



Mission MOE

Aménagement du quartier de Fond Richer

Phase 1 - Études préliminaires

Le quartier de Fond Richer, situé à Baie-Mahault, a été classé en **Quartier de Veille Active (QVA)** dans le cadre de la **Politique de la Ville**. À ce titre, il bénéficiera des actions menées dans le cadre du **Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU)**, piloté par Cap Excellence.

Reconnu comme un **secteur prioritaire** par la Communauté d'agglomération du Centre, ce quartier s'inscrit dans une volonté d'assurer un aménagement équilibré sur l'ensemble du territoire.

Depuis 2024, plusieurs études ont été engagées : enquêtes socio-bâties, diagnostics approfondis, élaboration d'un schéma de requalification, ainsi que la planification de la restructuration urbaine de Fond Richer et de ses alentours. Ces démarches ont été conduites en étroite collaboration avec la ville de Baie-Mahault. Parallèlement, une première phase de travaux d'urgence sera lancée, **visant à travers la requalification des espaces publics, l'amélioration du cadre de vie des habitants.**

CONTENU DE LA MISSION

Le quartier de Fond Richer, marqué par des déséquilibres urbains (zones marécageuses, habitat insalubre, trame viaire dégradée), est au cœur d'une démarche de revitalisation urbaine pilotée par Cap Excellence. Cette première phase vise à amorcer le renouvellement du quartier à travers :

- La création de l'amorce d'une promenade urbaine sur son tronçon Nord, en lien avec le projet de revitalisation du territoire de Baie-Mahault,
- L'aménagement de poches de stationnement et aménagement paysager,
- La création d'un espace intergénérationnel au nord du périmètre, sur un espace où convergent les voies et chemins de desserte du quartier.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

INTÉGRATION PAYSAGÈRE

RÉSILIENCE ENVIRONNEMENTALE

COHÉRENCE AVEC LE PROJET GLOBAL DE LA COMMUNE



PHASES DE LA MISSION

PHASE 1 :

Les études préliminaires (EP)

L'étude préliminaire établit le programme et définit le parti d'aménagement. Elle permet aux maîtres d'ouvrages d'arrêter le parti d'aménagement global, d'assurer une cohérence d'ensemble de gestion de flux et d'accueil. L'étude préliminaire comporte un diagnostic, l'identification des enjeux, et la réalisation de l'esquisse.

PHASE 2 :

L'avant-projet (AVP)

La phase AVP a principalement pour objet de préciser la composition générale, ainsi que les grandes orientations techniques de l'opération. Elle définit plus précisément les principes généraux de fonctionnement et les dimensions des espaces, les choix de matériaux, les palettes végétales, la définition des ouvrages et permet de donner une première estimation financière.

PHASE 3 :

Étude de projet (PRO) – DCE

La phase PRO apporte des précisions au projet pour passer à sa mise en œuvre notamment sur les niveaux suivants :

- L'organisation et la continuité des cheminements (PMR...), du stationnement, etc. ;
- Le plan topographique général
- Le plan de gestion des eaux pluviales sur tout le secteur.

PHASE 4 :

L'assistance aux contrats de travaux (ACT)

L'assistance pour la passation du/des contrat(s) de travaux se rapporte directement à l'organisation de la commande publique propre à chaque maître d'ouvrage. En outre, le maître d'œuvre devra obligatoirement informer chaque maître d'ouvrage des éventuelles situations de conflits d'intérêts pouvant intervenir dans le cadre de la procédure afin qu'une solution y soit immédiatement apportée. Le maître d'œuvre proposera le mode de dévolution des marchés de travaux le plus approprié.

PHASE 5 :

L'examen de la conformité au projet des plans EXE (VISA)

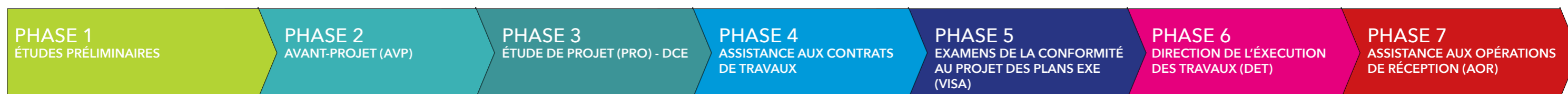
Le maître d'œuvre valide les études d'exécution proposées par la (ou les) entreprise(s).

PHASE 6 :

Direction de l'exécution des travaux (DET)

PHASE 7 :

L'assistance aux opérations de réception (AOR)

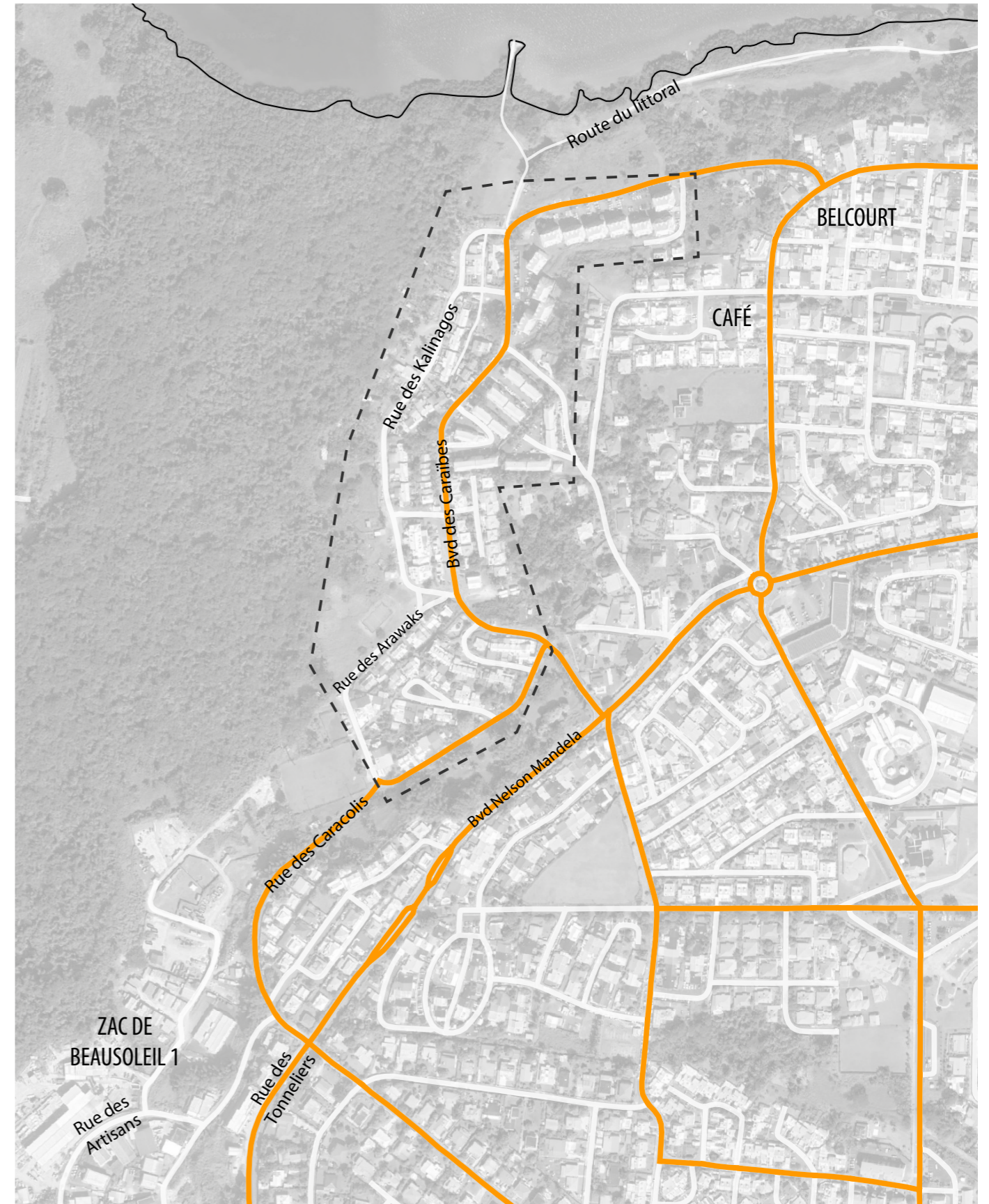


1 ÉTAT DES LIEUX

1 ÉTAT DES LIEUX

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

TRAME VIARE EXISTANTE



Source : URBIS 2025

1 ÉTAT DES LIEUX

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

UNE EMPRISE DE VOIRIE CONTRAINTE

La rue des Kallinagos, voie de desserte du quartier de Fond Richer sur sa façade littorale, présente une largeur de chaussée de 5 m ou moins, élément de contrainte participant à limiter la vitesse et à rendre peu confortable la fréquentation automobile davantage renvoyée sur le boulevard des

Caraïbes, axe de circulation majeur pour le développement Nord Ouest du centre-bourg de Baie-Mahault. Plus globalement l'étroitesse de l'emprise de cette petite voie sur certaines de ses séquences, ne facilitera pas la réalisation d'aménagements ambitieux et continus sur l'ensemble de son tracé.



1 ÉTAT DES LIEUX

MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS

UNE ORGANISATION DE STATIONNEMENT INSUFFISANTE

L'absence de traitement de la voie ne permet pas de distinguer les usages entre circulations douce et automobile. Faute d'espaces de stationnement matérialisés, la voiture occupe l'espace disponible, participant à la dévalo-

risation des lieux aux dépens de leur mise en scène et d'une valorisation du cadre de vie.



1 ÉTAT DES LIEUX

USAGES ET AMBIANCES

Fond Richer, un ensemble de petites constructions ramassées au contact de la zone humide et de la mer dont la situation lui confère une identité très intéressante confortée par le niveau d'équipements sportifs et l'inscription d'une association dynamique; autant d'éléments qui participent à l'anima-

tion du quartier. Un quartier inscrit dans un patchwork urbain, entre la zone d'activités artisanales et industrielles de Beausoleil, au Sud-Est, et les grands ensembles collectifs développés sur le plateau qui le domine dont la morphologie urbaine dénote avec celle du quartier aux allures d'un petit village.

LA SABLIERE

Point de vue et milieu marin riche

MÉDIATHÈQUE

PORT DE BAIE-MAHAULT

Port de pêche et port de plaisance

PROJET DE BASE NAUTIQUE

CIMETIÈRE

L'ÉPAVE DE LONDRES

JARDINS PARTAGÉS

ASSOCIATION INITE MAS

FOYER SOCIO-CULTUREL

SQUARE

Aire de jeux

CITY STADE GEORGES HIPPODAM

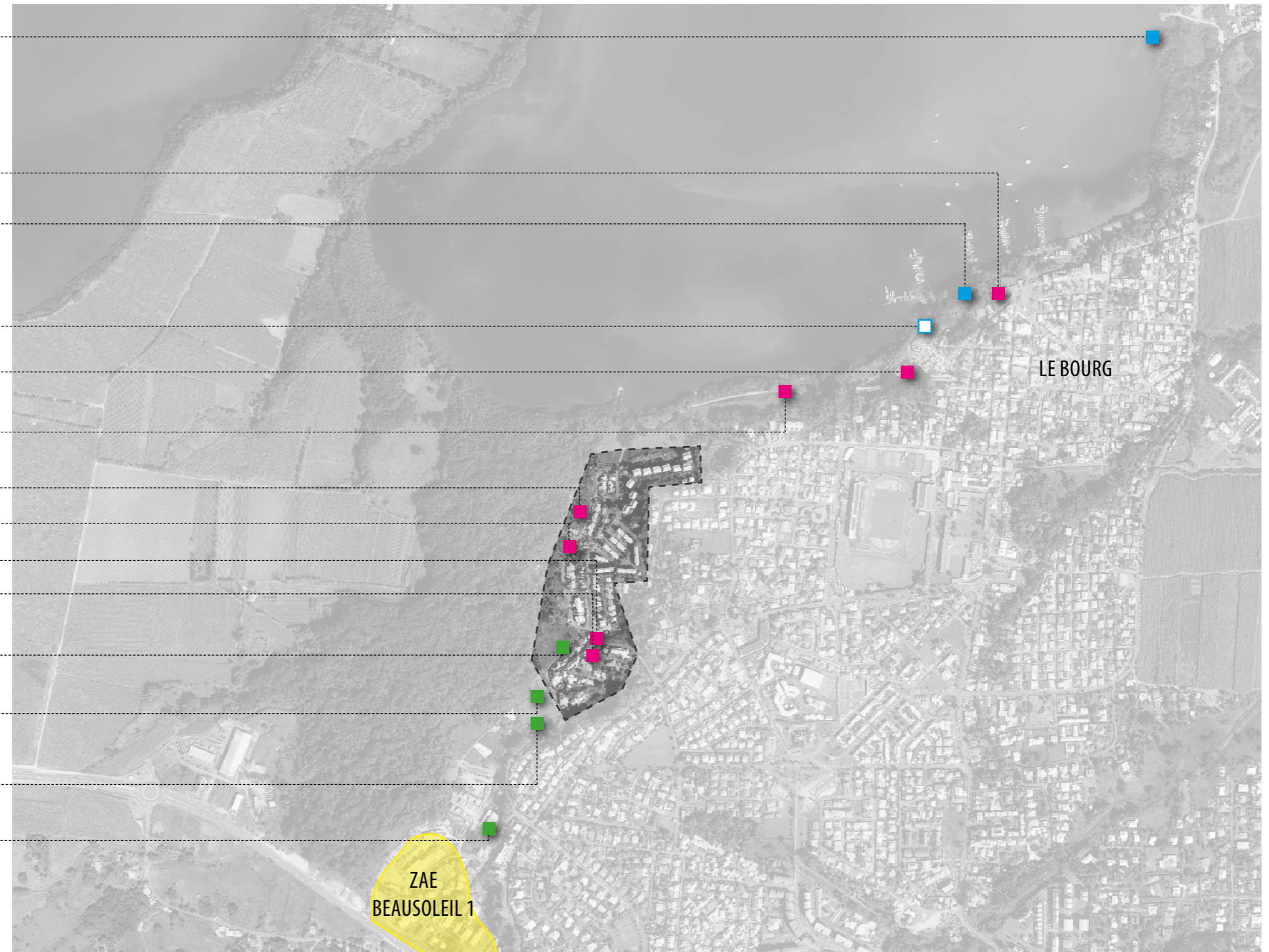
Espace multisport

TERRAIN DE BASKET

Terrain vacant

TERRAIN DE FOOT

SALLE OMNISPORTS



1 ÉTAT DES LIEUX

USAGES ET AMBIANCES

DES LIEUX EMBLÉMATIQUES À METTRE EN VALEUR ET À LIER

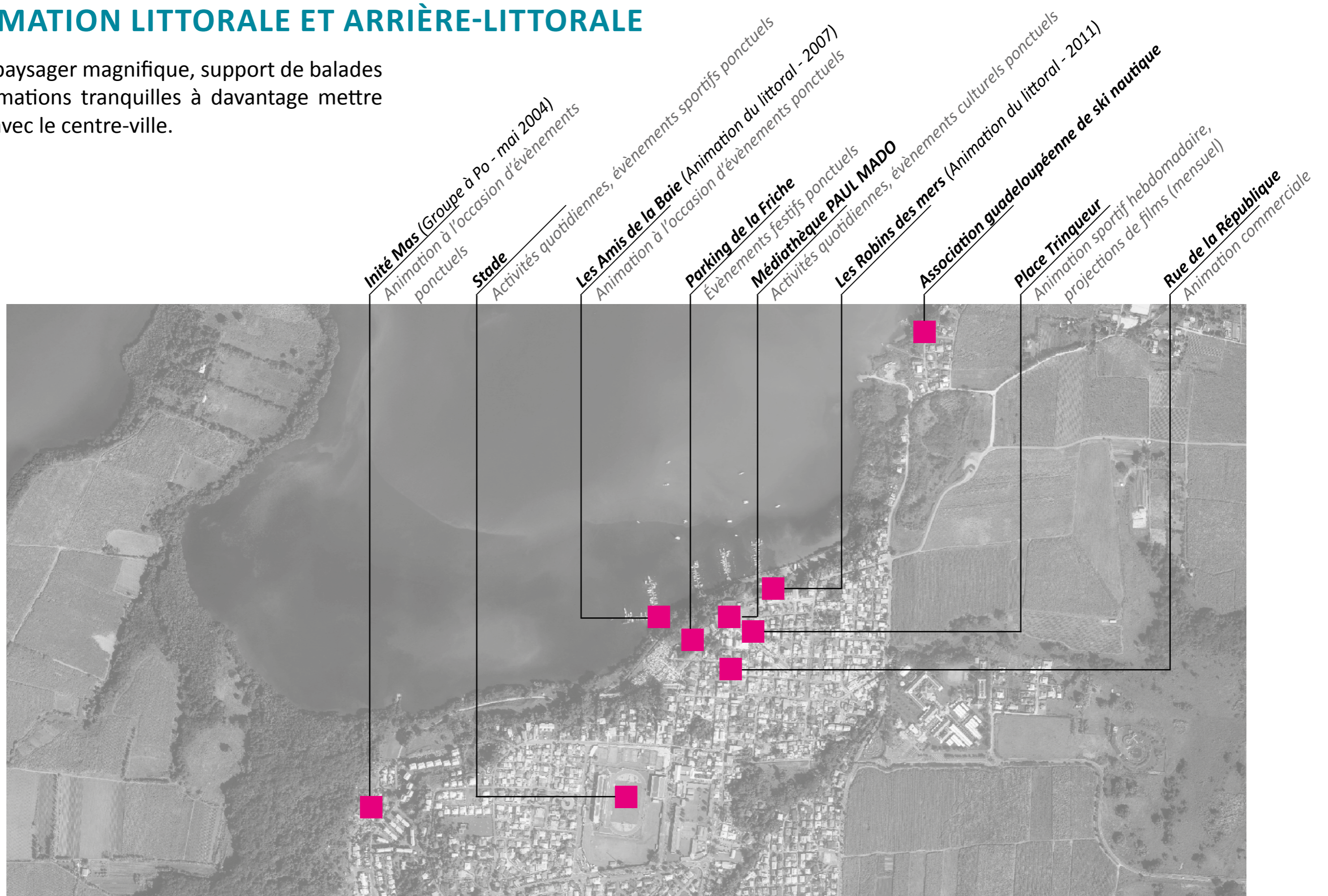


1 ÉTAT DES LIEUX

USAGES ET AMBIANCES

L'ANIMATION LITTORALE ET ARRIÈRE-LITTORALE

Un site paysager magnifique, support de balades et d'animations tranquilles à davantage mettre en lien avec le centre-ville.



DES ACTIVITÉS AGRICOLES, POINTS DE RESTAURATION ET LIEUX DE RENCONTRE

Une production agricole de proximité développée sur de petits jardins, respectueuse de la dimension paysagère et naturelle des lieux.



Une activité, vecteur d'échanges culturels et de solidarité sociale.



1 ÉTAT DES LIEUX

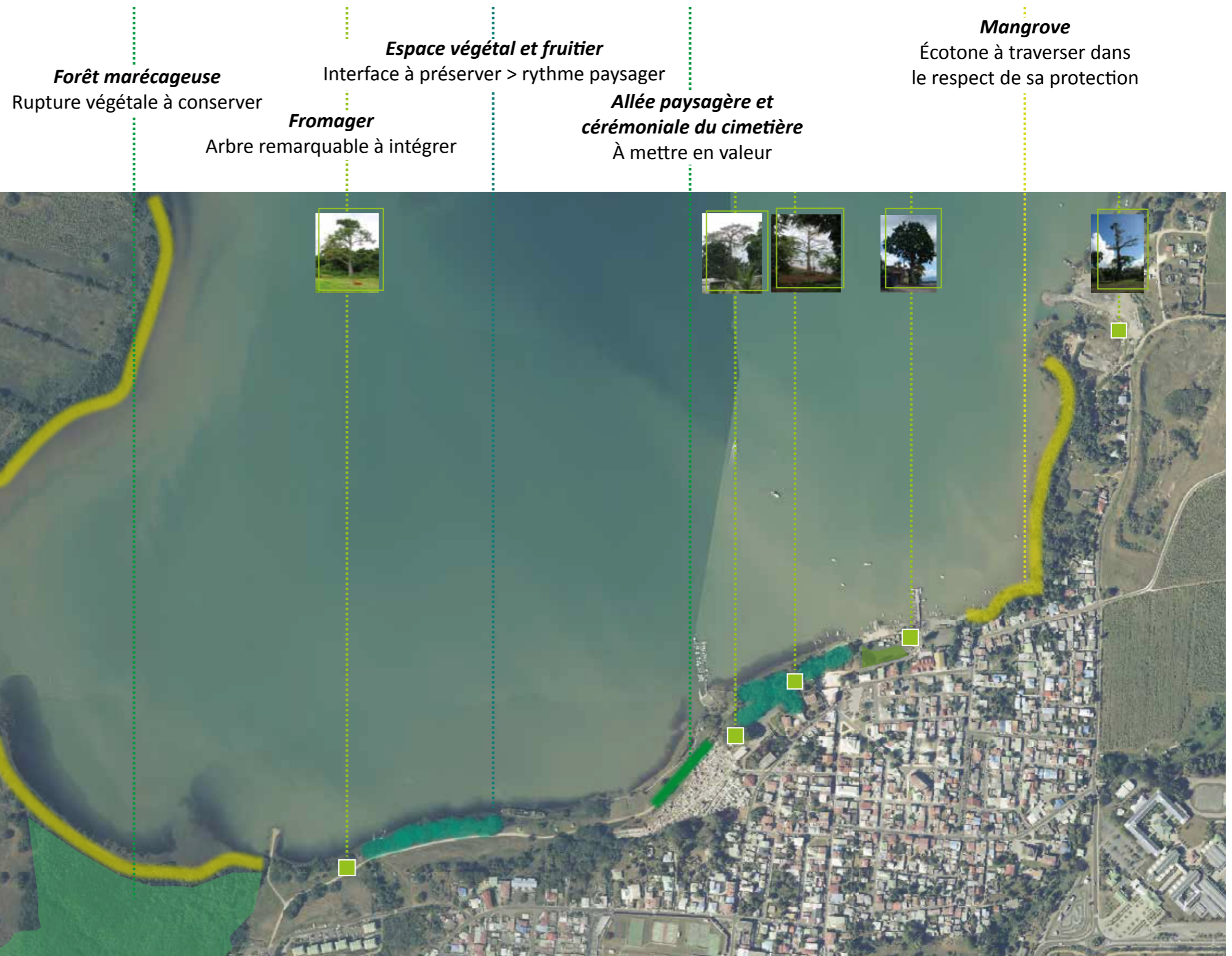
USAGES ET AMBIANCES

DES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

Un quartier doté d'une offre plurielle d'équipements sportifs dont certains sont à requalifier.

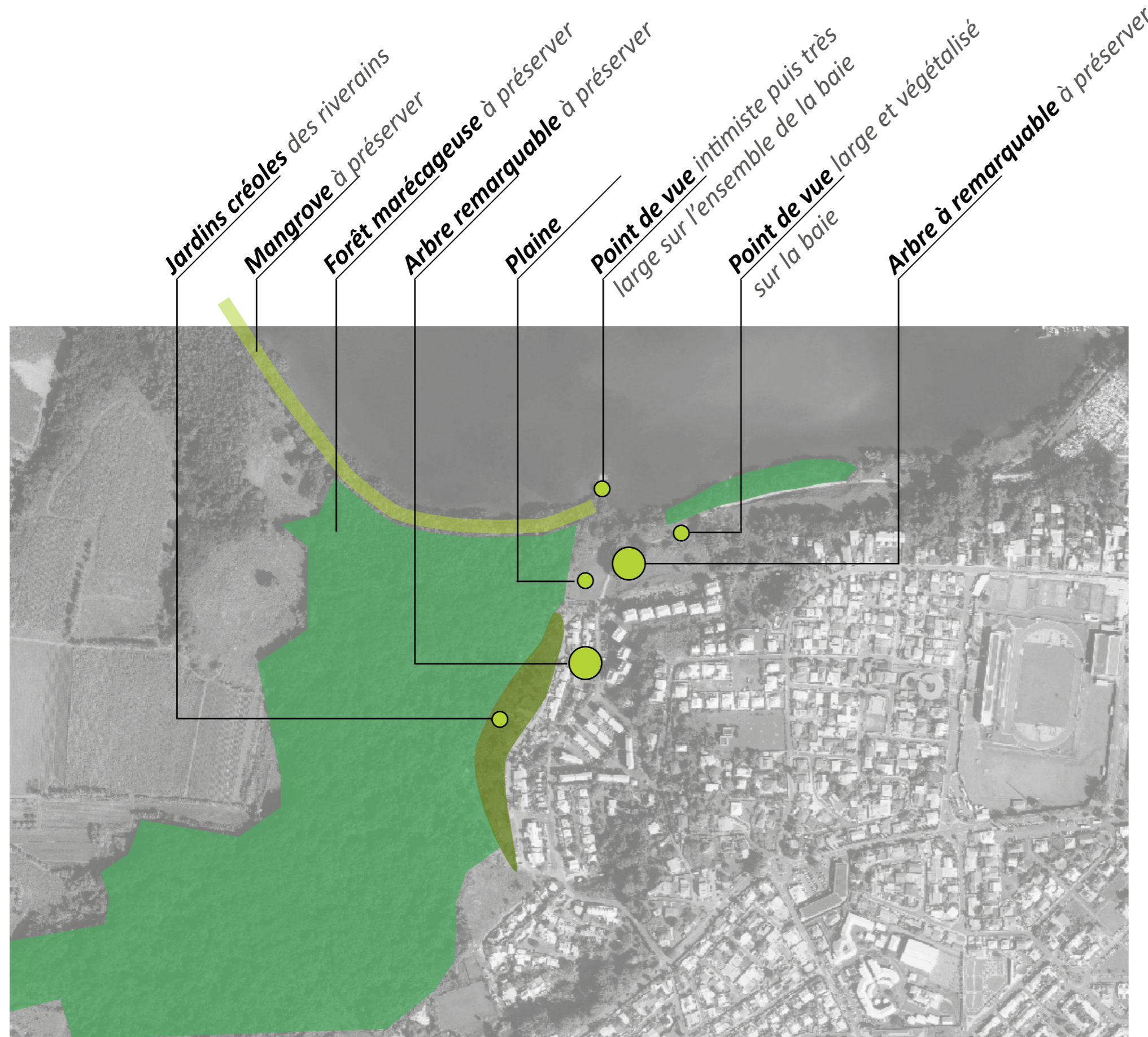


LE MILIEU NATUREL - UN LITTORAL AVEC UNE VÉGÉTATION RICHE



1 ÉTAT DES LIEUX

TRAME PAYSAGÈRE



1 ÉTAT DES LIEUX

TRAME PAYSAGÈRE

L'ENTRÉE DU QUARTIER

Lieu stratégique de référence pour la définition d'un espace d'animation intergénérationnel rayonnant à l'échelle du quartier.

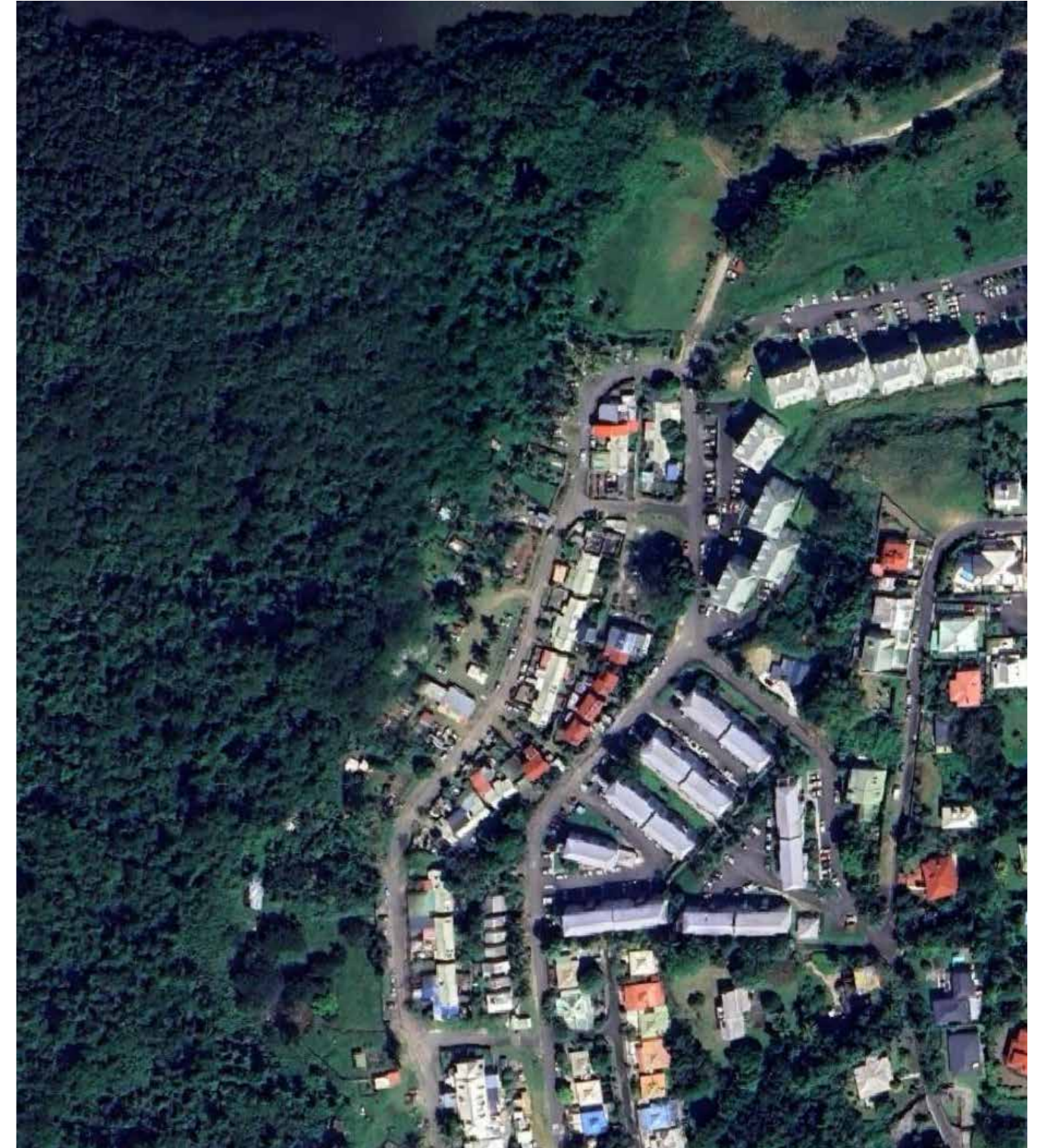


JARDINS CRÉOLES ET SAVOIR-FAIRES DES HABITANTS DU QUARTIER

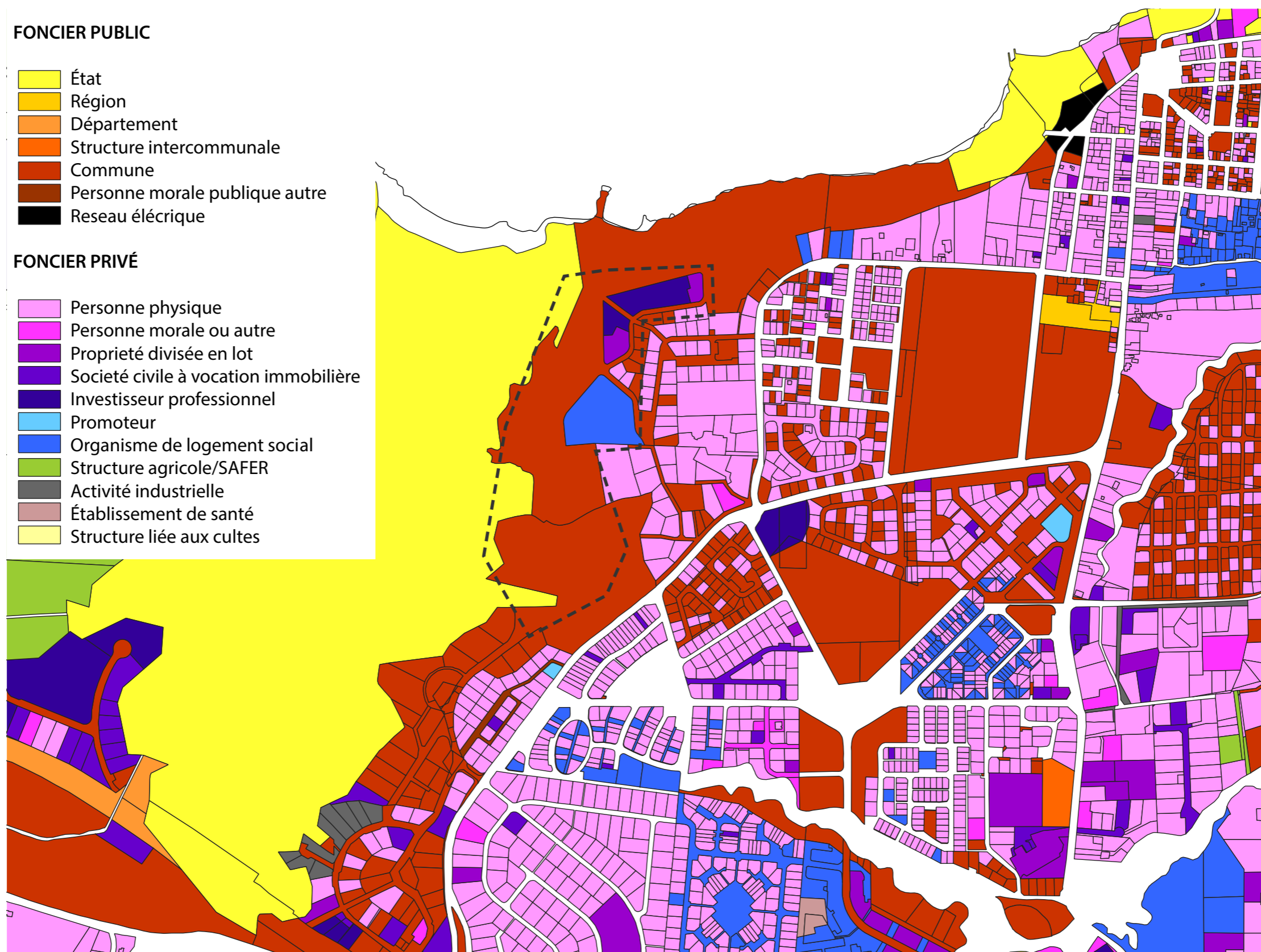


LE MILIEU NATUREL - UN ESPACE QUI SUBIT DE FORTES PRESSIONS

Le développement de la ZAE de Beausoleil et du quartier de Fond Richer : Une conquête s'imposant sur les derniers espaces mobilisables, au plus près des contraintes naturelles ... jusqu'à les subir.

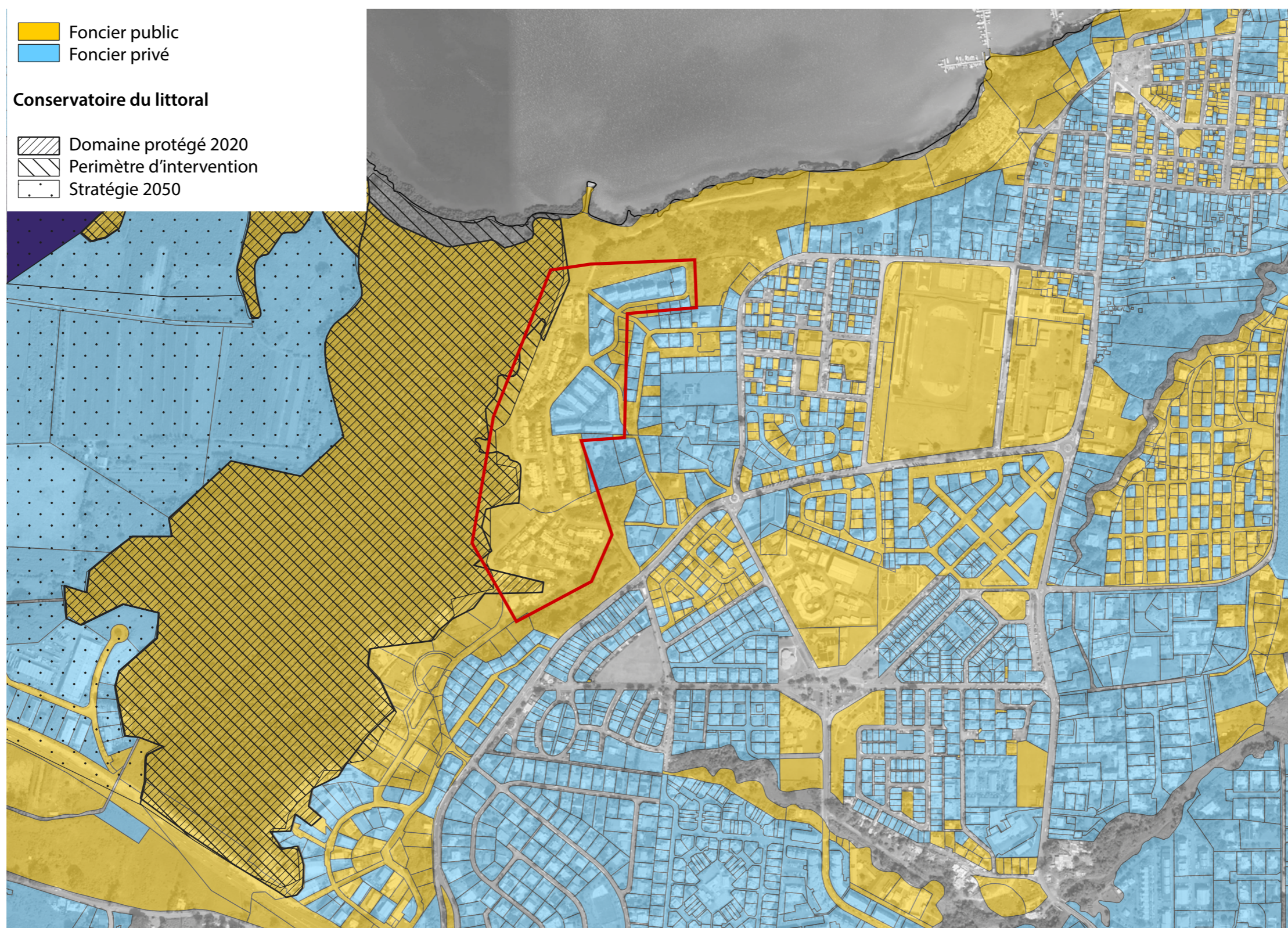


UN QUARTIER ÉTABLI, POUR L'ESSENTIEL, SUR UNE ASSISE FONCIÈRE PUBLIQUE COMMUNALE ...



Données : DGFIP 2021 / Traitement : URBIS 2025

... MAIS DONT LE DÉVELOPPEMENT CONCERNE AUSSI, POUR PARTIE, LE PÉRIMÈTRE DE COMPÉTENCE DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL



Données : DGFIP 2021, Conservatoire du Littoral 2024 / Traitement : URBIS 2025

LA CHARTE PAYSAGÈRE DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL À RESPECTER

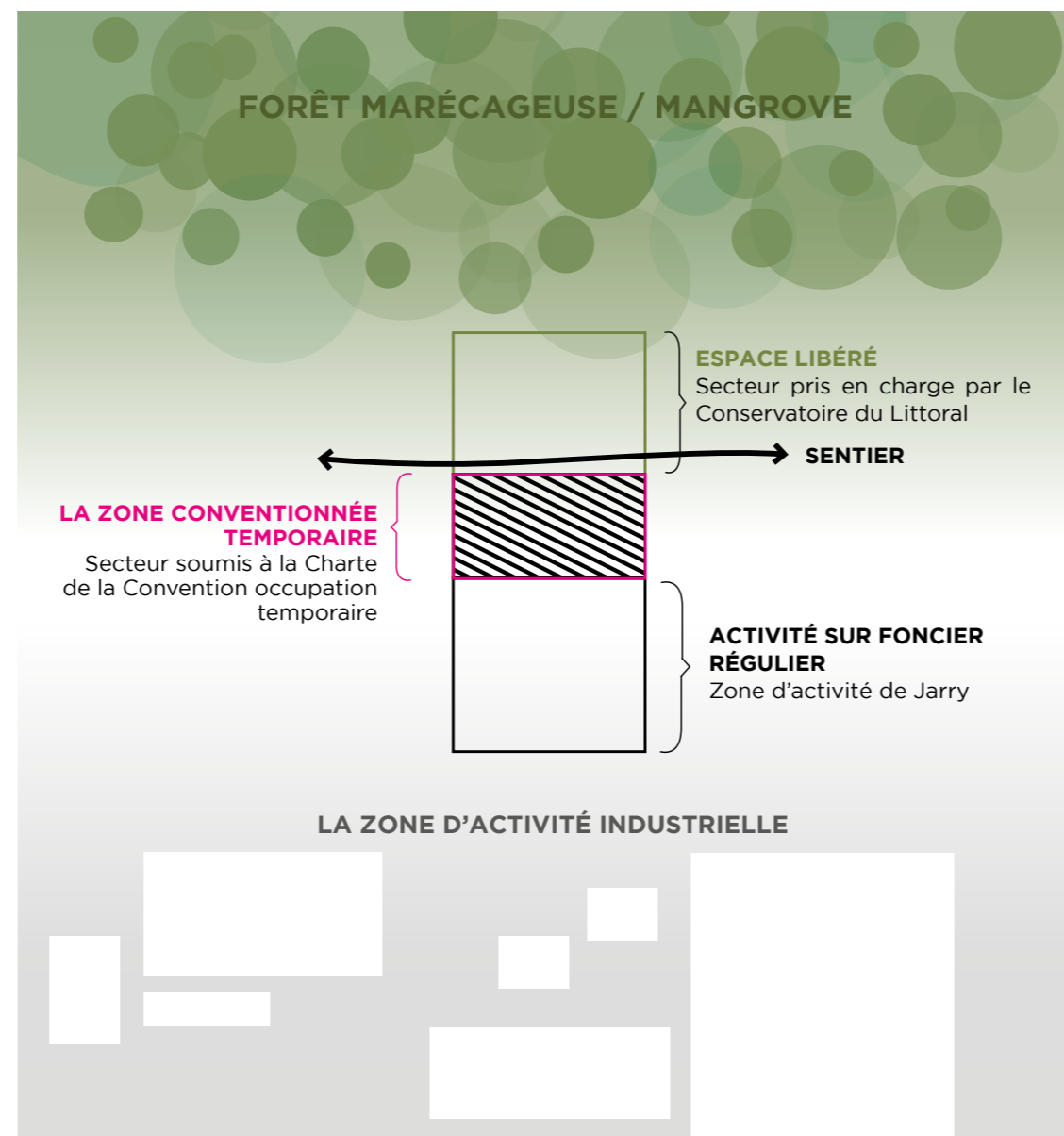
LE FONCIER CONCERNÉ



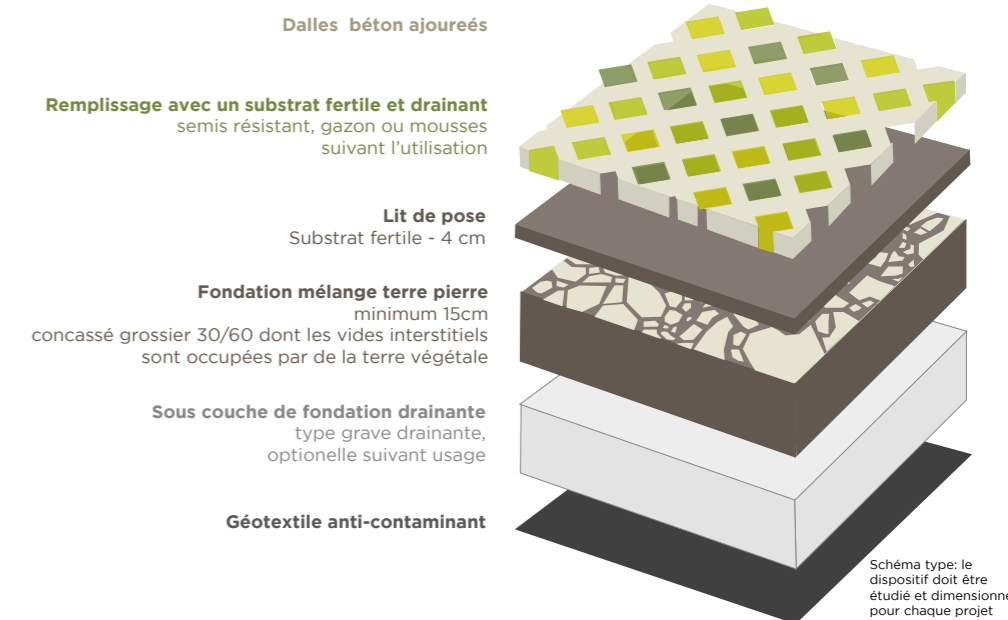
Données : Google 2025, Conservatoire du Littoral 2024 / Traitement : URBIS 2025

ABOUTIR À LA RÉGULARISATION ET LA MAÎTRISE DU FONCIER

- Réalisation d'une bornage afin de définir les limites
- Traitement des occupations (convention)
- Médiation auprès des riverains afin de promouvoir des usages plus vertueux et respectueux de la forêt marécageuse



DES PARKINGS VÉGÉTALISÉS À VOCATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE



2 CADRE RÉGLEMENTAIRE

2 CADRE RÉGLEMENTAIRE

LE PLAN LOCAL D'URBANISME

LES ORIENTATIONS DU PLU

Le quartier de Fond Richer fait partie des quatre pôles du projet communal de valorisation et d'aménagement du littoral Nord, défini dans la section du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU.

Ce pôle concerne le front de mer urbain et vise notamment à relier le quartier de Fond Richer à la Sablière par un cheminement piétonnier intégré, dessiné en partie sur pilotis dans la mangrove.

Il a pour objectif de renforcer la connexion avec le bourg de Baie-Mahault, tout en intégrant le développement du port de pêche, de la halte de plaisance et de la bibliothèque. Son aménagement sera réalisé dans une logique d'insertion sociale.



Source : PLU de Baie-Mahault, PADD 2012

Identifier l'existant

- Routes principales
- Zone d'activité existante
- Espace urbain constitué
- Espaces urbains mixtes
- Espaces naturels
- Espaces marins

Orientation 1 : Structurer l'archipel urbain et restaurer l'entre-deux mers

- Réinvestir le bourg afin d'en faire un véritable pôle de centralité mixte
- Développer un pôle d'appui mixte et compact
- Renforcer les pôles secondaires mixtes
- Contenir le développement géographique de la ZI Jarry / Houelbourg lui permettre de se renouveler sur elle-même
- permettre le développement des infrastructures portuaires
- Développer des polarités économiques secondaires
- Restaurer l'entre-deux mers : mettre en liaison des deux façades littorales
- Renforcer le port du bourg
- Vocation mixte : Plaisance et de Pêche / transport maritime
- Créer un pôle de compétitivité
- Vocation orientée vers les NTIC
- Mettre en oeuvre le Projet de grand Port industriel et commercial
- renforcement du terminal "conteneurs" et du poste "vrac"
- Construire une médiathèque
- Projet communal de valorisation et d'aménagement du littoral Nord en quatre points de projet répartis de l'Est à l'Ouest

Orientation 2 : Améliorer le cadre de vie et renforcer les identités urbaines et rurales "préserver et renforcer le lien social et le cadre de vie"

- Créer des voiries de desserte
- Aménager de nouvelles liaisons douces
- Créer des parkings relais et des pôles de multimodalité
- Développer un réseau de Transport en Commun terrestre
- Préserver les "espaces ressources" naturels et agricoles + activités compatibles
- Ouvrir la commune sur le tourisme vert et bleu
- créer des circuits de pleine nature
- création du parc urbain de la Pointe à Donne

Orientation 3 : Renforcer Baie-Mahault en tant que "Terre des Solidarités" "protéger et valoriser l'environnement"

- Protéger les mangroves et les milieux côtiers
- Protéger et valoriser le littoral
- Aménager de manière durable le littoral urbanisé
- Préserver les continuités, définir des corridors écologiques
- Préserver des espaces agricoles "tampons"
- Protéger les espaces agricoles à forte valeur agronomique
- Préserver les terres agricoles de Birmingham en créant une coupure d'urbanisation

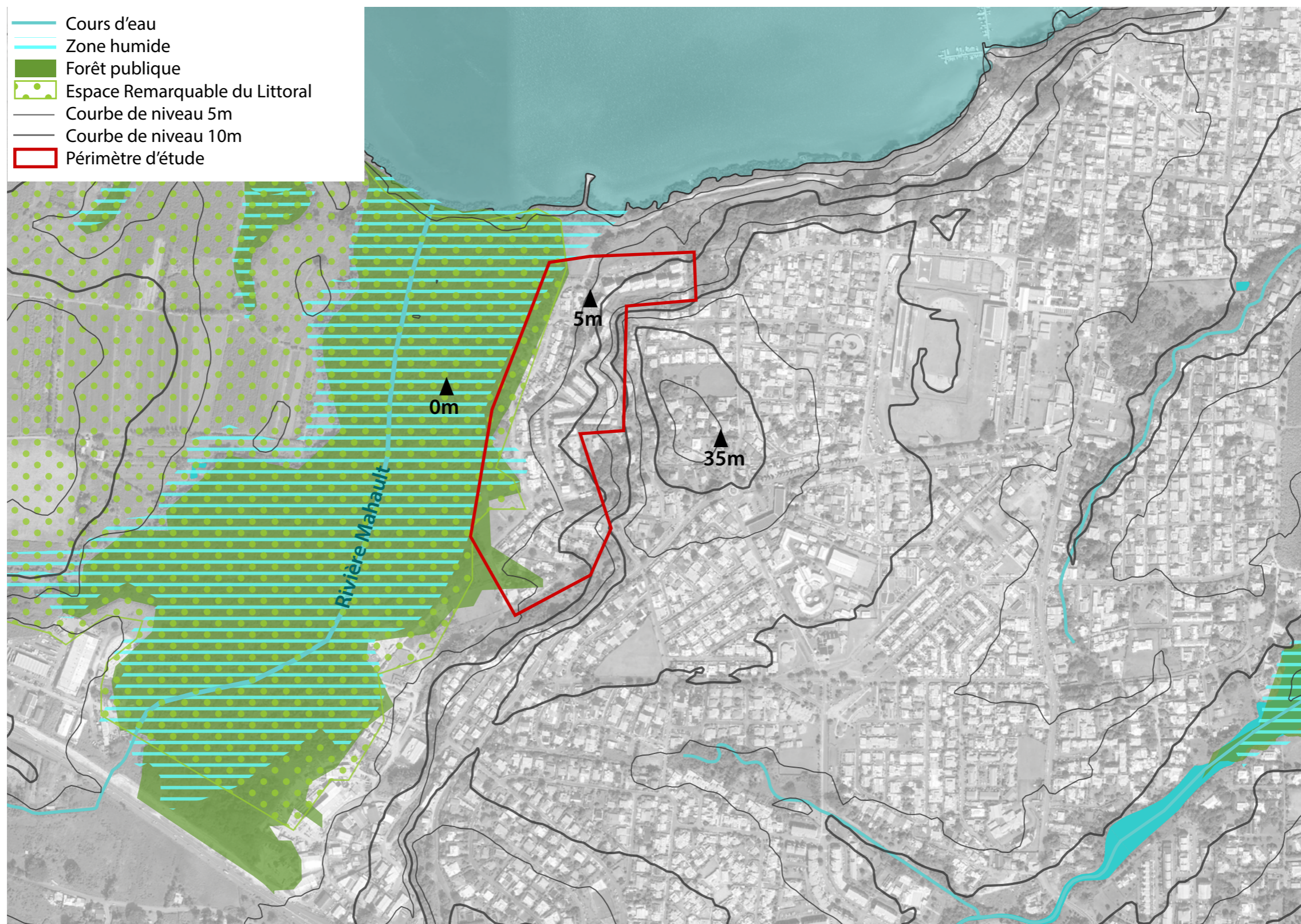
Orientation 4 : Conforter le statut de Baie-Mahault à l'échelle de la Région et de l'agglomération

- Renforcer les voies primaires
- Développer un réseau de Transport en Commun maritime
- Développer un réseau de Transport en Commun terrestre
- Requalifier le vélodrome en espace polyvalent à vocation régionale
- Renforcement de l'échangeur routier

2 CADRE RÉGLEMENTAIRE

ESPACES NATURELS PROTÉGÉS

ZONES HUMIDES ET ESPACE REMARQUABLE DU LITTORAL



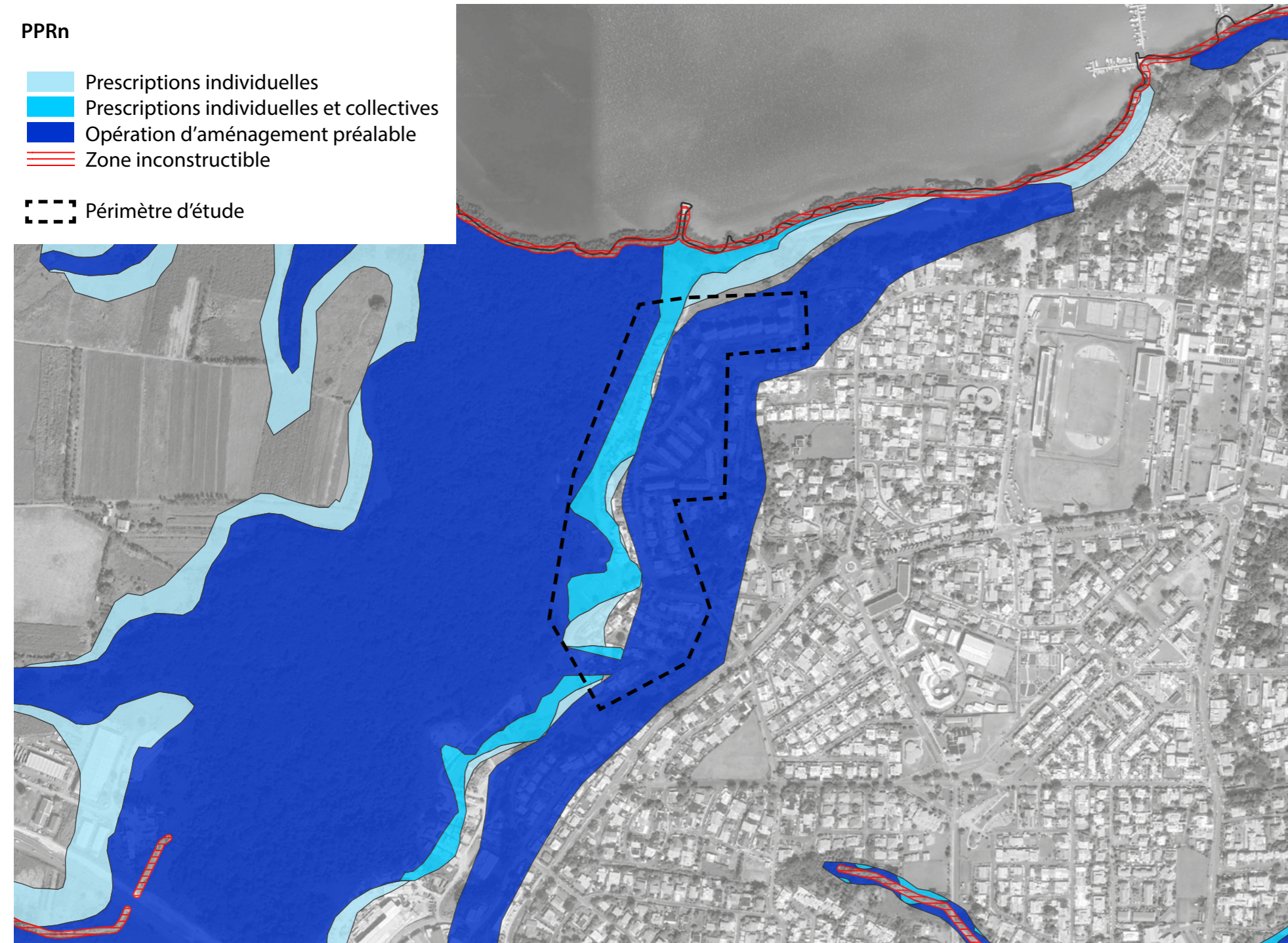
Données : BDTopo 2024 / Traitement : URBIS 2025

2 CADRE RÉGLEMENTAIRE

ESPACES NATURELS PROTÉGÉS

RISQUES NATURELS

Un quartier situé en zone à risque identifiée par le Plan de Prévention des Risques naturels.

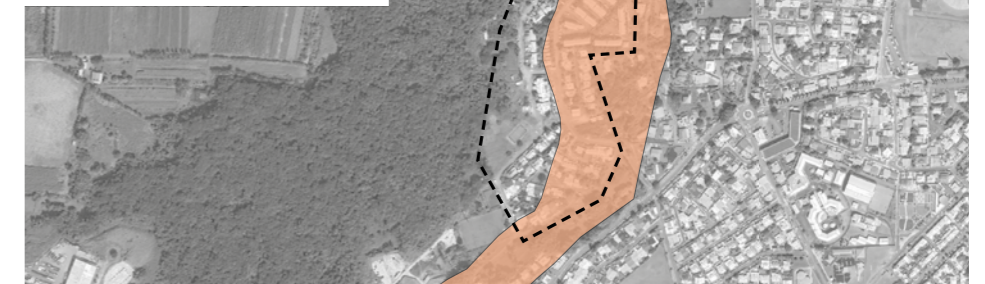


Données : PPRn 2008 / Traitement : URBIS 2025

Mouvement de terrain

- Aléa faible
- Aléa moyen
- Aléa fort

--- Périmètre d'étude



Liquefaction

- Aléa faible
- Aléa moyen
- Aléa fort

--- Périmètre d'étude



Houle cyclonique

- Aléa faible
- Aléa moyen
- Aléa fort

--- Périmètre d'étude



RISQUES NATURELS

Une situation à risques confirmée par les calculs récents sur l'aléa inondation produits dans le cadre du dernier Porter à Connaissance de l'Etat.



Données : PAC Inondation 2023 / Traitement : URBIS 2025

3 AMBITIONS, ENJEUX ET ORIENTATIONS

3 AMBITIONS, ENJEUX ET ORIENTATIONS

ÉTUDES PRÉCEDENTES

AMENAGEMENT DU LITTORAL NORD DE BAIE-MAHAULT

Les intentions développées dans le cadre du projet «Aménagement du littoral nord - interface ville/mer» produit par le groupement URBIS/ETEC en

2014, ont inspiré les aménagements proposés pour le tracé Ouest du parcours.

OBJECTIF = Ouvrir la ville sur le littoral_affirmer l'écotone

- 1_Prolonger une forme de dynamisme de la ville vers le littoral
- 2_Promouvoir et mettre en scène la nature
- 3_Créer la cohérence culturelle
- 4_Créer des espaces de dialogue paysager
- 5_Renforcer le lien social

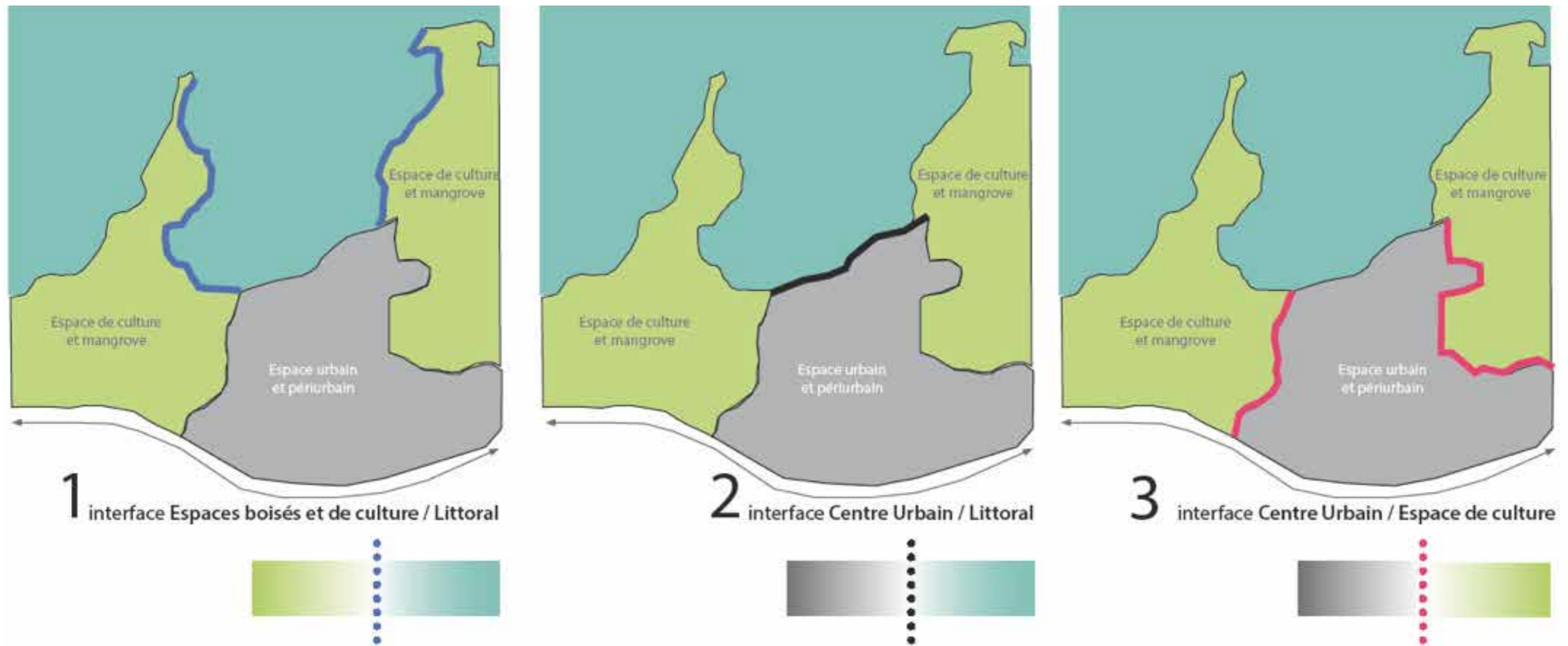


3 AMBITIONS, ENJEUX ET ORIENTATIONS

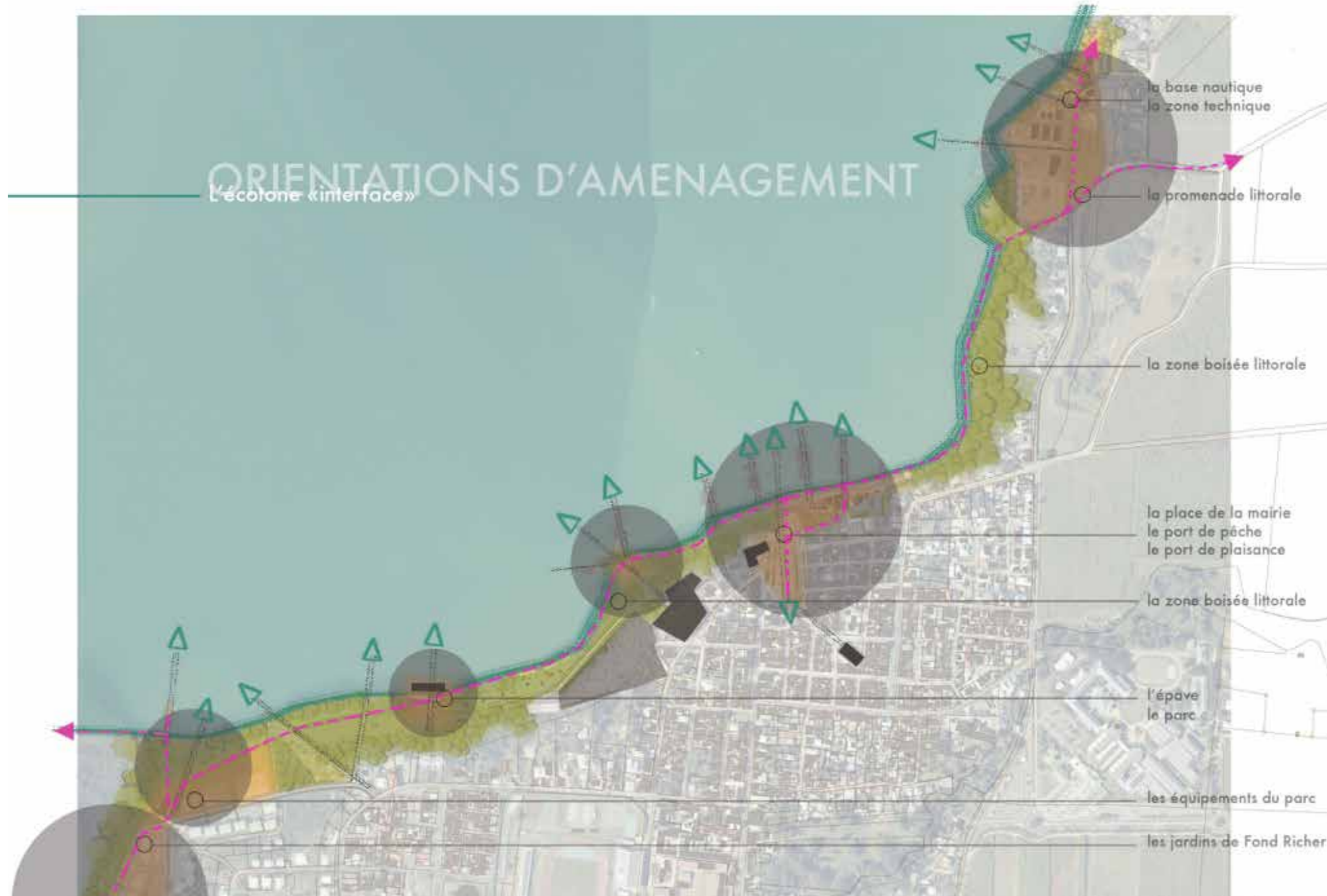
ÉTUDES PRÉCEDENTES

LES ÉCOTONES : RETISSER LES LIENS...

Le centre-bourg de Baie-Mahault profite d'un rapport à la mer privilégié se déclinant comme une succession de séquences, suggérant chacune un rapport à ses limites naturelles, constituant des écotones.



REQUALIFIER UN ESPACE DE TRANSITION VILLE-NATURE



3 AMBITIONS, ENJEUX ET ORIENTATIONS

ÉTUDES PRÉCEDENTES

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT - QUARTIER DE FOND RICHER

SEQUENCE 6

Les jardins des «Kaz à beau temps»

- Locaux associatifs
- Invariant -Problème d'inondabilité
- Voie piétonne + cyclable
- Les jardins associatifs
- Noues et passerelles
- Aménagement des coeurs d'îlots
- Invariant -Le local associatif

La séquence des «Kaz à beau temps» se situe dans le secteur de Fond-Richer, à l'extrémité ouest du centre ville de Baie-Mahault, à proximité de sa limite naturelle. Ce quartier doit faire face à deux difficultés majeures: son isolement, du fait de sa situation, et une problématique d'inondabilité.

Afin de désenclaver le quartier, l'objectif en terme d'aménagement est d'abord, de l'inclure dans le réaménagement général du parc, en l'inscrivant comme le point d'arrivée ou de départ de la promenade littorale jusqu'à Birmingham, puis de le traiter comme une transition ville-nature.

Ainsi, des jardins collectifs sont aménagés, en continuité des jardins privés des maisons, afin d'annoncer cette transition douce vers un espace naturel, de créer un espace fédérateur pour le quartier, que les habitants peuvent se réapproprier. Les circulations cycles, et piétonnes, se fauillent entre les jardins, et desservent de petits box, carbets, permettant le rangement et le stockage de matériel.

La problématique d'inondabilité est traitée par la mise en place de noues, qui participent à l'aménagement urbain, en étant des éléments de mise en valeur, notamment par la présence de passerelles, et autres franchissements.

La surélévation topographique de plusieurs habitations critiques face à cette contrainte, est envisagée, sur le quartier.

Programmation

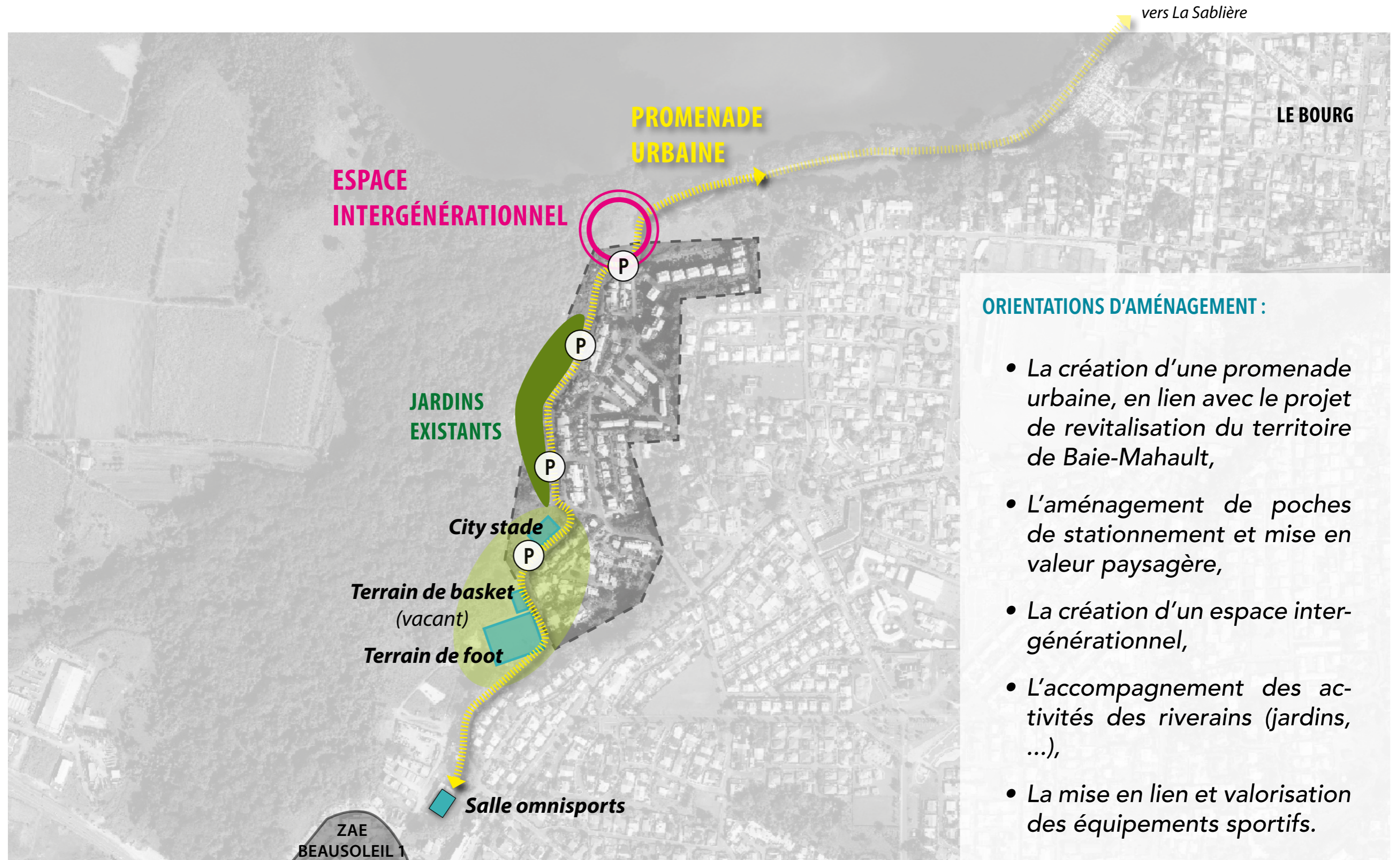
LES KAZ A BEAU TEMPS

- Locaux associatifs
déplacement du local existant?
- Jardins collectifs
- Box rangement
- Noues aménagés
- Circulation piétonne
- Piste cyclable

Ambiances

Orientations d'aménagement
«L'Écotone» - Renforcer les liens ville - littoral

4 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT



ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT :

- La création d'une promenade urbaine, en lien avec le projet de revitalisation du territoire de Baie-Mahault,
- L'aménagement de poches de stationnement et mise en valeur paysagère,
- La création d'un espace intergénérationnel,
- L'accompagnement des activités des riverains (jardins, ...),
- La mise en lien et valorisation des équipements sportifs.

4 PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

ORIENTATIONS

ORGANISATION DE DÉPLACEMENTS

- Favoriser le désenclavement du quartier en proposant une nouvelle connexion littorale, en marge des espaces parcourus par l'automobile, sur un espace disponible où s'est dessinée au fil du temps une promenade, une liaison, vecteur d'activités sportives et récréatives.
- Désenclaver le quartier : création des connexions avec le bourg et la zone de Beausoleil



ESPACE NATUREL

- Mise en valeur et préservation des espaces naturels (zone humide, mangrove, forêt marécageuse)
- Revaloriser la mangrove, sensibilisation des habitants, replantations
- Création d'une barrière naturelle : le projet comme zone tampon entre la mangrove et la zone d'habitat



CADRE DE VIE

- Changer la perception du quartier et créer un dialogue avec la ville : un quartier récréatif
- Valoriser les usages et activités existants (jardins créoles, équipements sportifs, associations, ...) en respectant le milieu naturel, prohibant les traitements phytosanitaires, ...



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

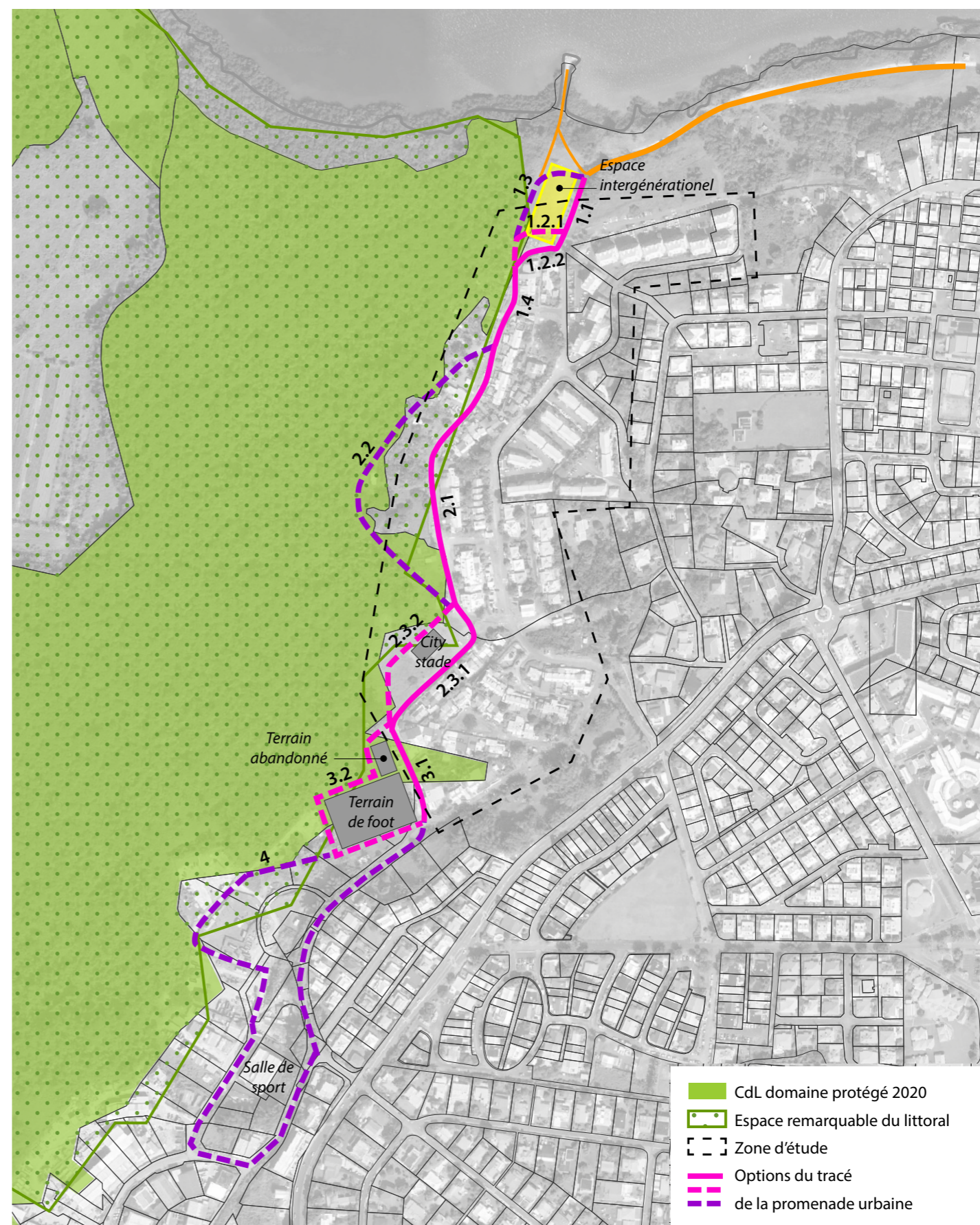
INTENTIONS

TRACÉ DE LA PROMENADE

Ce projet vise à créer un espace à la fois récréatif et pédagogique, favorisant le contact avec la nature afin de la valoriser et de sensibiliser les habitants à sa préservation. Une attention particulière a été portée à la délimitation entre la zone bâtie et la zone naturelle. Le tracé proposé suit ainsi la limite de la zone boisée existante, avec pour objectif de protéger les espaces naturels sensibles et de limiter l'extension urbaine par la création d'un espace tampon entre la mangrove et la zone d'habitat.

Au-delà de sa dimension environnementale, le projet contribuera à désenclaver le quartier, à améliorer son image en tant qu'espace récréatif, et à valoriser les usages existants (jardins, équipements sportifs, etc.), tout en respectant le milieu naturel.

La promenade urbaine s'intégrera ainsi dans un parcours à vélo imaginé à l'échelle de la commune.



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

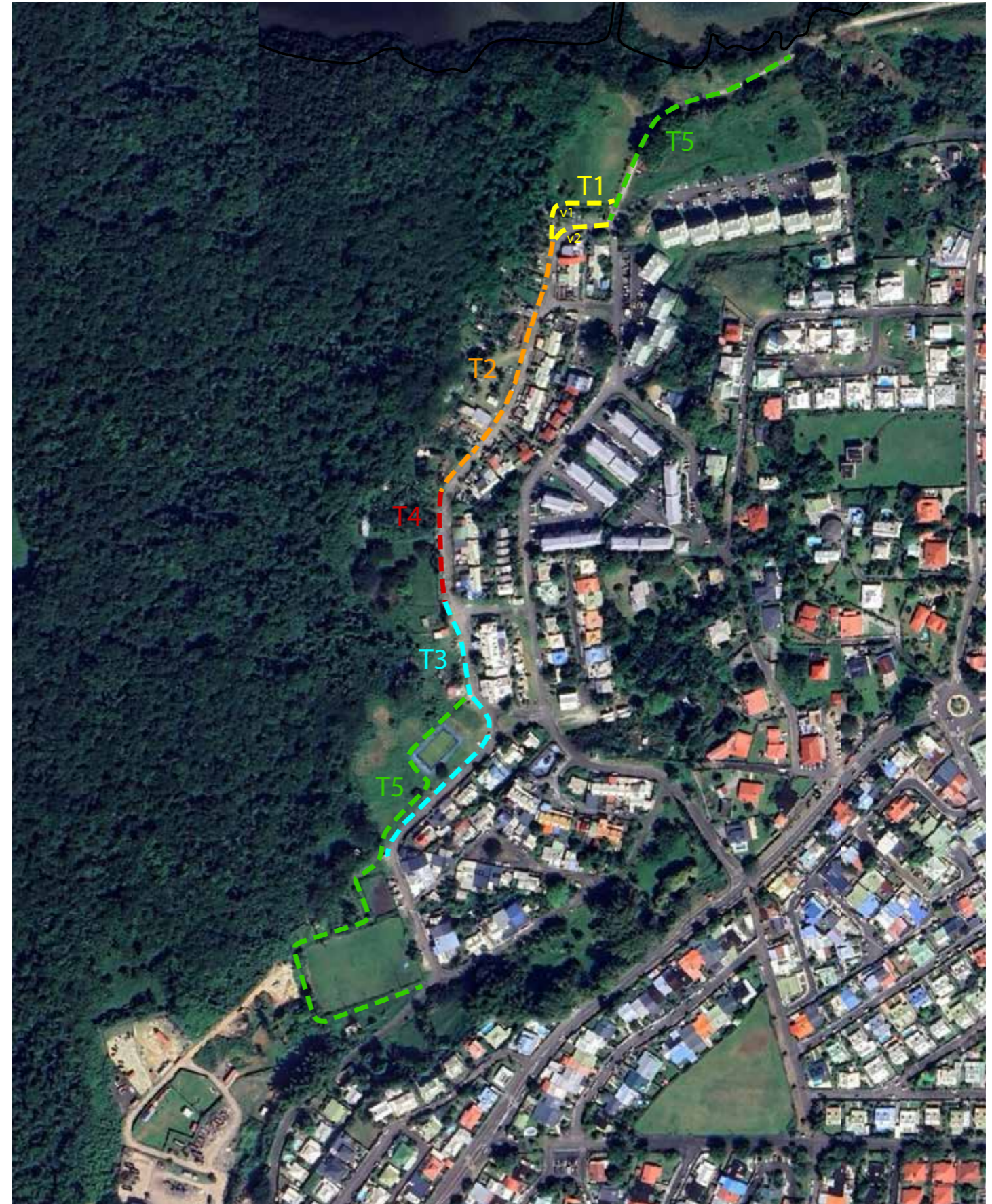
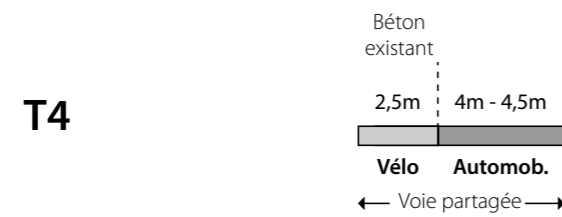
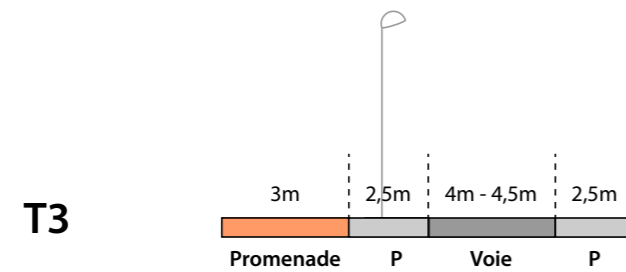
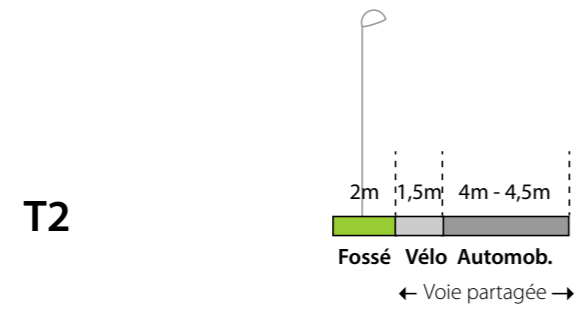
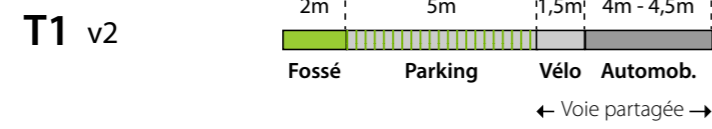
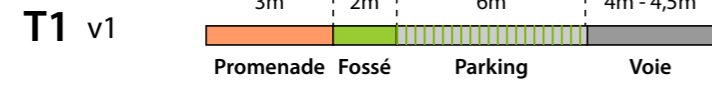
INTENTIONS

Séquence	Option du tracé	Avantages	Desavantages	Conclusion
1	Option 1.1	<ul style="list-style-type: none"> Chemin existant - prolongement du sentier du littoral vers le port de Baie-Mahault 	<ul style="list-style-type: none"> Chemin à conforter 	Favorable
	Option 1.2.1	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une bande sur la côté de la voie existante possible (création voie partagée) 	<ul style="list-style-type: none"> Carrefour dangereux Gabarit resteint (Emplacements des poteaux et lampadaires, fossés existantes) 	Pas favorable
	Option 1.2.2	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une promenade sur site propre - mise en sécurité des usagers face aux automobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Création de la promenade - pas de chemin existant Création de passerelle au-dessus du fossé nécessaire Stabilité du sol à vérifier 	Favorable
	Option 1.3	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une promenade sur site propre Création d'un boucle autour de l'espace intergénérationnel 	<ul style="list-style-type: none"> Création de la promenade - pas de chemin existant Sol à vérifier (humidité) Doublure des accès au site - chemin déjà existant 	Pas favorable
	Option 1.4	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une bande sur la côté de la voie existante possible (création voie partagée) 	<ul style="list-style-type: none"> Gabarit resteint (Emplacements des poteaux et lampadaires, fossés existantes) 	Favorable
2	Option 2.1	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une bande sur la côté de la voie existante possible (création voie partagée) 	<ul style="list-style-type: none"> Gabarit resteint (Emplacements des poteaux et lampadaires, fossés existantes) 	Favorable
	Option 2.2	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une promenade sur site propre en contact avec la mangrove (mise en scène du site naturel) Protection de l'espace naturel sensibel face à l'extension urbaine (création d'une zone tampon) 	<ul style="list-style-type: none"> Usage dense de la fringe de la zone boisée (jardins des habitants bien entretenus) Sol à vérifier (humidité) Manque de visibilité (sécurité des usagers) 	Pas favorable
	Option 2.3.1	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une bande sur la côté de la voie existante possible (création voie partagée) 	<ul style="list-style-type: none"> Carrefour dangereux Gabarit resteint (Emplacements des poteaux et lampadaires, fossés existantes) 	Pas favorable
	Option 2.3.2	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une promenade sur site propre - mise en sécurité des usagers face aux automobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Sol à vérifier (humidité) 	Favorable
3	Option 3.1	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une bande sur la côté de la voie existante possible (création voie partagée) 	<ul style="list-style-type: none"> Carrefour dangereux Gabarit resteint (Emplacements des poteaux et lampadaires, fossés existantes) 	Pas favorable
	Option 3.2	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'une promenade sur site propre en contact avec la mangrove (mise en scène du site naturel) 	<ul style="list-style-type: none"> Sol à vérifier (humidité) Contraintes topographiques (ravine, fossé) Manque de visibilité (sécurité des usagers) 	Pas favorable
4	Option 4	<ul style="list-style-type: none"> Liaison des équipements sportifs du quartier - liaison au salle omnisports 	<ul style="list-style-type: none"> Zone d'activité économique avec passage de camions - pas adapté d'accueillir des piétons et cyclistes voir dangereux Aménagement de la voie existant en voie partagée impossible (gabarit resteint, topographie) Aménagement d'une promenade sur site propre impossible (espace disponible, topographie) Zone en chantier (extension de la ZAE) 	Pas favorable

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

TRAITEMENT DES SÉQUENCES



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

TYPE DE RESEAU CYCLABLE

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500- 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70 km/h - 80 km/h	<1000	Trafic mixte	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000-4000	Piste cyclable / voie verte / bande cyclable / bande dérasée de droite	Piste cyclable / voie verte	
	> 4000			
Régime de priorité		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

SIGNALISATION

La signalisation horizontale sera conforme aux prescriptions du Cerema, ainsi qu'à L'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Les bandes cyclables sont délimitées sur la chaussée par une ligne discontinue de type T3 et de 25 cm de largeur.



REVÊTEMENT

Le choix du revêtement se fait en suivant plusieurs critères :

- Confort pour l'utilisateur
- Durabilité
- Sécurité
- Intégration dans l'environnement
- Contraste avec le trottoir, le cas échéant

Les revêtements stabilisés, ou gravillonnés ne sont pas adaptés aux aménagements cyclables. En effet, ils peuvent être inconfortables pour certains modes de déplacement (skate, roller) voire dangereux pour d'autres (les graviers sont souvent responsables de la chute de cyclistes).

Il serait préférable et recommandé donc d'utiliser de l'enrobé bitumineux, ou du béton.

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

DOSSIERS THÉMATIQUES CEREMA

VÉLOS ET VOITURES : SÉPARATION OU MIXITÉ, LES CLÉS POUR CHOISIR

**Doit-on mettre en place des pistes cyclables dans toutes les rues ?
A partir de quelle valeur de trafic doit-on séparer les cyclistes de la circulation motorisée ? La zone 30 est-elle un aménagement cyclable ?**

Nous vous proposons ici quelques principes fondamentaux à respecter pour garantir une voirie attractive pour tous les cyclistes, présents et à venir.

Quels critères pour choisir entre séparation et mixité ?

Le choix entre mixité et séparation des modes est fondamental lorsqu'on cherche à construire un espace public accueillant et inclusif pour l'ensemble des modes actifs. Pour les cyclistes, ce choix s'appuie nécessairement sur une hiérarchisation préalable du réseau cyclable ou à défaut une réflexion locale sur la vocation des aménagements mis en place.

3 critères principaux sont à considérer conjointement avant de choisir de faire cohabiter ou non les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace.



1 - LE VOLUME DE TRAFIC MOTORISÉ

La proximité avec les usagers motorisés est souvent facteur de stress, d'inconfort et de sentiment d'insécurité pour les cyclistes, même si elle est bien vécue par certains d'entre eux[1]. Le volume de trafic est un indicateur qui permet d'apprécier si cette proximité s'avère fréquente ou non, et donc si une mixité d'usage de la chaussée est envisageable.

Ainsi, les différents retours des gestionnaires de voirie en France et à l'international montrent qu'au-delà de 4000 veh/jour, la cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique.

Face à des situations où ce seuil est dépassé, deux options principales s'offrent à l'aménageur pour garantir la cyclabilité de la solution technique retenue :

- Créer des aménagements cyclables séparatifs : cette option suppose de créer des aménagements suffisamment qualitatifs pour être plus attractifs que la chaussée générale. Ils devront notamment être dimensionnés de manière adéquate.
- Prévoir un usage mixte de l'espace mais agir sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé en dessous des seuils précités : c'est souvent la solution qui s'impose dans les rues étroites où la création d'aménagements séparatifs conformes aux standards de largeur n'est pas possible. Pour autant, on veillera à conserver autant que possible une largeur permettant une bonne cohabitation entre cyclistes et automobilistes, notamment en situation de dépassement.

2 - LA VITESSE RÉELLEMENT PRATIQUEE PAR LES AUTOMOBILISTES

La modération de la vitesse en ville est une nécessité tant pour la sécurité routière que pour la qualité de vie et la convivialité. C'est une condition nécessaire (mais non suffisante) pour envisager de faire circuler les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace. Et ce sont les vitesses réelles des véhicules motorisés et non la vitesse limite autorisée qui conditionnent la sécurité et le ressenti de sécurité vécu par les cyclistes.

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

SI EMPRISE SUFFISANTE : POSSIBILITE DE SEPARER LES VOIES

FICHE CEREMA

Quand et où aménager des bandes cyclables ?

De nombreuses expériences françaises et étrangères ont prouvé que la bande cyclable est souvent plus sûre que la piste. En effet, sur une piste cyclable séparée physiquement 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, notamment aux intersections où le cycliste est davantage dans le champ de vision de l'automobiliste.

La bande cyclable constitue une solution intermédiaire entre les aménagements en site propre (piste cyclable, voie verte) et ceux instaurant la mixité (zone 30, zone de rencontre). Elle sera aménagée préférentiellement là où le trafic est moyen et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h. Elle présente plusieurs avantages : économique (elle n'a besoin que d'un simple marquage et de signalisation verticale), rapidement mise en œuvre et facilement utilisable (elle s'avère d'une grande souplesse pour les usagers).

Pour assurer le meilleur niveau de sécurité possible et renforcer ainsi le rôle du vélo dans les déplacements urbains, la bande cyclable est l'un des outils permettant la mise en œuvre d'un réseau cyclable continu couvrant l'ensemble de la ville (cf. fiche "Les schémas cyclables"), relié, en sortie de ville, aux itinéraires interurbains de déplacements utilitaires, sportifs et de loisirs.

Trottoir : 1,40m idéal >1,80m

Voie verte : 3m idéalement 4m

Piste unidirectionnelle : 2m mini si trafic <1500/jour. 2,5m sinon

Piste bidirectionnelle : 3m mini si trafic <1500/jour. 3,5m si trafic <3000. 4m sinon.

Possibilité de prévoir différemment par tronçon, en fonction des emprises.

Il faudra bien traiter les interfaces

(cad : passage d'une piste cyclable à des bandes (gestion de la traversée etc.))

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

3 - LA CIRCULATION CYCLISTE

La circulation cycliste, constaté ou désiré, est également à prendre en considération, de même que le niveau de service visé pour les cyclistes. Par exemple, si une zone 30 à faible trafic motorisé (<4000 VL/jour) peut parfaitement admettre la mixité pour un trafic cycliste jusqu'à 750 cyclistes / jour, cette mixité peut se révéler problématique si le trafic cycliste atteint plusieurs milliers de passages par jour, à fortiori sur un réseau cyclable à haut niveau de service.

Quel type d'aménagement ?

Voici à titre indicatif un tableau d'aide à la décision inspiré des recommandations néerlandaises[1] qui propose, en fonction de ces trois critères, le type d'aménagement cyclable à envisager en milieu urbain :

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2 000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Traffic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 à 4000	Traffic mixte	Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 à 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Traffic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande déviée de droite	Piste cyclable
	1000 à 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande déviée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

L'examen de ce tableau donne en général une idée assez précise du choix à opérer entre mixité et séparation des modes. Pour autant, d'autres paramètres pourront être également examinés :

- présence de dispositifs de modération de la vitesse pour les véhicules motorisés
- voirie en pente générant, dans le sens de la montée, une augmentation du différentiel de vitesse entre les vélos et les voitures
- étalement ou resserrement de l'heure de pointe
- S'agissant des pistes et bandes cyclables, celles-ci devront nécessairement être conçues suivant les recommandations en vigueur afin de garantir leur fonctionnement optimal.

La prise en compte du contexte local et la concertation avec les usagers permet, notamment dans les cas où les contraintes techniques sont fortes, de choisir les solutions les plus adaptées. La mise en place d'aménagements réversibles et ajustables permet également d'aider au choix d'aménagements définitifs.

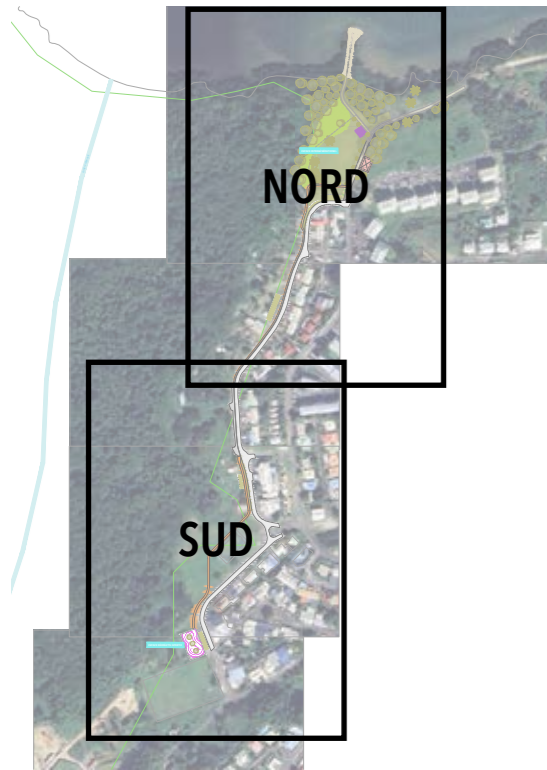
La zone 30 est-elle un aménagement cyclable ?

Il découle de ces principes qu'une zone 30 dépourvue d'aménagement séparatifs ne peut tenir lieu d'aménagement cyclable que si les critères de trafic énoncés plus haut sont respectés. En particulier, une vitesse constatée inférieure ou égale à 30 km/h n'est pas une condition suffisante pour qu'une zone 30 soit cyclable.

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

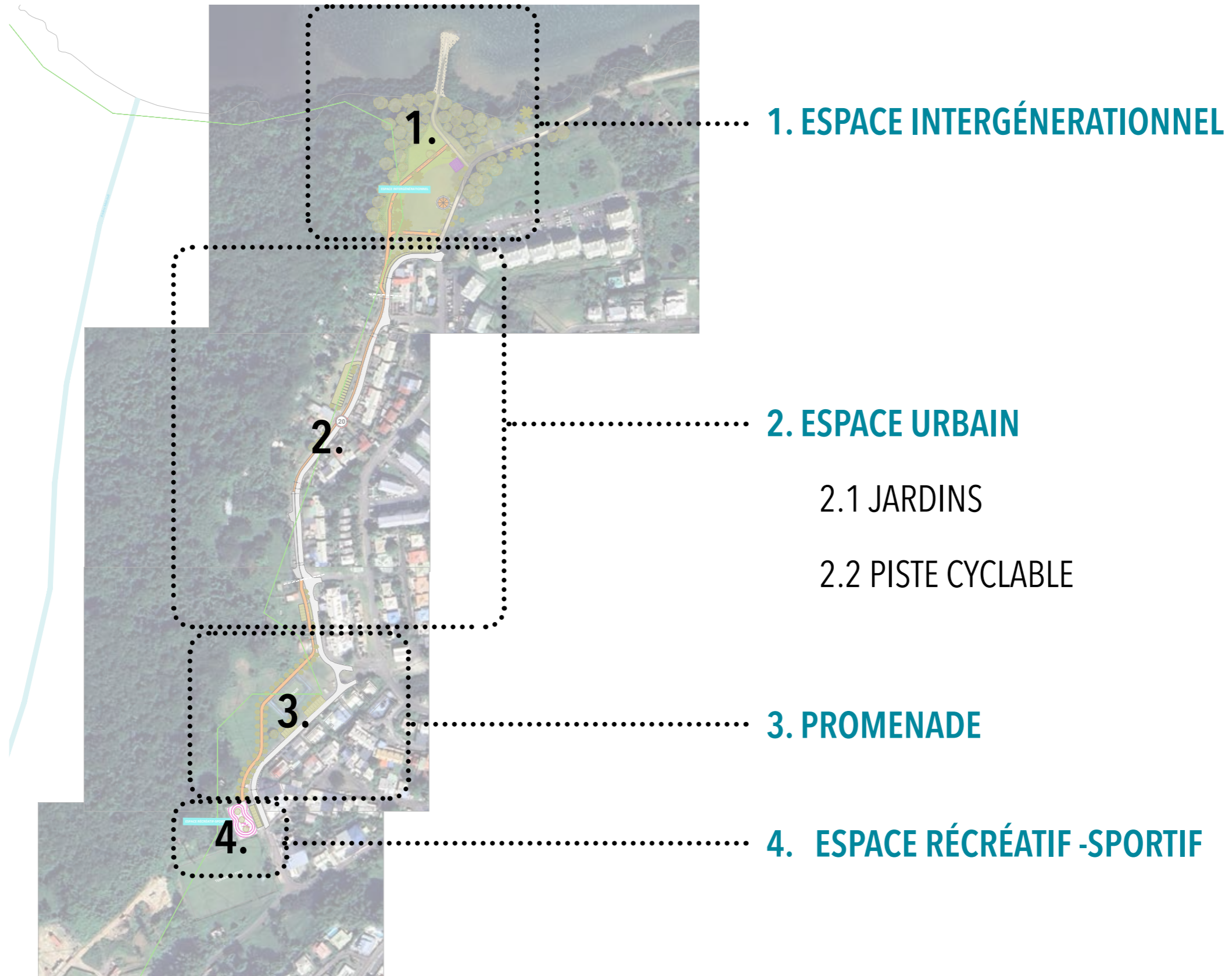
PLAN D'AMÉNAGEMENT GLOBAL



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

PLAN D'AMÉNAGEMENT GLOBAL



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

1. ESPACE INTERGÉNÉRATIONNEL

- Création d'un espace convivial et de multiusage
- Pouvant accueillir des évènements des associations
- Renforcer l'offre culturel et le lien social dans le quartier (zone pavillonnaire et résidence de haut standing)
- Aménagement d'un kiosque ou maison associatif
- Valorisation de l'entrée de l'espace naturel (sentier littoral et ponton)
- Sensibilisation des habitants envers les espaces naturels (mangrove)

OPTION 1 :

- Aménagement d'un kiosque octogonal en bois ouverte sur tout les côtés - surface de 70 m² - lieux de rassemblement et d'évènements
- Aménagement d'un espace de street-workout
- Mise en place de panneaux d'information ou d'autres éléments ludiques de sensibilisation sur l'axe de la promenade à l'entrée du quartier
- Espace (pelouse) modulable pour l'accueil d'évènements, activités sportifs, ...

RÉFÉRENCES ET AMBIANCES :



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS



OPTION 2 :

- Aménagement d'un bâtiment à l'endroit du conteneur fermé - surface de 100 m² - accueillant des associations
- Aménagement d'un espace de street-workout
- Mise en place de panneaux d'information ou d'autres éléments ludiques de sensibilisation sur l'axe de la promenade à l'entrée du quartier
- Espace (pelouse) modulable pour l'accueil d'évènements, activités sportifs, ...



OPTION 3 :

- Aménagement d'un bâtiment avec terrasse à l'endroit du conteneur fermé - surface de 100 m² (terrasse comprise) - accueillant des associations
- Aménagement d'un espace de street-workout
- Mise en place de panneaux d'information ou d'autres éléments ludiques de sensibilisation sur l'axe de la promenade à l'entrée du quartier
- Espace (pelouse) modulable pour l'accueil d'évènements, activités sportifs, ...

5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

RÉFÉRENCES ET AMBIANCES :



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

PROJECTIONS:



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

2.1 JARDINS

- Promouvoir, sans développer davantage les espaces investis
- Accompagner la population aux vertus de l'auto-production maraîchère
- Renforcer les liens sociaux



RÉFÉRENCES ET AMBIANCES :

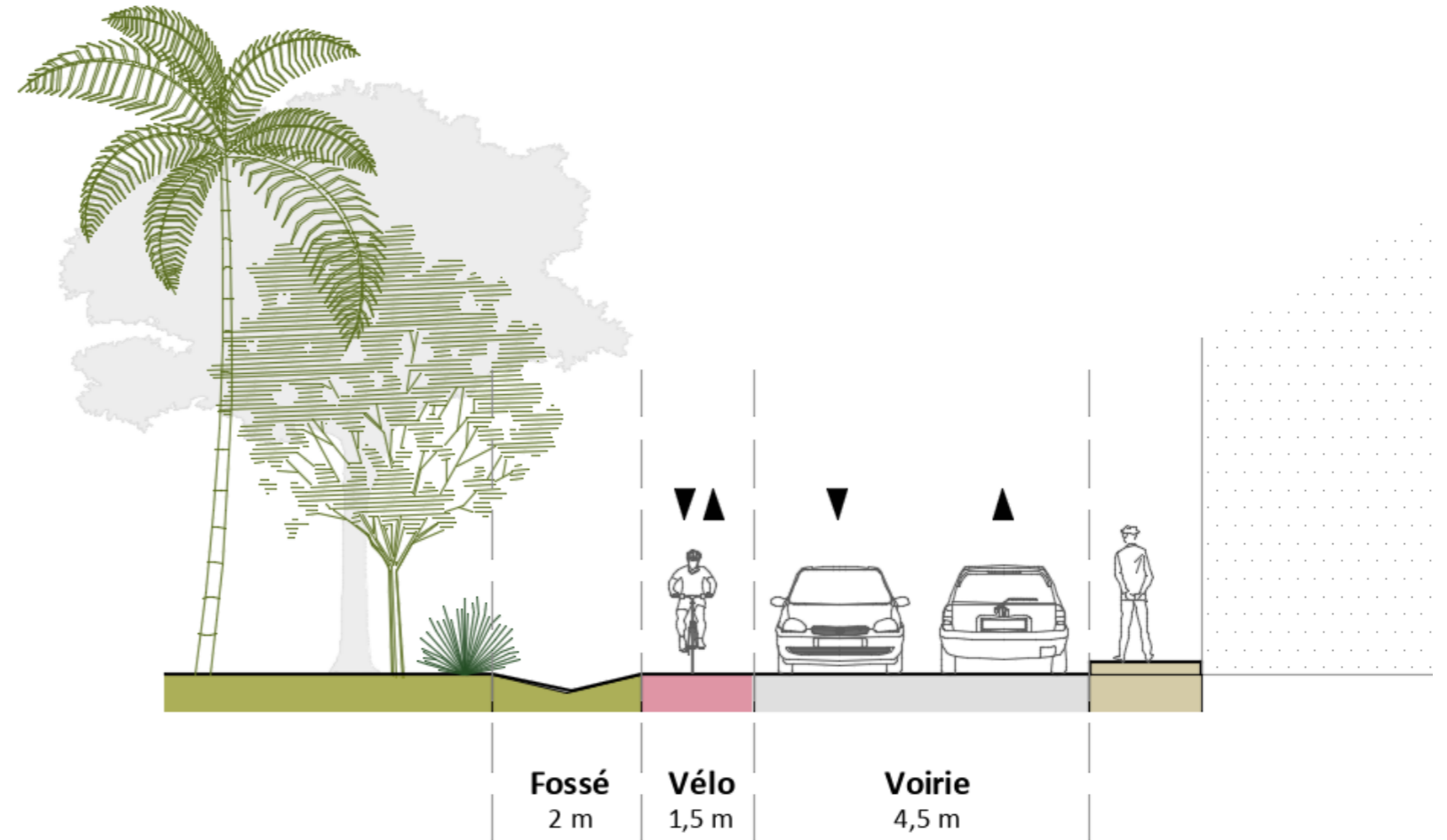


5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

2.2 PISTE CYCLABLE

- Rue des Kalinagos : une piste cyclable aménagée en mixité avec la voie automobile, sur une portion de desserte interne, en marge de la rue des Caraïbes, support d'échanges et de circulations inter-quartiers plus lourds



RÉFÉRENCES ET AMBIANCES :



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

PROJECTIONS :



5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
971-200018653-20251219-20251210762-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 14/01/2026
Publication : 14/01/2026

PROJECTIONS :

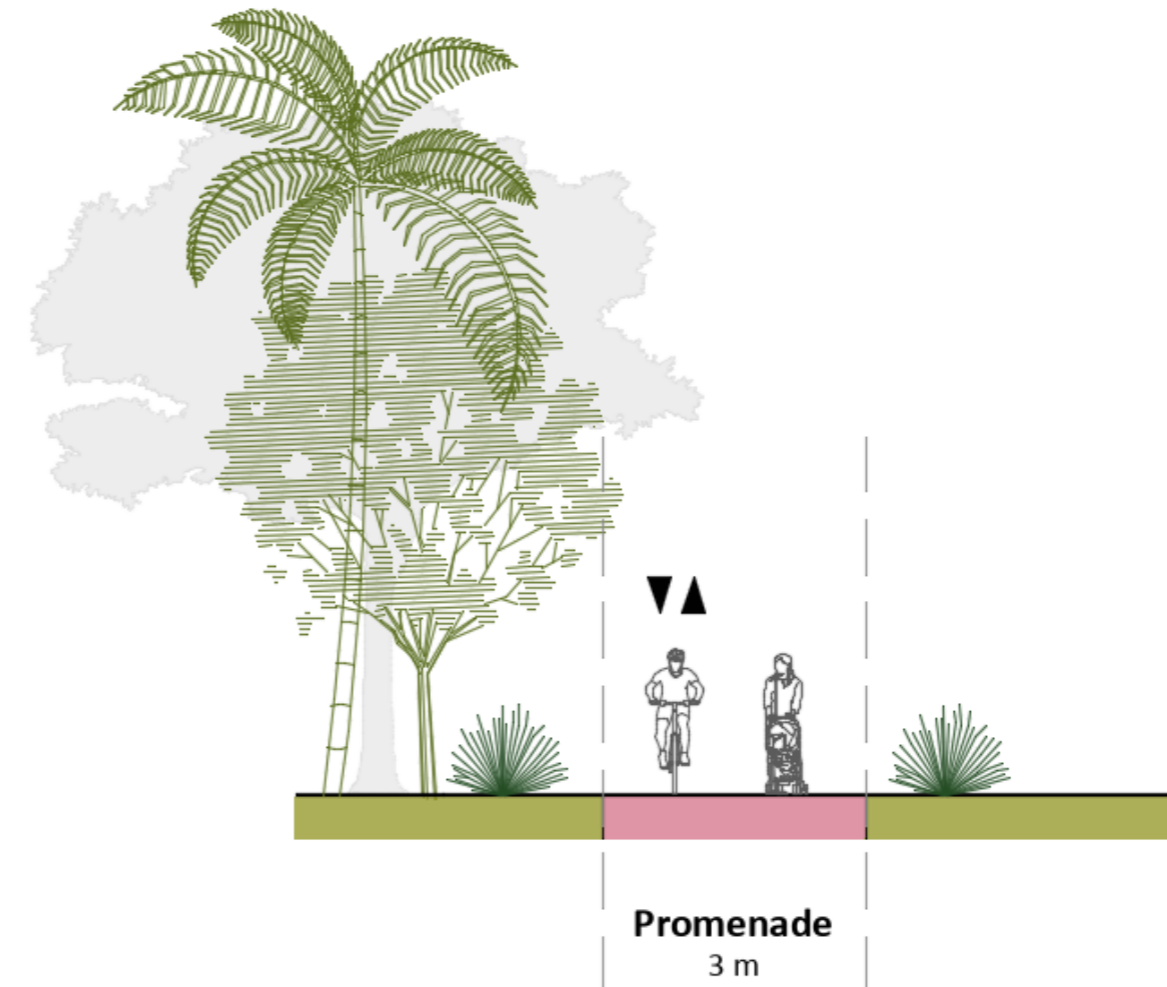


5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

3. PROMENADE

- Promenade : quand la piste cyclable emprunte des espaces plus naturels



RÉFÉRENCES ET AMBIANCES :

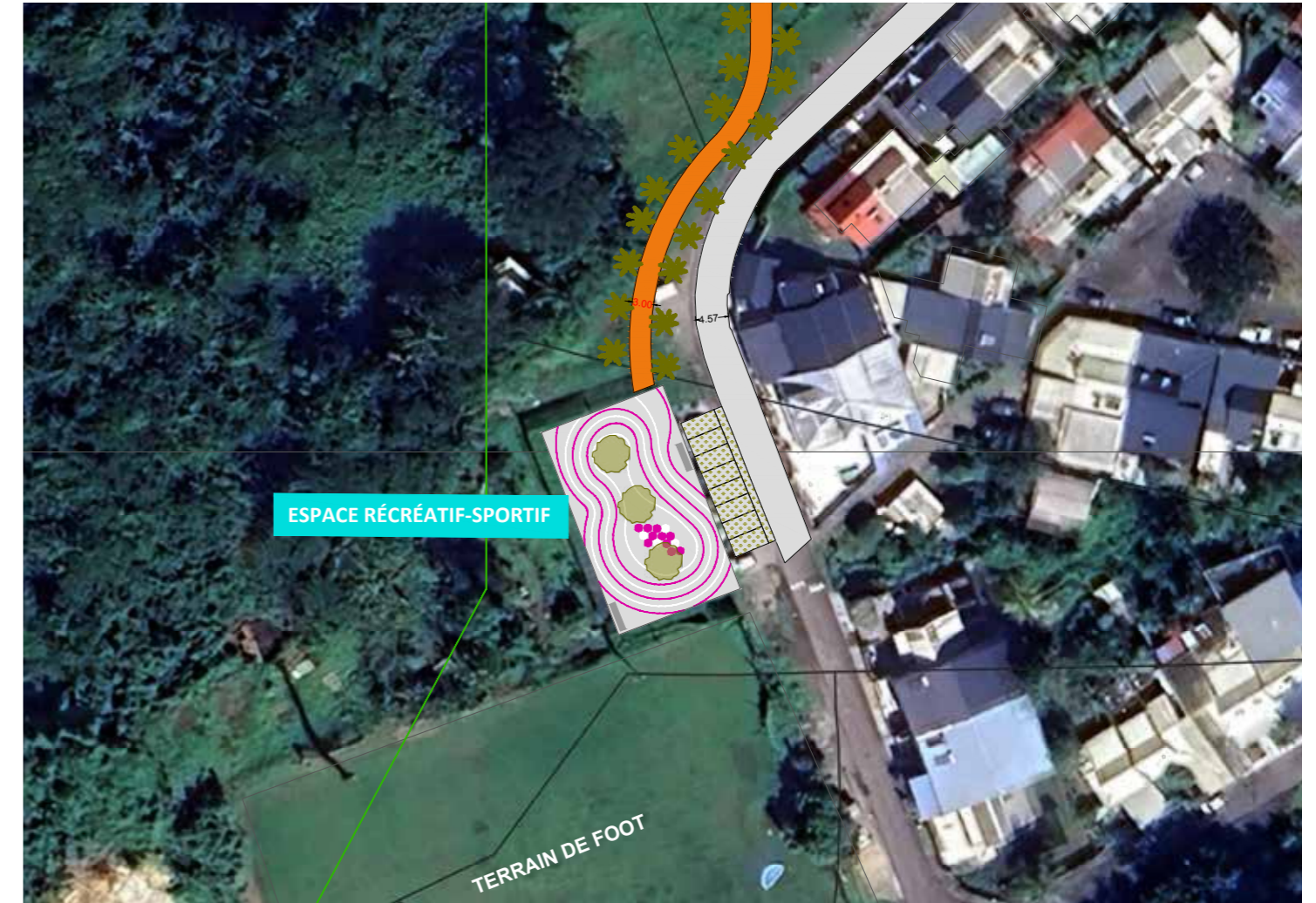


5 DÉCLINAISON DU PROJET D'AMÉNAGEMENT

INTENTIONS

4. ESPACE RÉCRÉATIF-SPORTIF

- Reconversion du terrain de basket vacant - transformation en plateforme de jeux urbains (design actif) : jeux au sol, espace roller et skate, ...



RÉFÉRENCES ET AMBIANCES :

