



Aménagement d'une piste cyclable entre Fond Sarail et Lauricisque

Annexes au dossier de demande d'examen au Cas par Cas

Communes de Baie-Mahault et Pointe-à-Pitre





Sommaire

Annexe 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire.....	3
Annexe 2 : Plan de situation.....	5
Annexe 3 : Reportage photographique – photos réalisées les 16 et 17/04/2020	6
Annexe 4 : Plans du projet.....	11
Annexe 5 : Plan des abords du projet	23
Annexe 6 : Mesures mises en place pour Éviter, Réduire ou Compenser les effets du projet sur l'environnement.....	25
Phase travaux	25
Phase d'exploitation.....	27



ANNEXE 1 : INFORMATIONS NOMINATIVES RELATIVES AU MAITRE D'OUVRAGE OU PETITIONNAIRE



Annexe n°1 à la demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact

Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire
À JOINDRE AU FORMULAIRE CERFA N° 14734

NOTA : CETTE ANNEXE DOIT FAIRE L'OBJET D'UN DOCUMENT NUMÉRISÉ PARTICULIER LORSQUE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS EST ADRESSÉE À L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE PAR VOIE ÉLECTRONIQUE

Personne physique			
Adresse			
Numéro	Extension	Nom de la voie	
Code Postal	Localité	Pays	
Tél		Fax	
Courriel	@		
Personne morale			
Adresse du siège social			
Numéro	Extension	Nom de la voie	
	n		
Hôtel de Région ; Rue Paul LACAVE ; Petit-Paris			
Code postal	9 7 1 0 9	Localité	Basse Terre cedex
		Pays	Guadeloupe
Tél	0590804040	Fax	0590813419
Courriel	michel.gene@cr-guadeloupe.fr		
Personne habilitée à fournir des renseignements sur la présente demande			
Nom	CHALUS	Prénom	Ary
Qualité	Président du Conseil Régional de la Guadeloupe		
Tél	0590804040	Fax	0590813419
Courriel	contact@routesdeguaadeloupe.fr		

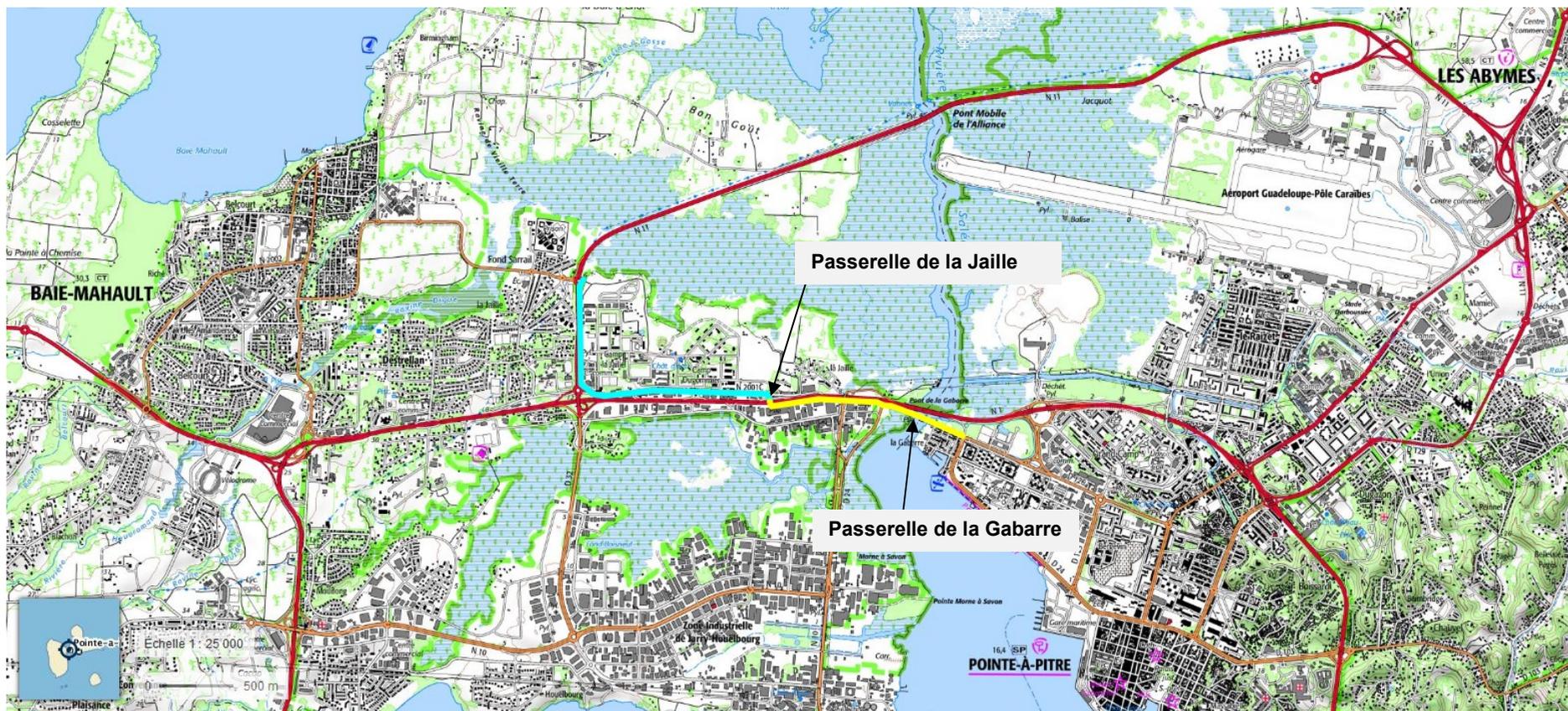
En cas de co-maîtrise d'ouvrage, listez au verso l'ensemble des maîtres d'ouvrage.



Co-maîtrise d'ouvrage



ANNEXE 2 : PLAN DE SITUATION

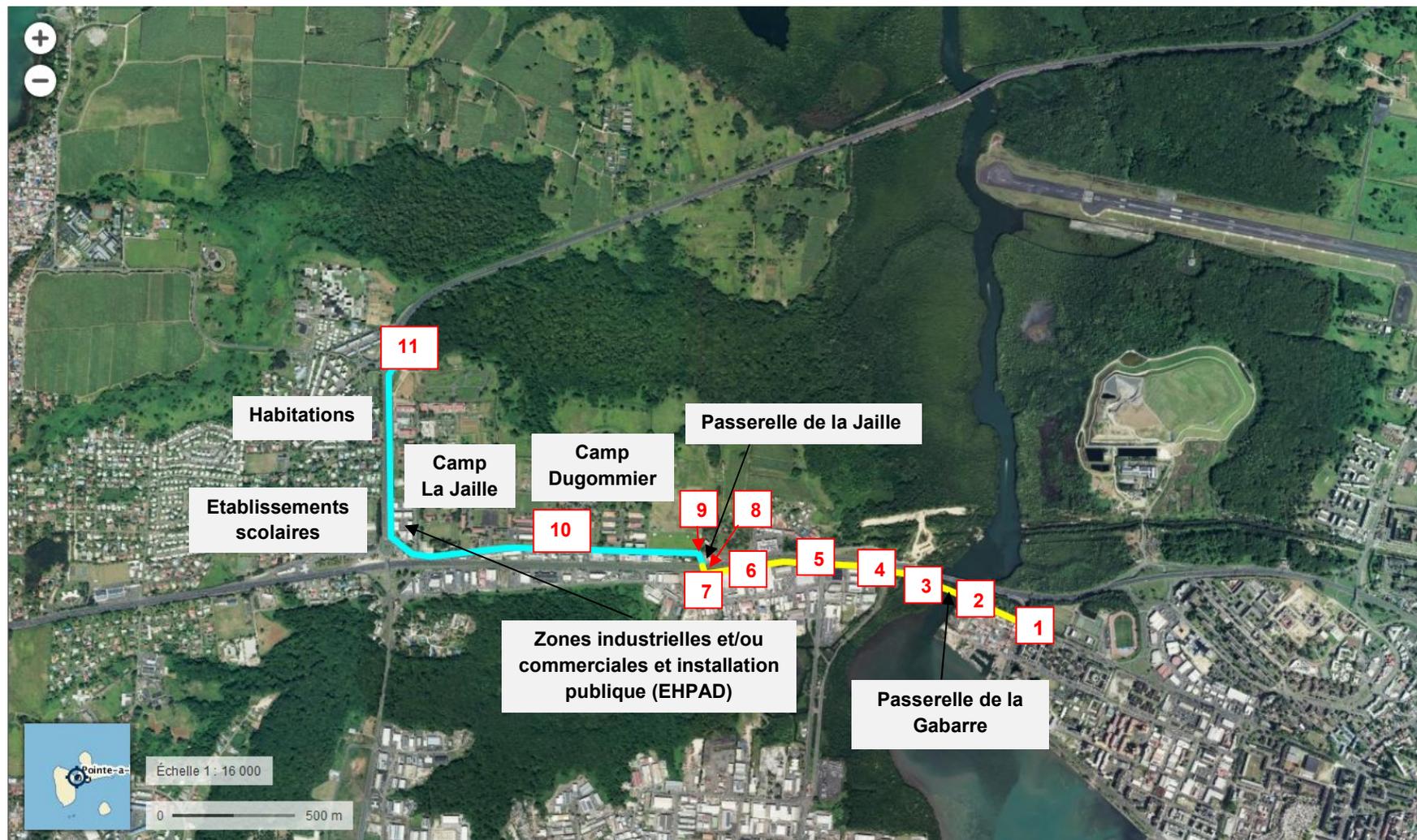


- Prolongement de la piste cyclable existante (Fond-Sarail à Passerelle de la Jaille)
- Piste cyclable existante à réhabiliter (Passerelle de la Jaille à extrémité est rue René Varo)



ANNEXE 3 : REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE – PHOTOS REALISEES LES 16 ET 17/04/2020

Source : EGIS





Vue n°1 :
Rue René
Varo –
piste
cyclable
existante
à
réhabiliter

TRONÇON T2-1 – RUE R. VARO



Vue sur la rue R. VARO



Vue vers la passerelle de la Gabarre

Vues n°3 :
Entre
passerelle
de la
Gabare et
bretelle
accès RN1

TRONÇON T2-3 – ENTRE PASSERELLE DE LA GABARRE ET BRETELLE ACCES RN1



Vue vers passerelle de la Gabarre



Vue en direction de Jarry

Vue n°2 :
Passerelle
de la
Gabarre -
piste
cyclable
existante à
réhabiliter

TRONÇON T2-2 – PASSERELLE DE LA GABARRE



Rampe Est de la passerelle de la Gabarre et panneau B7a



Fin du trottoir côté nord sur rampe Est



Extrémité de la passerelle côté Est



Vue vers T2-2

Vues n°4 :
Carrefour
C3 –
intersection
bretelle
accès RN1

CARREFOUR C3 – INTERSECTION BRETELLE ACCES RN1



Vue vers T3



Vue sur la bande cyclable provenant de Jarry



**Vues n°7 :
Abords
passerelle
de la Jaille**

TRONÇON T5-1 – PISTE CYCLABLE ENTRE BRETELLE SORTIE RN1 ET PASSERELLE DE LA JAILLE



Courbe avant C5, avec légère réduction de largeur



Discontinuité piétonne



Zone à sécuriser le long du trottoir



Zone à sécuriser et vue sur la passerelle de la Jaille

**Vues n°8 :
Passerelle
de la Jaille**



Vue panoramique : vers la Gabarre à droite et vers la Jaille à gauche



Rampe Ouest et vue sur C6



Rampe Ouest



Vues n°
9 :
Carrefour
C6 –
Intersection avec
RN2001



Vue sur RN2001



Vue sur rampe de la passerelle de la Jaillie

Vues n°10 :
Boulevard
des armées
RN2001



Extrémité Est, vue en direction de Baie-Mahault



Stationnement pour commerces côté sud de la chaussée



Obstacle côté nord de la chaussée



Foncier disponible (à confirmer) le long du camp militaire



Approche du nouvel échangeur de la Jaillie



Rétrécissement à l'entrée sur l'échangeur, devant le parking du RSMA



**Vues
n°11 :
Carrefour
C7 –
Echangeu
r de la
Jaille**



Vue vers T6



Délaissé entre le giratoire et le shunt



Sortie du shunt et RN11

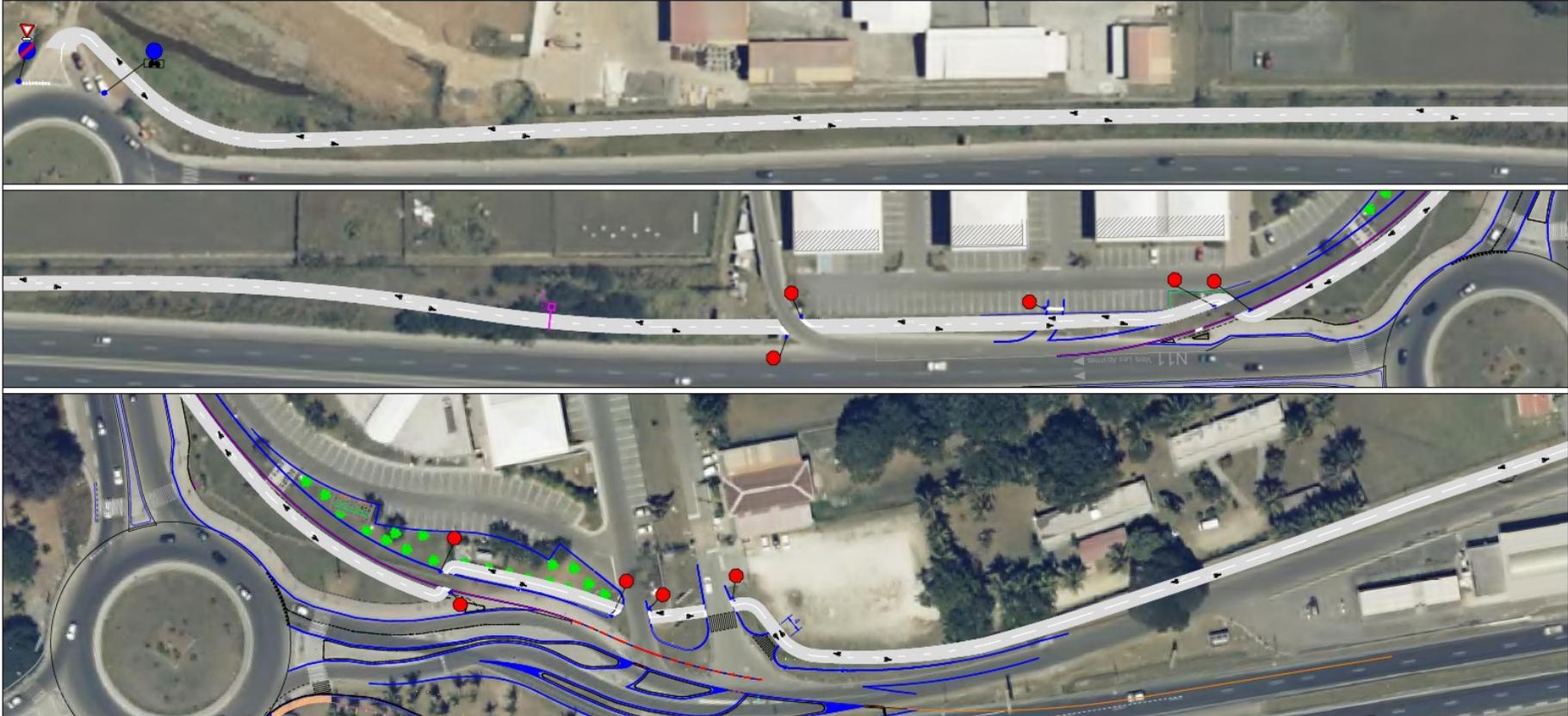


Shunt



ANNEXE 4 : PLANS DU PROJET

Vues en plan



LEGENDE

-  Trottoir béton balayé
-  Piste cyclable

Note : Le tracé exact de la piste sera ajusté sur le recensement de l'échangeur de La Jalle.



LEGENDE

-  Trottoir béton balayé
-  Piste cyclable

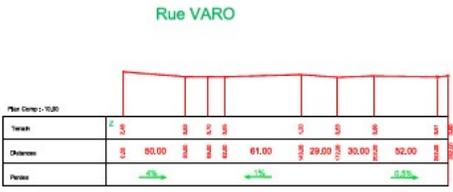
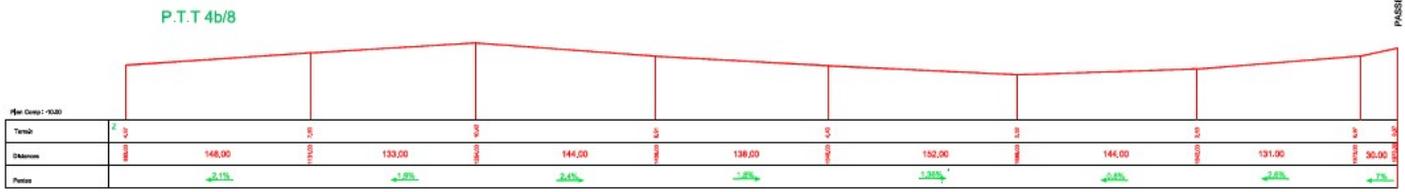
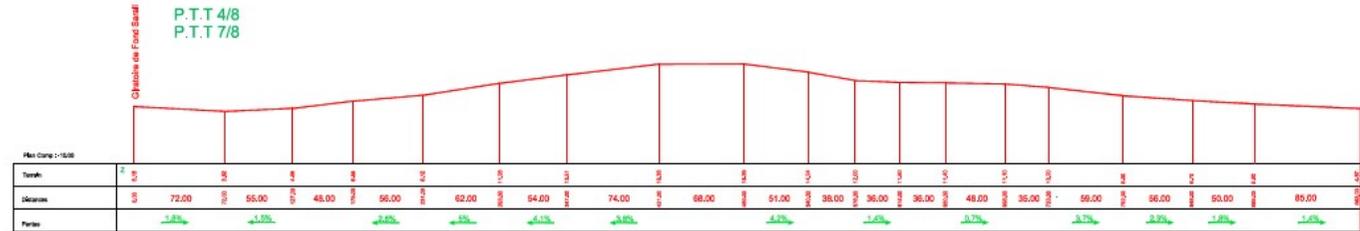


LEGENDE

-  Trottoir béton balayé
-  Piste cyclable

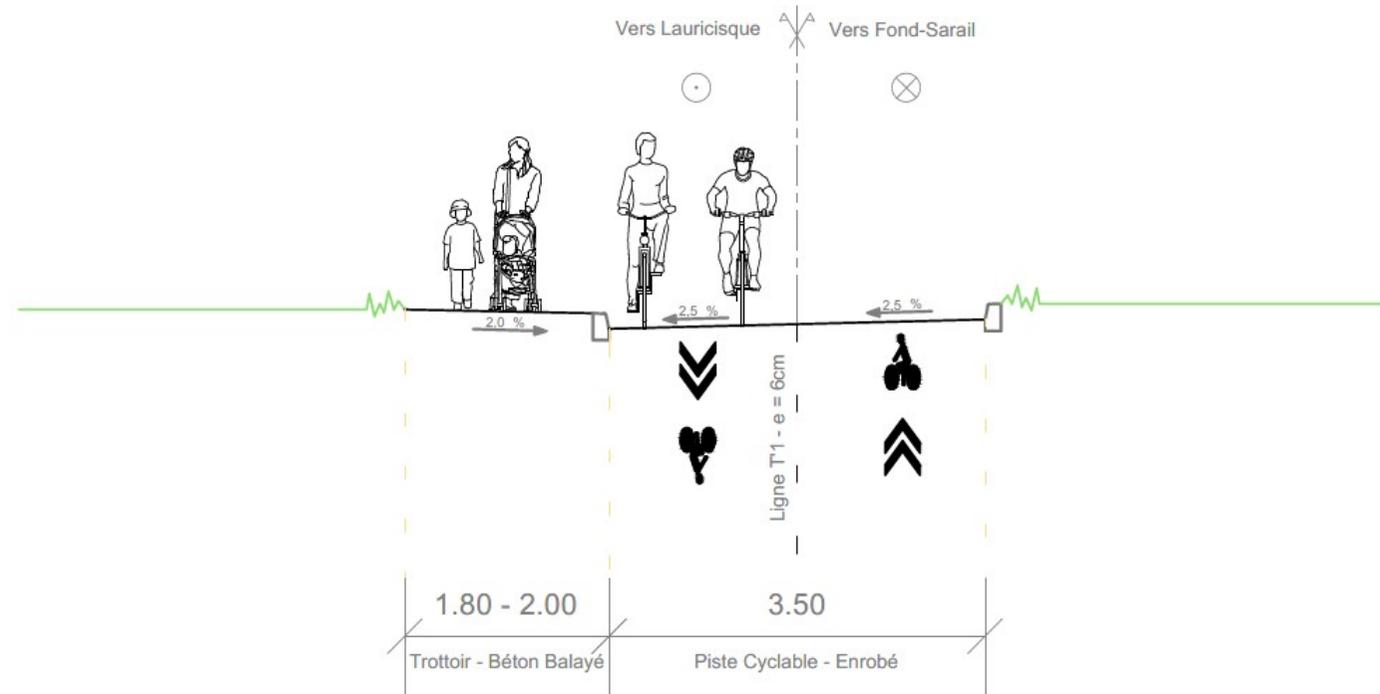
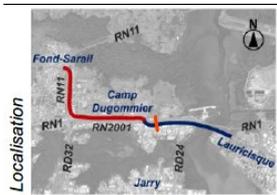


Profil en long



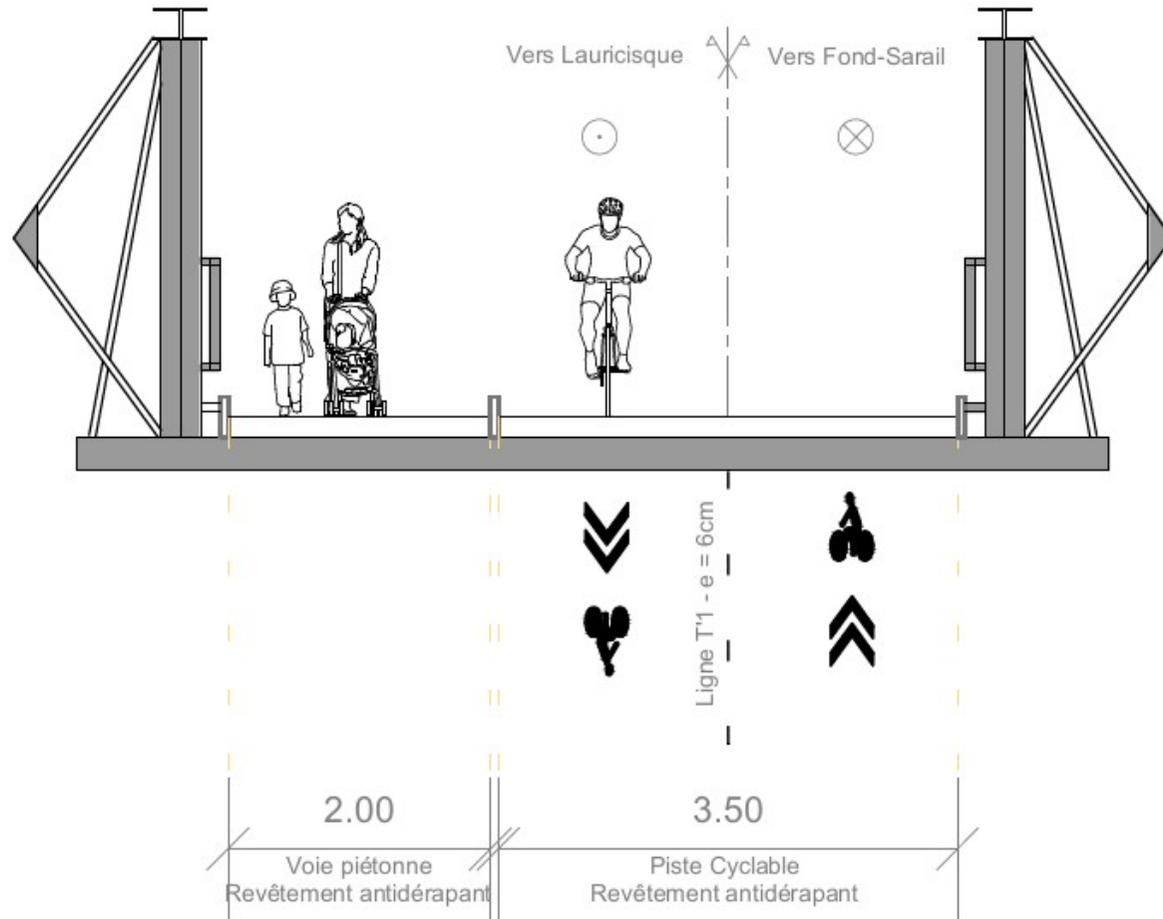


Profil en travers :
RN1 : Piste cyclable
bidirectionnelle existante



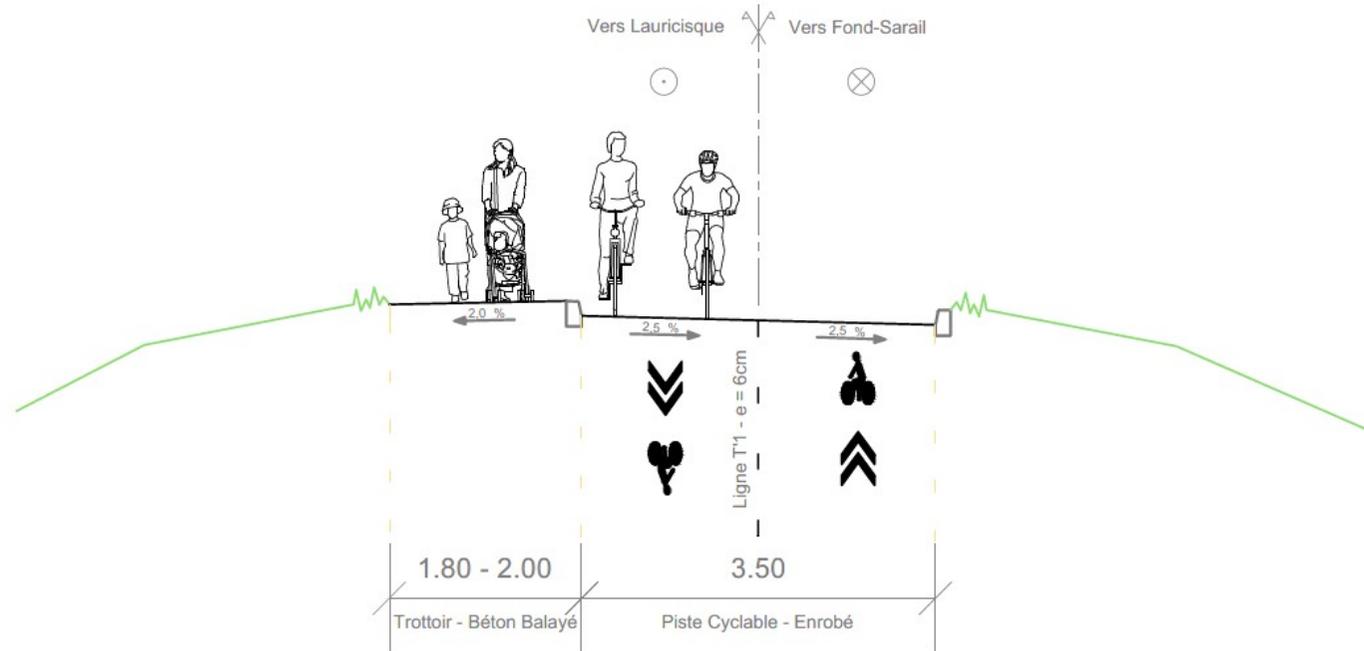


**Passerelle de la Jaille :
piste bidirectionnelle
existante sur tablier**



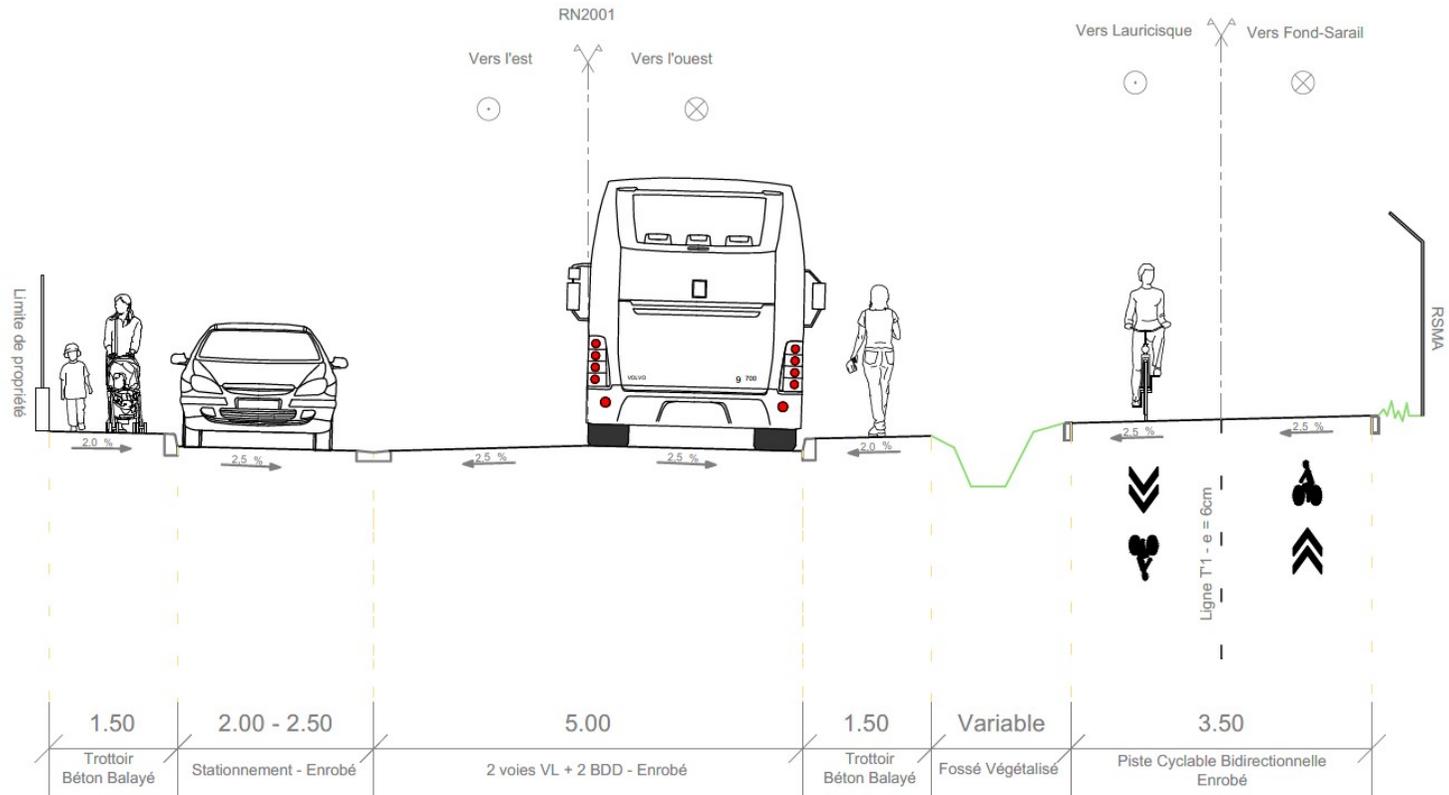


**Passerelle de la Jaille :
piste bidirectionnelle
existante rampe nord**



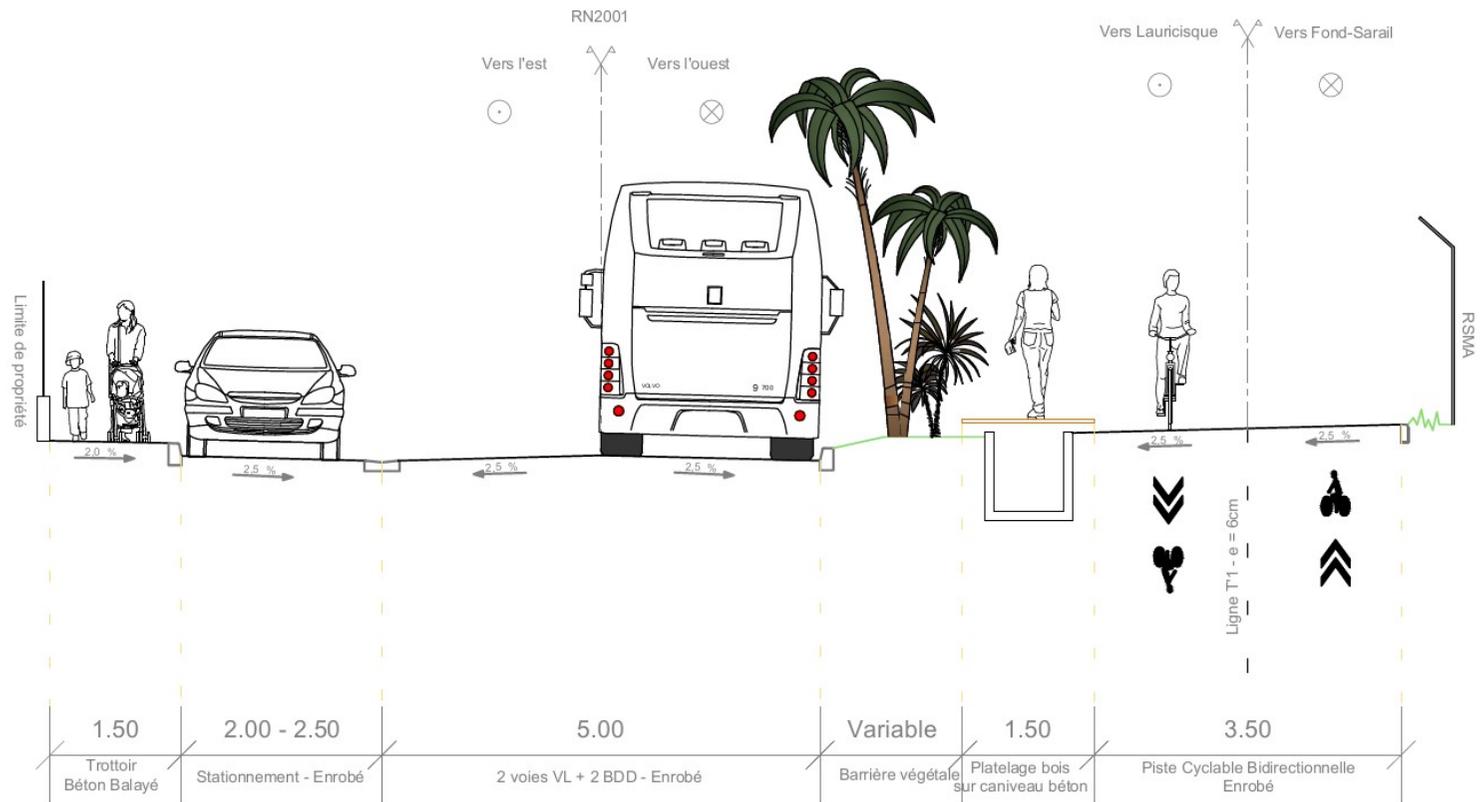


RN2001 : Piste cyclable bidirectionnelle double cheminement piéton nord et sud



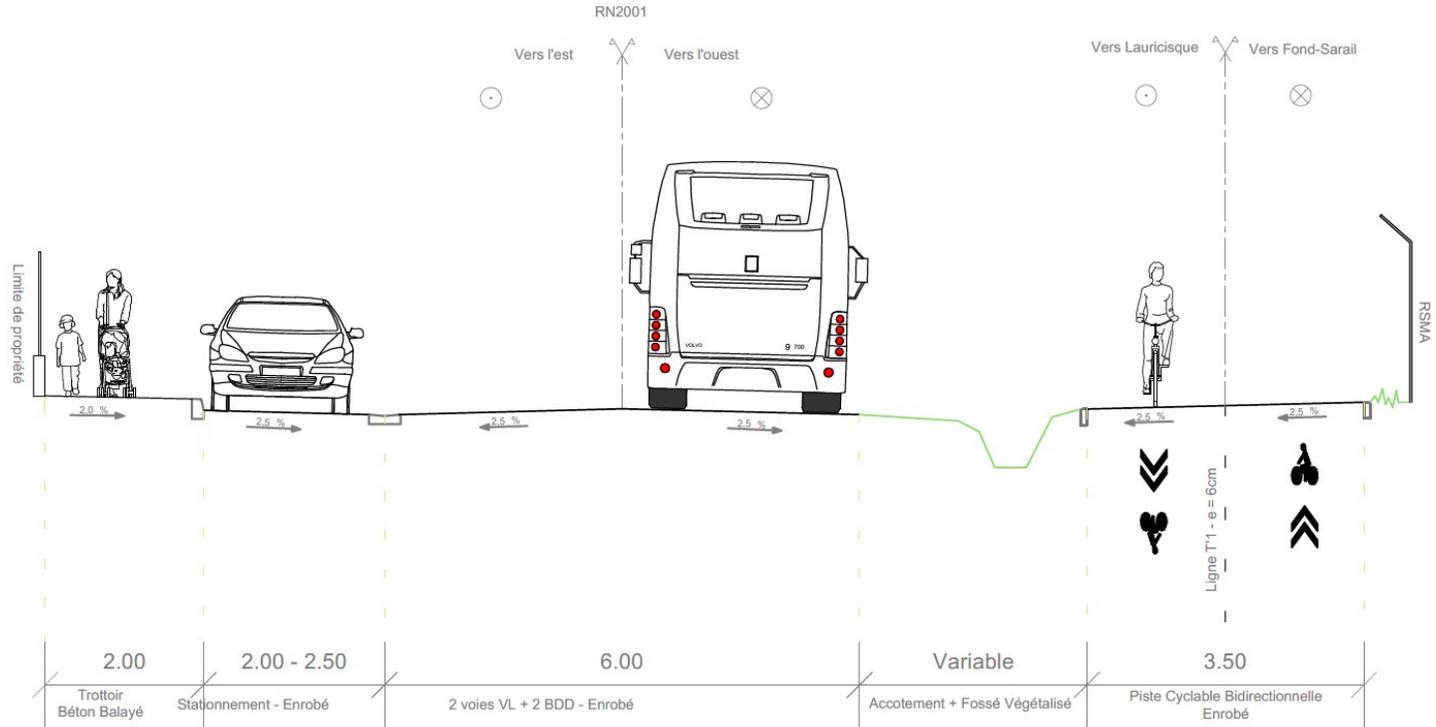


RN2001 : Piste bidirectionnelle double cheminement piéton nord et sud + végétation



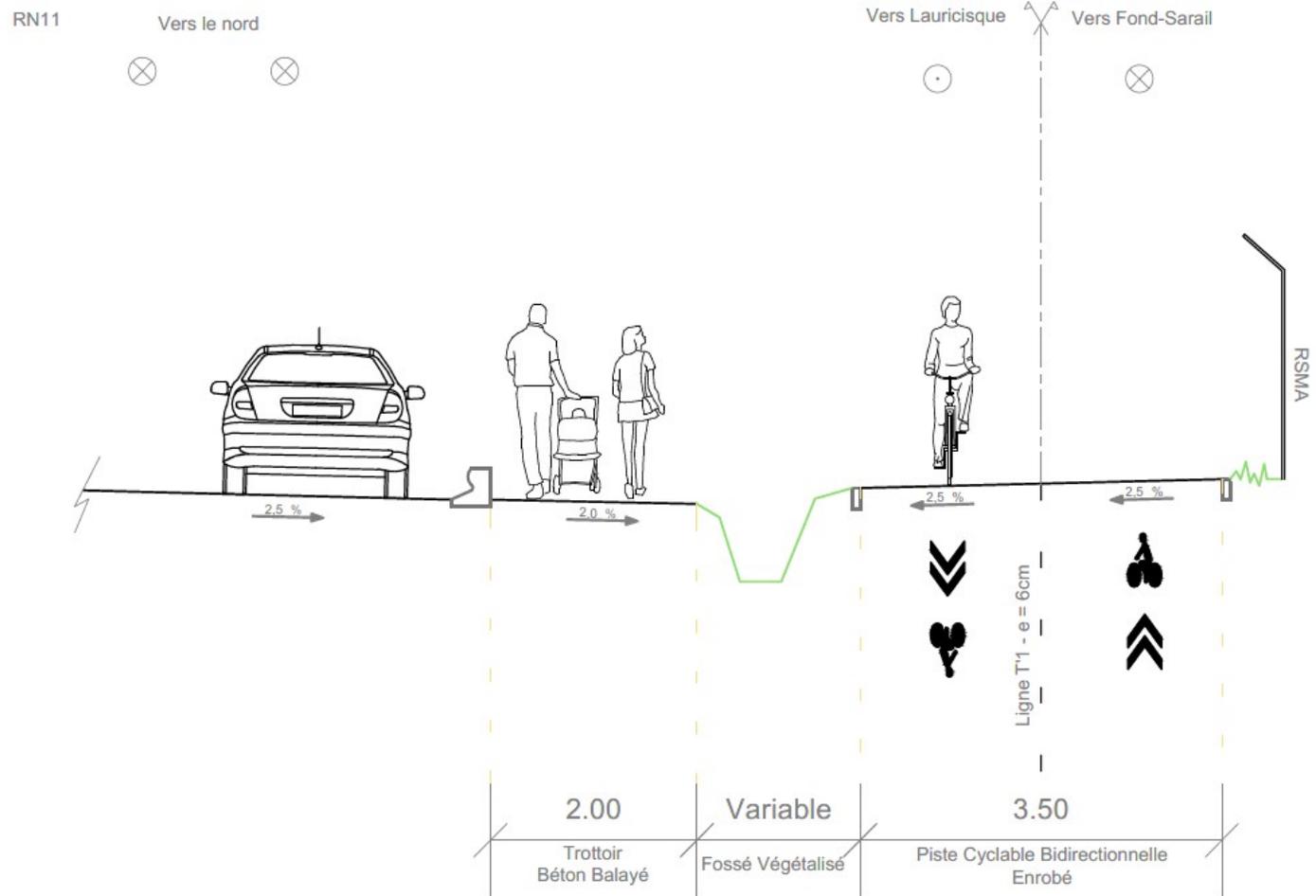


RN2001 : Piste bidirectionnelle double cheminement piéton unique sud



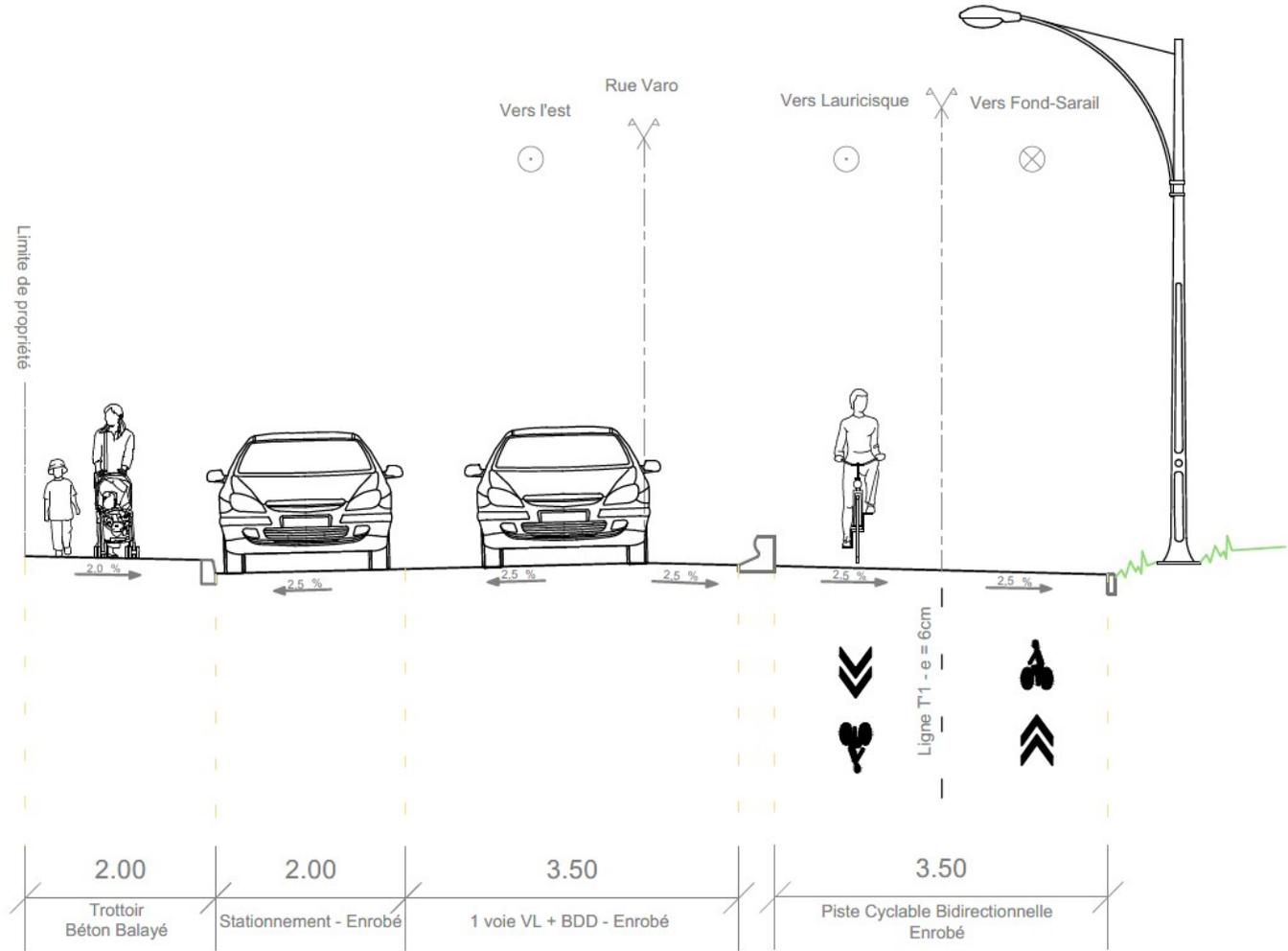


RN11 : piste cyclable bidirectionnelle





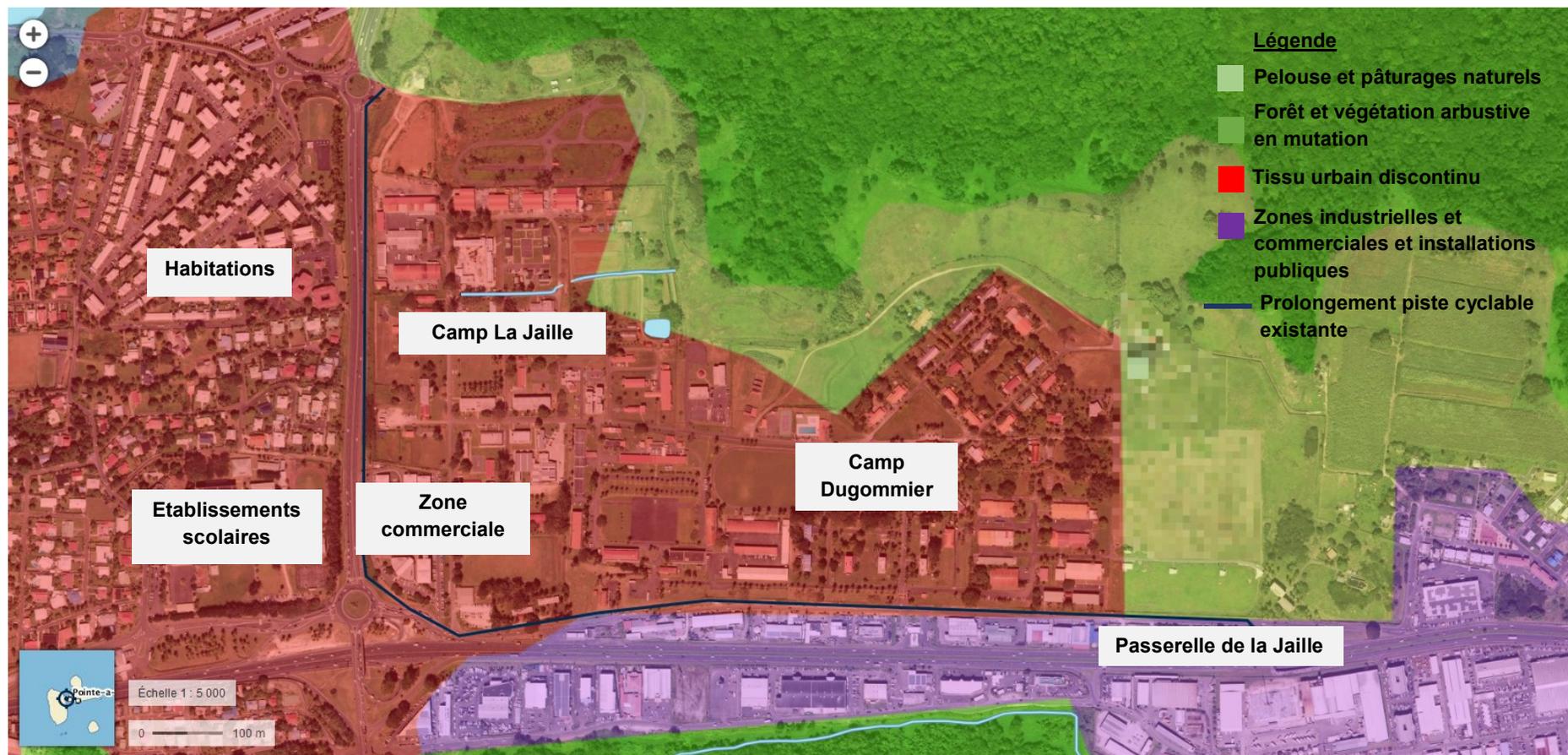
Rue René Varo : piste cyclable bidirectionnelle





ANNEXE 5 : PLAN DES ABORDS DU PROJET

Tracé du prolongement de la piste cyclable existante : de Fond Sarail à la passerelle de la Jaille





Tracé de la piste cyclable existante : de la passerelle de la Jaille à Rue René Varo (commune de Pointe-à-Pitre)





ANNEXE 6 : MESURES MISES EN PLACE POUR ÉVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Phase travaux

En phase chantier, des mesures d'évitement et de réduction adaptées seront imposées et mises en œuvre par les entreprises en charge des travaux pour limitées les incidences au maximum (SOGED, Dossier Bruit).

Une évaluation fine des incidences sur le milieu naturel permettra, à un stade plus avancé dans la conception du projet et des études environnementales associées, de définir si la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence sur la faune et ainsi nécessiter une demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces et habitats protégés. Les inventaires pour la saison sèche sont actuellement en cours.

Pollution des eaux ou du sol

Des mesures spécifiques seront mises en place pour éviter tout risque de détérioration des eaux superficielles ou souterraines et tout risque de contamination des cours d'eau.

Aucun rejet (eau, sédiment) ne sera réalisé dans les cours d'eau.

Il sera interdit de :

- stocker sur le site des hydrocarbures ou des produits polluants susceptibles de contaminer la nappe souterraine et les eaux superficielles ;
- laisser tout produit, toxique ou polluant sur site en dehors des heures de travaux, évitant ainsi tout risque de dispersion nocturne, qu'elle soit d'origine criminelle (vandalisme) ou accidentelle (perturbation climatique, renversement).

Des aires de chantier seront aménagées sur des zones étanches et hors zone inondable.

L'organisation des travaux sera réalisée afin de minimiser les impacts sur l'environnement : ainsi, les lieux de stockage des matériaux et engins seront recherchés dans les délaissés existants ne nécessitant ni terrassement ni abattage d'arbres.

Pendant toute la durée des travaux, les modalités de réalisation des travaux feront l'objet de contrôles par le Maître d'Ouvrage ou son représentant. Le Maître d'Ouvrage s'engage à employer des mesures correctives en cas de détérioration du réseau hydrographique lors des travaux.

Des systèmes de protection de type filtre à paille, boudins de protection ou fossés protecteurs seront installés afin de protéger le milieu naturel et la ressource en eau de toute pollution lors du chantier.

Tout incident susceptible d'avoir des effets sur le milieu aquatique sera immédiatement porté à la connaissance du service chargé de la police de l'eau qui pourra demander l'arrêt du chantier et solliciter une analyse des moyens et méthodes pour éviter que cela ne se reproduise.



La mise en œuvre des ouvrages de génie civil sera réalisée avec précaution : la pollution par des fleurs de béton sera réduite grâce à une bonne organisation du chantier lors du banchage et à l'exécution hors épisode pluvieux.

Dans tous les cas, la conduite normale du chantier et le respect des règles de l'art sont de nature à éviter tout déversement susceptible de polluer le sous-sol et les eaux superficielles

Travaux en zone inondable

De manière à limiter les risques en zone inondable, les mesures suivantes seront mises en œuvre pendant le chantier :

- Surveillance des conditions météorologiques et des débits des cours d'eau,
- Évacuation du chantier en cas de risque (personnel, engins, matériaux...),
- Ne laisser aucun obstacle, ni installation à l'écoulement des eaux dans les fossés et aux abords.

En outre, les recommandations suivantes seront appliquées :

- Programmer les travaux en période estivale lorsque les probabilités d'occurrence des crues sont minimales ;
- Prévoir des emplacements de stockage de matériaux sur les zones les moins vulnérables au ruissellement.

Maintien des écoulements

Lors des travaux, les écoulements des eaux pluviales devront être maintenus, afin de ne pas aggraver le risque inondation en amont ou aval du chantier. Cela passe par :

- Le maintien des conditions d'alimentation naturelles initiales ;
- La préservation des connexions hydrauliques.

Mesures en faveur du milieu naturel

Afin de limiter le risque d'atteinte aux espèces à portée réglementaire ou à enjeu, il est préconisé un certain nombre d'actions, en particulier :

- Limiter les emprises du projet au strict nécessaire par un balisage précis du chantier pour éviter d'empiéter sur les habitats naturels adjacents ;
- Mettre en place un balisage autour des espèces végétales protégées et/ou à enjeu afin de les préserver lors de la phase travaux;
- Établir un calendrier de travaux en cohérence avec les enjeux faunistiques ;
- Privilégier des emplacements déjà artificialisés pour l'installation des zones de stockage et de la base de vie ;



- Eviter la dispersion et la colonisation des espèces végétales exotiques envahissantes (balisage et évitement, récolte et traitement des résidus de gestion, vérification de l'état de propreté des engins ...).

Mesures relatives aux réseaux

Préalablement aux travaux, il convient de veiller aux risques d'interception des réseaux existants. Les concessionnaires seront sollicités dès la phase AVP pour recueillir les récolements des réseaux existants sur le corridor de l'opération. Cette démarche a pour but :

- De localiser les réseaux,
- De respecter les prescriptions spécifiques à chaque réseau présent sur le site, en vue d'une exploitation sans incident sur chacun d'eux,
- D'éviter tout dommage au moment de la réalisation des tranchées pendant la phase travaux.

Une fois les entreprises de travaux retenues, celles-ci devront solliciter une nouvelle fois les concessionnaires (action DT-DICT) afin d'obtenir la confirmation des informations reçues en phase étude, les interlocuteurs à privilégier pour tout contact à établir et les règles ou prescriptions spécifiques à chaque réseau. Il en sera de même pour la phase étude. Les travaux ne pourront pas commencer sans le retour de l'ensemble des DT-DICT.

Les usagers seront préalablement informés des potentielles coupures d'alimentation nécessaires durant la phase de chantier.

Mesures relatives aux déplacements

Lors des travaux, la circulation automobile des riverains devra être maintenue. Des itinéraires de déviation pourront être prévus si nécessaire. Cet aspect est à confirmer lors des études de maîtrise d'œuvre.

Phase d'exploitation

Pour la phase exploitation, les impacts attendus sont positifs : amélioration des conditions de déplacements des modes actifs par la sécurisation des déplacements utilitaires et à caractère touristiques et de loisirs.

Mesures relatives au risque d'inondation

Au stade d'avancement du projet, la mise en œuvre des équipements suivants est préconisée afin de ne pas aggraver le risque d'inondation existant :

- création de barrière végétale (arbres) entre la voie verte et la RN2001.

Une étude d'impact hydraulique est en cours de réalisation. Des mesures d'évitement ou de réduction seront étudiées à un stade plus avancée du projet.



Mesures en faveur du milieu naturel

Des mesures seront mises en place pour limiter les impacts de la pollution lumineuse induite par l'ajout d'éclairage public sur certains tronçons : faisceau des candélabres orienté vers le bas, diminution de la puissance d'éclairage à partir d'une certaine heure de la nuit.