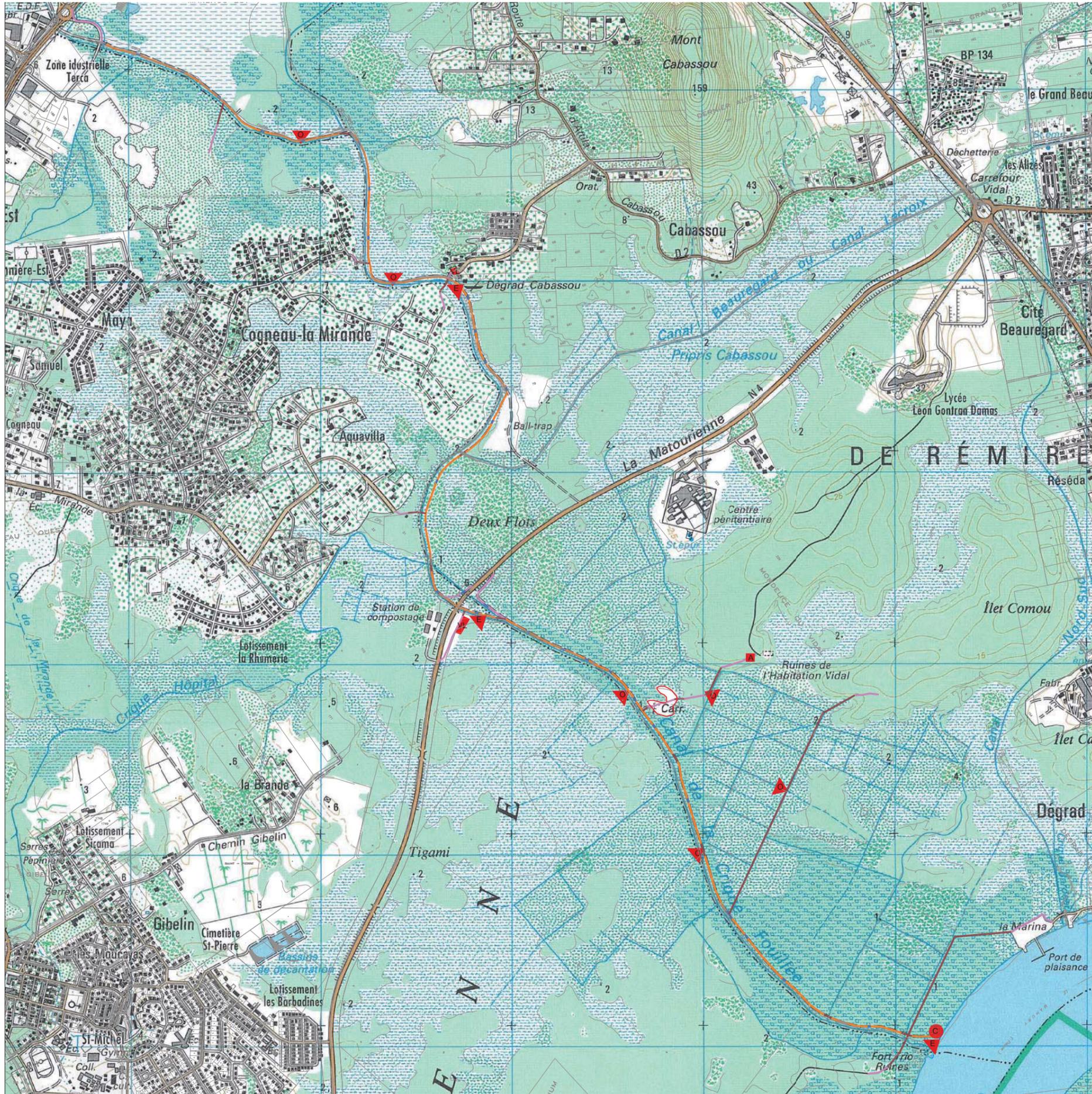
4 aux 2/3, le chemin, même en saison sèche devient impraticable

carcasse de voiture dans la canal



le chemin et le canal en saison des pluies





-  piste sur digue
-  portion busée
-  ponts et passerelles sur pilotis
-  connexions vers abords
-  abri vélo
-  ponton d'observation
-  embarcadère
-  carbet détente
-  parking véhicules

Cette fiche permet de visualiser l'ensemble des éléments de projet pour tout le linéaire et ses connexions.

Projet										
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	
Tronçons	Typologie	Morphologie de la piste, largeur, revêtement...	Aménagement / Gestion des Eaux pluviales	Eclairage	Signalétique	Aménagements connexes	Aménagements paysagers	Etudes supplémentaires à prévoir	Entretien	Phasage
Zone Collery (Terca / crique Cabassou)	Voie verte	L:5m, digue (remblai /inondation)	passages busés, compensation	Installation d'éclairage ou non, à déterminer selon les tronçons par mâts de 9m (3 /100m) : connectés sur réseau, ou autonomes (solaires)	poteaux indicateurs aux accès et croisements, plots (1/100m) pour bornes km ou infos diverses (nom de plante, de typologie végétale, élément de patrimoine...),	6 pontons d'observation du milieu naturel, 3 embarcadères pour petites embarcations sur la crique (hauteur de passerelles limitée) et tous types de bateaux sur le Mahury	Déforestation, débroussaillage, nettoyage du site sur emprise du chemin, alignement d'arbres sur certains accès, bosquets de 3 arbres tous les 100m pour créer des zones d'ombre sur le parcours sans dénaturer l'aspect ouvert du paysage, bosquets de de 5 arbres minimum pour abri vélos, ponton d'observation et carbet détente, Réhabilitation de la carrière	Etude foncière / achat emprise de 20m parallèle à la crique sur parcelles privées ou instauration d'une servitude de passage, Etude d'impact / Loi sur l'eau Déclaration de travaux / site Vidal classé, Etudes de MOE / réalisation des travaux, recherche de matériaux innovants, durables et respectueux de l'environnement Chartre graphique / signalétique à l'échelle de la CCCL, Etude de mise en valeur des polders (conditionne connexion à l'ilet Comou	1 fois / mois : entretien courant (nettoyage piste, poubelles...) et tonte des abords	phase1.4 (10 sem)
connexion RN1	piste cyclable	L : 4m unilatérale	compensation							" (3 sem)
connexion cogueau -lamirande nord	"	id. + passerelle 3m	pont, compensation							" (14 sem)
Dégrad Cabassou (crique Cabassou / crique Hopital)	Voie verte	L:5m, digue (remblai /inondation)	passages busés et ponts, compensation							phase1.1 (22 sem)
connexion cogueau-lamirande Est 1	"	id. + passerelle 3m	pont, compensation							" (4 sem)
connexion Cabassou/ Cogueau-L Est 2	"	id. + passerelle 5m	pont, compensation							" (5 sem)
connexion aquavilla	"	id. + passerelle 3m	pont, compensation							" (5 sem)
Matourienne (crique Hopital / chemin d'accès N4)	Voie verte	L:5m, digue (remblai /inondation)	passages busés et ponts, compensation							phase1.2 (5 sem)
connexion RN4 Ouest	"	L: 5m, piste	passages busés							" (2 sem)
connexion RN4 Est-nord	"	L:5m, digue (remblai /inondation)	passages busés et ponts, compensation							" (3 sem)
connexion RN4 Est-Parking	"	L: 5m, piste	pont, compensation	" (4 sem)						
Vidal (chemin d'accès N4 / Mahury)	Voie verte	L:5m, digue (remblai /inondation)	passages busés et ponts, compensation	phase1.3 (carrière) et phase 2 (mahury) (25 sem)						
connexion Ruines Vidal /carrière	"	id. + passerelle 5m	pont, compensation	phase1.3 (13 sem)						
connexion Ilet Comou / polders	"	id. + passerelle 3m	pont, compensation	phase3 (57 sem)						
connexion marina / polders	"	"	pont, compensation	phase2 (37 sem)						
connexion fort Trio	"	"	pont, compensation	" (10 sem)						

Une voie verte est une voie de communication autonome réservée aux déplacements non motorisés, développée dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement et la qualité de vie, et réunissant des conditions suffisantes de largeur, de déclivité et de revêtement pour garantir une utilisation conviviale et sécurisée à tous les usagers de toute capacité. Un décret du 16 septembre 2004 a introduit les voies vertes dans le Code de la Route : les voies vertes sont définies comme des routes « exclusivement réservées à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ». Elles sont aménagées le plus souvent sur d'anciennes infrastructures, sur des bords de canaux, des routes fermées à la circulation automobile ou des itinéraires culturels.

Elles présentent certaines caractéristiques :

- de confort par une pente faible permettant une utilisation par tous les types d'usagers, y compris les personnes à mobilité réduite. Leur largeur (4 à 5m minimum) cumule les contraintes d'une piste cyclable bidirectionnelle (2,5 à 3m) et celles des piétons (1,4 à 2m). Les flux piétons et cycles peuvent être distingués par le revêtement ou un marquage au sol.
- de sécurité par leur séparation physique par rapport aux voies carrossables et l'aménagement approprié des croisements,
- de continuité des tracés avec des solutions alternatives en cas d'obstacle,
- de respect de l'environnement le long des voies et l'invitation pour les usagers à le respecter.

Les voies vertes impliquent aussi des services qui s'adressent aussi bien aux résidents qu'aux touristes et peuvent être de différents types : location de vélo, hébergement touristique, maisons de quartier... Elles font l'objet d'informations (édition de cartes, de brochures, ...) sur l'itinéraire lui-même et sur les sites situés à proximité.

Pour cette première voie verte le long du Canal de la Crique Fouillée, il est primordial de lier l'utile à l'agréable, c'est à dire de créer un parcours à la fois touristique et de liaison intercommunales sans nuisances.

En effet, le réseau viaire souvent saturé est particulièrement inconfortable pour les déplacements doux. Or, sur un territoire en total déficit d'itinéraires doux tel que l'île de Cayenne, si l'agrément ne semble pas une fin en soi, c'est un plus non négligeable. Les voies vertes seront donc préférées aux itinéraires sur voirie si elles s'avèrent pertinentes en terme de desserte.

C'est sur ce type d'infrastructure ayant une véritable dimension communautaire que la CCCL trouve tout particulièrement sa légitimité. Le chemin de la Crique Fouillée s'inscrit donc tout à fait dans ces objectifs.



Les futurs aménagements s'accompagneront d'une démarche environnementale poussée, notamment en terme de gestion des eaux pluviales. Plusieurs types de solution peuvent être envisagés, du plus technique (en agissant sur la sous-structure), au plus novateur (en agissant sur le revêtement lui-même), au moins cher mais plus consommateur d'espace (en agissant sur les bas côtés) :

Les chaussées à structure réservoir

Il s'agit d'une chaussée dont le corps permet un stockage temporaire des eaux de pluie. Ainsi, les débits de pointe de ruissellement sont écrêtés. Les eaux s'infiltrent directement dans la chaussée dans le cas d'une structure réservoir à revêtement poreux ou sont injectées dans celle-ci par l'intermédiaire d'avaloirs par exemple, si le revêtement est étanche. Après stockage, les eaux sont soit infiltrées dans le sol soit évacuées vers un exutoire (milieu naturel, réseau d'eaux pluviales...).

Dans le cadre d'une voie verte, ce type d'aménagement sera exclu car très couteux et donc à réserver aux lieux très contraints en terme d'emprise.

Les matériaux perméables à l'eau et à l'air

Il s'agit de revêtements à base de mélange d'agrégats (sable concassé ou roulé) et de liant dont la structure reste perméable (Terraway) ou semi-perméable (Enverr'Paq ...).

Il serait idéal de pouvoir mettre en oeuvre ce type de matériaux plus respectueux de l'environnement dans le cadre de déplacements doux. Ce serait d'ailleurs une première en Guyane et le projet aurait donc valeur de chantier expérimental. Pour plus de précisions, voir le chapitre suivant sur les matériaux.

Cette solution innovante est donc retenue en complément de celle qui suit.

Les fossés, noues et canaux

Ils permettent un stockage à l'air libre avant infiltration et/ou évapotranspiration par les végétaux qui épurent l'eau des nitrates, phosphates et d'une partie de ses polluants.

C'est évidemment la solution de base préconisée dans le cadre de ce projet.

Le revêtement doit remplir son rôle en matière de sécurité, de confort, et de lisibilité. Divers matériaux peuvent être utilisés. Si certains sont connus et traditionnels tels bétons et enrobés, d'autres, novateurs et non encore utilisés en Guyane, doivent aujourd'hui faire l'objet de toute notre attention pour ce projet.

Le chemin sur digue de la future Voie Verte de la crique fouillée est donc chiffré en chape semi lisse Enverr'Paq (ou en béton car le prix fourni posé au mètre linéaire de la chape semi lisse Enverr'Paq serait d'après les prix obtenus par le fournisseur sensiblement égal à celui du béton). Parmi les 2 matériaux traditionnels, nous excluons l'enrobé qui, bien que plus confortable que le béton, est moins résistant aux intempéries.

La chape semi lisse Enverr'Paq n'ayant jamais été mise en oeuvre en Guyane jusqu'alors, nous n'en connaissons pas la résistance aux intempéries mais son impact environnemental plus que positif prône un chantier-test pour ce type de matériau innovant, particulièrement dans le cadre du développement des déplacements doux.

Hormis ce produit, sont détaillés ci-dessous 2 autres exemples de matériaux alternatifs utilisables sur des cheminements piétons et cycles ouverts à la circulation (entretien, secours...). Une étude plus précise des avantages et inconvénients dans les conditions climatiques particulières de la Guyane devra être menée. Ces produits pourront éventuellement être mis en concurrence lors de la phase de Maîtrise d'Oeuvre.

Chape sableuse semi-lisse Enverr'Paq (Esportec Eco-Industriel)

Sur le principe d'un sol stabilisé naturel, ce produit est élaboré à partir d'un liant minéral hydraulique, de déchets de verre non recyclables dans l'industrie verrière et d'un sable naturel concassé. Sa résistance est bien supérieure au stabilisé classique. Il offre un aspect dur et non de grains libres. Etant donné la pluviométrie en Guyane un stabilisé classique (même compacté) est très déconseillé car peu durable.

Cette chape est constituée de sable concassé renforcé par un ciment de verre. Composée de 90 % de sable concassé et 10 % de liant Ecostabil (75 % de poudre de déchets de verre et 25 % de chaux aérienne et réactifs basiques). Pour places, trottoirs, pistes cyclables ou de rollers, voies circulées, parkings, aires multisports, entrées de résidences, etc.

Caracteristiques techniques : Granulométrie : 0/4 à 0/15. Epaisseur chape : 5 à 8 cm (piétons, cyclables, véhicules < 10 t) et 10 à 12 cm (pour trafic de véhicules lourds). Surface : grainée semi-lisse.

Couleurs : beige, jaunâtre ou selon région. Semi-perméable, coeff de perméabilité : 1,10-6. Résistance à la compression Rc à +20 °C : 1,5 à 3 Mpa (après 7 jours), 8 à 15 Mpa (après 90 jours) et 20 à 29 Mpa (après 360jrs).

Mise en oeuvre : application par nivelage et compactage ; maniabilité en place entre 4 et 6 h. Consommation 21,5 à 23 kg/m²/cm. Conditionnement : livré prêt à l'emploi en benne bâchée.

Le Végécol (Colas)

Mis au point par le Campus Scientifique et Technique Colas, c'est un liant de nature végétale, sans dérivé pétrochimique ni bitume, à usage routier ou de génie civil en général.

Dans l'avenir, Végécol pourrait devenir un substitut au bitume dans de nombreuses applications. Il présente en effet des performances et des avantages comparables à ceux du bitume tout en étant composé en totalité de matières premières renouvelables issues des agro-ressources et contribue ainsi aux objectifs du développement durable.

Performances techniques : Cohésif, élastique et adhésif. Grâce à sa translucidité, il permet de réaliser des enrobés de la couleur naturelle des granulats ou colorés en toute teinte.

Les enrobés au liant Végécol présentent des propriétés mécaniques améliorées par rapport à celles des enrobés au bitume. Résistance élevée à l'orniérage, à la fatigue. Rigidité adaptée aux chaussées à revêtir. Résistance à l'action des hydrocarbures. Existence d'une gamme de liants adaptée aux différents types de travaux.

Mise en oeuvre : Fabrication simple du liant en usine. Fabrication des enrobés dans les unités classiques d'élaboration des enrobés avec ligne spécifique si coloration. Mise en oeuvre des enrobés avec les moyens traditionnels (finisseur, compacteur). Application à plus basse température que les enrobés au bitume. Caractéristiques d'adhérence équivalentes à celles des enrobés classiques au bitume.

Terraway (Pro Urba)

Revêtement naturel à base de mélange d'agrégats naturels (sable concassé ou roulé) et de résine bicomposante. Perméable à l'eau et à l'air. Terraway a la porosité du sable et la dureté de l'asphalte. C'est un revêtement, antidérapant, sans joint dangereux, adapté aux voiries légères, parkings de voitures, squares, cheminements piétons des espaces verts, trottoirs, allées, cimetières, maisons de retraite, cours d'école, pistes cyclables, entourages d'arbre. La porosité de Terraway en fait un sol parfaitement sûr et écologique : pas de flaque d'eau, les eaux pluviales s'infiltrent, le sol respire. Les racines ne viennent plus déformer les chemins.

Caracteristiques techniques : Epaisseur de 2,5 cm sur grave drainante, pente acceptée jusqu'à 45°. Couleurs : toutes teintes (selon couleurs sables utilisés ou par addition de pigments). Teneur minimale en vide : 25%. Résistance à la pression : 25 MPa à 10 j. Résistance à la flexion : 10 MPa à 10 j. Charges maximales : 2,8 t/m². Mise en oeuvre par mélange de sable (granulométrie 0,5/5) et de résine bicomposante à froid, température minimale d'application de +5°C. Mise en service après 8 h.

	Confort	Praticabilité	Impact environnemental
Dolomie stabilisée	-	+	+/-
Béton	-	+	+/-
Asphalte coulé	+	+	+/-
Enduisage gravillonnage	+	+	+/-
Asphalte teinté	+	+	+/-
Végécol	+	+	+
Terraway	+	+	++
Enverr'Paq	+	+	++

Tableau comparatif de matériaux





Les passerelles, pontons, observatoires, carbets, embarcadères

Toutes les parties du cheminement et les aménagements installés en zones marécageuses (pripri, mangrove...) seront réalisés en bois, sur pilotis.

Les pilotis

Un certain nombre d'essences locales imputrescibles sont idéales pour réaliser des ouvrages soumis à des conditions d'immersion quasi-permanentes :

Poteaux BWA immergés, totalement à l'abri de l'air (milieu anaérobie) :

- angélique (seul résistant aux tarets marins)
- ébène verte
- balata franc
- wacapou

Poteaux BWA enfoncés en sol humide :

- angélique (seul résistant aux tarets marins)
- ébène verte
- balata franc
- wacapou
- gaïac

Les platelage bois et partie hors d'eau

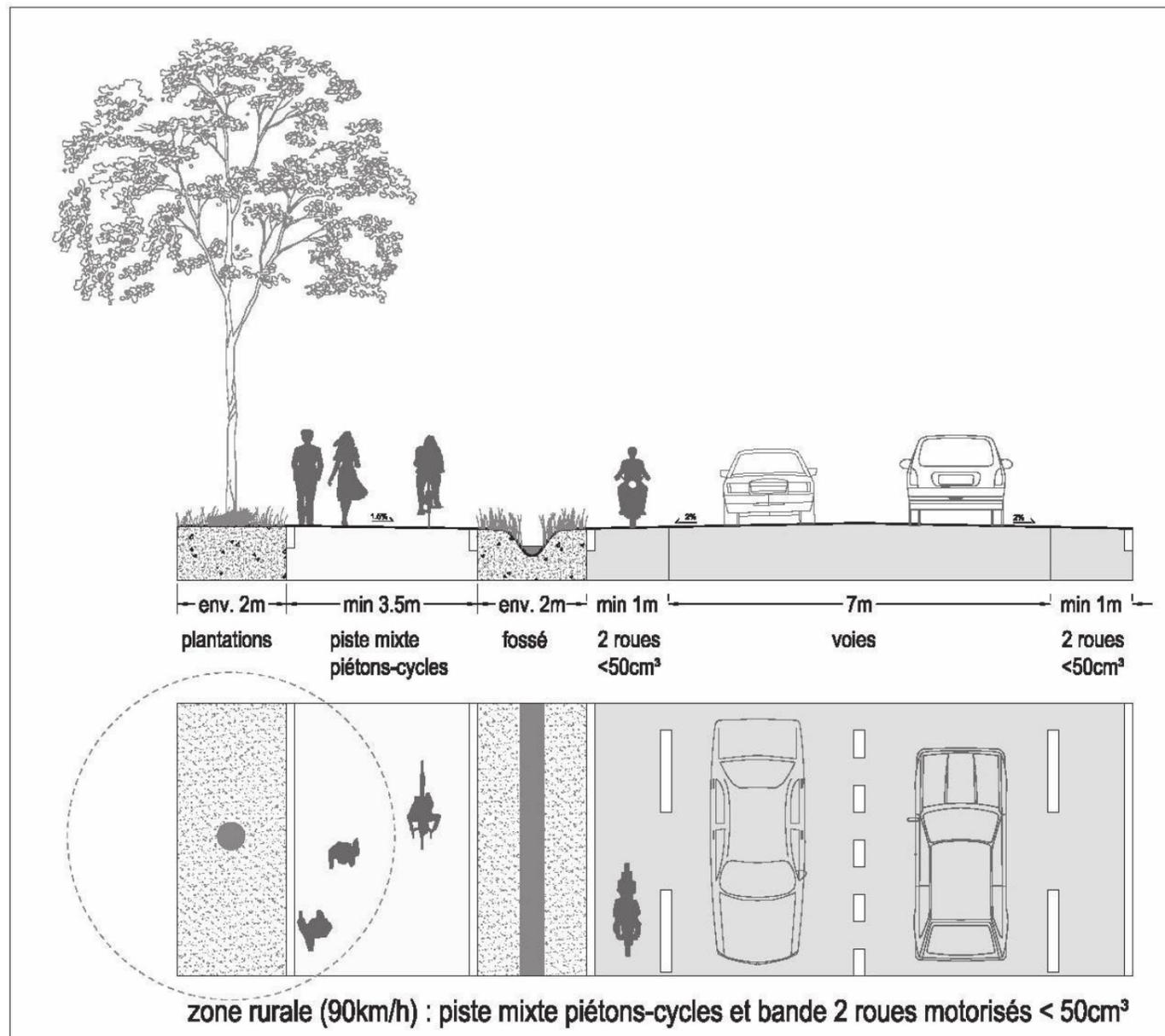
Les planches doivent toujours être installées perpendiculairement au cheminement. Leur rainurage assure une finition anti-dérapante nécessaire par temps de pluie. Les essences disponibles sont plus nombreuses.

Platelages BWA à l'air libre au dessus de l'eau et hors sol (à 30cm minimum) :

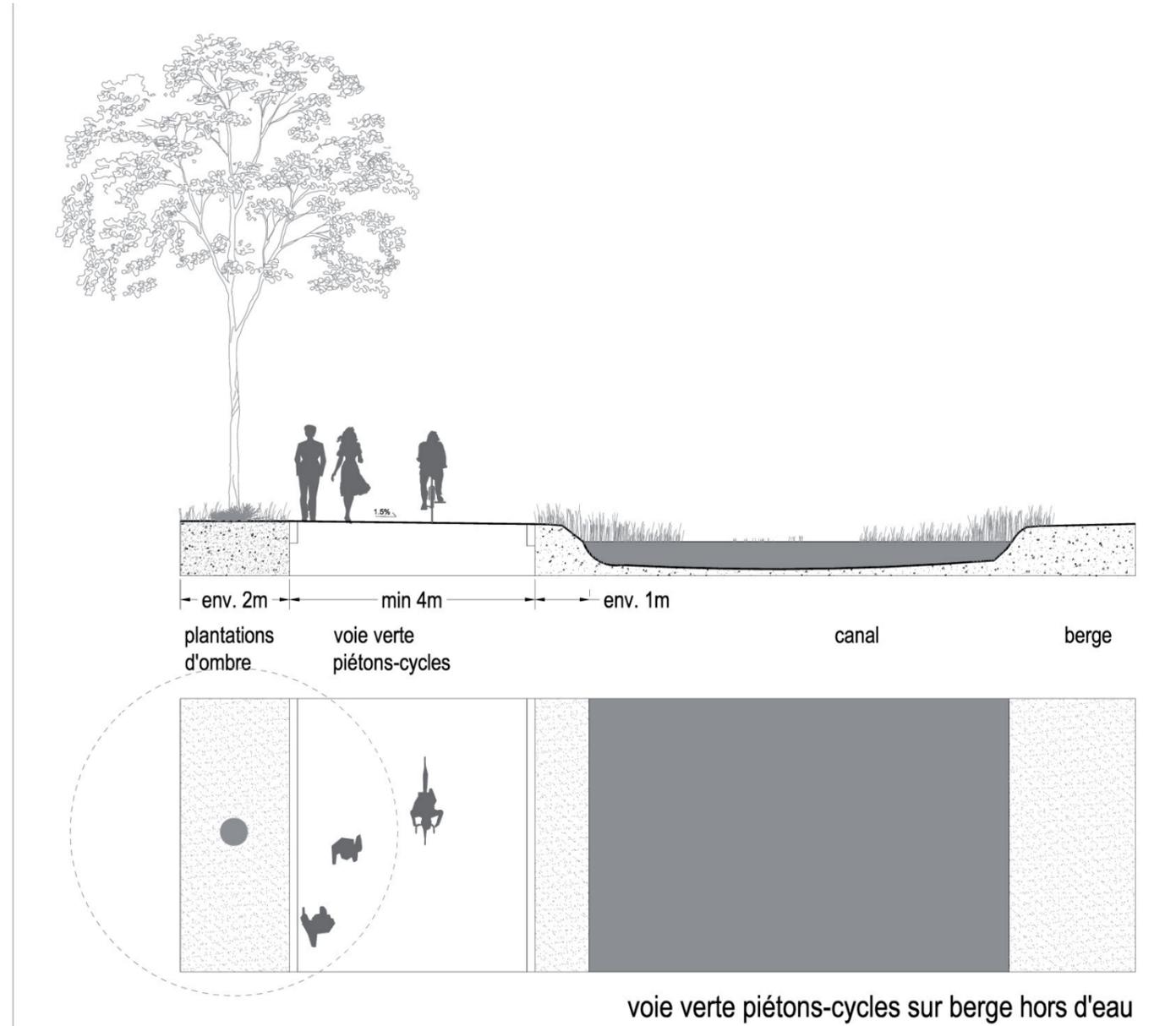
- wapa (attention 3 espèces)
- amarante (bien)
- balata franc
- ébène verte (nerveux)
- gaïac
- wacapou (bien)
- acacia blanc
- saint martin rouge



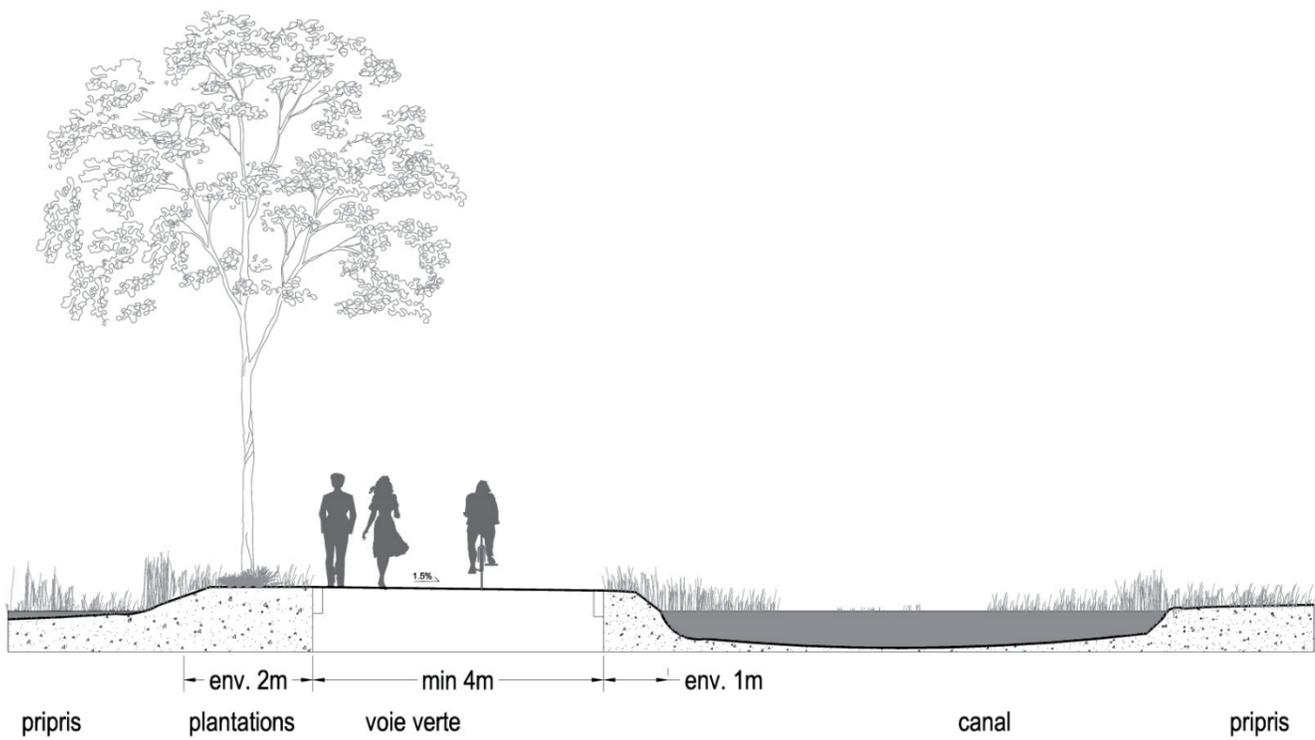
COUPE TYPE SUR LA CONNEXION RN1



COUPE TYPE SUR LE TRONÇON DEGRAD CABASSOU ENTRE CANAL ET LOTISSEMENTS

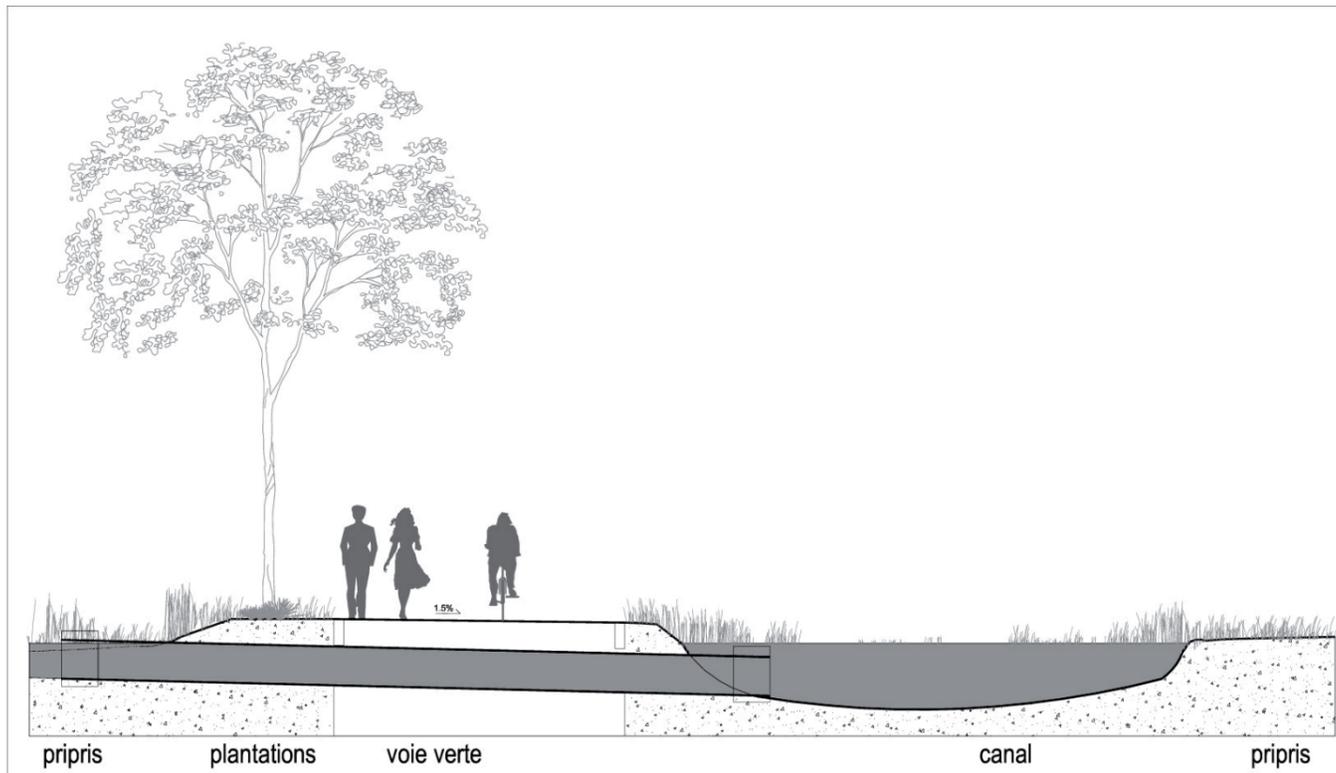


COUPE TYPE SUR TOUS LES TRONÇONS



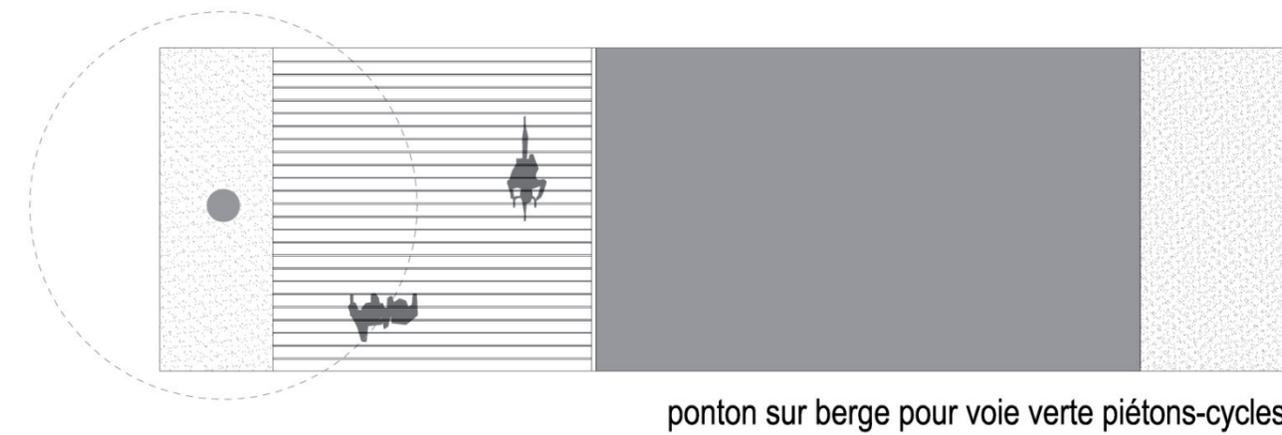
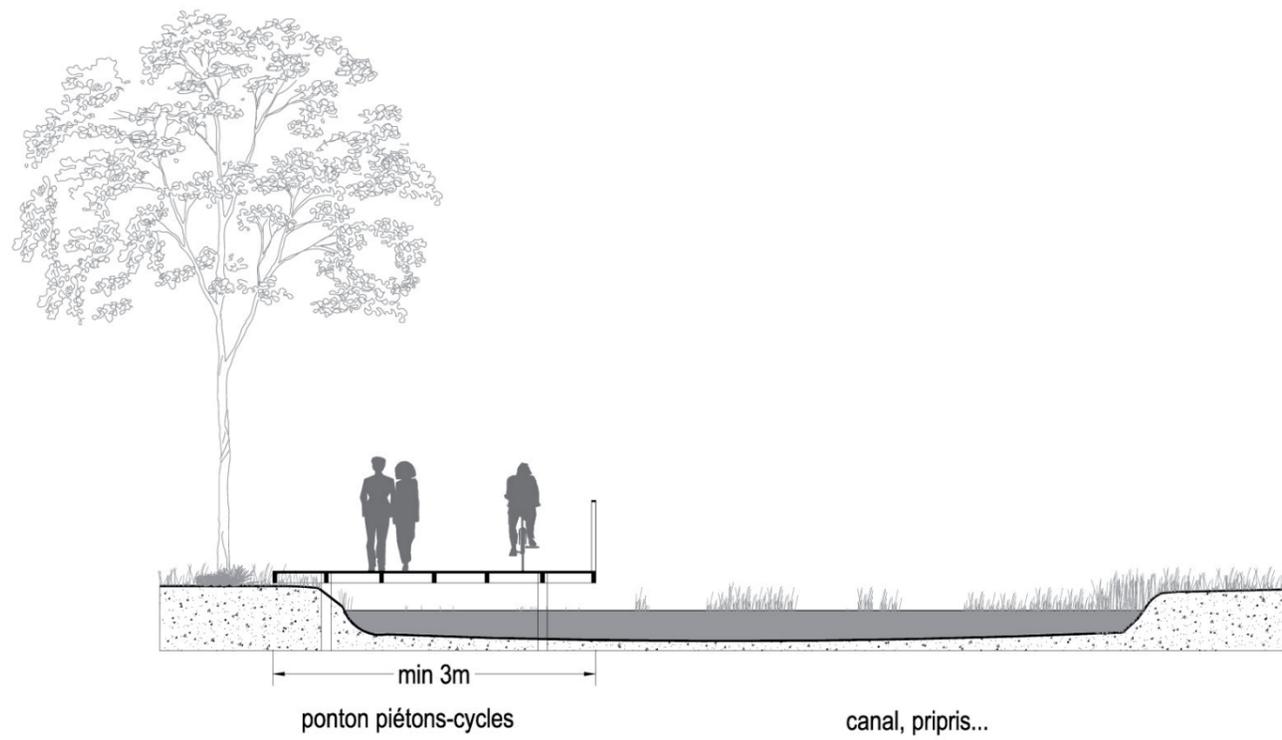
voie verte piétons-cycles sur digue

COUPE TYPE SUR TOUS LES TRONÇONS
DISPOSITIF PONCTUEL EN COMPLÉMENT DE LA COUPE PRÉCÉDENTE

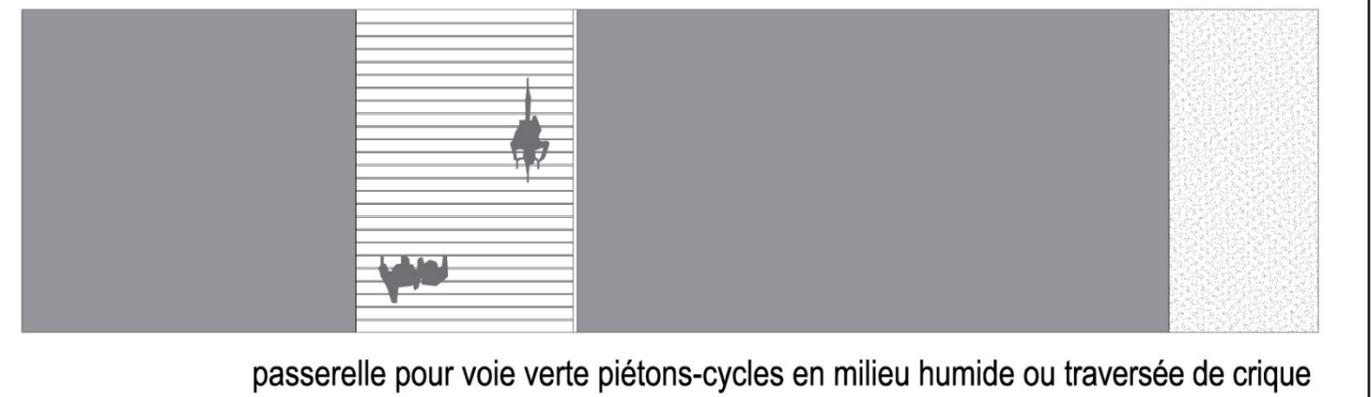
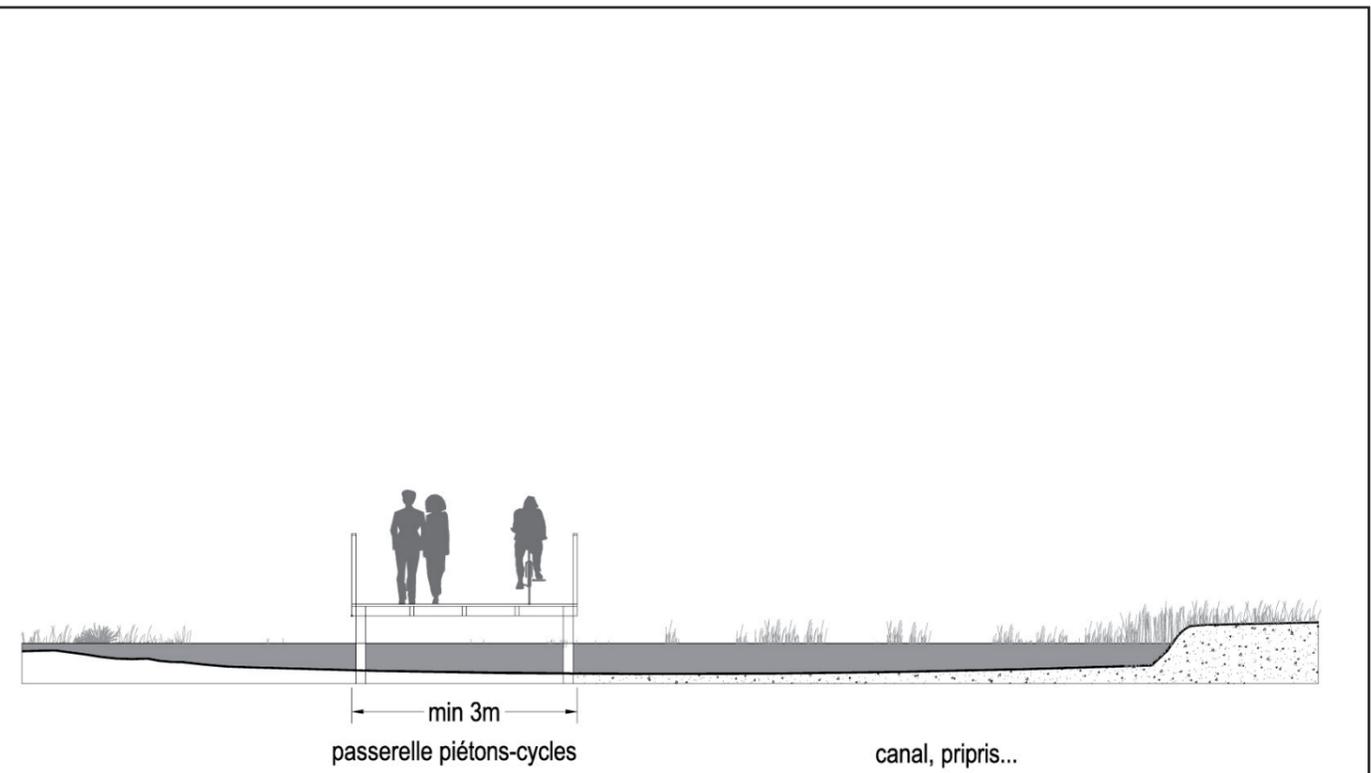


voie verte piétons-cycles sur digue -passages busés pour maintien des circulations d'eau

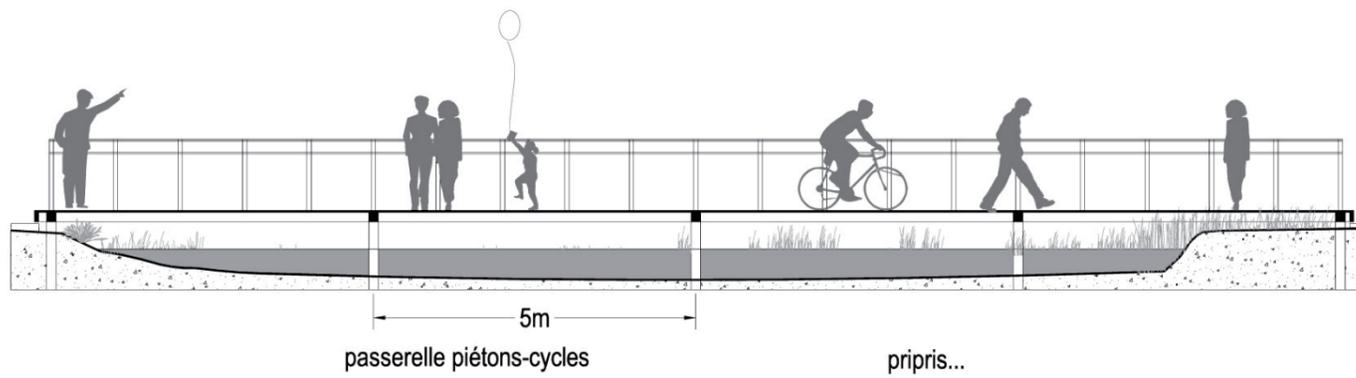
COUPE TYPE LORSQUE LES EMPRISES SERONT INSUFFISANTES



COUPE TYPE AU COEUR DES POLDERS ET EN TRAVERSÉE DE CANAL

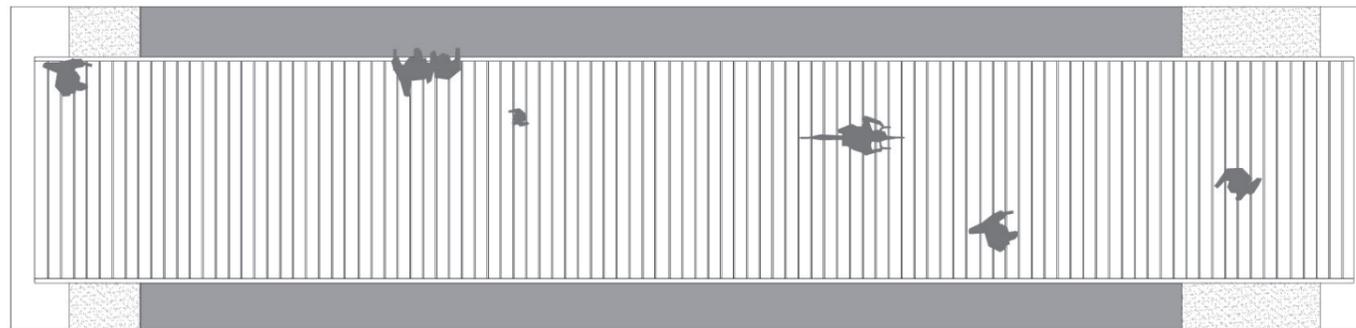


COUPE TYPE LONGITUDINALE D'UNE PASSERELLE À NIVEAU CONSTANT SUR PILOTIS FIXES AU COEUR DES POLDERS, PRIPRIS...



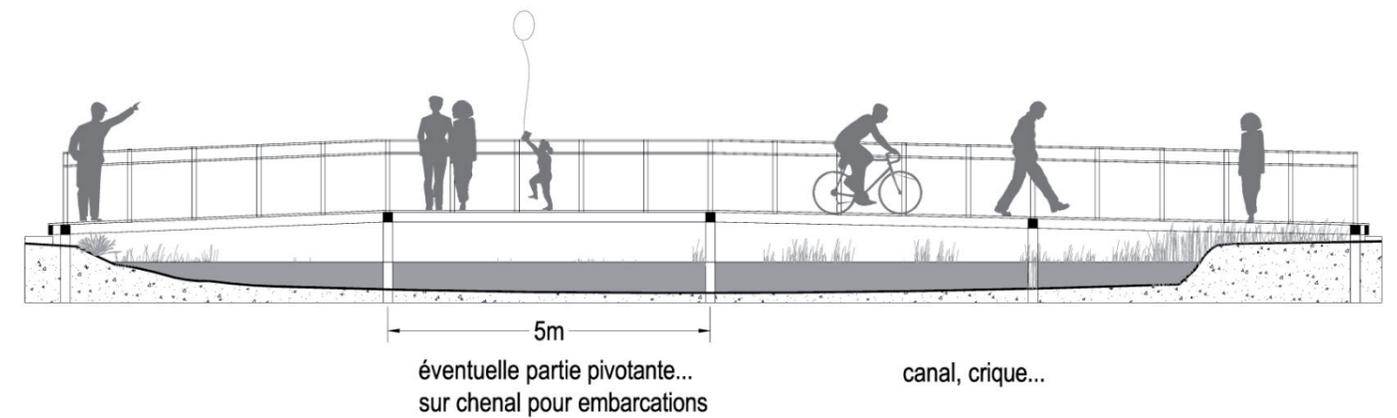
passerelle piétons-cycles

pripris...



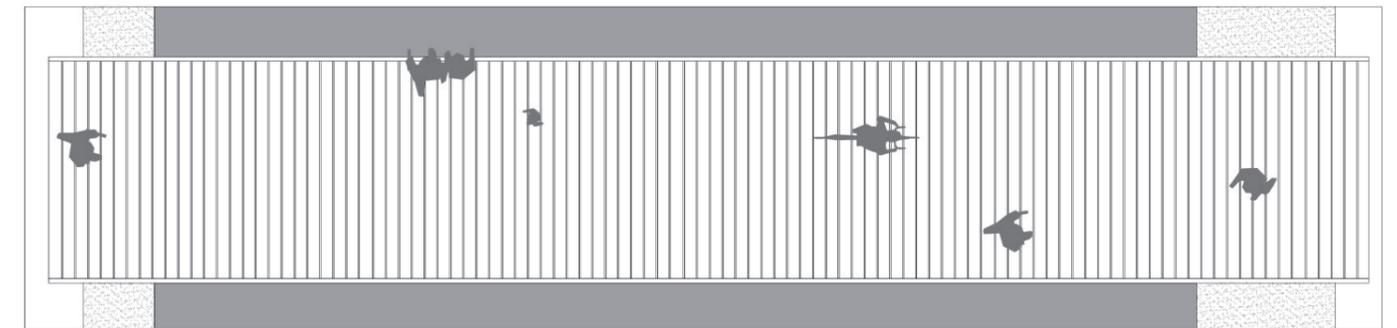
passerelle pour voie verte piétons-cycles en milieu humide

COUPE TYPE LONGITUDINALE D'UNE PASSERELLE À NIVEAU VARIABLE SUR PILOTIS FIXES INTERROMPUS PAR UNE PARTIE EN PONT AMOVIBLE EN TRAVERSÉE DE CANAL



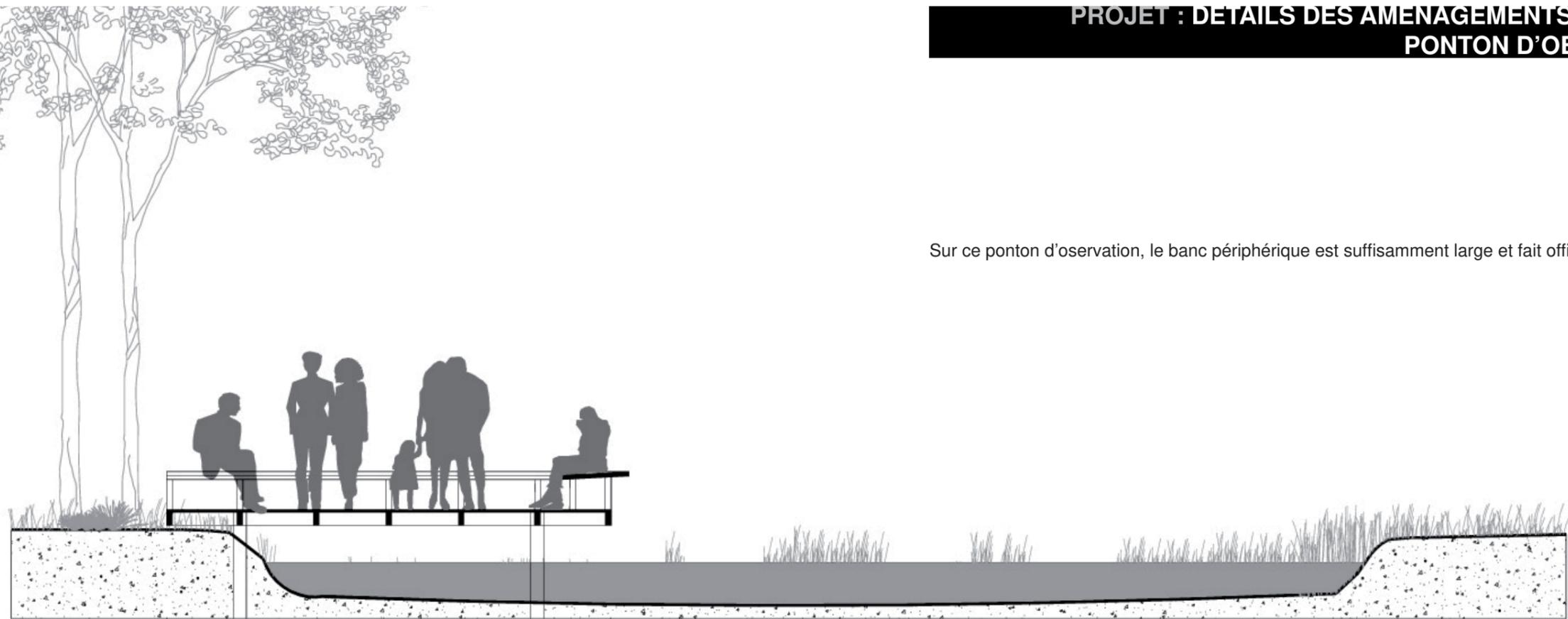
éventuelle partie pivotante...
sur chenal pour embarcations

canal, crique...



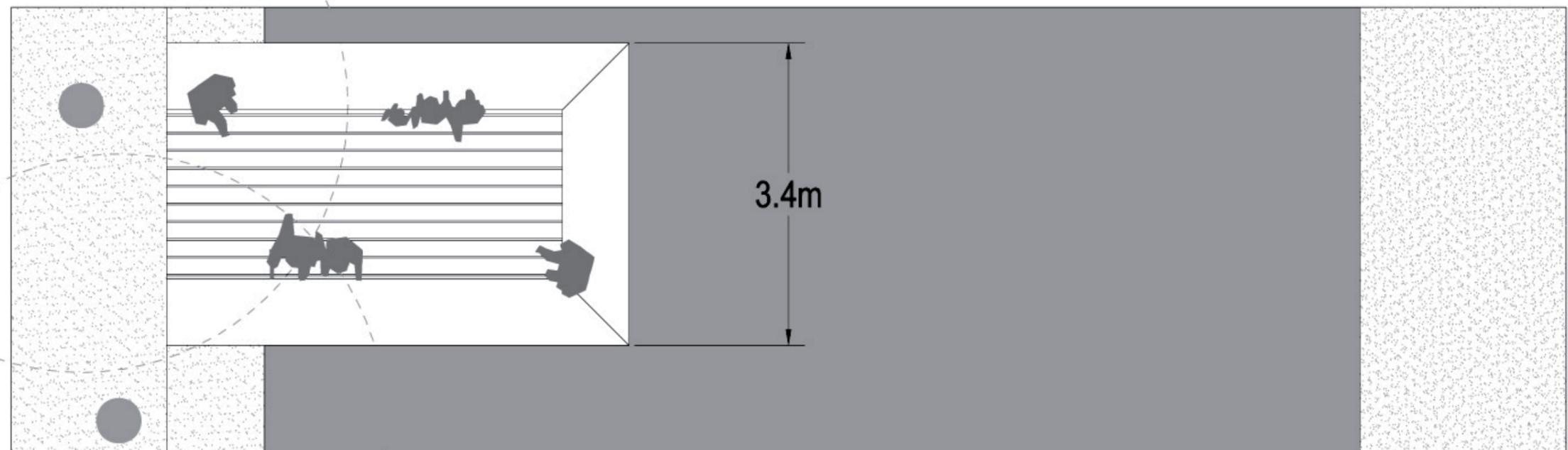
passerelle pour voie verte piétons-cycles en traversée de crique

Sur ce ponton d'observation, le banc périphérique est suffisamment large et fait office de garde-corps.

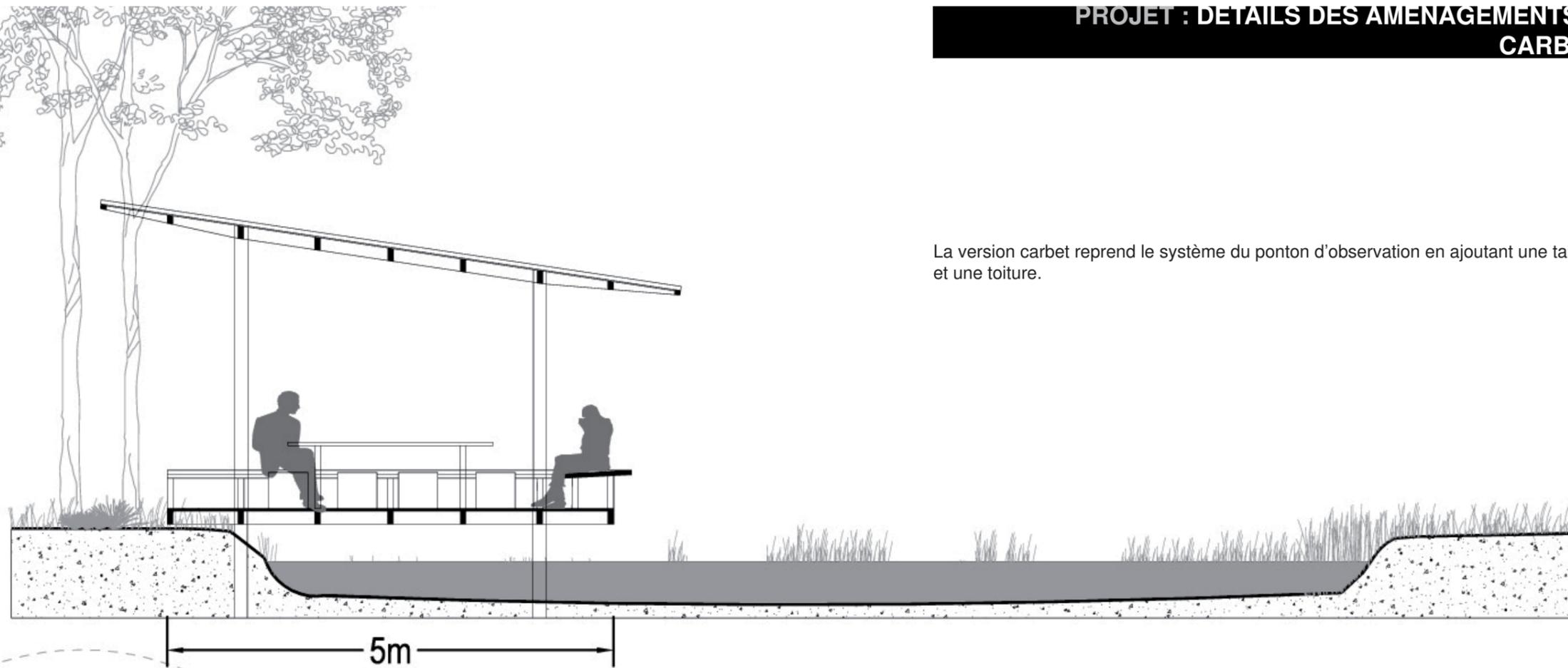


5m
ponton d'observation piétons

pripris...



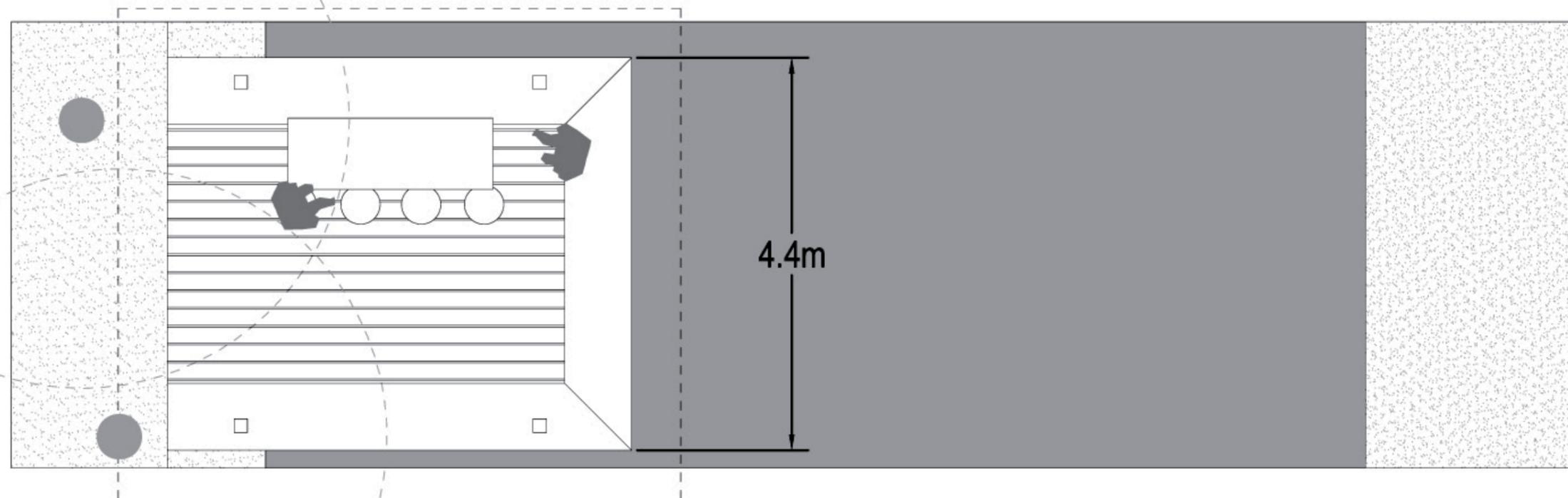
3.4m



La version carbet reprend le système du ponton d'observation en ajoutant une table pour les repas et une toiture.

carbet détente

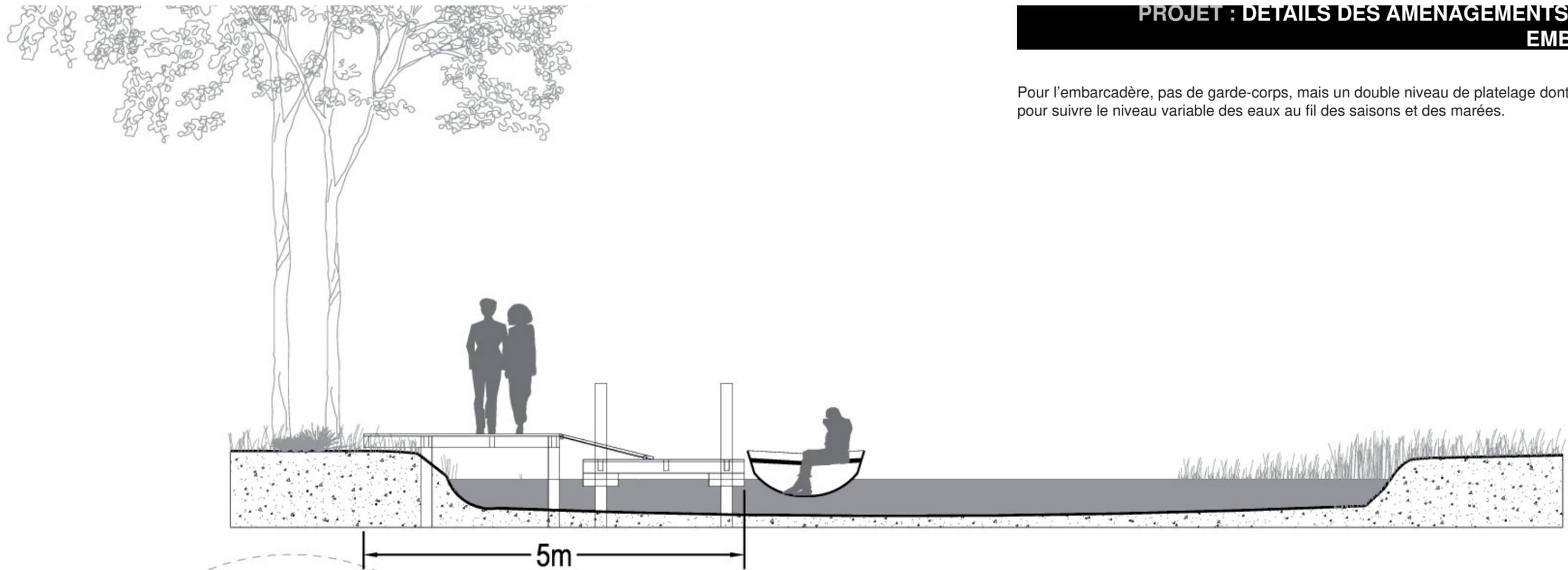
pripris...



4.4m

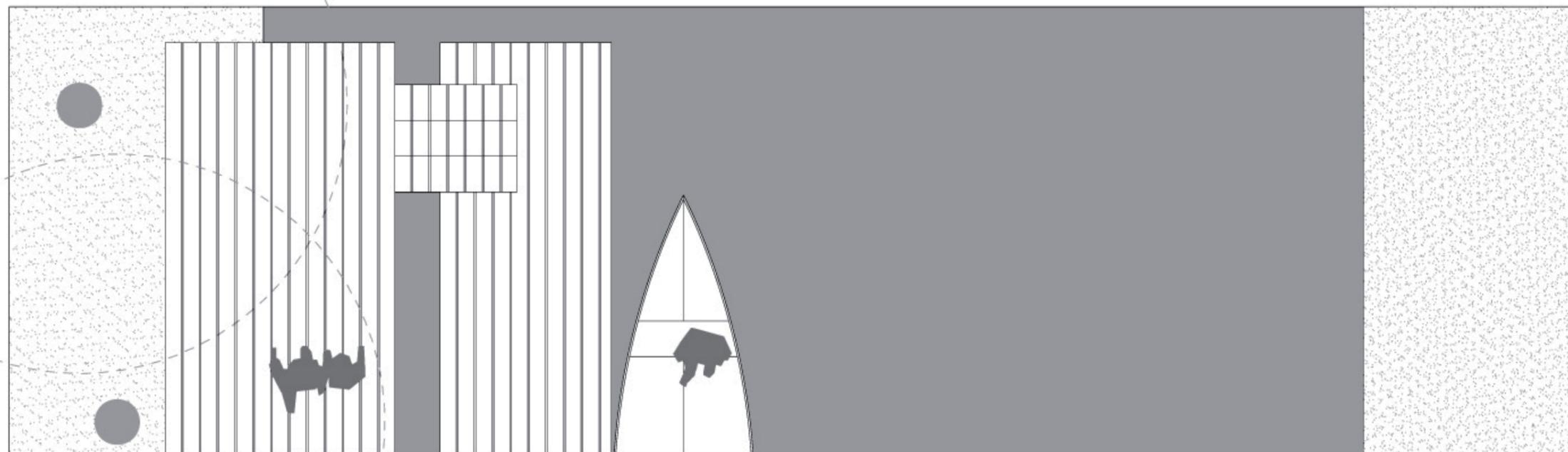
PROJET : DETAILS DES AMENAGEMENTS CONNEXES EMBARCADERE

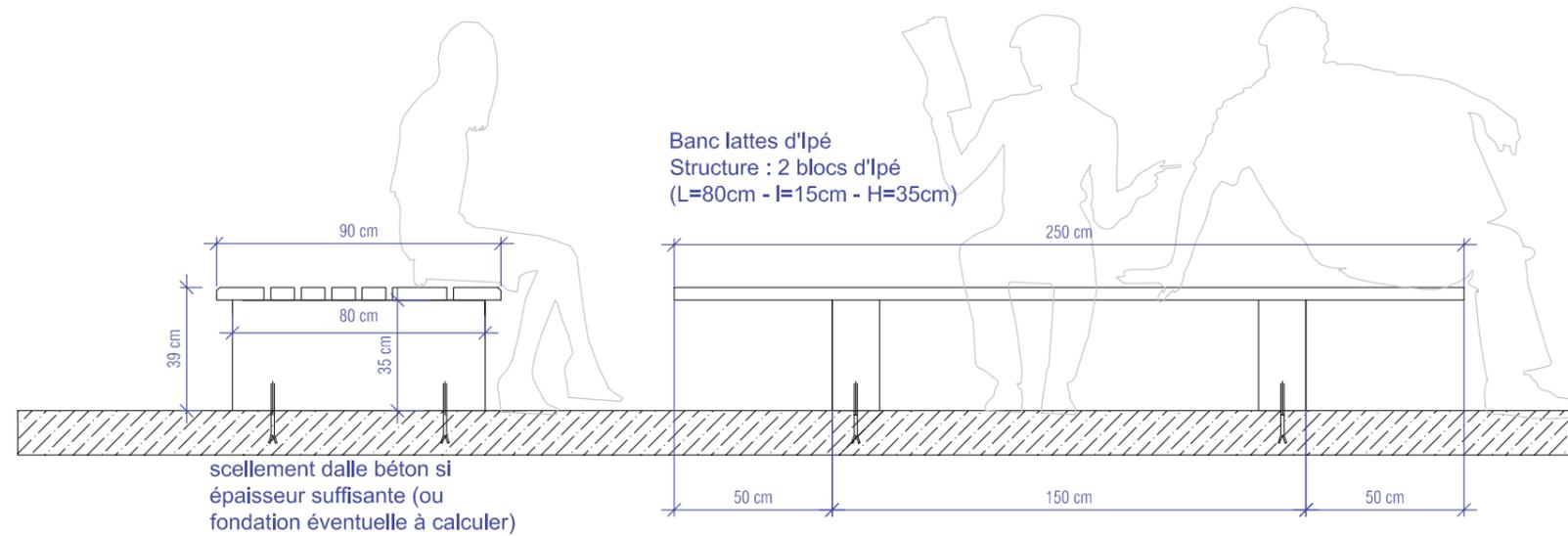
Pour l'embarcadère, pas de garde-corps, mais un double niveau de platelage dont un est flottant pour suivre le niveau variable des eaux au fil des saisons et des marées.



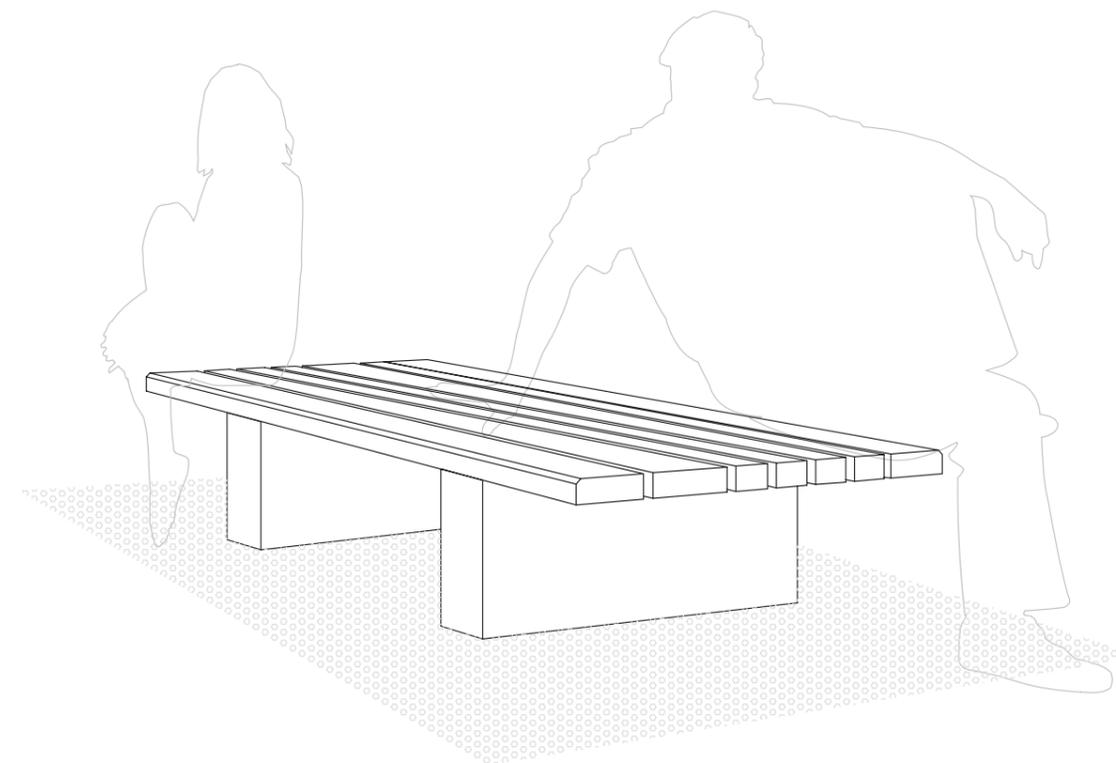
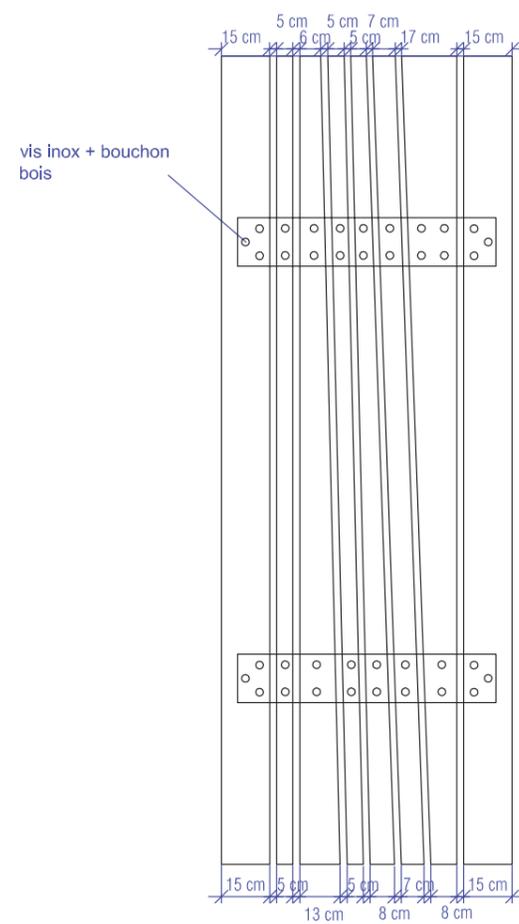
2 parties (fixe et mobile)

canal...





Ancrage dans sol minéral



Plan des lattes d'ipé

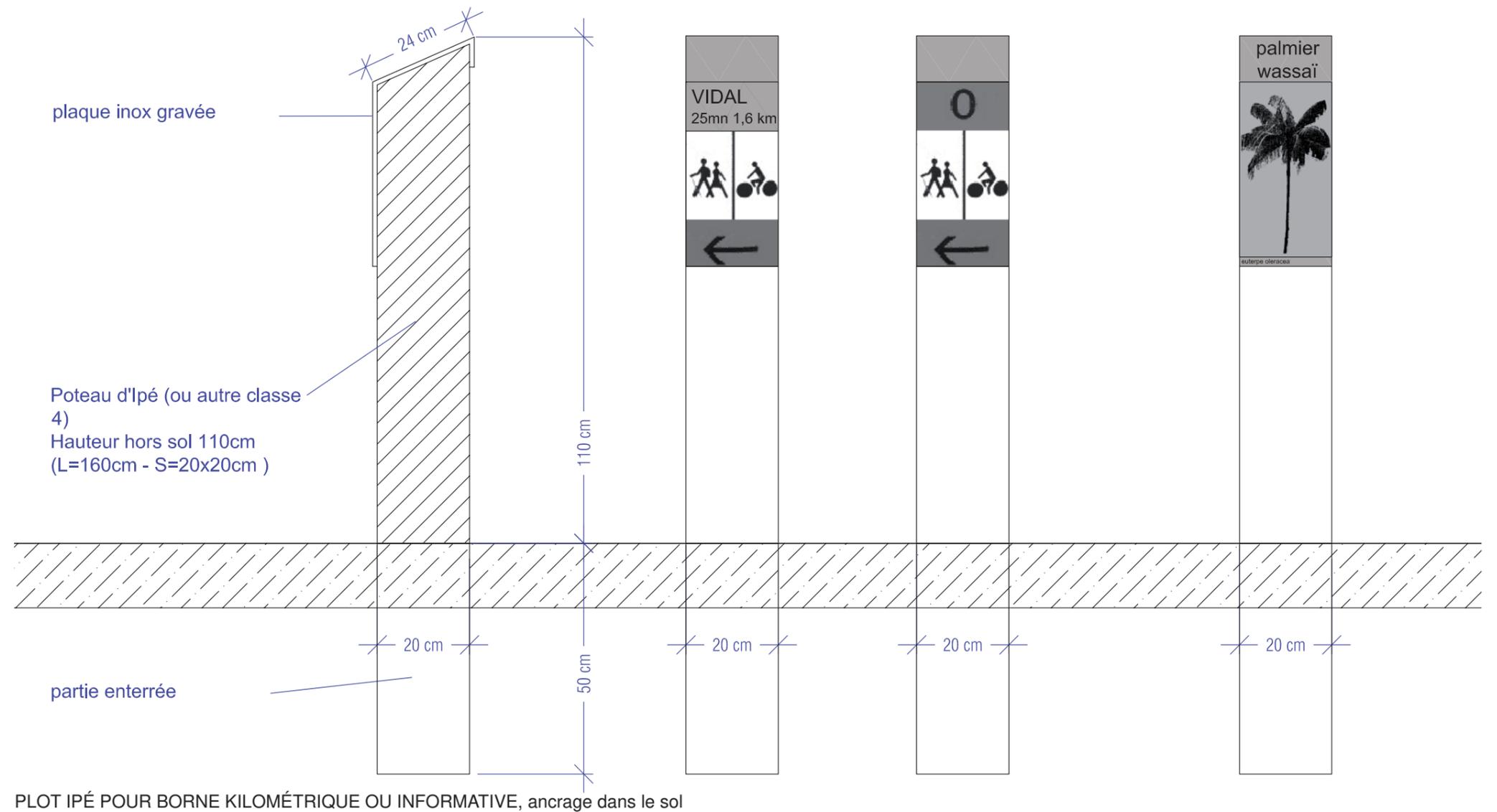
Perspective



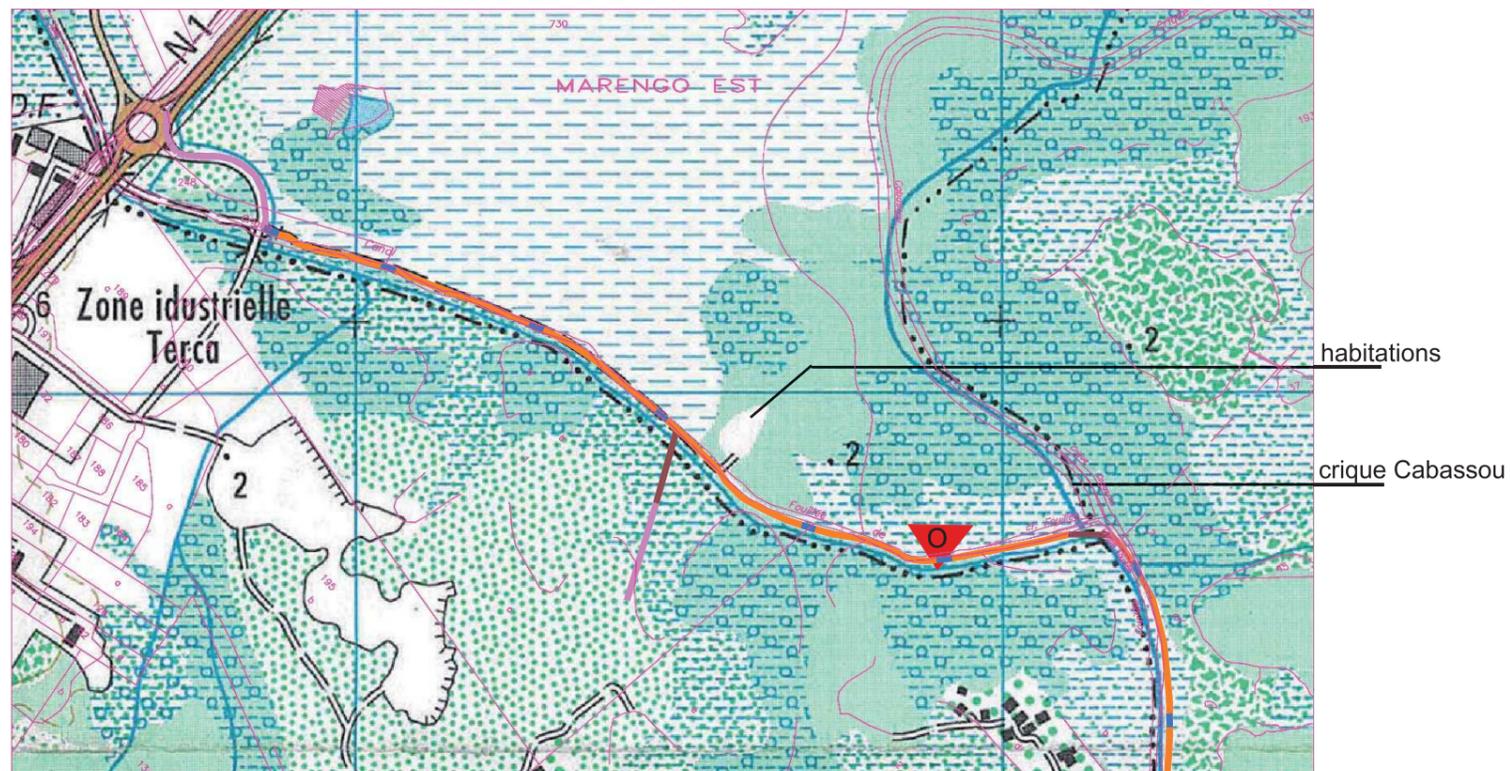
Une fois mis en place le réseau, son utilisation devra être facilitée par une signalétique adaptée constituée par :

- des plans du réseau servant de repérage (de type « vous êtes ici ») installés aux lieux stratégiques,
- la signalisation des intersections avec des panneaux de direction (indiquant le distance et éventuellement le temps moyen estimé à vélo ou à pied),
- le jalonnement des itinéraires par des bornes kilométriques (permettant de doser l'effort à faire)...

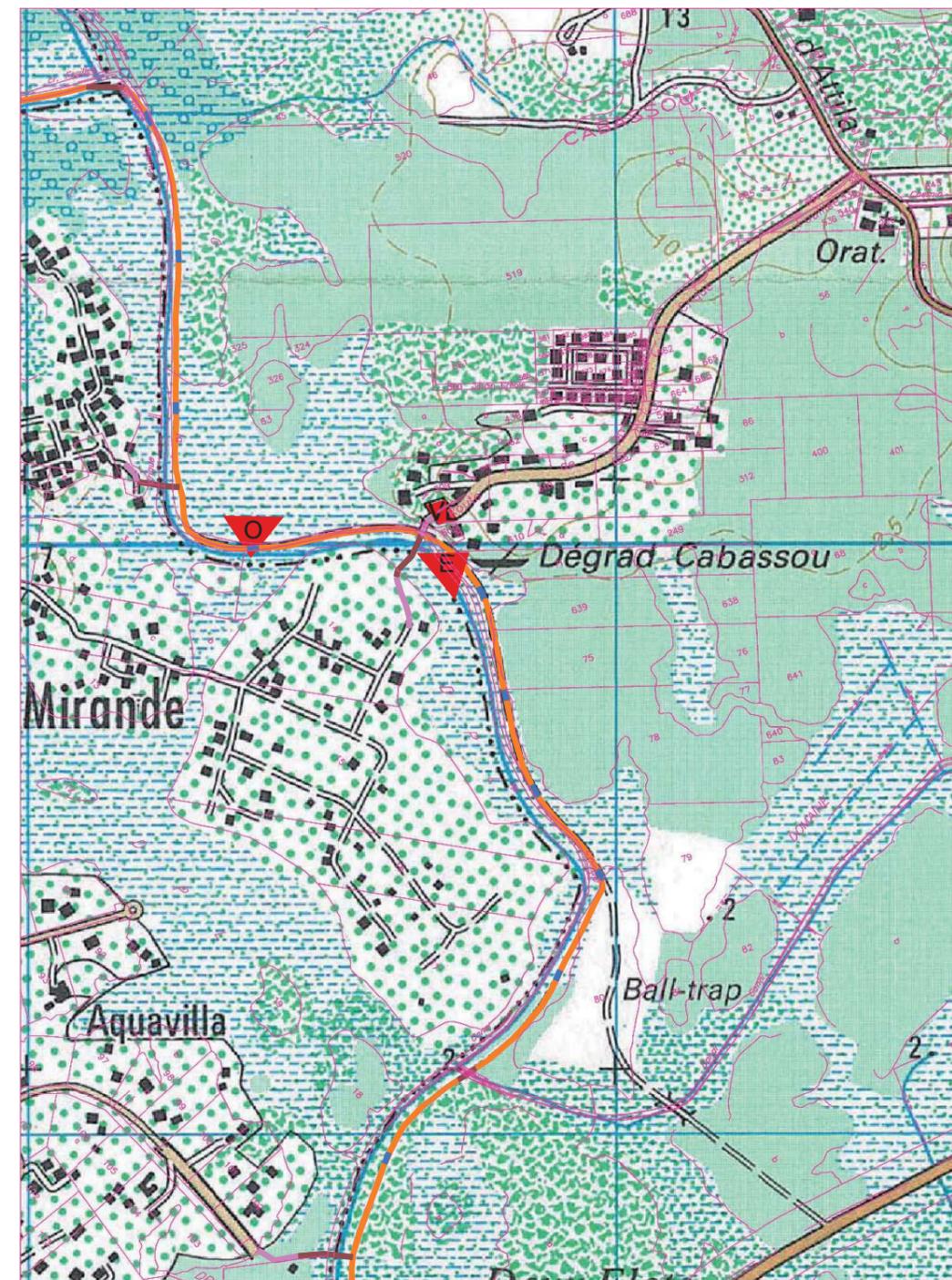
Cette signalétique devra bien sûr faire l'objet d'une charte de telle sorte que tous les différents éléments soient homogénéisés, durables, faciles d'entretien...



PLOT IPÉ POUR BORNE KILOMÉTRIQUE OU INFORMATIVE, ancrage dans le sol



ZONE COLLERY (TERCA / CRIQUE CABASSOU)

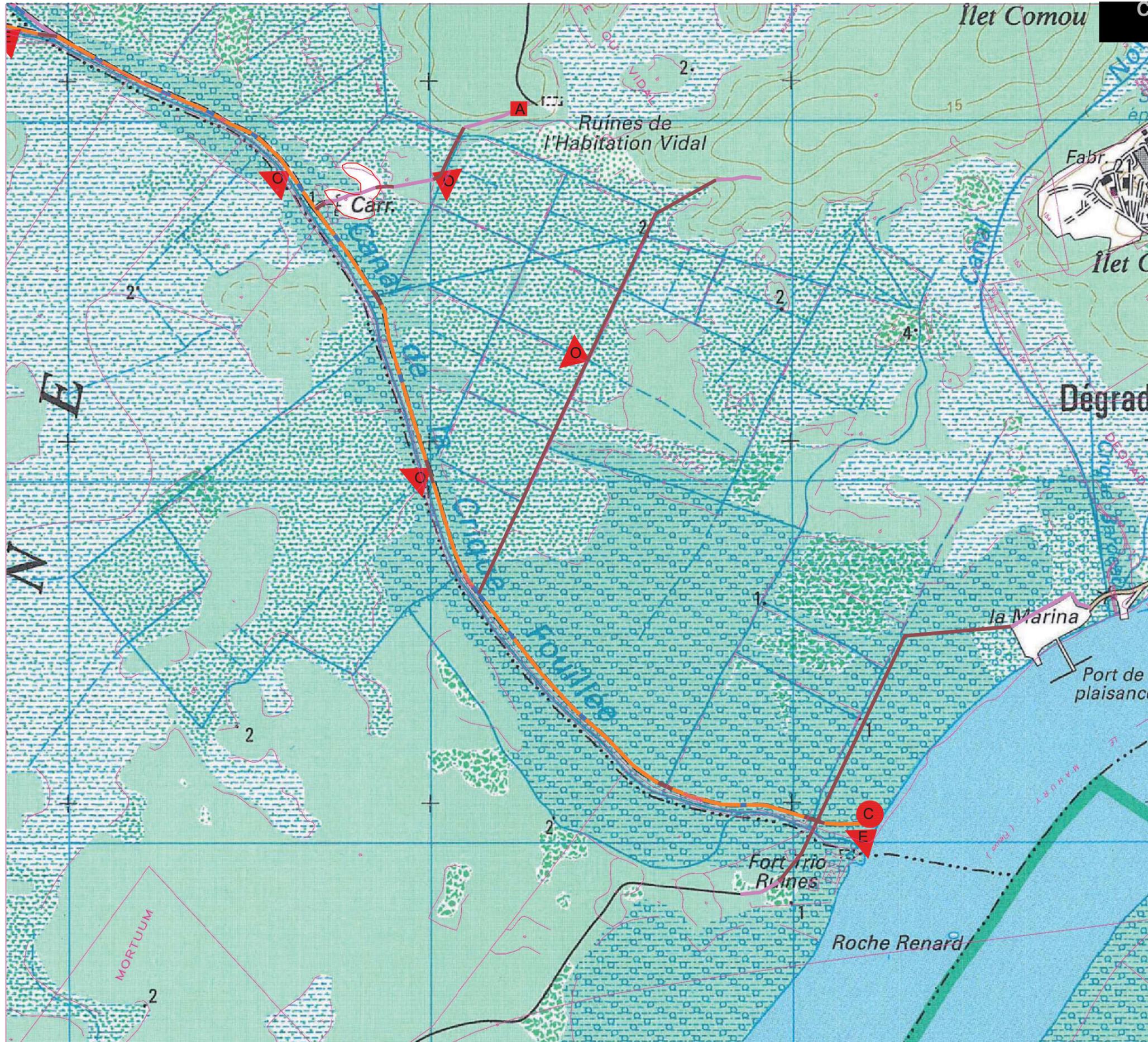


MATOURIENNE (CRIQUE HOPITAL / CHEMIN D'ACCÈS N4)



DEGRAD CABASSOU
(CRIQUE CABASSOU / CRIQUE HOPITAL)

-  piste sur digue
-  portion busée
-  ponts et passerelles sur pilotis
-  connexions vers abords
-  abri vélo
-  ponton d'observation
-  embarcadère
-  carbet détente
-  parking véhicules



Les 4 tronçons et leurs connexions sont présentés en précisant les zones busées ou sur pilotis dont les linéaires sont calculés pour établir le tableau des coûts pages suivantes. De même, figurent les aménagements connexes prévus.

Afin de bien se rendre compte de l'implantation de la voie verte dans son contexte, le fond de plan fait apparaître à la fois le cadastre et la carte IGN au 25 000°.

VIDAL
(CHEMIN D'ACCÈS N4 / MAHURY)

Pistes cyclables et piétonnes			
Typologie	Descriptif	Coût sept 2008	unité
Bande cyclable	marquage et logos sur chaussée existante	12 €	/ ml
Contresens cyclable	marquage et logos sur chaussée existante	15 €	/ ml
Piste mixte double sens, largeur 4m	piste enrobé..., marquage et logos	320 €	/ ml
voie verte largeur 5m	piste Enverr'Paq 12cm (sous-couche 20cm)	345 €	/ ml
voie verte largeur 5m	remblai et structure de chaussée en sable, ép 40cm	140 €	/ ml
voie verte largeur 5m	piste béton 12cm (sous-couche sable 5cm)	345 €	/ ml
voie verte / ponton largeur 5m	passerelle bois (sur pilotis) sur mesure en bois de classe 4 (ipé...)	1 200 €	/ ml
voie verte / ponton largeur 3m	passerelle bois (sur pilotis)	1 000 €	/ ml

Eclairage et signalétique			
Typologie	Descriptif	Coût sept 2008	unité
mât d'éclairage standart	1 mât/35m, compris connexion au réseau existant	5 000 €	/ ml
mât d'éclairage solaire	1 mât/35m, autonome	12 000 €	/ ml
signalétique mât	1 mât + panneaux de signalisation	800 €	/ U
signalétique plot 1m	plaque inox sur poteau ipé pour borne-km ou info /végétaux...(1/100m)	500 €	/ U

Aménagement viaire			
Typologie	Descriptif	Coût sept 2008	unité
Zone 30	réaménagement emprise	60 €	/ ml
Création de voie structurante	chaussée neuve	1 500 €	/ ml

Aménagements paysagers			
Typologie	Descriptif	Coût sept 2008	unité
Alignement végétal	1 arbre / 8ml	20 €	/ ml
bosquet végétal	3 arbres/ banc, 5 arbres /ponton, carbet, abri vélos	160 €	/ U
préparation du site	Déforestation, débroussaillage et nettoyage du site	2 €	/ m²

Etudes complémentaires			
Nom	Descriptif	Coût sept 2008	unité
Etude d'impact	/ sites classés...	20 000 €	forfait /emprise et complexité
Etude loi sur l'eau	en zone de PPRI	30 000 €	forfait /emprise et complexité
Mission de MOE	pour réalisation des travaux, loi MOP	8%	/ montant travaux

Entretien des espaces			
Périodicité	Descriptif	Coût annuel sept 2008	unité
1 / mois	entretien courant (nettoyage, poubelles...) et tonte débroussaillage des abords	2 €	/ m²
1 / an	faucardage des berges, cure du canal	5 €	/ ml
1 / an	élagage des arbres sur chemin	1 €	/ m²
1 / an	entretien matériel (constructions bois : pontons, carbets et mobilier...)	1 €	/ m²
à chaque intervention	évacuation des déchets verts (hors matières de curage) en station de compostage	15 €	/ tonne

Aménagement pluvial			
Typologie	Descriptif	Coût sept 2008	unité
fossé, noue, canal	déblai à évacuer pour création ou redimensionnement	15 €	/ m3
passage busé	Longueur 10m, diam 800 et 2 têtes de buse pour passage sous voie verte de largeur 5m	10 000 €	/ U

Aménagements connexes			
Typologie	Descriptif	Coût sept 2008	unité
arceau vélo	10 U = un Parking Cycles	350 €	/ U
Abri pour vélos	pour 10 Cycles	13 000 €	/ U
Carbet détente 20m²	sur mesure en bois de classe 4 (ipé...)	20 000 €	/ U
Embarcadère 30m²	sur mesure en bois de classe 4 (ipé...)	30 000 €	/ U
Ponton d'observation 15m²	sur mesure en bois de classe 4 (ipé...)	6 000 €	/ U
banc	1 U/350m, sur mesure en bois de classe 4 (ipé...)	1 400 €	/ U
corbeille	1 U/ banc, ponton ou carbet, sur mesure en bois de classe 4 (ipé...)	900 €	/ U
aire de parking	enrobé, marquage au sol	80 €	/m²

Ces tableaux des coûts unitaires permettent de faire une première évaluation applicable pour tout aménagement futur. Ils sont utilisés page suivante pour établir une première estimation du projet de voie verte de la Crique Fouillée de puis le rond point de Terca jusqu'au Mahury.

CHIFFRAGE : COÛTS DE REALISATION DE LA VOIE VERTE DE LA CRIQUE FOUILLEE

Les coûts de chacun des 4 tronçons et de chaque connexion sont présentés séparément par ligne afin de pouvoir aisément procéder à un choix des portions prioritaires et à un phasage des travaux. Ce tableau des coûts distingue également par colonne, les dépenses en terme de nature :

C2 : terrassements et revêtement minéral

C3 : ponts et pilotis

C4 : gestion des Eaux pluviales par passages busés et redimensionnement des fossés ou du canal en fonction de l'imperméabilisation réalisée en C2.

C5 : éclairage par candélabres branchés sur le réseau pour les zones proches de celui-ci ou énergétiquement autonomes (photovoltaïque) en zone plus éloignée.

C6 : signalétique générale du tracé.

C7 : aménagements connexes prévus le long de chaque tronçon.

C8 : pré-nettoyage du site et aménagements paysagers accompagnant le tracé et les aménagements connexes.

C9 : le coût du foncier reste à déterminer. De nombreuses zones sont en domaine public lacustre...

C10 : études complémentaires et honoraires calculés sur le montant des travaux.

C10bis : L'éclairage étant un poste assez lourd, les honoraires s'y référant sont bien séparés de sorte que le choix puisse être fait, selon les endroits, d'éclairer ou non une voie verte à usage mixte, de découverte touristique (plutôt diurne) et aussi de lien inter-quartiers (également nocturne).

C11 : l'entretien annuel est un poste important sinon primordial de la bonne tenue du projet dans le temps. Il serait en effet inutile de dépenser des millions dans la réalisation d'un projet et de ne pas provisionner son entretien. L'image du réseau des circulations douces en serait à jamais ternie. La visite de l'actuel "chemin d'entretien" du canal nous montre la puissance de la végétation notamment. Mieux vaut donc réaliser quelques tronçons majeurs et assurer leur pérennité que de trop en faire et laisser le tout à la charge d'une nature exubérante qui saura très vite reprendre ses droits.

Fiche n°1 : Chemin de la Crique Fouillée

Chiffrage										C9	C10	C10bis	C11
Tronçons	C1 linéaire total (m) concerné	C2 Coût structure chaussée	C3 Coût structure pont	C4 Coût Gestion EP	C5 Coût Eclairage	C6 Coût Signalétique	C7 Coût / aménagement connexes	C8 Coût / Aménagements paysagers	Coût Global / réalisation	Coût / foncier	Coût / études hors éclairage	Coût / études MOE éclairage	Coût annuel / Entretien
Zone Collery (Terca / crique Cabassou)	1 391	674 635 €	0 €	122 595 €	270 000 €	9 400 €	13 800 €	21 714 €	1 112 144 €	à déterminer	71 480 €	21 600 €	29 907 €
connexion RN1	283	90 560 €	0 €	2 123 €	45 000 €	800 €	0 €	9 622 €	148 105 €	"	8 795 €	3 600 €	6 085 €
connexion Cogneau Lamirande Nord	276	76 145 €	119 000 €	7 065 €	45 000 €	800 €	2 300 €	7 484 €	257 794 €	"	17 976 €	3 600 €	6 529 €
Dégrad Cabassou (crique Cabassou / crique Hopital)	2 746	1 252 755 €	195 600 €	216 235 €	386 000 €	17 500 €	55 300 €	43 084 €	2 166 474 €	"	150 441 €	30 880 €	59 899 €
connexion Cogneau Lamirande Est 1	111	18 430 €	73 000 €	1 710 €	15 000 €	800 €	0 €	2 314 €	111 254 €	"	8 111 €	1 200 €	2 752 €
connexion Cabassou-Cogneau L. Est 2	218	64 020 €	103 200 €	5 940 €	30 000 €	1 600 €	20 600 €	7 012 €	232 372 €	"	17 048 €	2 400 €	5 117 €
connexion Aquavilla	167	35 890 €	93 000 €	3 330 €	25 000 €	800 €	2 300 €	4 298 €	164 618 €	"	11 778 €	2 000 €	4 056 €
Matourienne (crique Hopital / chemin d'accès N4)	506	219 220 €	64 800 €	40 340 €	180 000 €	4 900 €	2 300 €	7 564 €	519 124 €	"	29 048 €	14 400 €	11 149 €
connexion RN4 ouest	164	56 580 €	0 €	17 380 €	60 000 €	800 €	0 €	5 576 €	140 336 €	"	6 945 €	4 800 €	3 526 €
connexion RN4 est-nord	344	132 680 €	0 €	25 480 €	120 000 €	800 €	0 €	6 816 €	285 776 €	"	14 318 €	9 600 €	7 396 €
connexion RN4 est parking	308	94 875 €	3 600 €	12 375 €	144 000 €	800 €	96 300 €	10 952 €	362 902 €	"	18 853 €	11 520 €	6 667 €
Vidal (chemin d'accès N4 / Mahury)	3 399	1 543 270 €	260 400 €	268 400 €	1 224 000 €	20 200 €	83 100 €	53 826 €	3 453 196 €	"	191 092 €	97 920 €	74 229 €
connexion Ruines Vidal /carrière	706	219 220 €	304 800 €	20 340 €	252 000 €	4 300 €	11 500 €	52 764 €	864 924 €	"	52 229 €	20 160 €	16 464 €
connexion Ilet Comou /polders	1 476	12 610 €	1 350 000 €	1 170 €	504 000 €	8 300 €	11 500 €	22 424 €	1 910 004 €	"	119 536 €	40 320 €	38 499 €
connexion marina / polders	1 125	128 525 €	860 000 €	11 925 €	396 000 €	6 300 €	6 900 €	17 190 €	1 426 840 €	"	87 738 €	31 680 €	28 488 €
connexion fort Trio	315	55 290 €	201 000 €	5 130 €	108 000 €	2 300 €	2 300 €	4 890 €	378 910 €	"	23 073 €	8 640 €	7 778 €
TOTAL	13 535	4 674 705 €	3 628 400 €	761 538 €	3 804 000 €	80 400 €	308 200 €	277 530 €	13 534 773 €	"	828 462 €	304 320 €	308 538 €

Fiche n° 1 - Crique Fouillée. RESUME Phasage et Coût		
Tronçons	Phasage	Coût Global / réalisation
Zone Collery (Terca / crique Cabassou)	phase1.4 (10 sem)	1 112 144 €
connexion RN1	" (3 sem)	148 105 €
connexion cogneau - lamirande nord	" (14 sem)	257 794 €
Dégrad Cabassou (crique Cabassou / crique Hopital)	phase1.1 (22 sem)	2 166 474 €
connexion cogneau-lamirande Est 1	" (4 sem)	111 254 €
connexion Cabassou/Cogneau-L Est 2	" (5 sem)	232 372 €
connexion aquavilla	" (5 sem)	164 618 €
Matourienne (crique Hopital / chemin d'accès N4)	phase1.2 (5 sem)	519 124 €
connexion RN4 Ouest	" (2 sem)	140 336 €
connexion RN4 Est-nord	" (3 sem)	285 776 €
connexion RN4 Est-Parking	" (4 sem)	362 902 €
Vidal (chemin d'accès N4 / Mahury)	phase1.3 (carrière) et phase 2 (mahury) (25 sem)	3 453 196 €
connexion Ruines Vidal /carrière	phase1.3 (13 sem)	864 924 €
connexion Ilet Comou / polders	phase3 (57 sem)	1 910 004 €
connexion marina / polders	phase2 (37 sem)	1 426 840 €
connexion fort Trio	" (10 sem)	378 910 €
Total Travaux		13 534 773 €

RESUME Diagnostic							
D1	D2	D3	D4	D5	D6	D7	D8
Contexte général	Etat du Foncier	Contraintes réglementaires	Droits d'usage Servitudes	Projets alentour	Enjeux	Partenaires du projet	Recherche de financements
<p>Naturel : paysages ouverts et fermés cours d'eau, ppris, savane, arbres isolés, bosquets et bois, forêt hors d'eau et mangrove</p> <p>Humain : Zone d'Activités, habitat isolé, lotissements péri-urbains, station de compostage, Routes N1 et N4, polders, ruines Vidal et Fort Trio, carrière et marina</p>	<p>Nombreuses et grandes parcelles publiques, quelques parcelles privées de grande taille également qui doivent permettre de faciliter les négociations à mener : cession ou droit de passage?</p> <p>Avantage : une faisabilité à court terme grâce à une relative disponibilité des terrains et la préexistence du tracé sur une bonne partie du parcours</p>	<p>SAR : Zone de protection forte</p> <p>PPRI : fort, moyen et faible</p> <p>PLU des 3 communes : zone Naturelle le plus souvent</p> <p>Site inscrit des Ruines Vidal</p>	<p>Accès limité aux véhicules autorisés (entretien, secours...) par des barrières</p> <p>Responsabilité : panneau indiquant la non surveillance du sentier (nocturne?) afin de limiter la responsabilité des mairies...</p>	<p>Extensions urbaines programmées ou en cours dans un rayon assez proche : Cogneau Lamirande, Aquavilla, Cabassou, Zone Collery) ou en devenir (Vidal Sud et Nord prévus par l'EPAG,</p> <p>Voie nouvelle entre Lotissement La Rhumerie / Station de compostage</p> <p>Projet de Musée des Cultures à Vidal,</p>	<p>Mise en Valeur et protection de l'Environnement,</p> <p>Gestion des Eaux pluviales (curage régulier du canal...),</p> <p>Tourisme (visite des ppris de ce coeur méconnu de l'île de Cayenne et liaison au Mahury),</p> <p>Culture et le Patrimoine (canal de la crique Fouillée, lieu historique crée par l'homme et longtemps laissé à l'abandon, sites des Ruines Vidal et du Fort Trio),</p> <p>Développement socio-économique des quartiers limitrophes existants et futurs</p> <p>Déplacements scolaires des enfants de ces quartiers (notamment le lien Rémire-Matoury à Dégrad Cabassou)</p>	<p>Tous les Partenaires de la CCCL,</p> <p>Propriétaires publics et privés,</p> <p>Communes de Cayenne, Matoury et Rémire-Montjoly</p> <p>Enjeu : 1er projet fédérateur, car il touche 3 des 6 communes de la CCCL et tous les autres partenaires</p>	<p>Etat, Région, Europe : Feder, Fidom, Leader + Ademe (énergies renouvelables)</p>
RESUME Projet							
P1	P2	P3	P4/5	P6	P7	P8	P9
Typologie	Morphologie de la piste, largeur, revêtement...	Aménagement / Gestion des Eaux pluviales	Eclairage, Signalétique	Aménagements connexes	Aménagements paysagers	Etudes supplémentaires à prévoir	Entretien
<p>Voie verte (sauf connexion RN1 en piste cyclable), Enjeu : première « voie verte » de l'île de Cayenne dévolue aux seuls piétons et cycles, et surtout située en dehors du réseau viaire existant.</p>	<p>selon les tronçons : voie sur digue (en remblai /inondations) de 5m de large, cheminement sur pilotis et passerelles de 5 m ou 3m</p>	<p>ponts et pilotis dans les zones de ppris pour minimiser l'impact sur le système hydrographique local,</p> <p>multiplication des passages busés sous le chemin-digue actuel,</p> <p>compensation des volumes de remblai futurs par les déblais correspondants pour l'expansion des eaux</p>	<p>Installation d'éclairage ou non, à déterminer selon les tronçons mâts de 9m (3 /100m) : connectés sur réseau, ou autonomes (solaires)</p> <p>signalétique : poteaux indicateurs aux accès et croisements, plots (1/100m) pour bornes km ou infos diverses (nom de plante, de typologie végétale, élément de patrimoine...),</p>	<p>pontons d'observation du milieu naturel, embarcadères sur la crique, carbet détente sur le Mahury, abri vélos, bancs, corbeilles, parkings VL à Cabassou et sur la Matourienne,</p>	<p>Aménagements concernant la voie verte alignement d'arbres sur certains accès, ponctuation du trajet par des bosquets de quelques arbres pour créer des zones d'ombre, Réhabilitation carrière</p> <p>Aménagements concernant le sentier promenade de Vidal (hors projet voie verte) Prévoir la réfection du sentier toujours frappé d'interdiction (puits à combler, ancien parcours sportif à démonter, balisage -sites archéo et sentier, élagage)</p>	<p>Etude foncière / achat emprise de 20m parallèle à la crique sur parcelles privées ou instauration d'une servitude de passage, Etude d'impact / Loi sur l'eau Déclaration de travaux / site Vidal classé, Etudes de MOE / réalisation des travaux, recherche de matériaux innovants, durables et respectueux de l'environnement,</p> <p>Chartre graphique / signalétique à l'échelle de la CCCL, Etude de mise en valeur des polders (conditionne connexion à l'ilet Comou).</p>	<p>1 fois / mois : entretien courant</p> <p>1 fois / an : faucardage et cure du canal, élagage, entretien matériel (constructions bois et mobilier...).</p> <p>l'entretien annuel est primordial pour une bonne tenue du projet dans le temps. Il serait inutile de dépenser des millions dans la réalisation du projet et de ne pas provisionner son entretien. L'image du réseau des circulations douces en serait à jamais ternie.</p>

**ANNEXE- 1 : REGLEMENTS DES PLU
DE CAYENNE, MATOURY ET POS DE REMIRE MONTJOLY**

DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES N

CARACTERE DE LA ZONE : Cette zone couvre des terrains situés soit en bordure du littoral (Marais Leblond) où le milieu naturel est dégradé et en péril, soit sur des massifs boisés où des protections existent au titre des sites naturels, soit en bordure de la crique Fouillée, soit enfin soumis aux risques naturels. Les sommets des collines de Montabo, Bourda et les îles du Salut sont également concernés par cette zone, ils sont classés en Na, qui correspond à un secteur bâti.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article N 1 OCCUPATION ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

1. Les établissements industriels, artisanaux et dépôts autres que ceux liés aux installations autorisées.
2. Les constructions à usage d'habitation autres que celles liées au gardiennage des installations autorisées dans la zone.
3. Les terrains de camping et caravaning.
4. L'ouverture et l'exploitation de carrières.
5. Les affouillements et exhaussements de sol autres que ceux nécessités par la construction de bâtiments nouveaux ou ceux liés à l'amélioration de l'environnement de bâtiments existants.
6. Les lotissements et morcellements divers.

Article N 2 OCCUPATION ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À CONDITION

Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après, dans le respect de la loi du littoral du 3 janvier 1986, et des servitudes liées à la réglementation des sites

1. Sur l'ensemble de la zone, les constructions à usage de tourisme, de loisir, liés à la nature des lieux, d'équipements publics, à condition qu'elles respectent l'ensemble des conditions suivantes :
 - qu'elles soient de dimension modeste (60 m² de S.H.O.B. au maximum) ;
 - qu'elles soient ouvertes au public, qu'elles ne soient pas de nature à compromettre le caractère et la qualité des lieux, en particulier au niveau de leur intégration dans les sites ;
 - qu'elles respectent les dispositions des Arrêtés de Biotope.
2. Les constructions à usage de loisir, d'équipements publics techniques ou scientifiques (et leurs annexes) sur la colline de Montabo, (secteur Na) à condition qu'elles soient intégrées aux sites par leur volume et leur aspect des sols dans les terrains en pente et qu'elles ne conduisent pas à des déforestages.
3. La réhabilitation de constructions existantes en secteur Na

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DES SOLS

Article N 3 ACCES ET VOIRIE

I. Accès

Tout terrain enclavé est inconstructible, à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, la servitude de passage le long du littoral, les sentiers touristiques et les voies express.

Lorsque le terrain est riverain de deux ou plusieurs voies publiques, l'accès sur l'une de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

Lorsque le terrain est riverain d'une Route Départementale ou d'une Route Nationale et d'une autre voie publique ou privée, l'accès aux R.D. et R.N. sera interdit.

Les accès des opérations aux voies publiques seront adaptés et aménagés, selon les besoins des opérations et limités au maximum.

Ces aménagements répondront au souci d'apporter la moindre gêne à la circulation publique.

II. Voirie

La création de voies publiques ouvertes à la circulation automobile est soumise aux conditions suivantes :

Les voies nouvelles créées devront faire l'objet d'une étude particulière liée à l'aménagement des sites.

Les voies en impasse devront être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour, ainsi que de désenclaver éventuellement les parcelles situées en arrière.

Article N 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

I. Eaux

Toute construction ou installation autorisée doit évacuer ses eaux usées vers des dispositifs d'assainissement non collectifs conformément aux dispositions du schéma directeur d'assainissement des eaux usées, du règlement municipal d'assainissement, de l'étude de zonage de l'assainissement collectif et de l'assainissement non collectif annexée au présent P.L.U. et des spécifications techniques fournies par la collectivité.

Les rejets d'eaux usées sont interdits dans les égouts pluviaux, les puits perdus, marécages et cours d'eau.

II. Electricité – Téléphone – Réseaux câblés

Toutes les parcelles ou tous équipements seront desservis par des réseaux enterrés, les branchements créés seront en souterrain.

Article N 5 CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet.

Article N 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Non réglementées.

Article N 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions autorisées doivent être éloignées des limites séparatives d'une distance au moins égale à 10 m.

Article N 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

1. Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance horizontale (L) de tout point d'un bâtiment à un autre est au moins égale à la hauteur (H) du plus haut des deux bâtiments mesurée à l'égout du toit.

$L \geq H$

Les voies en impasse devront être aménagées dans leur partie terminale, afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics de manoeuvrer et de faire demi-tour, ainsi que de désenclaver éventuellement des parcelles situées en arrière. Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

Les accès doivent être adaptés et aménagés en fonction des besoins de l'opération.

II. Voirie

Les voies doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies, doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir. La largeur minimale des emprises et des chaussées pourra être adaptée en fonction de la configuration de la voirie existante.

Les voies auront une emprise de 12 m au moins. Cette largeur pourra être réduite à 6 m lorsque la voie ne dessert qu'une seule parcelle.

Article U 5 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

I. Eau

Toute construction à usage d'habitation ou d'activités doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

II. Assainissement

1. Eaux usées

Le constructeur se référera au schéma directeur d'assainissement des eaux usées, au règlement municipal d'assainissement et à l'étude de zonage de l'assainissement collectif et de l'assainissement non collectif annexée au présent P.L.U.

Toute construction ou installation doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau public d'assainissement s'il existe. Dans le cas contraire, les eaux usées seront dirigées vers des dispositifs d'assainissement non collectif installés conformément aux dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur, du règlement municipal d'assainissement et des spécifications techniques fournies par la collectivité.

Un dispositif d'assainissement dit "regroupé" pourra être installé dans le cas de collectifs, groupe d'habitations et lotissements.

Les rejets d'eaux usées sont interdits dans les égouts pluviaux, les puits perdus, marécages et cours d'eau.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans un délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumise à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un pré-traitement approprié. Dans le cas d'un pré-traitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du pré-traitement. Cet aménagement maçonné de section intérieure minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles pré-traitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

2. Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur.

En l'absence, ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales (et, éventuellement ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété) sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

III. Electricité – Téléphone – Réseaux câblés

2. Cette distance est réduite de moitié pour les façades en vis-à-vis qui ne comportent pas d'ouvertures sur les pièces habitables.

$L \geq H/2$

3. En aucun cas, cette distance ne peut être inférieure à 6 m pour les constructions à usage d'habitation et 4 m pour les annexes non habitables.

Article N 9 EMPRISE AU SOL

Non réglementée.

Article N 10 HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

1. La hauteur des constructions, comptée de tout point du sol naturel, ne peut excéder 4 m à l'égout de la toiture et être intégrée au site.
2. Il n'est pas fixé de hauteur maximale pour les équipements publics susceptibles d'être réalisés dans la zone. Ces équipements doivent respecter l'intégration au site.
3. En zone Na, la hauteur des constructions est limitée à R+2.

Article N 11 ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent être de couleur claire. Une palette de couleurs devra être présentée pour toute demande de construction ou réhabilitation.

Les constructions seront intégrées au massif forestier.

Les clôtures devront être transparentes et si possible composées de haies vives. La hauteur du sous-sol plein ne pourra excéder 0,60 m.

Chaque dossier devra faire l'objet d'une étude particulière avec plan d'intégration au site.

Article N 12 STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions devra être assuré en dehors des voies publiques. Les aires de stationnement ne devront pas conduire à des déforestages.

Article N 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les espaces boisés existant devront être maintenus et entretenus.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL

Article N 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de C.O.S.

Lorsque les lignes sont enterrées, les raccordements correspondant sur les parcelles privées doivent l'être également.

Article U 5 5 CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet.

Article U 5 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions doivent être édifiées à au moins 35 m de l'axe de la Nationale et 5 m de l'emprise des voies de desserte interne.

En bordure des canaux, les constructions et ouvrages de toute nature devront être édifiées à au moins 5 m de la limite de l'emprise réservée des canaux.

Article U 5 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la largeur (L) des marges d'isolement soit au moins égale à la moitié de la hauteur (H) du bâtiment, mesurée à l'égout du toit, sans pouvoir être inférieure à 8 m.

$L \geq H/2$ et $L \geq 5m$

Article U 5 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions non contiguës doivent être distantes les unes des autres d'au moins 5 m. La distance étant mesurée à l'égout du toit.

Article U 5 9 EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol est limitée à 60 % de la parcelle. De plus, l'occupation des parcelles devra permettre l'évolution des véhicules lourds liés aux activités.

Article U 5 10 HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions est limitée à 9 m à l'égout.

Article U 5 11 ASPECT EXTERIEUR

L'autorisation d'occupation du sol, de lotir ou de bâtir peut être refusée ou n'être accordée que sous réserve de prescriptions particulières, si l'opération en cause, par sa situation, ses dimensions, son architecture ou son aspect extérieur, est de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels.

Article U 5 12 STATIONNEMENT

1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, installations ou transformations de locaux doit être assuré en dehors des voies publiques.
- 1.2. Pour les constructions à usage de bureaux, activités artisanales et industrielles, d'équipements publics, une place de stationnement par tranche de 60 m² de S.H.O.N.
- 1.3. Pour les établissements commerciaux, une place de stationnement par tranche de 25 m² de S.H.O.N.
- 1.4. Pour les équipements publics, une place de stationnement par tranche de 50 m² de S.H.O.N.

- 1.5. Pour les E.R.P. autres que les commerces et les équipements publics, les besoins en stationnement seront définis en fonction de la capacité d'accueil.

Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété, les dégagements nécessaires au stationnement et aux manoeuvres, de façon que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.

2. En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur devra :
 - soit aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier les surfaces de stationnement qui lui font défaut et apporter la preuve qu'il réalise ou fait réaliser lesdites places ;
 - soit produire un contrat de location de places de stationnement à moins de 300 m de la parcelle ;
 - soit verser une participation fixée par délibération du Conseil Municipal et indexée sur l'évolution du coût de la construction publié par l'INSEE en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

Article U 5 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Au moins 20 % de la surface des parcelles, ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article U 5 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de C.O.S. Les possibilités maximales d'occupation du sol résultent de l'application des règles fixées à la section II du règlement de la zone.



DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE U_D

CARACTERE DES ZONES

Ce secteur recouvre des zones de grande qualité paysagère. Ainsi l'urbanisation préconisée devra s'inscrire dans ces sites de façon ponctuelle sans porter atteinte à l'environnement visuel. Aussi, sur ce secteur une superficie minimale constructible sera maintenue afin de limiter la densité et de préserver l'insertion dans le site. Les secteurs concernés par le zonage U_{D1} :

- Lotissement Persévérance et village Cécilia,
- Acquavilla,
- Cottonnière Ouest,
- La vallée de la Désirée,
- Alerntour Califourchon,
- Paramana.

Les secteurs concernés par le zonage U_{D2} :

- Sud de la Levée,
- Lotissement YARD,
- Stoupan.

Les secteurs concernés par le zonage U_{D3} :

- Chemin Gibelin.

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article 2 notamment :

- Plus d'une construction par parcelle
- Les Constructions mêmes sommaires à usage d'élevage,
- Les établissements industriels et artisanaux, sauf ceux destinés à la mise en valeur des ressources naturelles du site et n'engendrant pas de nuisance avec le voisinage,
- Les carrières,
- L'abattage d'arbre sans autorisation administrative,
- Les affouillements et exhaussements de sol qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de constructions ou avec l'aménagement paysager des espaces libres,
- Les installations classées,
- Les terrains de camping et de caravanning.

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Les constructions à usage d'habitation et de commerce ou d'équipement collectif à raison d'une construction par parcelle.

I-Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R.442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II- Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après.

1. Les lotissements :
En zone U_{D1}, une surface minimale de 6 000 m² est nécessaire à la réalisation d'opérations groupées.
2. Les démolitions sont soumises à un permis de démolir.
3. Les constructions à usage d'habitation, les hôtels, les commerces, les services, les bâtiments d'intérêt public ou collectif.

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Lorsqu'un commerce existe en rez-de-chaussée, il faudra que l'accès aux étages soit indépendant de l'activité commerciale
2. Les dépôts attenants à une activité commerciale de vente au détail à condition qu'ils respectent l'ensemble des clauses suivantes :
 - les dépôts doivent être attenants à une activité commerciale de vente au détail
 - Ils doivent être couverts et clos
 - Ils doivent par leur volume et leur aspect extérieur être compatibles avec le milieu environnant.
3. Les parcs de stationnement à condition qu'ils soient plantés à raison d'un arbre de haute tige pour deux places
4. Les parcs de stationnement couverts à condition que leur volume et leur aspect s'harmonisent avec le milieu environnant
5. Toutes les installations génératrices de nuisances sonores (dancing, salles de spectacle, cultes...) ne seront autorisées que si elles répondent aux conditions d'isolation phonique ou acoustique respectant les arrêtés municipaux pris à cet effet
6. Une annexe non rattachée à la construction d'une surface brute maximale de 20 m² et ne créant pas de SHON.

SECTION II – CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

1. Accès

Les caractéristiques des accès devront satisfaire aux règles de desserte minimale (défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, stationnement).

Lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies publiques, les accès devront être aménagés sur la voie où ils présentent le moins de gêne pour la circulation publique. Ils pourront être limités en nombre dans l'intérêt de la sécurité. Les accès devront être adaptés et aménagés en fonction des besoins de l'opération.

 En zone U_{D3}, tout nouvel accès sur le CD6 est strictement interdit. Les nouvelles constructions devront se conformer à un arrêté existant

2. Voirie

La création des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation automobile est soumises aux conditions suivantes :

- La largeur minimale de l'emprise sera de 5 m lorsqu'il n'y a qu'un seul logement à desservir,
- Au-delà, la largeur de l'emprise sera fonction du nombre de logements desservis avec un minimum de 10 m sauf pour les voies figurant en emprise réservée dont la largeur figurera en annexe.

Une aire de retournement sera prévue pour les voies en impasse afin de afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour. Cette aire de retournement devra être localisée en limite séparative afin de permettre le désenclavement des parcelles contiguës.

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau

Toutes les constructions ou installations nouvelles devront être raccordées au réseau d'eau potable.

2. Assainissement eaux usées

Le constructeur se référera au zonage d'assainissement des eaux usées annexé au présent P.L.U. Toute construction ou installation doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau public d'assainissement s'il existe.

Dans le cas contraire, les eaux usées seront dirigées vers des dispositifs d'assainissement non collectif installés conformément aux dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur et aux spécifications techniques fournies par la collectivité en charge de l'assainissement.

- Pour les maisons individuelles, une notice technique décrivant la filière d'assainissement autonome sera jointe à la demande de permis de construire. Le dispositif d'épandage ou de filtration sera implanté à au moins 5 m de la construction, 3 m des limites de propriété et d'arbres et 35 m de tout puits, forage ou source.
- Pour les autres immeubles une étude particulière justifiant les bases de conception, d'implantation, de dimensionnement et du choix du lieu de rejet sera jointe à la demande de permis de construire sur la base d'un cahier des charges qui sera fourni par la collectivité en charge de l'assainissement.



Les rejets d'eaux usées sont interdits dans le réseau de collecte des eaux pluviales, les puits perdus, marécages et cours d'eau.



Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux usées non domestiques (artisanales ou industrielles) dans le réseau public d'assainissement est soumise à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieure minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

3. Eaux pluviales

Les aménagements réalisés ne devront pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, notamment celles des fonds voisins mais favoriser leur canalisation vers l'exutoire. Lorsqu'il existe un réseau collectif, tous les écoulements devront y être raccordés par des canalisations souterraines selon les indications fournies par la collectivité.

4. Eclairage public

Les opérations groupées ou de lotissement générant la création d'espace public ou privé à usage public comprendront l'aménagement d'un réseau d'éclairage public dont la conception sera soumise à l'avis de la mairie.

5. Autres réseaux

Lorsque la parcelle est desservie par des réseaux enterrés, les branchements privés devront être réalisés en souterrain.

ARTICLE 5 SURFACE ET FORME DES TERRAINS

Les parcelles pour être constructibles devront avoir une surface minimale :

- de 2 000 m² dans le secteur U_{D1},
- de 4 000 m² dans le secteur U_{D2},
- de 8 000 m² dans le secteur U_{D3}

ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Aucun bâtiment d'habitation ne pourra être implanté à moins de 75 m de l'axe des routes Nationales et 35 m de l'axe des routes départementales.

1. En bordure des voies les constructions ne peuvent être édifiées à moins de 15 m de la limite de propriété.
2. En bordure des fossés ou Canaux des eaux pluviales, les constructions devront s'implanter à 10 mètres au minimum de la bordure.

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions à usage d'habitation doivent être implantées à :

- à 7,50 m minimum des limites séparatives en U_{D1}
- à 10 m minimum des limites séparatives en U_{D2} – U_{D3}

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S)

Il n'est pas fixé de COS.

Toutefois chaque construction devra avoir une SHON maximale de :

- 150 m² en U_{D1},
- 250 m² en U_{D2} - U_{D3}

Lorsque la construction comportera un étage, la SHON de celui-ci représentera au maximum 1/3 de la SHON totale.

Il n'est pas fixé de SHON maximale pour les équipements publics.

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AU_R

CARACTERE DES ZONES

La zone AU_R est une zone d'habitat informel dans laquelle le bâti existant présente un état généralement précaire voir insalubre et s'inscrit à proximité des secteurs urbanisés bien organisés et suffisamment desservis. Les objectifs d'intégration urbaine, sur la base des principes de mixité et de diversité, passent par la mise en œuvre d'une démarche d'ensemble de reconstruction / renouvellement visant notamment la création ou la modernisation des réseaux de desserte, l'amélioration de la trame bâtie et de l'habitat et un modulation des formes et des densités. La constructibilité de la zone est en conséquence subordonnée à la réalisation des équipements de desserte. Cette zone concerne les secteurs de :

- Cogneau Lamirande,
- La Cottonnière nord (parcelles cadastrées section AB 12 et AB 62)
- La PIDEG,
- La Petite Chaumière
- La Levée

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- Les constructions à usage d'élevage, mêmes sommaires,
- Les carrières,
- L'abattage d'arbre sans autorisation administrative,
- Les affouillements et exhaussements de sol qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de constructions ou avec l'aménagement paysager des espaces libres,
- Les terrains de camping et de caravanning.

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

I- Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R.442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

1. Les occupations et utilisations du sol ne seront autorisées que lors de la réalisation d'une opération d'une opération d'aménagement ou de reconstruction d'ensemble, et au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone.
2. Les occupations et utilisation du sol peuvent être autorisés lorsque la desserte en voirie et en réseau d'eau potable et d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement eaux usées, existe à proximité du projet et présente une capacité suffisante.

SECTION II – CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

Tout nouvel accès doit faire l'objet d'une demande de permission de voirie auprès du gestionnaire de la voie. Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage institué par une acte authentique ou par voie judiciaire, en application du Code Civil.

1. Accès

Les caractéristiques des accès devront satisfaire aux règles de desserte minimale (défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, stationnement).

Les accès lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies publiques devront être aménagés sur la voie où ils présentent le moins de gêne pour la circulation publique. Ils pourront être limités en nombre dans l'intérêt de la sécurité. Les accès devront être adaptés et aménagés en fonction des besoins de l'opération.

2. Voirie

La création de voies publiques ou privées ouvertes à la circulation automobile sera adaptée aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau

Toutes les constructions ou installations nouvelles devront être raccordées au réseau d'eau potable.

2. Assainissement eaux usées

Le constructeur se référera au zonage d'assainissement des eaux usées annexé au présent P.L.U. Toute construction ou installation doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau public d'assainissement s'il existe.

Dans le cas contraire, les eaux usées seront dirigées vers des dispositifs d'assainissement non collectif installés conformément aux dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur et aux spécifications techniques fournies par la collectivité en charge de l'assainissement.

- Pour les maisons individuelles, une notice technique décrivant la filière d'assainissement autonome sera jointe à la demande de permis de construire. Le dispositif d'épandage ou de filtration sera implanté à au moins 5 m de la construction, 3 m des limites de propriété et d'arbres et 35 m de tout puits, forage ou source.
- Pour les autres immeubles une étude particulière justifiant les bases de conception, d'implantation, de dimensionnement et du choix du lieu de rejet sera jointe à la demande de permis de construire sur la base d'un cahier des charges qui sera fourni par la collectivité en charge de l'assainissement.



Les rejets d'eaux usées sont interdits dans le réseau de collecte des eaux pluviales, les puits perdus, marécages et cours d'eau.



Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux usées non domestiques (artisanales ou industrielles) dans le réseau public d'assainissement est soumise à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieure minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

3. Eaux pluviales

Les aménagements réalisés ne devront pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, notamment celles des fonds voisins mais favoriser leur canalisation vers l'exutoire. Lorsqu'il existe un réseau collectif, tous les écoulements devront y être raccordés par des canalisations souterraines selon les indications fournies par la collectivité.

4. Eclairage public

Les opérations groupées ou de lotissement générant la création d'espace public ou privé à usage public comprendront l'aménagement d'un réseau d'éclairage public dont la conception sera soumise à l'avis de la mairie.

5. Autres réseaux

Lorsque la parcelle est desservie par des réseaux enterrés, les branchements privés devront être réalisés en souterrain.

ARTICLE 9 FORME ET SURFACE DES PARCELLES

En cas d'absence de réseau d'assainissement collectif où seul un assainissement autonome est envisageable, la taille minimale des parcelles sera de 800 m².

Dans le cadre d'une régularisation, d'une réhabilitation ou d'un changement de destination, une dérogation à cette règle des 800 m² ainsi qu'à la règle de l'implantation minimale par rapport aux limites de constructions et autres (cf art. 4, alinéa 2) pour l'assainissement pourra être accordée sous réserve d'un avis favorable du Service Public d'Assainissement Non Collectif, ou à défaut de la DSDS.

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Sans objet.

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Sans objet.

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Sans objet

ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL

Sans objet.

ARTICLE 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Sans objet.

ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR

Sans objet.

ARTICLE 12 STATIONNEMENT

Sans objet.

ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Sans objet.

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S)

Sans objet.

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE IIAU

CARACTERE DES ZONES

La zone IIAU concerne les secteurs naturels destinés à être ouverts à l'urbanisation ou des secteurs dont l'absence ou l'insuffisance d'équipements et de réseaux suppose une redéfinition d'ensemble en termes d'aménagement et d'organisation. Leur ouverture à l'urbanisation sera subordonnée à une modification ou à une révision du Plan Local d'Urbanisme.

Elles correspondent aux secteurs ou aux territoires retenus comme porteurs de développement et comme secteurs de projets dont la destination générale retenue dans le PADD vise à mettre en œuvre les principes de mixité urbaine et de diversité.

Elles concernent les secteurs stratégiques suivants :

- les secteurs sud et ouest du centre ville de Matoury,
- les terrains France Télécom du Larivot,
- La zone comprise entre Cogneau Lamirande et le giratoire de la crique Fouillée,
- Le centre de quartier de Stoupan,
- L'entrée de la Levée

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N_L

CARACTERE DES ZONES

La zone N_L est dite naturelle de loisirs.
Elle permet d'accueillir toutes activités liées aux loisirs, au tourisme au sport et à la culture tout en maintenant le caractère paysager du site.
L'aménagement de ces sites ne doit pas compromettre la qualité de ces sites, et le rapport à la nature doit être préservé.
Elle se décompose en sous zones :
La zone N_{L1} : zone destiné à l'accueil d'activités de loisirs à grande échelle
La zone N_{L2} : zone destinée à l'accueil d'activités de loisirs ponctuelles
La zone N_{L1} comprend les secteurs de :
- Débarcadère de Stoupan
- Débarcadère de la Levée
- Bordure Tour de L'île
- Bordure nord de la « coupure verte »
La zone N_{L2} comprend les secteurs de :
- Fort Trio
- Entrée de Cogneau Lamirande

SECTION 1 – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

ARTICLE 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les constructions non visées à l'article NL 2 notamment :

- Tout déboisement et défrichement autre que ceux nécessaires aux autorisations et occupations du sols soumises à conditions particulières dans une proportion de :
 - 15 % de la surface du terrain en zone N_{L1}
 - 40% de la surface du terrain pour la zone N_{L2}
- Tout remblai et exhaussement, sauf ceux justifiés par les travaux d'intérêt public et ceux nécessaires aux autorisations et occupations du sol soumis à conditions particulières.
- L'ouverture et l'exploitation des carrières, les extractions des matériaux,
- Les dépôts et décharges,
- Les campings, caravanages et dépôts de caravanes,
- Toutes constructions à usage d'habitation sauf celles liées aux activités autorisées.

ARTICLE 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Les constructions liées aux activités touristiques, de loisir, de sport et découverte de la nature, et les parcs de stationnement des équipements publics.

Les déboisements et défrichement liés aux activités touristiques, de loisir, de sport et découverte de la nature à condition qu'ils n'excèdent pas 15 % de la superficie de la parcelle en N_{L1} et 40% de la superficie de la parcelle en N_{L2}.

I- Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à autorisation.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R.442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II- Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après.

1. Les démolitions sont soumises à un permis de démolir,
2. Les bâtiments et équipements d'intérêt public ou collectif,
3. Les parcs de stationnement des équipements publics.

III- Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après.

Les parcs de stationnement à condition qu'ils soient plantés à raison d'un arbre de haute tige pour deux places

SECTION II – CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

Les parcelles de cette zone doivent être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination. Les emprises devront être au moins égale à 12 mètres.

Les accès aux RN, aux RD, et aux voies figurant en emprise réservée, doivent être aménagés de telle manière que la visibilité sur voie soit assurée de façon convenable. Ils doivent être autorisés par le gestionnaire de la voie. Les accès directs aux RN, aux RD, et aux voies figurant en emprise réservée sont interdits s'il existe une autre voie privée ou publique desservant le terrain.

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

1. Eau

Toutes les constructions ou installations nouvelles devront être raccordées au réseau d'eau potable.

2. Assainissement eaux usées

Le constructeur se référera au zonage d'assainissement des eaux usées annexé au présent P.L.U.

Toute construction ou installation doit évacuer ses eaux usées par des canalisations souterraines raccordées au réseau public d'assainissement s'il existe. Dans le cas contraire, les eaux usées seront dirigées vers des dispositifs d'assainissement non collectif installés conformément aux dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur, du règlement municipal d'assainissement et des spécifications techniques fournies par la collectivité.

Les rejets d'eaux usées sont interdits dans les égouts pluviaux, les puits perdus, marécages et cours d'eau.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

Lorsqu'un réseau public d'assainissement sera créé, les constructions existantes devront y être raccordées dans le délai de 2 ans à compter de sa mise en service.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public d'assainissement est soumis à autorisation municipale qui peut être subordonnée à un prétraitement approprié. Dans le cas d'un prétraitement, devra être réalisé un aménagement permettant par prise d'échantillons, la vérification des performances du prétraitement. Cet aménagement maçonné de section intérieur minimale de 0,80 x 0,80 m depuis la cote du terrain jusqu'à la cote du fil d'eau des eaux usées industrielles prétraitées devra être situé à l'amont de tout point de mélange des eaux précitées avec les eaux usées domestiques provenant de la construction et à un endroit accessible depuis le domaine public.

Le rejet d'eaux usées après traitement dans le milieu hydraulique superficiel est interdit sauf dans les cas où le milieu hydraulique superficiel ne fait et ne fera l'objet d'aucun usage sanitaire.

3. Eaux pluviales

Les aménagements réalisés ne devront pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, notamment celles des fonds voisins mais favoriser leur canalisation vers l'exutoire. Lorsqu'il existe un réseau collectif, tous les écoulements devront y être raccordés par des canalisations souterraines selon les indications fournies par la collectivité.

4. Autres réseaux

Lorsque la parcelle est desservie par des réseaux enterrés, les branchements privés devront être réalisés en souterrain.

ARTICLE 5 FORME ET SURFACES DES PARCELLES

Sans objet.

ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions autorisées doivent être édifiées au moins à :

En zone N_{L1} :

- 100 m de l'axe des Routes Nationales, 50 m des routes départementales, et autres voies publiques. Ce recul sera maintenu boisé ou sera reboisé au minimum sur les 2/3, le reste devant faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité.
- 50 m des berges des criques, cours d'eau ou marais, sauf pour les constructions légères en bois de type carbet. Ce recul devra faire l'objet d'un traitement paysager de qualité tout en respectant l'aspect naturel du site.

En zone N_{L2} :

- 80 m de l'axe des Routes Nationales, 30 m des routes départementales, et autres voies publiques. Ce recul sera maintenu boisé ou sera reboisé au minimum sur les 2/3, le reste devant faire l'objet d'un aménagement paysager de qualité.
- 50 m des berges des criques, cours d'eau ou marais, sauf pour les constructions légères en bois de type carbet. Ce recul devra faire l'objet d'un traitement paysager de qualité tout en respectant l'aspect naturel du site.

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

En zone N_{L1} : les constructions ne seront pas édifiées à moins de 75 m des limites séparatives.

En zone N_{L2} : les constructions ne seront pas édifiées à moins de 20 m des limites séparatives

Ce recul par rapport aux limites séparatives devra faire l'objet d'un traitement paysager de qualité.

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE ;

Sans objet.

ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL

En zone N_{L1} : l'emprise au sol ne pourra excéder 3 % de la surface de la parcelle.

En zone N_{L2} : l'emprise au sol ne pourra excéder 20 % de la surface de la parcelle.

Il n'est pas fixé d'emprise au sol maximale pour les équipements publics.

ARTICLE 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Il n'est pas fixé de hauteur maximale, mais les constructions ne devront pas dépasser deux étages sur rez-de-chaussée.

ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR

L'architecture du bâtiment devra être en harmonie avec le site.

Le bois et les matériaux naturels sont préconisés.

1. Clôtures

Les clôtures pourront être édifiée à 1,80 m.

La hauteur maximale des clôtures ne pourra excéder 1,80 m :

- 40 cm de scoubassement plein
- le reste le plus transparent possible, toute maçonnerie est proscrite (parpaing, enduit, claustra béton...).

Les haies vives seront préconisées.

L'utilisation de tôle ou de matériaux de récupération est interdite sauf pendant la durée des chantiers.

2. Toitures

Les toitures devront faire l'objet d'une attention particulière dans une recherche de simplicité formelle :

- Les toitures terrasse sont proscrites.
- Les toitures devront avoir au minimum deux pans.

3. Les façades

Les façades devront être composées majoritairement de matériaux ne nécessitant pas de couleurs rapportées tels le bois, la brique, le métal, les panneaux composites.

Les maçonneries enduites et peintes sont autorisées sur le reste des façades.

ARTICLE 12 STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions ou installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

La superficie à prendre en compte pour une place de stationnement est de 25 m² y compris les accès.

ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

L'ensemble des espaces libres et les parkings devront faire l'objet d'un traitement paysager de qualité.

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S)

Le C.O.S maximal applicable à la zone est de 0,02.

PLU DE MATOURY : ZONES UD1, AUr, IIAU, NL2 et N

SECTION II – CONDITIONS D'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 3 ACCES ET VOIRIES

Sans objet.

ARTICLE 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

Sans objet.

ARTICLE 5 FORME ET SURFACES DES PARCELLES

Sans objet.

ARTICLE 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les extensions seront implantées à plus de 75 m de l'axe des RN et 35 m de l'axe des RD.

ARTICLE 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les extensions devront être implantées à plus de 5 m des limites séparatives.

ARTICLE 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE ;

Sans objet.

ARTICLE 9 EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol de l'extension n'excèdera pas 30% de l'emprise totale de la construction existante.

ARTICLE 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale de l'extension n'excèdera pas 7 m à l'égout de la toiture.

ARTICLE 11 ASPECT EXTERIEUR

L'extension du bâtiment doit présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone, basé sur les paramètres d'environnement (climatiques, historiques, sociologiques, humains, etc.) en cohérence avec le bâtiment principal.

ARTICLE 12 STATIONNEMENT

Sans objet.

ARTICLE 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Sans objet.

SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES DE L'OCCUPATION DES SOLS

ARTICLE 14 OEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S)

La SHON de l'extension ne devra pas être supérieure 30% de celle du bâtiment existant.

CARACTERE DES ZONES

Cette zone est destinée à recevoir des établissements industriels et techniques, des entrepôts et des activités artisanales. Elle comprend le secteur UEa réservé aux installations liées au port et à la présence de l'armée et le secteur UEb situé dans le périmètre rapproché de protection du dépôt pétrolier exploité par la S.A.R.A. (arrêté préfectoral n°1.570 1D/4B du 17.08.93 définissant un projet de protection autour du dépôt d'hydrocarbures).

De plus, une partie de la zone UE et du secteur UEb est incluse dans le périmètre de la ZAC du Parc d'Activités Economiques de Dégrad des Cannes: à ce titre toute construction y est soumise à un cahier des charges de cession de terrain et à un cahier de prescriptions urbanistiques, architecturales et techniques particulières qui peuvent préciser le présent règlement et être plus restrictives.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL.

ARTICLE UE 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

I. Rappels:

1. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II. Sont notamment admises les occupations et utilisations du sol ci-après:

1. Les constructions, lotissements et opérations d'ensemble à usage d'activités industrielles, de commerce, d'artisanat et d'entrepôt.
2. Les équipements d'intérêt collectif.
3. Dans le secteur UEa, toute construction ou installation liée et nécessaire aux activités portuaires ou militaires.
4. En dehors du secteur UEb:
 - les constructions à usage de bureaux, service et animation liées aux besoins du développement du secteur de Dégrad des Cannes.
 - les constructions à usage d'habitation et leurs annexes, sous les réserves mentionnées au III.2 du présent article.

5. Rappel: dans le secteur UEb, toutes les occupations ou installations sont soumises à l'accord préalable de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (D.R.I.R.E.).

III - Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes ne sont admises que si elles respectent les conditions ci-après:

1. Les exhaussements et affouillements de sols nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone.
2. En dehors du secteur UEb, les constructions à usage d'habitation et leurs annexes ne sont admises que sous les conditions suivantes:
 - qu'elles soient destinées au logement des personnes dont la présence est nécessaire pour assurer la direction, le fonctionnement, la surveillance ou le gardiennage des établissements et services généraux de la zone,
 - qu'elles soient réalisées simultanément ou postérieurement aux activités et établissements auxquels elles liées,
 - que leur Surface Hors Oeuvre Nette (SHON) n'excède pas 100 m² en général, sauf en secteur UEa où un COS leur est applicable (Cf Art. UE 14).
3. Dans le secteur UEb, les constructions à usage de bureaux sous réserve qu'elles soient strictement liées et nécessaires aux activités autorisées.

ARTICLE UE 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits:

1. Les constructions à usage d'habitation et de bureaux non autorisées à l'article UE 1.
2. Toute construction à usage d'habitation dans le secteur UEb.
3. L'ouverture et l'exploitation de carrières.
4. Les terrains de camping et de caravaning.
5. Les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ARTICLE UE 3 - ACCES ET VOIRIE

I - Accès

Tout terrain enclavé est inconstructible, à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application des articles 682, 683 et 684 du code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les sentiers touristiques ou piétonniers.

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne pour la circulation publique; lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies publiques ou privées, l'accès sur celle de ces voies qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit. Dans tous les cas l'accès à une voie publique est soumis à l'autorisation du gestionnaire et de la commune.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

Pour des raisons de sécurité, aucune opération autre que les équipements nécessaires à la voie (station-service, garage) ne peut prendre accès sur la RN3 en dehors des carrefours prévus à cet effet et figurant au plan.

II - Voirie.

Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées:

- aux opérations que ces voies doivent desservir,
- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, de brancardage, etc...

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir: elles auront une emprise de 12 m au moins. Cette largeur pourra être réduite à 6 m lorsque la voie ne dessert qu'une seule parcelle.

La longueur des voies en impasse peut être limitée pour des raisons de sécurité. Elles doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour aisément et être conçues de manière à désenclaver éventuellement les parcelles arrières.

ARTICLE UE 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

I - Eau potable.

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée à un réseau public de distribution d'eau potable présentant des caractéristiques suffisantes.

Dans les secteurs où la topographie est défavorable, l'avis du gestionnaire du réseau sera nécessaire pour la prise en charge par le pétitionnaire d'un équipement adapté aux contraintes de distribution. Ce réseau sera conforme aux conditions d'intervention des services de lutte contre l'incendie.

La création d'un dispositif de lutte contre l'incendie pourra être imposé à tout projet de construction ou d'aménagement au regard de ses caractéristiques et de sa localisation par rapport au réseau existant.

II - Assainissement.

1. Eaux usées.

Toutes les constructions ou installations nouvelles devront être raccordées par des canalisations souterraines au réseau public d'assainissement séparatif chargé d'évacuer l'ensemble des eaux usées (eaux ménagères et eaux vannes) à l'exclusion de toutes les eaux pluviales d'origine publique ou privative.

Lors de la création d'une antenne du réseau, le raccordement des constructions existantes à celui-ci devra être fait dans un délai maximum de deux ans.

A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement individuel ou collectif devra être créé dans le respect des dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur. Il devra être conçu de manière à pouvoir être mis hors circuit quand un réseau public sera réalisé.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public est subordonnée à un pré-traitement.

2. Eaux pluviales.

Les aménagements réalisés doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales vers le réseau collecteur lorsqu'il existe. Les ouvrages devront respecter dans ce cas les indications fournies par la collectivité. En particulier, tout projet devra prendre en compte l'organisation naturelle du réseau ainsi que les contraintes de drainage du bassin versant amont.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales seront à la charge exclusive du

constructeur qui devra réaliser des dispositifs adaptés à l'opération, au terrain et aux contraintes d'entretien. A savoir, en dehors de l'emprise du canal existant ou à créer: libération d'espaces sur berges libres de toute occupation, ayant au moins une largeur de 5 m, sauf en cas d'aménagement spécifique permettant un entretien normal.

III - Electricité - Téléphone - Eclairage public

L'aménagement et le raccordement aux réseaux seront assujetties aux dispositions fixées par le concessionnaire.

Lorsque les parcelles sont desservies par des réseaux enterrés, les branchements créés seront en souterrain.

Les réseaux établis dans le périmètre des lotissements et des opérations groupées doivent être réalisés en souterrain.

L'aménagement d'un réseau d'éclairage public sera exigé pour toute opération générant la création d'espaces publics ou privés à usage public.

ARTICLE UE 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

ARTICLE UE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions ne pourront être édifiées à moins de:

- 35 m de l'axe de la RN 3.
- 15 m de l'axe de la RD1.
- 5 m de l'alignement des autres voies publiques ou privées ouvertes à la circulation.
- 20 m des berges des canaux.

Dans le périmètre de la ZAC du Parc d'Activités Economiques de Dégrad des Cannes, des prescriptions différentes pourront être imposées en application des spécifications du Cahier des Charges de Cession de Terrains et de son annexe de prescriptions urbanistiques, architecturales et techniques particulières.

ARTICLE UE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la largeur (L) des marges d'isolement soit au moins égale à la moitié de la hauteur

(H) du bâtiment, mesurée à l'égout du toit, sans pouvoir être inférieure à 5 m : L > H/2 et L > 5 m.

Cette marge sera portée à L > H avec un minimum de 20 m en limite des zones destinées à l'habitation.

ARTICLE UE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions non contiguës doivent être distantes les unes des autres:

- d'au moins 6 m lorsque l'une d'elles est à usage d'habitation,
- d'au moins 5 m dans les autres cas.

ARTICLE UE 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE UE 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Les constructions à usage d'habitation auront au maximum deux niveaux (R+1).

Pour toutes les autres constructions autorisées, la hauteur n'est pas réglementée.

ARTICLE UE 11 - ASPECT EXTERIEUR

Par leur situation, leur dimension, leur architecture ou leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et au paysage urbain.

Ainsi les constructions situées sur les parcelles jouxtant la RN 3 devront faire l'objet d'une conception architecturale soignée. Il pourra, le cas échéant, être imposé une hauteur maximale inférieure à celle prévue, notamment aux embranchements de voies communales entre elles ou avec d'autres voies.

ARTICLE UE 12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, installations ou transformations de locaux doit être assuré en dehors des voies publiques.

La superficie à prendre en compte pour une place de stationnement est de 25 m², y compris les accès (à titre indicatif et à l'exclusion des véhicules lourds).

Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manoeuvres, de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur de la propriété.

ARTICLE UE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Au moins 20 % de la surface des parcelles ainsi que les délaissés des aires de stationnement doivent être plantés et convenablement entretenus. Les marges de reculement par rapport aux voies et limites séparatives doivent être plantées d'arbres formant un écran.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UE 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)

1. Dans le secteur UEa, le COS applicable aux constructions à usage d'habitation est de 0,20.
2. Dans les autres cas, il n'est pas fixé de Coefficient d'Occupation des Sols. les possibilités maximales d'occupation des sols résultent des règles fixées à la section II du présent règlement.

ARTICLE UE 15 - POSSIBILITES DE DEPASSEMENT DU COS

Lorsqu'il en est fixé un, le dépassement du COS n'est pas autorisé.

CARACTERE DES ZONES

Les zones IINA sont des zones naturelles non équipées jouxtant les centres urbanisés de Rémiré et Montjoly. Elles présentent des caractères très divers en fonction de leur localisation ou de la topographie des lieux. Leur destination à terme est d'accueillir essentiellement des habitations avec les équipements qui y sont liés.

L'urbanisation de ces zones pourra se faire sous forme de lotissements ou groupes d'habitations. Dans les secteurs IINAA, IINAB et IINAC, la commune a adopté des dispositions spécifiques concernant la taille minimale des parcelles et les possibilités de construire (COS) qui visent :

- soit à obtenir un tissu urbain plus lâche que dans le reste de la zone (secteur IINAC)
- soit à favoriser un développement plus dense, dans le cadre d'opération d'ensemble (secteurs IINAA et IINAB).

Certains de ces secteurs ont fait l'objet d'une étude d'aménagement approuvée par la commune: des extraits de ces études sont annexés au rapport de présentation du présent POS à titre indicatif.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL.

ARTICLE IINA 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

I. Rappels:

1. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II. Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après:

1. L'extension mesurée des constructions existantes régulièrement autorisées, dans le cas où leur terrain d'assiette ne respecterait pas les dispositions de l'article IINA 5 du présent règlement à la date de son approbation. Cette extension est limitée par l'application de tous les autres articles du présent règlement, et notamment l'article IINA 14 (COS).

2. Les constructions et installations liées à la réalisation d'équipements d'infrastructures.

III. Sont également admises les occupations et utilisations du sol suivantes sous réserve qu'elles respectent les conditions ci-après:

1. Les exhaussements et affouillements de sols sous réserve que ces travaux soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone.
2. Les équipements publics et les constructions annexes liées à leur fonctionnement sous réserve que les équipements d'infrastructures nécessaires soient réalisés.
3. Les opérations d'ensemble (lotissements, permis groupés, AFU, ZAC) sous réserve que:
 - les équipements d'infrastructure nécessaires soient réalisés par l'aménageur dans le respect des dispositions du présent règlement,
 - l'opération soit compatible avec un aménagement cohérent de l'ensemble de la zone.
4. Les constructions à usage d'habitation, hôtel, commerce, bureaux et services, à raison d'une seule construction par parcelle en dehors des opérations d'ensemble mentionnées ci-dessus, et sous réserve que:
 - les équipements d'infrastructure nécessaires soient réalisés;
 - l'opération soit compatible avec un aménagement cohérent de l'ensemble de la zone.
5. Les constructions et installations non classées à vocation d'activité ou de dépôt sous réserve que:
 - pour les dépôts, qu'ils soient attenants à une surface commerciale de vente au détail,
 - les équipements d'infrastructures nécessaires soient réalisés par l'aménageur dans le respect des dispositions du présent règlement,
 - l'opération soit compatible avec un aménagement cohérent de l'ensemble de la zone,
 - les constructions soient par leur volume et leur aspect compatibles avec le milieu environnant;
 - les accès et le stationnement des véhicules soient adaptés aux caractéristiques de l'activité projetée et aux prescriptions du gestionnaire de la voirie. Ces éléments devant figurer sur la demande de permis de construire;
 - elles offrent toutes garanties de sécurité et de protection contre les nuisances (bruits, poussières, fumées, vibrations, odeurs ...)
6. Les parcs de stationnement, à condition qu'ils soient plantés à raison d'un arbre de haute tige pour deux places de stationnement.

ARTICLE IINA 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent sont interdites et notamment:

1. les établissements industriels,
2. Les occupations et utilisations du sol qui ne respectent pas les clauses de l'article IINA1-III.
3. Les terrains de camping et de caravaning,
4. l'ouverture et l'exploitation de carrières,
5. Les affouillements et exhaussements de sols qui ne sont pas nécessités par la construction ou l'amélioration d'un bâtiment ou la réalisation d'un aménagement autorisé dans la zone.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL.

ARTICLE IINA 3 - ACCES ET VOIRIE

I - Accès

Tout terrain enclavé est inconstructible, à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application des articles 682, 683 et 684 du code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les sentiers touristiques ou piétonniers.

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter le moindre gêne pour la circulation publique; lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies publiques ou privées, l'accès sur celle de ces voies qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit. Dans tous les cas l'accès à une voie publique est soumis à l'autorisation du gestionnaire et de la commune.

Lorsque le terrain est riverain d'une RD ou d'une RN et d'une autre voie publique ou privée, l'accès à la RD ou à la RN est interdit.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

II - Voirie.

Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées :

- aux opérations que ces voies doivent desservir,
- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, de brancardage, etc...

La longueur des voies en impasse peut être limitée pour des raisons de sécurité. Elles doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour aisément et être conçues de manière à désenclaver éventuellement les parcelles arrières.

L'emprise des voies sera définie au regard des options techniques d'aménagement retenus. D'une manière générale :

- l'emprise minimale des voies sera de 5 m lorsqu'il y a jusqu'à 4 logements à desservir, avec une largeur minimale de chaussée de 3,60 m.
- l'emprise minimale des voies sera de 8 m s'il y a plus de 4 logements à desservir, avec une largeur minimale de chaussée de 5 m. Cette emprise pourra être portée à 10 ou 12 m selon la taille des opérations et le mode de traitement des voies.

ARTICLE IINA 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

I - Eau potable.

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée à un réseau public de distribution d'eau potable présentant des caractéristiques suffisantes.

Dans les secteurs où la topographie est défavorable, l'avis du gestionnaire du réseau sera nécessaire pour la prise en charge par le pétitionnaire d'un équipement adapté aux contraintes de distribution. Ce réseau sera conforme aux conditions d'intervention des services de lutte contre l'incendie.

La création d'un dispositif de lutte contre l'incendie pourra être imposé à tout projet de construction ou d'aménagement au regard de ses caractéristiques et de sa localisation par rapport au réseau existant.

II - Assainissement.

1. Eaux usées.

Toutes les constructions ou installations autorisées devront être raccordées au réseau public d'assainissement lorsqu'il existe.

A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement non collectif devra être créé dans le respect des dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur. Ce

dispositif d'assainissement non collectif peut être regroupé dans le cas d'un hameau ou groupe d'habitation. Il devra être conçu de manière à pouvoir être mis hors circuit quand un réseau public sera réalisé.

L'évacuation des eaux usées dans le réseau collecteur d'eaux pluviales est interdite.

2. Eaux pluviales.

Les aménagements réalisés doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales vers le réseau collecteur lorsqu'il existe. Les ouvrages devront respecter dans ce cas les indications fournies par la collectivité. En particulier, tout projet devra prendre en compte l'organisation naturelle du réseau ainsi que les contraintes de drainage du bassin versant amont.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales seront à la charge exclusive du constructeur qui devra réaliser des dispositifs adaptés à l'opération, au terrain et aux contraintes d'entretien. A savoir, en dehors de l'emprise du canal existant ou à créer: libération d'espaces sur berges libres de toute occupation, ayant une largeur minimale de 5 m, sauf en cas d'aménagement spécifique permettant un entretien normal

Selon les contraintes d'évacuation des eaux pluviales, il pourra être imposé une emprise au sol limitée à la surface résultant de l'application du COS de la zone, une limitation des surfaces à imperméabiliser, un vide sanitaire pour une mise hors d'eau des constructions et la réalisation d'ouvrages de compensation, permettant un stockage transitoire des eaux, dont la capacité sera déterminée en fonction de l'importance des projets.

III - Electricité - Téléphone - Eclairage public

L'aménagement et le raccordement aux réseaux seront assujetties aux dispositions fixées par le concessionnaire.

Lorsque les parcelles sont desservies par des réseaux enterrés, les branchements créés seront en souterrain.

Les réseaux établis dans le périmètre des lotissements et des opérations groupées doivent être réalisés en souterrain.

L'aménagement d'un réseau d'éclairage public sera exigé pour toute opération générant la création d'espaces publics ou à usage public.

ARTICLE IINA 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

1. Les morcellements ne doivent pas aboutir à la création de délaissés inconstructibles (hormis pour la réalisation d'espaces collectifs), ils ne doivent pas aboutir à compromettre l'aménagement cohérent de la zone.

2. Dans les secteurs IINAC, toute parcelle devra avoir une surface minimale de 1000 m² pour être constructible.

3. Dans le reste de la zone:

- toute parcelle destinée à recevoir une construction à usage d'habitation devra avoir une surface minimale :
 - de 500 m² si elle est desservie par un réseau d'assainissement collectif existant ou à créer,
 - de 1000 m² si elle est desservie par un assainissement individuel.
- toute parcelle destinée à un usage autre que l'habitation devra avoir une surface minimale de 1000 m².

4. Toutefois dans le cadre des opérations d'ensemble à vocation de logement visées à l'article IINA1-III-3, et à condition qu'un réseau d'assainissement collectif soit créée, les parcelles pourront avoir une surface minimale de :

- 450 m² dans les secteurs IINAB,
- 200 m² dans les secteurs IINAA.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions à usage d'intérêt collectif.

ARTICLE IINA 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les constructions doivent être édifiées à au moins 35 m de l'axe des RN, 20 m de l'axe des RD. Le long de la route des plages, de la route de Rémiré et de la route de Cabasson, un recul de 15 m par rapport à l'axe de la RD pourra être admis après avis favorable du gestionnaire de la voirie.

2. En bordure des autres voies publiques ou privées ouvertes à la circulation, les constructions devront respecter un recul minimum de 3 m par rapport à l'alignement (pour les voies publiques) ou à la limite de fait entre le terrain et la voie (pour les voies privées). De plus, dans le cas de voies de moins de 10 m d'emprise, les constructions ne pourront être implantées à moins de 8 m de l'axe de ces voies.

3. Les constructions et les clôtures devront être édifiées à au moins 5 m des berges des canaux.

4. Toutefois des implantations différentes peuvent être autorisées pour des équipements d'intérêt général et ouvrages des services publics industriels et commerciaux si nécessaire.

POS DE REMIRE MONTJOLY : ZONES UE, IND, IIND ET IINA

ARTICLE IINA 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

1. Les constructions peuvent être édifiées sur les limites séparatives sur une profondeur maximum de 15 m à partir de l'alignement et à condition qu'un bâtiment existant sur la parcelle voisine et ayant pièces principales qui y prennent jour, ne soit pas situé à moins de 3 m de la limite séparative.

2. Au-delà de cette bande de 15 m les constructions peuvent être édifiées sur les limites séparatives si leur hauteur n'excède pas 4 m sur la limite séparative et à condition qu'un bâtiment existant sur la parcelle voisine et ayant pièces principales qui y prennent jour, ne soit pas situé à moins de 3 m de la limite séparative.

3. Lorsque les constructions ne joignent pas les limites séparatives, la distance horizontale L de tout point du bâtiment au point le plus proche de la limite séparative doit être au moins égal :

- à la moitié de la hauteur (H) de la construction, mesurée à l'égout du toit, sans pouvoir être inférieure à 3 m, lorsque la construction comporte au plus deux niveaux (R et R+1),

- à la hauteur (H) de la construction, mesurée à l'égout du toit, sans pouvoir être inférieure à 3 m, lorsque la construction comporte trois niveaux (R+2),

Les débords de toitures ne sont pas pris en compte dans le calcul de (L).

Nombre de niveaux	R et R+1	R+2
Retrait par rapport aux limites séparatives	L > H/2	L > H
	L > 3 m	L > 3 m

ARTICLE IINA 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance horizontale de tout point d'un bâtiment, y compris les débords de toiture, au point le plus proche d'un autre bâtiment soit au moins égal à la hauteur totale, mesurée au faitage, de la construction la plus élevée.

En aucun cas la distance entre deux bâtiments non contigus ne peut être inférieure à 6 m.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bâtiments publics.

ARTICLE IINA 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE IINA 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est fixée à 11 m au faitage et le nombre maximal de niveaux autorisés est de trois (soit R+2).

Toutefois la hauteur des équipements d'intérêt collectif n'est pas réglementée.

ARTICLE IINA 11 - ASPECT EXTERIEUR

Par leur aspect extérieur, les constructions et autres modes d'occupation du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites et au paysage urbain.

I. Clôtures.

Dans les cours non couvertes, elles pourront être édifiées en limite séparative ou en mitoyenneté sur une hauteur maximale de 2 m.

Dans le cas de constructions en retrait de l'alignement des voies, les clôtures devront obligatoirement être édifiées à l'alignement.

En façade sur rue, la hauteur des soubassements pleins est limitée à 0,80 m maximum et la hauteur totale de la clôture à 1,80 m maximum.

En bordure de canaux de collecte des eaux pluviales, les clôtures devront être implantées à au moins 5 m des berges du canal.

L'usage de tôles ou de matériaux de récupération pour l'édification de clôtures est interdit.

II. Toitures.

Elles auront au minimum deux pans. La pente moyenne sera supérieure ou égale à 30%.

Toutefois les toitures des annexes et des constructions autorisées sur les limites séparatives au delà de la bande de 15 m, conformément à l'article IINA 7-2, pourront n'avoir qu'un seul pan.

De larges débords seront prévus notamment du côté des vents dominants.

CARACTERE DES ZONES

Cette zone recouvre les secteurs de mangrove, des zones humides, des zones littorales à préserver dans leur état naturel et des zones littorales de risques naturels.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL**ARTICLE IND 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES****I - Rappels**

1. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.
2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II - Ne sont admises, dans le respect des dispositions de la loi littorale du 3 janvier 1986, que les occupations et utilisations du sol ci-après :

1. L'extension mesurée des bâtiments existants dans la limite de 20 % de la SHON existante évaluée à la date d'approbation du P.O.S. Cette limite est portée à 30% dans le cas d'équipements à usage hôtelier, de tourisme ou de loisirs.
2. Certains équipements publics ou installations d'intérêt général et ouvertes au public, ainsi que les constructions qui y sont liées.
3. Les exhaussements et affouillements de sol nécessités par la mise en place de ces installations.

ARTICLE IND 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Toutes les occupations ou utilisations du sol autres que celles visées à l'article IND 1 sont interdites.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**ARTICLE IND 3 - ACCES ET VOIRIE**

Les constructions devront être desservies par des voies dont les caractéristiques correspondent à leur destination.

Les accès aux R.N. ou R.D. seront limités à un par parcelle existante et soumis à l'autorisation du gestionnaire de la voie.

Les accès directs sur les voies publiques sont interdits s'il existe une autre voie desservant la parcelle.

L'ouverture de toute voie privée non destinée à desservir une installation existante autorisée est interdite.

L'ouverture de toute voie privée non directement liée et nécessaire aux occupations ou utilisations du sol autorisées dans la zone est interdite.

ARTICLE IND 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX**I. Eau**

Toute construction à usage d'habitation ou d'activité doit être alimentée soit par l'eau provenant d'un réseau public d'alimentation en eau, soit par l'eau d'un captage privé autorisé par arrêté préfectoral.

Dans les secteurs où la topographie est défavorable, l'avis du gestionnaire du réseau sera nécessaire pour la prise en charge par le pétitionnaire d'un équipement adapté aux contraintes de distribution. Ce réseau sera conforme aux conditions d'intervention des services de lutte contre l'incendie.

La création d'un dispositif de lutte contre l'incendie pourra être imposé à tout projet de construction ou d'aménagement au regard de ses caractéristiques et de sa localisation par rapport au réseau existant.

II. Assainissement**1. Eaux usées**

Toutes les constructions ou installations autorisées devront être raccordées au réseau public d'assainissement lorsqu'il existe.

A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement non collectif devra être créé dans le respect des dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur. Il devra être conçu de manière à pouvoir être mis hors circuit quand un réseau public sera réalisé.

ARTICLE IND 15 - DEPASSEMENT DU COS

Sans objet.

L'évacuation d'eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts d'eaux pluviales est interdite.

2. Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur le terrain doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans les collecteurs ou canaux.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositions adaptées à l'opération et au terrain.

III. Autres réseaux

Les branchements privés aux réseaux d'électricité et de téléphone devront être enterrés.

ARTICLE IND 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

ARTICLE IND 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions autorisées doivent être édifiées à au moins :

- 35 m de l'axe des R.N. et R.D., ce retrait peut être ramené à 15 m le long de la RD 1 après avis favorable du gestionnaire de la voirie.
- 20 m de l'axe des autres voies publiques ou privées,
- 10 m des berges des canaux

ARTICLE IND 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions autorisées doivent être éloignées des limites séparatives d'une distance au moins égale à 10 m.

ARTICLE IND 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance de tout point d'un bâtiment, y compris les débords de toiture, au point le plus proche d'un autre bâtiment, soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

En aucun cas cette distance ne peut être inférieure à 6 m.

ARTICLE IND 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé

ARTICLE IND 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Non réglementé

ARTICLE IND 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Les constructions seront dissimulées ou intégrées à des plantations d'arbres.

Les clôtures devront être transparentes et si possible composées de haies vives.

ARTICLE IND 12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions devra être assuré en dehors des voies publiques.

ARTICLE IND 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES

Les parties de parcelles libres de construction ou installation devront être aménagées en espaces verts et correctement entretenues.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL**ARTICLE IND 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Il n'est pas fixé de COS.

ARTICLE IINA 12 - STATIONNEMENT

Afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé la réalisation sur le terrain de l'opération d'au minimum:

1. Pour les constructions à usage d'habitation, deux places de stationnement par logement.
2. Pour les constructions à usage de bureaux et d'équipements publics, une place de stationnement pour 20 m² de Surface Hors Oeuvre Nette.
3. Pour les établissements commerciaux, une place de stationnement pour 20 m² de surface hors oeuvre nette.
4. Pour les établissements artisanaux, le nombre de places nécessaires aux besoins de l'opération.
5. Pour les constructions à usage d'hôtel, une place de stationnement par chambre.
6. Dans les lotissements ou groupements d'habitation, des aires de stationnement communes pour visiteurs seront à prévoir à raison d'une par logement.

La superficie à prendre en compte pour une place de stationnement est de 25 m², y compris les accès.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle des opérations auxquelles ces établissements sont le plus directement assimilables.

ARTICLE IINA 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les surfaces libres de toutes constructions ainsi que les aires de stationnement devront être plantées. Les espaces verts devront faire l'objet d'un aménagement.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre pour 50 m² de surface affectée à cet effet.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**ARTICLE IINA 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (COS)**

1. Le Coefficient d'Occupation du Sol applicable à la zone IINA est fixé à 0,05.
2. Toutefois dans le cadre des opérations d'ensemble visées à l'article IINA1-III-3, le COS maximal peut être porté à :
 - 0,15 dans les secteurs IINAc,
 - 0,30 dans les secteurs IINAA,
 - 0,25 dans le reste de la zone.
3. Il n'est pas fixé de COS pour les constructions à usage d'intérêt collectif.

ARTICLE IINA 15 - POSSIBILITES DE DEPASSEMENT DU COS

Lorsqu'il en est fixé un, le dépassement de COS n'est pas autorisé.

CARACTERE DES ZONES

Cette zone couvre des terrains situés soit en bordure du littoral, soit sur des massifs boisés où des protections existent au titre des sites naturels.

Cette zone correspond également aux Ilets Rémière.

Cette zone comprend les secteurs IINDa et IINDb, où l'habitat peut être admis sous certaines conditions, et les secteurs IINDc (abords du Fort Diamant) et IINDd (roches gravées).

Certains secteurs de la zone IIND (Mont Mahury, Mont St-Martin, Montravel) sont classés comme « espaces boisés à préserver » sur le document graphique en raison de leur intérêt naturel et paysager. Ils doivent être maintenus en l'état naturel. Les monts Mahury et St-Martin sont par ailleurs protégés par un arrêté préfectoral de protection de biotope (n°8-1D/4B du 03 janvier 1995, modifié par l'arrêté n°523-1D/4B du 02 mai 1996) dont les dispositions se superposent au présent règlement (les textes sont reproduits dans les annexes du POS).

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE IIND 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES

I - Rappels

1. L'édification de clôtures est soumise à déclaration.

2. Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

II - Ne sont admises que les occupations et utilisations du sol ci-après, dans le respect des dispositions de la loi littorale du 3 janvier 1986 et des servitudes liées à la réglementation dans les sites :

1. L'extension mesurée des constructions existantes régulièrement autorisées, dans le cas où leur terrain d'assiette ne respecterait pas les dispositions de l'article IIND 5 du présent règlement à la date de son approbation. Cette extension est limitée par l'application de tous les autres articles du présent règlement, et notamment l'article IIND 14 (COS).

2. Les travaux de confortement des constructions existantes et la reconstruction des bâtiments menaçant ruine.

3. Les équipements à usage de loisirs, d'équipements publics techniques ou scientifiques et leurs annexes sur les Ilets Rémière.

4. Les équipements d'intérêt public d'infrastructures et ouvrages techniques qui y sont liés.

5. Dans les secteurs IINDc et IINDd, ne sont admises que les occupations et utilisations du sol nécessaires à la protection et la mise en valeur des monuments historiques (Fort Diamant et Roches Gravées).

III - Toutefois les occupations et utilisations du sol suivantes sont admises si elles respectent les conditions ci-après :

1. Les constructions à usage d'hébergement hôtelier, de tourisme, de loisirs, d'équipements publics (et les constructions à usage d'habitation qui leur sont liées et nécessaires) à condition qu'elles respectent l'ensemble des dispositions suivantes :

- qu'elles soient ouvertes au public,

- qu'elles ne soient pas de nature à compromettre le caractère et la qualité des lieux, en particulier au niveau de leur intégration dans les sites,

- que les projets présentent toutes les mesures nécessaires quant au maintien des sols dans les terrains en pente ou en bordure du littoral,

- que les espaces libres soient plantés.

2. Dans les secteurs IINDa et IINDb, les constructions à usage d'habitation et leurs annexes, à raison d'une seule construction à usage d'habitation par parcelle et à condition qu'elles respectent l'ensemble des conditions suivantes :

- qu'elles soient intégrées au site par leur volume et leur aspect,

- que les projets présentent toutes les mesures nécessaires quant au maintien des sols dans les terrains en pente ou en bordure du littoral,

- que les espaces libres soient plantés.

3. Dans le secteur IINDb, les lotissements à usage d'habitation à condition :

- que la surface des parcelles créées ne soit pas inférieure à 5000 m²,

- que les projets présentent toutes les mesures nécessaires quant au maintien des sols dans les terrains en pente ou en bordure du littoral,

- que les espaces libres soient plantés.

4. Les exhaussements et affouillements de sol sous réserve que ces travaux soient nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans la zone.

ARTICLE IIND 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Les occupations ou utilisations du sol autres que celles visées à l'article IIND 1 sont interdites, et notamment toute construction dans les secteurs identifiés comme "espaces boisés à préserver" au document graphique.

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE IIND 3 - ACCES ET VOIRIE

I - Accès

Tout terrain enclavé est inconstructible, à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application des articles 682, 683 et 684 du code Civil.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les sentiers touristiques ou piétonniers, la servitude de passage le long du littoral et les voies express.

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne pour la circulation publique; lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies publiques ou privées, l'accès sur celle de ces voies qui présente une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit. Dans tous les cas l'accès à une voie publique est soumis à l'appréciation du gestionnaire et de la commune.

Lorsque le terrain est riverain d'une RD ou d'une RN et d'une autre voie publique ou privée, l'accès à la RD ou à la RN est interdit.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques.

II - Voirie.

Toute construction ou installation doit être desservie par des voies publiques ou des passages privés aménagés aux caractéristiques suffisantes et adaptées :

- aux opérations que ces voies doivent desservir,

- à l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, de brancardage, etc...

La longueur des voies en impasse peut être limitée pour des raisons de sécurité. Elles doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux véhicules privés et à ceux des services publics (lutte contre l'incendie, enlèvement des ordures ménagères) de faire demi-tour aisément et être conçues de manière à désenclaver éventuellement les parcelles arrières.

L'emprise des voies sera définie au regard des options techniques d'aménagement retenues. D'une manière générale :

- l'emprise minimale des voies sera de 5 m lorsqu'il y a jusqu'à 4 logements à desservir, avec une largeur minimale de chaussée de 3,60 m.

- l'emprise minimale des voies sera de 8 m s'il y a plus de 4 logements à desservir, avec une largeur minimale de chaussée de 5 m.

ARTICLE IIND 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

I - Eau potable.

Toute construction à usage d'habitation ou d'activité doit être alimentée soit par l'eau provenant d'un réseau public d'alimentation en eau, soit par l'eau d'un captage privé autorisé par arrêté préfectoral.

Dans les secteurs où la topographie est défavorable, l'avis du gestionnaire du réseau sera nécessaire pour la prise en charge par le pétitionnaire d'un équipement adapté aux contraintes de distribution. Ce réseau sera conforme aux conditions d'intervention des services de lutte contre l'incendie.

La création d'un dispositif de lutte contre l'incendie pourra être imposé à tout projet de construction ou d'aménagement au regard de ses caractéristiques et de sa localisation par rapport au réseau existant.

II - Assainissement.

1 - Eaux usées.

Toutes les constructions ou installations autorisées devront être raccordées au réseau public d'assainissement lorsqu'il existe.

A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement non collectif devra être créé dans le respect des dispositions de la réglementation sanitaire en vigueur. Ce dispositif d'assainissement non collectif peut être regroupé dans le cas d'un hameau ou groupe d'habitation. Il devra être conçu de manière à pouvoir être mis hors circuit quand un réseau public sera réalisé.

L'évacuation d'eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts d'eaux pluviales est interdite.

2 - Eaux pluviales :

Les projets devront respecter les canaux ou ouvrages existants pour l'évacuation des eaux pluviales. Les créations de nouveaux canaux liés aux opérations devront être

soumises à l'avis de la commune et leur intégration devra être précisée dans le plan d'aménagement de la parcelle.

3 - Electricité - Téléphone - Eclairage public.

L'aménagement et le raccordement aux réseaux seront assujettis aux dispositions fixées par le concessionnaire.

Lorsque les parcelles sont desservies par des réseaux enterrés, les branchements créés seront en souterrain.

Les réseaux établis dans le périmètre des lotissements doivent être réalisés en souterrain.

L'aménagement d'un réseau d'éclairage public sera exigé pour toute opération générant la création d'espaces publics ou à usage public.

ARTICLE IIND 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Dans les secteurs IINDa et IINDb, les parcelles devront avoir une surface minimale de 5000 m² pour être constructibles.

ARTICLE IIND 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

1. Les constructions nouvelles doivent être édifiées à au moins 35 m de l'axe des RN et RD, ce retrait peut être ramené à 15 m le long de la RD1 après avis du gestionnaire de la voirie.

2. En bordure des autres voies publiques ou privées ouvertes à la circulation, les constructions devront respecter un recul minimum de 5 m par rapport à l'alignement (pour les voies publiques) ou à la limite de fait entre le terrain et la voie (pour les voies privées).

3. Les ouvrages techniques à usage des concessionnaires de réseaux (EDF, PTT) peuvent être implantés à l'alignement des voies.

ARTICLE IIND 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions autorisées doivent être éloignées des limites séparatives d'une distance au moins égale à 10 m.

ARTICLE IIND 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance de tout point d'un bâtiment, y compris les débords de toiture, au point le plus proche d'un autre bâtiment, soit au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

En aucun cas cette distance ne peut être inférieure à 6 m.

ARTICLE IIND 9 - EMPRISE AU SOL

Non réglementé.

ARTICLE IIND 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

1. La hauteur des constructions, comptée de tout point du sol naturel, ne peut excéder 5 m à l'égout de la toiture et 9 m au faitage. Cette hauteur est portée à 7 m à l'égout de la toiture et 11 m au faitage pour les constructions à usage du public visées à l'article IIND1 paragraphe III-1.

2. Il n'est pas fixé de hauteur maximale pour les équipements publics susceptibles d'être réalisés dans la zone.

ARTICLE IIND 11 - ASPECT EXTERIEUR

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, du site et des paysages.

Les constructions seront dissimulées ou intégrées à des plantations d'arbres.

Les clôtures devront être transparentes et si possible composées de haies vives.

La pente minimale des toitures est de 30%.

ARTICLE IIND 12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions devra être assuré en dehors des voies publiques.

ARTICLE IIND 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES

POS DE REMIRE MONTJOLY :
ZONES UE, IND, IIND ET IINA

I. Espaces boisés à préserver

Les espaces boisés à préserver, figurant comme tels sur les documents graphiques, sont inconstructibles et doivent être préservés en l'état naturel.

II. Obligations de planter

En dehors des espaces protégés mentionnés ci-dessus, les parties de parcelles libres de construction ou installation devront être aménagées en espaces verts et correctement entretenues.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE IIND 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

1. Le COS maximal autorisé est de 0,02 pour toutes les constructions susceptibles d'être autorisées dans la zone.

2. Le COS maximal est porté à 0,05 dans les secteurs IINDa et IINDb pour les constructions à usage d'habitation, à 0,10 pour les constructions à usage de loisirs ou de tourisme.

3. Il n'est pas fixé de COS dans le secteur IINDc.

ARTICLE IIND 15 - DEPASSEMENT DU COS

Lorsqu'il en est fixé un, le dépassement du COS n'est pas autorisé.

ARTICLE 2 - EFFETS DU PPR

Le plan de prévention des risques approuvé par le Préfet vaut servitude d'utilité publique au titre de l'article 40.4 de la loi du 22 juillet 1987.

En conséquence, il doit être annexé aux plans d'occupation des sols des communes situées dans son champ territorial. L'annexion du PPR au POS se fait sur l'initiative de l'autorité responsable de la réalisation du POS. A défaut, l'article L.126-1 du code de l'urbanisme fait obligation au Préfet de mettre en demeure cette autorité d'annexer le PPR au POS et, si cette injonction n'est pas suivie d'effet, de procéder d'office à l'annexion.

Le non-respect des dispositions du plan de prévention des risques d'inondation approuvé est passible de sanctions pénales prévues à l'article L.480.4 du Code de l'Urbanisme.

TITRE II – REGLEMENTATION DES PROJETS NOUVEAUX (ARTICLE 40-1, 1° ET 2° DE LA LOI 87-565 DU 22/07/1987)

CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE D'ALEA FAIBLE ET ZONE DE PRECAUTION

Principe

La zone classée en aléa faible est une zone pour laquelle l'aléa peut être considéré comme acceptable pour admettre certaines occupations et utilisations du sol sous réserve toutefois de prescriptions spéciales.

La zone de précaution se situe en périphérie de la zone d'aléa faible. Elle délimite le secteur dans lequel des mesures constructives similaires à celle de la zone d'aléa faible doivent être respectées pour assurer la cohérence hydraulique.

Article 1 – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les occupations d'utilisation du sol non prévues à l'article 2 ci-après et notamment :

- Les décharges de quelque sorte que ce soit,
- Le stockage de produits polluants sauf pour les installations existantes,
- Les murs d'enceinte pouvant faire obstacles aux écoulements des eaux,
- Les digues et remblais à l'exception de ceux prévus à l'article 2 ci-après.
- Compte-tenu du risque inondation, certaines constructions très vulnérables et stratégiques (caserne de pompiers, hôpitaux, maisons de retraite, groupe scolaire...) sont interdites.

Article 2 – Occupations et utilisations du sol admises sous conditions

Les occupations et utilisations du sol listées ci-dessous sont admises sous réserve (le cas échéant) des conditions de procédure d'autorisation ou de déclaration prévues à l'article 10 de la loi n° 92.3 du 3 janvier sur l'eau et du respect des dispositions du règlement d'urbanisme applicable (POS).

Pour toutes les occupations et utilisations du sol autorisées et précisées ci-dessous, les seuils des bâtiments devront être calés au moins 50 cm au-dessus de la cote de référence indiquée au « Titre IV : cote de référence par bassin hydrographique ». En l'absence de calage topographique rattaché au système NGG, les seuils des bâtiments devront être à une hauteur minimale de 1 mètre au-dessus du Terrain Naturel (TN) dans la zone d'aléa faible et de 0.5 mètres au-dessus du TN dans la zone de précaution.

Compte tenu du risque inondation de la sauvegarde du champ d'écoulement des inondations, de la préservation du milieu naturel, des nécessités de l'exploitation d'équipements spécifiques à la vie économique et à la sécurité publique, sous réserve de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux, de ne pas restreindre de façon nuisible le champ d'inondation, de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux, les autorisations possibles réglementées sont :

1. Les travaux d'intérêt public : travaux routiers, pose de ligne et de câbles, prises d'eau et installations nécessitées par les périmètres de protection, construction de station d'épuration des eaux usées, sous réserve que le maître d'ouvrage, prenne les dispositions appropriées aux risques créés par ces travaux et en avertissent le public par une signalisation efficace ;
2. Tous travaux et aménagements de nature à réduire les risques sous réserve de la production d'une étude hydraulique explicitant l'acceptabilité des impacts ;
3. Sous réserve d'être conçus pour ne pas freiner, ni gêner l'écoulement et d'une vulnérabilité faible :
 - les aires de loisirs, de jeux, les jardins, les parcs et autres espaces de détente, de promenade, les aires ludiques ;
 - les espaces de préservation des milieux naturels.
4. Sous réserve que le site et le projet permette l'application des prescriptions préconisées sont autorisés :
 - les bâtiments industriels, artisanaux et agricoles,
 - les habitations collectives et individuelles,
 - les bâtiments à usage d'hébergement,
 - les bâtiments de type ERP, commerces (à l'exception des hôpitaux, casernes de pompiers, maison de retraite, groupes scolaires qui sont interdits du fait de leur vulnérabilité).

CHAPITRE 2 – DISPOSITIONS APPLICABLES EN ZONE D'ALEA MOYEN

Principe

La zone classée en aléa moyen est une zone pour laquelle l'aléa peut exceptionnellement être considéré comme acceptable pour admettre certaines occupations et utilisations du sol limitées et sous réserve toutefois de prescriptions spéciales.

Article 1 – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les occupations d'utilisation du sol non prévues à l'article 2 ci-après et notamment :

- Les décharges de quelque sorte que ce soit,
- Le stockage de produits polluants,
- Les murs d'enceinte pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux,
- Les digues et remblais à l'exception de ceux prévus à l'article 2 ci-après.
- Compte-tenu du risque inondation, de la sauvegarde du champ d'écoulement des inondations, certaines constructions très vulnérables aux inondations et stratégiques (caserne de pompiers, hôpitaux, maisons de retraite, groupe scolaire...) sont interdites.
- Toutes constructions de type :
 - habitations collectives ou individuelles,
 - bâtiments à usage d'hébergement,
 - bâtiments de type ERP, commerces

Article 2 – Occupations et utilisations du sol admises sous conditions

Les occupations et utilisations du sol listées ci-dessous sont admises sous réserve (le cas échéant) des conditions de procédure d'autorisation ou de déclaration prévues à l'article 10 de la loi n° 92.3 du 3 janvier sur l'eau et du respect des dispositions du règlement d'urbanisme applicable (POS).

Pour toutes les occupations et utilisations du sol autorisées et précisées ci-dessous, les seuils des bâtiments devront être calés au moins 50 cm au-dessus de la cote de référence indiquée au « Titre IV : cote de référence par bassin hydrographique ». En l'absence de calage topographique rattaché au système NGG, les seuils des bâtiments devront être à une hauteur minimale de 1.5 mètres au-dessus du Terrain Naturel (TN).

Compte tenu du risque inondation de la sauvegarde du champ d'écoulement des inondations, de la préservation du milieu naturel, des nécessités de l'exploitation d'équipements spécifiques à la vie économique et à la sécurité publique, sous réserve de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux, de ne pas restreindre de façon nuisible le champ d'inondation, de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux, les autorisations possibles réglementées sont :

1. Les travaux d'intérêt public : travaux routiers, pose de ligne et de câbles, prises d'eau et installations nécessitées par les périmètres de protection, construction de station d'épuration des eaux usées, sous réserve que le maître d'ouvrage, prenne les dispositions appropriées aux risques créés par ces travaux et en avertissent le public par une signalisation efficace ;
2. Tous travaux et aménagements de nature à réduire les risques sous réserve de la production d'une étude hydraulique explicitant l'acceptabilité des impacts ;
3. Sous réserve d'être conçus pour ne pas freiner, ni gêner l'écoulement sans remblaiement et d'une vulnérabilité faible :
 - les aires de loisirs, de jeux, les jardins, les parcs et autres espaces de détente, de promenade, les aires ludiques ;
 - les espaces de préservation des milieux naturels.
4. Sous réserve qu'ils ne fassent pas l'objet d'une occupation humaine permanente, que le site et le projet permettent l'application des prescriptions préconisées et ne créent pas de surface habitable :
 - les abris légers annexes de bâtiments d'habitation existants,
 - les bâtiments industriels, artisanaux et agricoles

Principe

La zone classée en aléa fort est une zone pour laquelle l'aléa est tel qu'il ne peut être admis de nouvelles constructions ou installations.

Article 1 – Occupations et utilisations du sol interdites

Compte tenu du risque inondation, de la sauvegarde du champ d'écoulement des inondations, de la préservation sur ces secteurs des valeurs patrimoniales (milieu naturel), sont interdites toute construction ou installation nouvelle à l'exception des travaux listés à l'article 2 ci-après.

Article 2 – Occupations et utilisations du sol admises sous conditions

Les occupations et utilisations du sol listées ci-dessous sont admises sous réserve (le cas échéant) des conditions de procédure d'autorisation ou de déclaration prévues à l'article 10 de la loi n° 92.3 du 3 janvier sur l'eau et du respect des dispositions du règlement d'urbanisme applicable (POS).

Compte tenu du risque inondation de la sauvegarde du champ d'écoulement des inondations, de la préservation du milieu naturel, des nécessités de l'exploitation d'équipements spécifiques à la vie économique et à la sécurité publique, sous réserve de ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux, de ne pas restreindre de façon nuisible le champ d'inondation, de ne pas aggraver les risques et de ne pas en provoquer de nouveaux, les autorisations possibles réglementées sont:

1. Les travaux d'intérêt public : travaux routiers, pose de ligne et de câbles, prises d'eau et installations nécessitées par les périmètres de protection, construction de station d'épuration des eaux usées, sous réserve que le maître d'ouvrage, prenne les dispositions appropriées aux risques créés par ces travaux et en avertissent le public par une signalisation efficace ;
2. Tous travaux et aménagements de nature à réduire les risques sous réserve de la production d'une étude hydraulique explicitant l'acceptabilité des impacts;

TITRE IV – COTE DE REFERENCE PAR BASSINS HYDROGRAPHIQUES

Les calculs hydrauliques réalisés et le fond de plan topographique disponibles sont dans le système NGG, les cotes de référence qui servent de base aux préconisations du règlement sont donc exprimées dans ce système (chapitre 1 ci-dessous).

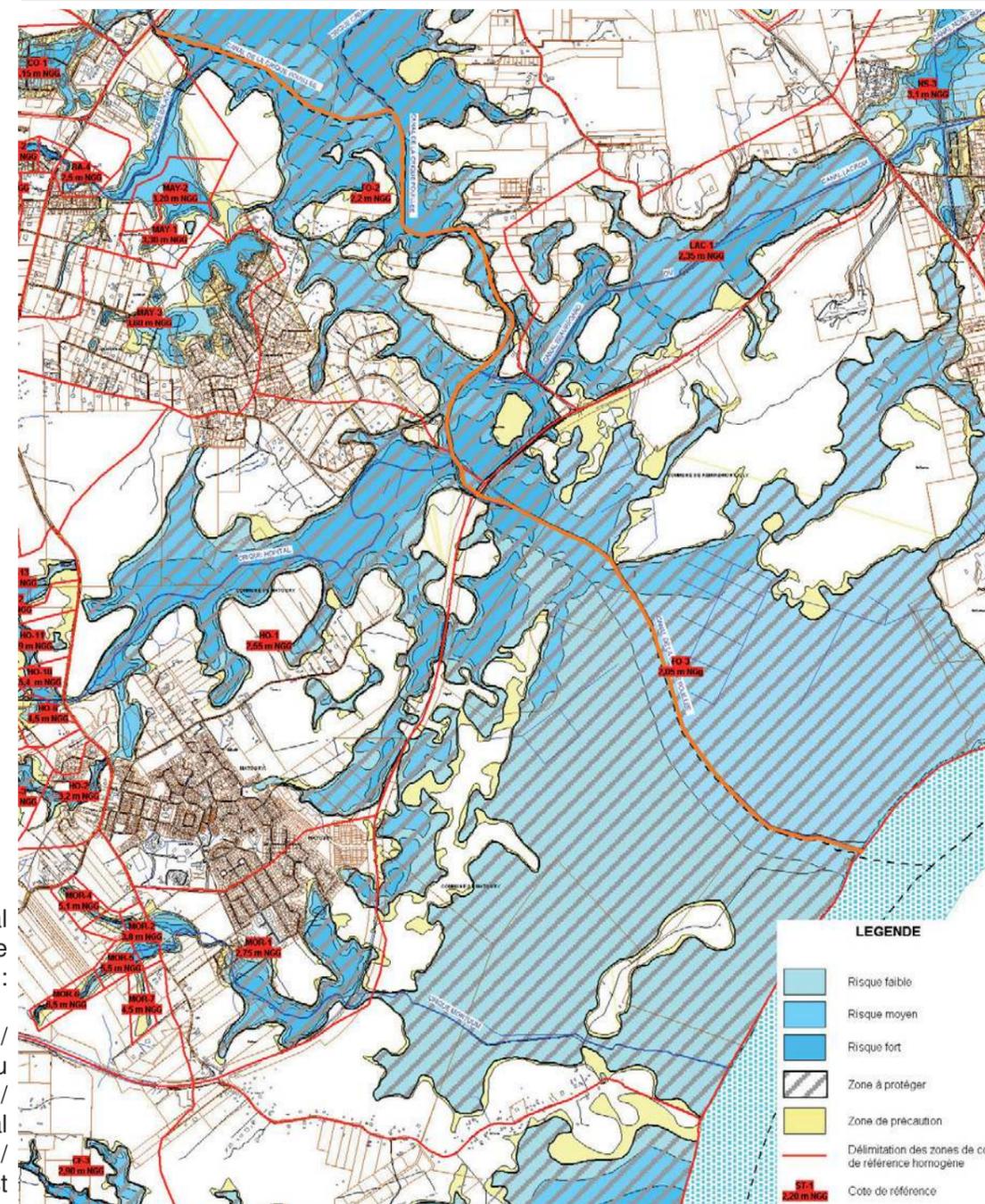
CHAPITRE 1 : COTES DE REFERENCE DANS LE SYSTEME NGG SYSTEME CENTRAL

Ce système est complexe puisqu'il comprend les secteurs aval de la crique Cabassou, du Canal Lacroix, de la crique Balata, de la crique Mortuum ainsi que la crique Fouillée et la crique Hopital. L'ensemble de ces criques est en communication par les ouvrages de franchissement routiers ainsi que les ouvrages d'équilibre situés le long des tracés. Dans cette zone, les criques sont également en liaison avec les marais existants et influencées par les niveaux marégraphiques. Les écoulements s'effectuent en lit majeur sur des superficies importantes. Le respect des zones d'épandage des crues dans le système rural est fondamental pour permettre la vidange progressive des millions de m3 d'eau ruisselée provenant d'évènements exceptionnels.

L'extension de l'habitat en aléa faible, devra respecter les différentes cotes de référence. Il est fortement recommandé que ces extensions ne soient pas l'objet de remblais. Le réseau d'assainissement pluvial devra être de type superficiel et le radier de rejet supérieur à 0.5m au dessus de la cote de référence.

CHAPITRE 2 : COTES MINIMALES DES SEUILS DES BATIMENTS AUTORISES

	Cote seuil minimale de bâtiment en l'absence de données topographiques rattachées au NGG	Cote seuil minimale de bâtiment avec topographie rattachée au NGG
Zone de précaution	Terrain naturel +0.5 mètres	Cote de référence +0.5 mètres
Zone d'aléa faible	Terrain naturel +1 mètre	Cote de référence +0.5 mètres
Zone d'aléa moyen	Terrain naturel +1.5 mètres	Cote de référence +0.5 mètres
Zone d'aléa fort	Topographie imposée	Cote de référence +0.5 mètres



Les Cotes de référence du Système rural central dont dépendent les tronçons de la Crique Fouillée concernés par ce projet sont :

- Zone FO2 - Cote de référence : 2,2 m NGG / Tronçons Zone Collery et Dégrad Cabassou
- Zone FO3 - Cote de référence : 2,05 m NGG / Tronçons Matourienne Est et Vidal
- Zone HO1 - Cote de référence : 2,55 m NGG / Tronçon Matourienne Ouest

Espaces d'application

Les monuments naturels et les sites présentant un intérêt général du point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque.

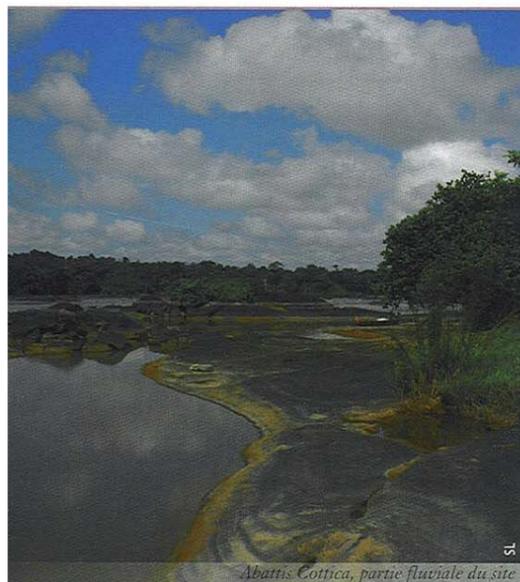
Objectifs

La conservation ou la préservation d'espaces naturels ou bâtis présentant un intérêt au regard des critères définis par la loi (artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque).

L'inscription soit concerne des sites méritant d'être protégés mais ne présentant pas un intérêt suffisant pour justifier leur classement, soit constitue une mesure conservatoire avant un classement.

En outre, elle peut constituer un outil de gestion souple des parties bâties d'un site classé en l'attente souvent d'une ZPPAUP.

Enfin, elle peut également constituer un outil adapté à la préservation du petit patrimoine rural dans des secteurs peu soumis à une pression foncière (permis de démolir obligatoire).



Abattis Cottica, partie fluviale du site

PROCÉDURE

La Commission départementale de la nature, des paysages et des sites, le ministre chargé des sites ou la DIREN peuvent prendre l'initiative de l'inscription. Cette dernière peut également être sollicitée par un particulier, une association, une collectivité territoriale ou une administration.

L'instruction du dossier est prise en charge par la DIREN.

Selon un programme établi en liaison avec le ministre chargé des sites, le préfet communique la proposition d'inscription pour avis au conseil municipal des communes dont le territoire est concerné par le projet. En Corse, cette proposition d'inscription est communiquée par le président du conseil exécutif.

Passé un délai de trois mois et en l'absence de réponse, l'avis du conseil municipal est réputé favorable.

L'inscription est prononcée par arrêté du ministre chargé des sites, après consultation de la commission des sites sans que l'accord des propriétaires concernés soit requis. En Corse, l'inscription est prononcée par délibération de l'Assemblée de Corse, après avis du représentant de l'Etat.

En revanche, l'arrêté doit être notifié par le préfet aux propriétaires sous peine que la décision ne leur soit pas opposable. Cette notification intervient soit individuellement soit consiste en une mesure de publicité généralisée si les propriétaires sont plus de cent ou s'ils ne sont pas connus. La publicité collective comprend l'inscription de l'arrêté dans deux journaux locaux, dont au moins un quotidien, son affichage en mairie et sa publication au recueil des actes administratifs. En Corse, le président du conseil exécutif notifie l'arrêté aux propriétaires dans les mêmes conditions. La délibération de l'Assemblée de Corse prononçant l'inscription est publiée au recueil des actes administratifs de la collectivité territoriale et prend effet à la date de cette publication.

Les arrêtés d'inscription sont publiés au Journal Officiel. Cette publication rend l'inscription opposable aux tiers et fait seule courir le délai de deux mois permettant aux tiers de contester la légalité de l'arrêté d'inscription.

Dans les communes dotées d'un plan local d'urbanisme approuvé, le périmètre du site inscrit figure dans l'annexe de servitude d'utilité publique.

ACTUALISATION / ÉVALUATION

Une évaluation a été engagée dans chaque département en suivant un programme réparti sur plusieurs années. Effectué par la DIREN en liaison avec le service départemental de l'architecture, il doit permettre d'examiner l'état des sites au regard des objectifs de préservation retenus au moment de leur inscription. L'accent sera mis notamment sur la réversibilité des atteintes éventuelles, et sur la pertinence et l'actualité des délimitations ainsi que la qualité de leur définition.

EFFETS JURIDIQUES

Les travaux sont soumis à une déclaration préalable au préfet.

Les propriétaires informent l'administration quatre mois à l'avance de leur intention de procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions.

Le préfet doit, suite à la réception de la déclaration préalable, recueillir l'avis de l'architecte des bâtiments de France sur le projet.

Si les travaux à réaliser sur un site inscrit sont soumis à permis de construire, ce dernier ne peut être délivré qu'après avis de l'architecte des bâtiments de France. Dans un tel cas, la demande de permis tient lieu de déclaration au titre de l'inscription (ceci est également le cas pour un permis de démolir). L'avis est réputé donné faute de réponse dans le délai d'un mois.

La délivrance d'un permis de démolir dans un site inscrit est soumise à l'avis conforme de l'architecte des bâtiments de France, par délégation du ministre chargé des sites.

Sauf dérogation du préfet après avis de l'architecte des bâtiments de France et éventuellement de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, le camping, de même que l'installation de villages de vacances sont interdits.

L'affichage et la publicité sont interdits dans les sites inscrits situés à l'intérieur des agglomérations.

L'accès aux sites inscrits insulaires peut être soumis à une taxe assise sur le nombre de passagers embarqués à la demande des communes concernées. La taxe est perçue par les entreprises de transport public maritime et son produit doit être affecté à la préservation du site.

Les effets de l'inscription suivent le terrain en cas d'aliénation.

L'inscription permet soit de mettre en surveillance un site qui présente un intérêt sans pour autant justifier une procédure de classement, soit de constituer un signal destiné à informer des menaces pouvant peser sur un site (projet routier, hydro-électrique). Ces sites, dans certains cas, pourront évoluer vers une ZPPAUP, vers la mise en place de classement ou au contraire vers la levée de la mesure d'inscription si celle-ci s'est révélée inopérante et si le site ne justifie plus des qualités suffisantes pour cette mesure.

LES DIFFÉRENTS ACTEURS

L'initiative de l'inscription appartient aussi bien au ministre chargé des sites qu'à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. L'inscription peut toutefois intervenir notamment à la demande d'un particulier, d'une association, d'une collectivité territoriale ou d'une autre administration.

La décision d'inscription est du ressort exclusif du ministre chargé des sites, après avis des collectivités locales et de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites. L'avis et l'accord des propriétaires ne sont pas juridiquement requis.

SITUATION EN GUYANE

La Guyane compte 14 sites inscrits principalement répartis sur le littoral. Ils couvrent une superficie de 52.900 hectares. 10 sites urbains ou péri-urbains ont été inscrits sur le littoral de 1979 à 1982. Ce sont les premiers éléments du réseau d'espaces protégés de Guyane. Depuis 2000, l'inventaire a été étendu à 4 sites naturels dont la crique Voltaire et enfin celui des Abattis Cottica sur le fleuve Maroni en 2005. Ces deux derniers représentent 94 % de la surface inscrite.

Les abattis Cottica devraient devenir le premier site classé de Guyane.

TEXTES DE RÉFÉRENCE

Articles L. 341-1 à L. 341-22 et L. 581-8 du code de l'environnement ;
Articles R. 341-1 à R. 341-31 du code de l'environnement.

Pages extraites de
 l'ATLAS DES SITES ET ESPACES NATURELS PROTÉGÉS DE GUYANE
 réalisé par la DIREN en Décembre 2007.

RUINES DE VIDAL

LE SITE DES RUINES DE VIDAL S'ÉTEND SUR PLUS DE 1.000 HECTARES au pied du plateau du Mahury, entre le fleuve du même nom, la crique Fouillée et le canal de Beauregard, sur la commune de Rémire-Montjoly. Il est constitué d'une formation naturelle boisée, ceinturée par une vaste zone humide. Accessible par un chemin de randonnée de quelques kilomètres de long, il présente un caractère pittoresque et historique lié à la présence de vestiges d'une ancienne habitation coloniale.

Vers 1770, les terrains marécageux entourant les terres hautes furent transformés en polders et cultivés. En 1800, la famille Vidal racheta le site et le rebaptisa "Mondélice", poursuivant la poldérisation afin de créer une importante sucrerie. À partir de 1821, les habitations sucrières se dotèrent de machines à vapeur et l'habitation Vidal fut la première à être mécanisée. En 1832, elle employait plus de 300 esclaves et était devenue la plus importante de Guyane. En 1838, la production sucrière entra dans une crise profonde en raison de la concurrence de la betterave sucrière et de l'abolition de l'esclavage ; elle ne s'en remettra pas.

infos sur le site

COMMUNE(S) CONCERNÉE(S)	Rémire-Montjoly
SUPERFICIE	1.050 hectares
CARACTÉRISTIQUE(S) PRINCIPALE(S)	Ancienne habitation coloniale
AUTRE(S) DISPOSITIF(S) CONCOMITANT(S)	Voir tableau des monuments historiques
ZNIEFF	Mont Mahury, type 1
DOMAINE D'INTERVENTION DU PNR	Non
PÉRIMÈTRE D'APPLICATION DE LA LOI LITTORALE	Oui
RÉGIME FONCIER	Propriété publique et privée



SITE INSCRIT

DATE DE CRÉATION : 21 octobre 1982

RÉFÉRENCE RÉGLEMENTAIRE : Arrêté ministériel MUL / DUP du 21/10/1982



MONUMENTS HISTORIQUES

Roches gravées dites du Mahury	CLMH du 08/07/1980
Roches gravées de Palulu	ISMH du 08/03/2002
Roches gravées du serpent de Pascaud	ISMH du 08/03/2002
Vestiges de l'ancienne Vidal ou Mondélice	CLMH du 12/04/1999 et ISMH du 31/08/1995
2 machines à vapeur, 26 marmites à sucre et 3 rolles verticaux	Mobilier ISMH du 08/09/1992



Situé à proximité immédiate du chef-lieu de Rémire-Montjoly, le site des ruines de Vidal est aujourd'hui habité dans sa périphérie. Le sentier de l'habitation Vidal était inscrit au plan départemental des itinéraires de promenades et de randonnées, mais n'est plus ouvert au public à ce jour.

Les vestiges du site sont classés au titre des monuments historiques. La proximité de la zone d'activités de Dégrad-des-Cannes et la présence d'infrastructures industrielles importantes à haut risque technologique sont de nature à influencer directement, durablement et significativement, le caractère des lieux.

Dépourvu ou presque d'infrastructures routières et d'habitations dans les années 1950, le site a vécu depuis une profonde mutation. Désormais, le morcellement du territoire est devenu un facteur possible de fragilisation de ses caractères originels. La vocation périurbaine et industrielle du site s'est affirmée sans ambiguïté depuis. L'inscription à l'inventaire des sites et monuments naturels de ce lieu en 1982 n'a eu que des effets limités sur la maîtrise de son évolution. Le site est aujourd'hui contraint par la présence des infrastructures qui y ont été construites depuis les années 90. Cependant, les vestiges de l'habitation et les polders sont restés dans un bon état de conservation et demeurent un des rares témoignages de l'histoire de l'esclavage en Guyane qui soit facilement accessible.

- 1 Polder de l'Habitation Vidal
- 2 Première machine à vapeur de Guyane (1822), inscrite à l'inventaire des monuments historiques en 1992.

