



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

16/05/2019

Dossier complet le :

16/05/2019

N° d'enregistrement :

2019-8309

1. Intitulé du projet

Projet de la véloroute / voie verte de la vallée d'Ossau

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Communauté de communes de la vallée d'Ossau

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

CASAUBON Jean-Paul, président

RCS / SIRET

2 4 6 4 0 0 3 3 7 0 0 0 6 8

Forme juridique EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6°-c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km	Construction d'une véloroute / voie verte de 25 km

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet de la véloroute / voie verte de la vallée d'Ossau validé par la communauté de communes de la vallée d'Ossau prévoit :

- de réaménager en voie verte sur 25 km des chemins existants, avec une portion de voie ferrée déclassée sur 6 km environ,
- de relier 9 communes sur les 18 de la vallée d'Ossau.

Le lecteur se reportera au descriptif du projet, annexe 7 de ce formulaire.

4.2 Objectifs du projet

Le projet de la véloroute / voie verte de la vallée d'Ossau vise à satisfaire les objectifs suivants :

- 1 - Renforcer le panel d'activité touristique de pleine nature.
- 2 - Constituer une véritable colonne vertébrale traversant de part et d'autre la zone de piémont et de la basse montagne de la vallée d'Ossau en reliant 9 des 18 communes.
- 3 - Relier deux itinéraires d'intérêt régional, la V81 et la route des cols pyrénéens.
- 4- Contribuer à développer des modes de transports doux et complémentaires.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux seront réalisés en 3 phases: 2019/2020, 2020/2021 et 2021/2022 comportant 3 mois de travaux par an.

Le tracé complet est constitué d'un enchaînement de 8 sections sur environ 25 km, de la gare de Buzy jusqu'aux Eaux-Bonnes, la section n°3 étant déjà réalisée.

Le projet consiste à implanter une piste cyclable en partie sur la plateforme ferroviaire de la SNCF (ancienne voie désaffectée) ainsi que sur des chemins ruraux existant (3/4 de l'itinéraire), et complété par l'équipement en signalétique horizontale sur une partie des voies communales faiblement roulantes (voie partagée, 1/4 de l'itinéraire).

Cet itinéraire bénéficiera de l'aménagement de plusieurs haltes de type primaire, secondaire et de repos simple ainsi que d'un aménagement paysager.

Le tracé franchit à plusieurs reprises le réseau hydrographique en utilisant les ouvrages SNCF existants. Ces derniers seront aménagés, restaurés et sécurisés afin d'assurer une continuité du circuit. Une plateforme existante au-dessus du bief sera utilisée au niveau des "Boutiques d'Ossau", pour rejoindre le parking sud du lac de Castet, sur la commune de Bielle. En effet, il est prévu que la voie verte traverse la RD934 au niveau des "Boutiques d'Ossau", puis longe l'accotement Est de la RD934 avant de franchir un bief, affluent du Caou Sèque, pour rejoindre le parking sud. Il est à noter qu'un entrepôt des "Boutiques d'Ossau" a été construit sur une plateforme posée au-dessus du bief.

Deux options de franchissement du bief ont été étudiées :

- Soit une passerelle est implantée en amont de l'entrepôt qui est laissé en l'état (option 1),
- Soit l'entrepôt est déconstruit et on se sert de la plateforme conservée pour franchir le bief (option 2).

C'est l'option 2 qui a été choisie. Les précautions qui seront prises lors du chantier de déconstruction de l'entrepôt afin de protéger le bief feront l'objet d'un porté à connaissance à l'attention de la Police de l'Eau.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Le projet du véloroute / voie verte va permettre de :

- Établir une connexion entre certaines communes tout en assurant aux ayants droits un accès à leurs parcelles agricoles,
- Améliorer les conditions d'accueil touristique,
- Créer un lieu de vie, une identité,
- Favoriser les pratiques sportives de pleine nature.

Aucun engin motorisé ne sera autorisé sur la future véloroute / voie verte.

L'entretien de cette dernière et de ses équipements décrits au 4.3.1 sera annuel.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?
La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Demande de permis d'aménager
 Porté à connaissance à l'attention de la Police de l'Eau

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie de l'emprise projet (section 3 étant déjà réalisée)	Environ 25 km, 8 sections
Largeur des voies vertes	2,70 m
Largeur des bandes cyclables	1,50 m
Largeur des voies partagées sur voie communale	5,00 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
 d'implantation

Coordonnées géographiques¹

Long. ___° ___' ___" Lat. ___° ___' ___"

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 43° 08' 56 "N Lat. 0 ° 27' 23 "O

Point d'arrivée :

Long. 42° 58' 18 "N Lat. 0 ° 23' 26 "O

Communes traversées :

- Buzy / Bescat
- Arudy / Izeste
- Bielle / Castet
- Aste-Béon / Gère-Bélesten
- Laruns / Louvie-Soubiron
- Eaux Bonnes

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☒

Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	☒	☐	L'emprise projet est située en partie : - dans la ZNIEFF de type 1 "Bois du Bager", - dans la ZNIEFF de type 2 "Vallée d'Ossau".
En zone de montagne ?	☒	☐	Toutes les communes concernées par le projet sont en zone de montagne sauf la commune de Buzy.
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	☐	☒	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	☐	☒	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	☒	☐	Le tracé de la véloroute traverse des communes: - Dans l'aire d'adhésion du Parc National des Pyrénées: Bescats, Arudy, Izeste, Bielle, Castet, Louvie-Soubiron, - Dans l'aire optimale d'adhésion du Parc National des Pyrénées: Buzy, Gère-Bélesten Laruns, Eaux Bonnes.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	☐	☒	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	☐	☒	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	☐	☒	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	☒	☐	D'après l'arrêté préfectoral du 11 février 2019, seules les communes de Buzy et Bescat ne sont concernées par aucun PPRN. En revanche, les communes d'Arudy et d'Izeste sont concernées par un PPRI approuvé. De plus, les communes de Bielle, Gère-Bélesten, Laruns, Aste-Béon et Eaux Bonnes sont concernées par un PPRI, PPRMT, PPRA (tous approuvés). (PPRI : PPR Inondation; PPRMT : PPR Mouvement de Terrain; PPRA: PPR Avalanche).
Dans un site ou sur des sols pollués ?	☐	☒	
Dans une zone de répartition des eaux ?	☐	☒	
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	☐	☒	L'emprise projet est en dehors des périmètres de protection de la station de pompage de l'oeil du Neez.
Dans un site inscrit ?	☒	☐	Le tracé traverse le périmètre du Site Inscrit SIN0000376 "Ensemble formé par les villages de Bielle et de Castet".
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	☒	☐	L'emprise projet est située en partie dans les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) FR7200793 "Le Gave d'Ossau", FR7200744 "Massif de Sesques et de l'Ossau", FR7200743 "Massif du Ger et du Lurien". Le projet est aussi situé en partie dans la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR7210087 "Hautes vallées d'Aspe et d'Ossau". Le lecteur se reportera à l'annexe 6 de cette demande d'examen au cas par cas.
D'un site classé ?	☒	☐	Le tracé entre dans le périmètre du Site Classé SCL0000532 "Vallée du Valentin" au niveau des Eaux Bonnes.

6. Caractéristiques de l'Impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	☐	☒	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	☐	☒	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	☒	☐	La déconstruction du bâtiment en face des "Boutiques d'Ossau" va générer des déblais qu'il faudra évacuer dans des quantités difficilement estimables à ce stade du projet.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	☒	☐	La mise en place des voiries douces en stabilisé et des voiries en enrobés nécessitera l'apport extérieur de matériaux de construction (sable, gravier, ciment, etc.) pour des quantités difficilement estimables à ce stade du projet.
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	☐	☒	La vélouroute / voie verte va s'implanter sur des emprises ferroviaires et routières existantes. Les franchissements de cours d'eau se feront au niveau d'ouvrages existants. Seules des opérations de débroussaillage des anciennes voies SNCF sont prévues. Les précautions prises lors de la déconstruction du bâtiment au dessus du bief vont permettre de ne pas impacter ce dernier. En phase exploitation, il n'y aura aucun véhicule motorisé sur la vélouroute / voie verte. Les incidences du projet sur les milieux naturels, la faune et la flore sont donc très réduites.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	☐	☒	Compte tenu de l'argumentaire précédent, le projet n'aura aucune incidence sur les habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites NATURA 2000 "Gave d'Ossau", "Massif de Sesques et de l'Ossau", Massif du Ger et du Lurien" et "Hautes vallées d'Aspe et d'Ossau".

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	☐	☒	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	☐	☒	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	☒	☐	Le tracé du véloroute / voie verte traverse des communes concernées par le risque d'inondation. Le tracé intercepte la zone d'expansion maximale du Gave d'Ossau niveau : - de la rue d'Aran, rue d'Espoueis et route d'Ossau à Izeste, - des berges du Gave d'Ossau à Aste-Béon et Louvie-Soubiron, - de la D934 à Louvie-Soubiron, - de la rue Laugère à Laruns.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	☐ ☐	☒ ☒	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	☐	☒	Le projet du véloroute / voie verte n'est pas de nature à notablement modifier les trafics et les déplacements existants. Les communes concernées par le projet génèrent déjà à l'heure actuelle des trafics et des déplacements de piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	☒ ☒	☐ ☐	Bruit du chantier en phase travaux. Bruit de la circulation routière existante.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	☐ ☐	☒ ☒	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	☐ ☐	☒ ☒	
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	☐ ☐	☒ ☒	
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	☒	☐	Uniquement en phase travaux, émissions de poussières et de gaz d'échappement pendant le chantier.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	☒	☐	Les surfaces imperméabilisées ajoutées par le projet généreront des rejets d'eaux pluviales. La gestion actuelle des eaux pluviales de l'ensemble des plateformes ferroviaires et routières empruntées par le projet ne sera pas modifiée. Aucun collecteur d'eaux pluviales ni aucun rejet canalisé ne sera créé dans le cadre du projet.
	Engendre-t-il des effluents ?	☐	☒	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	☒	☐	Production de déchets de chantier en phase travaux.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	☐	☒	Les aménagements prévus ont une importance assez réduite et ne vont pas impacter négativement le patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager en raison du type de mobilier prévu pour les haltes (prédominance du bois) et des plantations visant à intégrer le projet.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	☒	☐	Le projet va améliorer les relations entre les différents usagers de la vallée d'Ossau (piétons, cyclistes, automobilistes) et les résidents des habitations voisines.

6.2 Les incidences du projet Identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

6.3 Les incidences du projet Identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

MILIEUX NATURELS :

Aucun milieu naturel ne sera impacté par le projet. On utilise les ouvrages déjà existant pour le passage des cours d'eau. Les travaux de déconstruction du bâtiment n'impacteront pas le bief grâce aux précautions prises.

PAYSAGE :

Pour l'intégration paysagère, le projet du véloroute / voie verte intègre des mesures : mobilier surtout en bois, traitement paysager par des plantations.

EAUX PLUVIALES :

La gestion actuelle des eaux pluviales de l'ensemble des plateformes ferroviaires et routières empruntées par le projet ne sera pas modifiée. Aucun collecteur d'eaux pluviales ni aucun rejet canalisé ne sera créé dans le cadre du projet.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Compte tenu,

- de l'aménagement du projet sur des plateformes ferroviaires et routières déjà existantes (aucun milieu naturel ne sera impacté),
 - des précautions prises lors de la déconstruction de l'entrepôt et décrites dans le porté à connaissance à destination de la police de l'eau,
 - de l'utilisation d'ouvrages existants pour le passage des cours d'eau,
 - de la conservation de la gestion actuelle des eaux pluviales issues des plateformes ferroviaires et routières (aucune création de de rejet canalisé d'eaux pluviales),
- nous estimons que notre projet ne devrait pas faire l'objet d'une étude d'impact.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	☒
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	☒
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	☒
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	☒
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	☐
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	☒

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

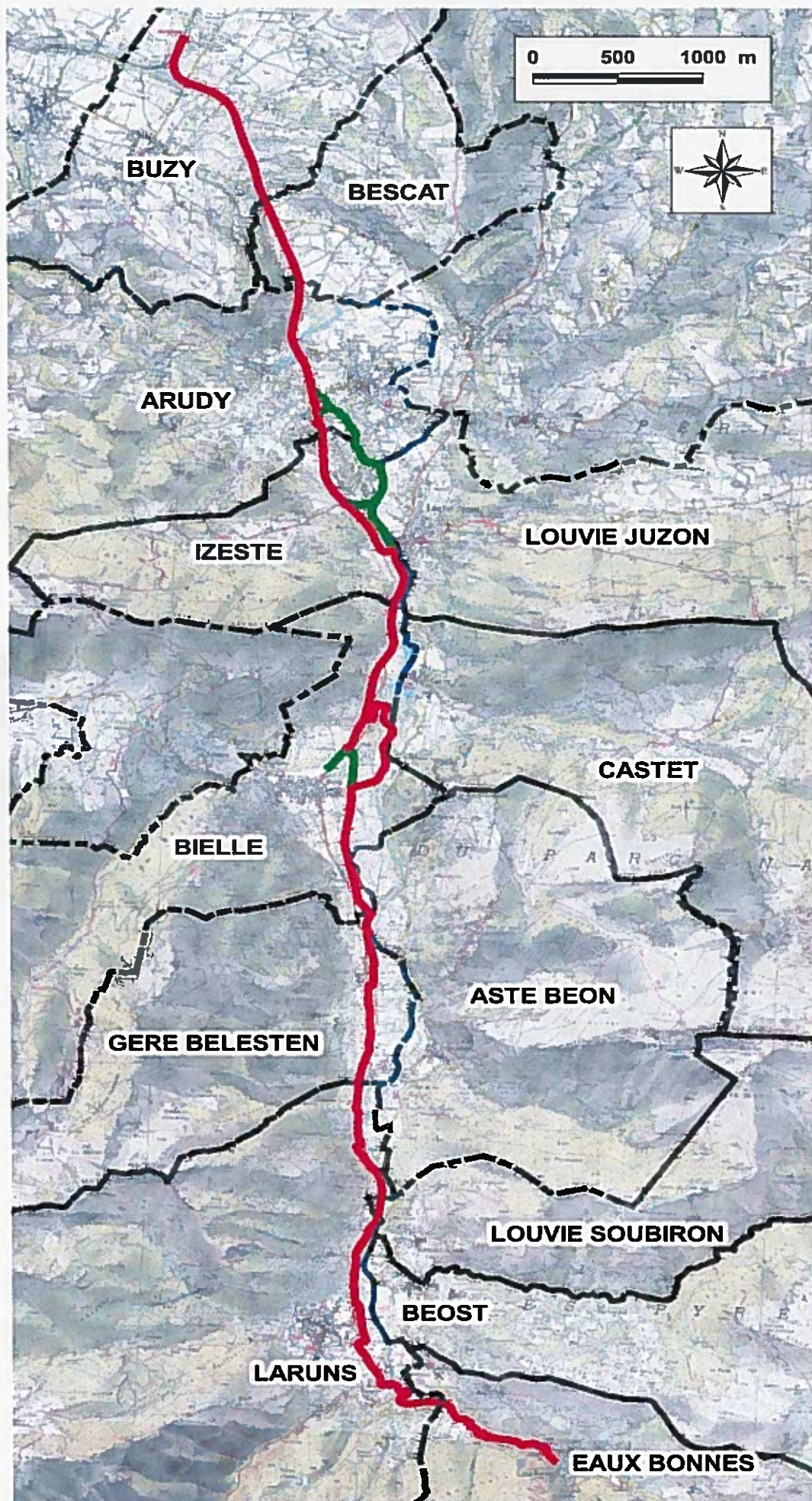
ARUDY

le.

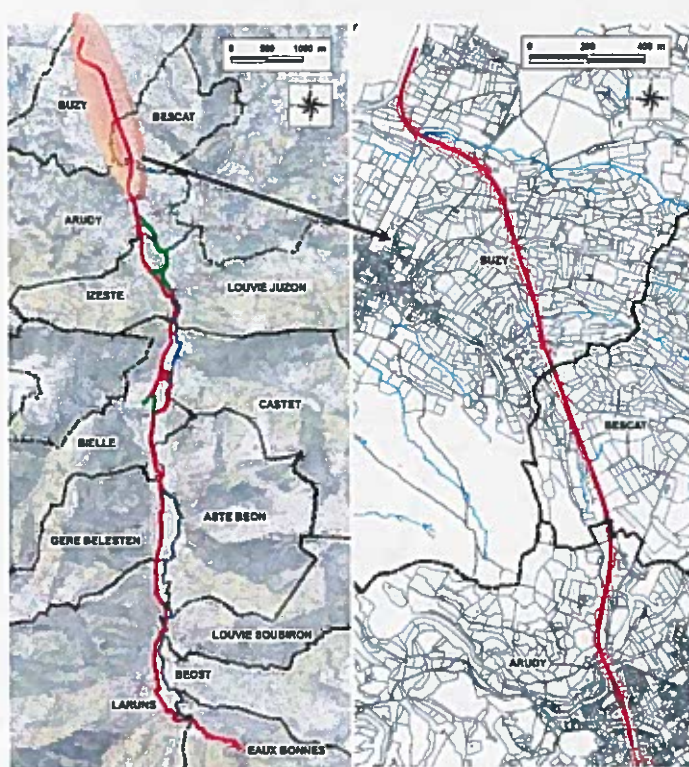
16/05/2013



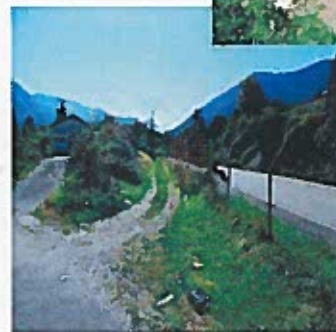
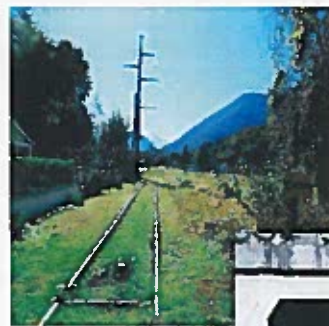
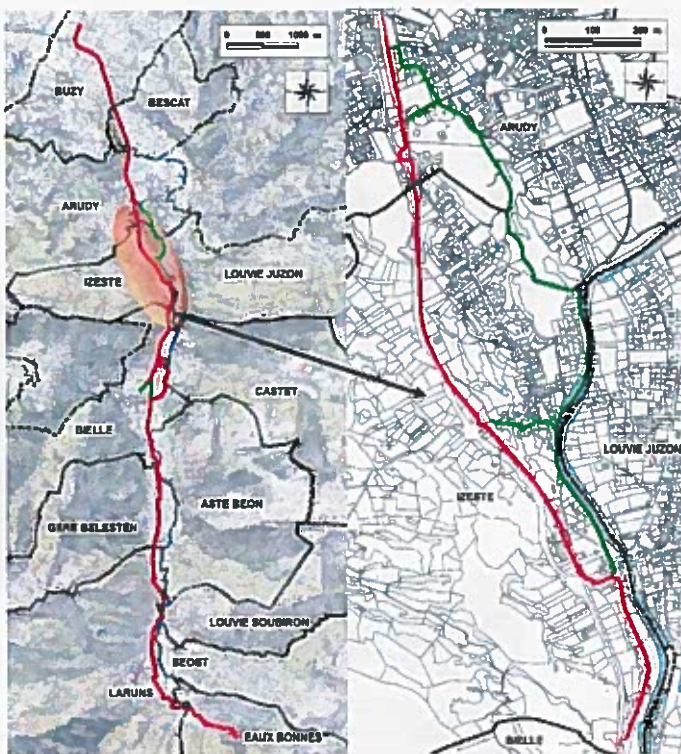
Jean-Paul CASABON
Président



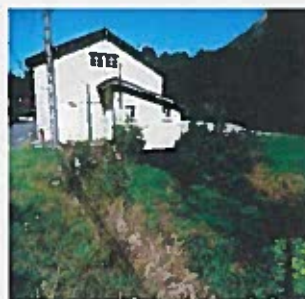
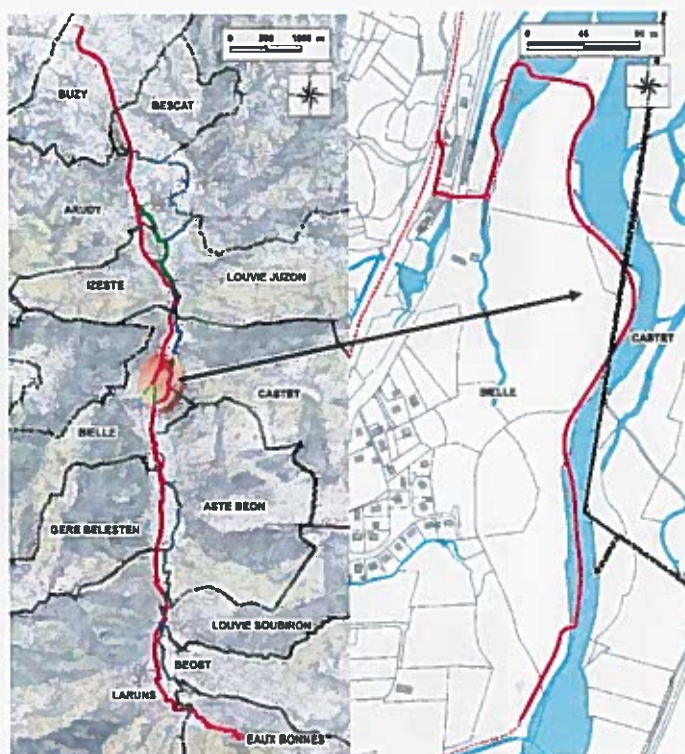
Section 1 – Gare de Buzy / Gare d'Arudy – Planche photos



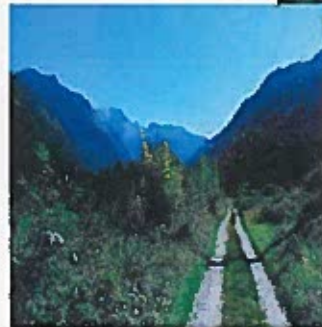
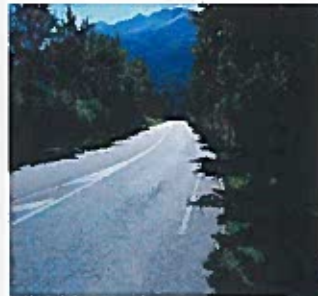
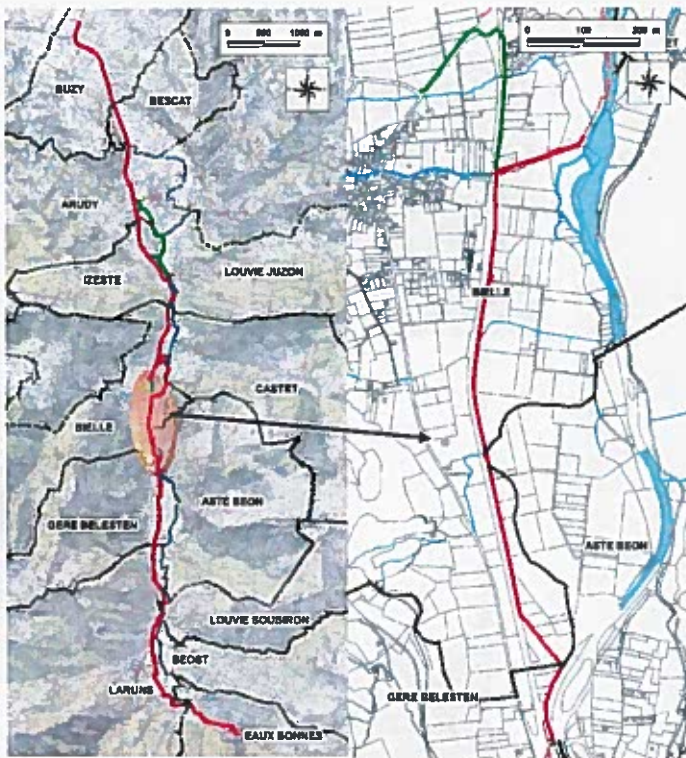
Section 2 – Gare d'Arudy / Boviduc d'Izeste par le chemin latéral – Itinéraire bis par le parcours sportif au bord de Gave



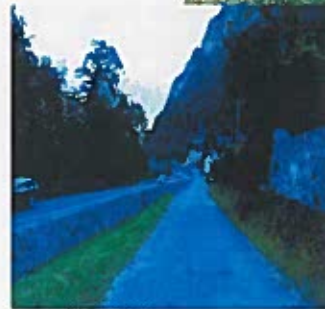
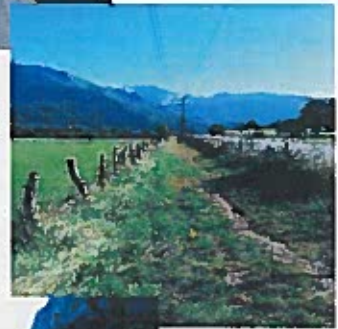
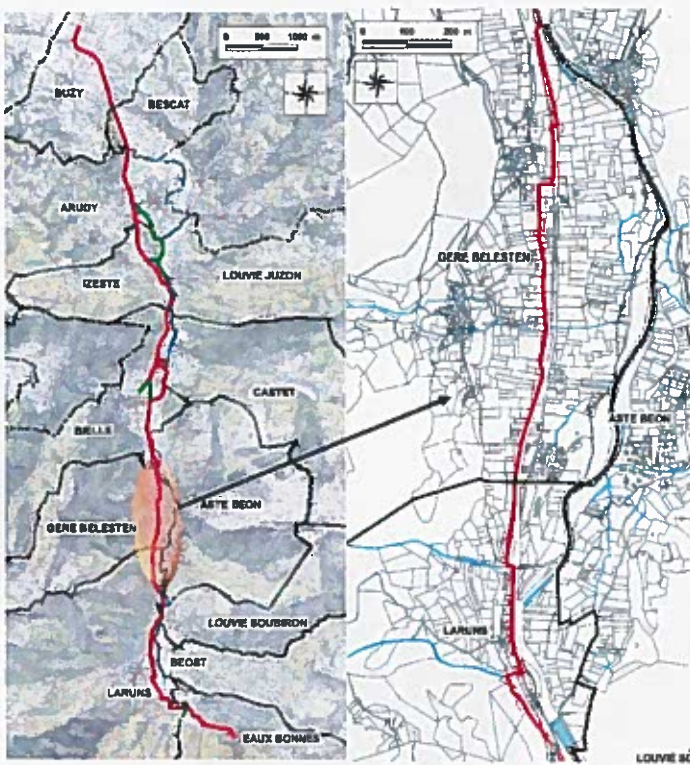
Section 4 – Quartier Ayguelade / Parking sud Lac de Castet



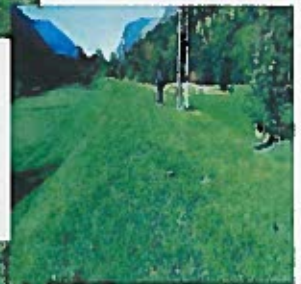
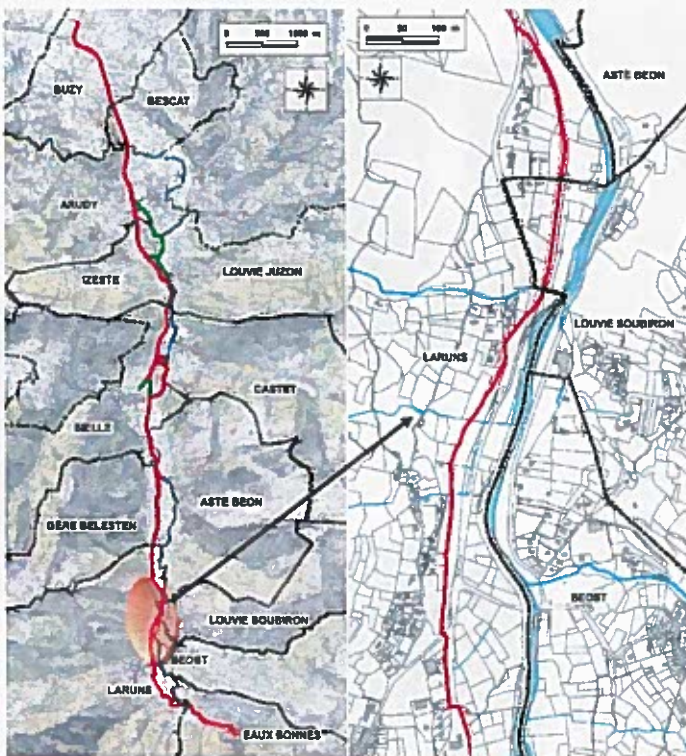
Section 5 – Parking sud Lac de Castet / Pont de Béon avec la liaison Route des Col



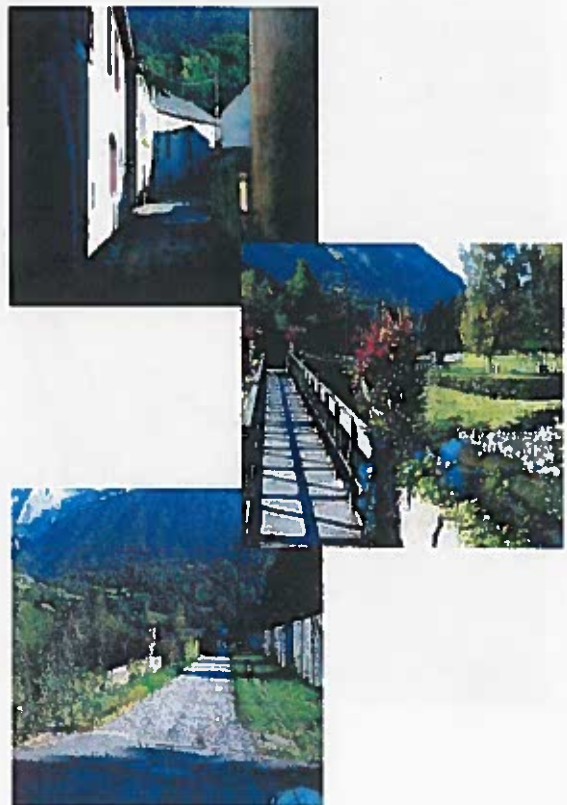
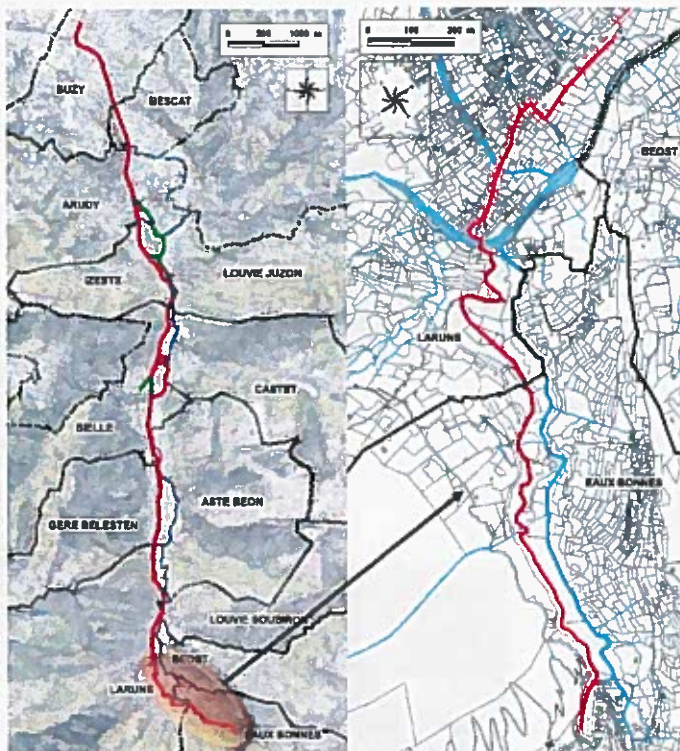
Section 6 – Pont de Béon / Geteu



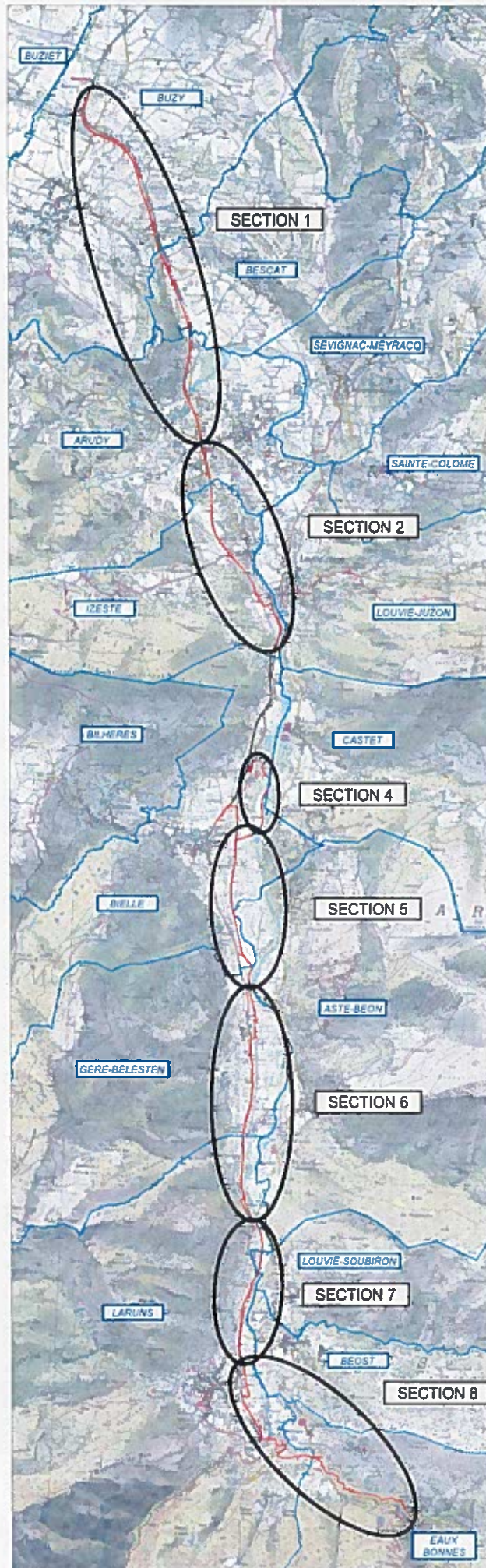
Section 7 – Geteu / Piscine de Laruns

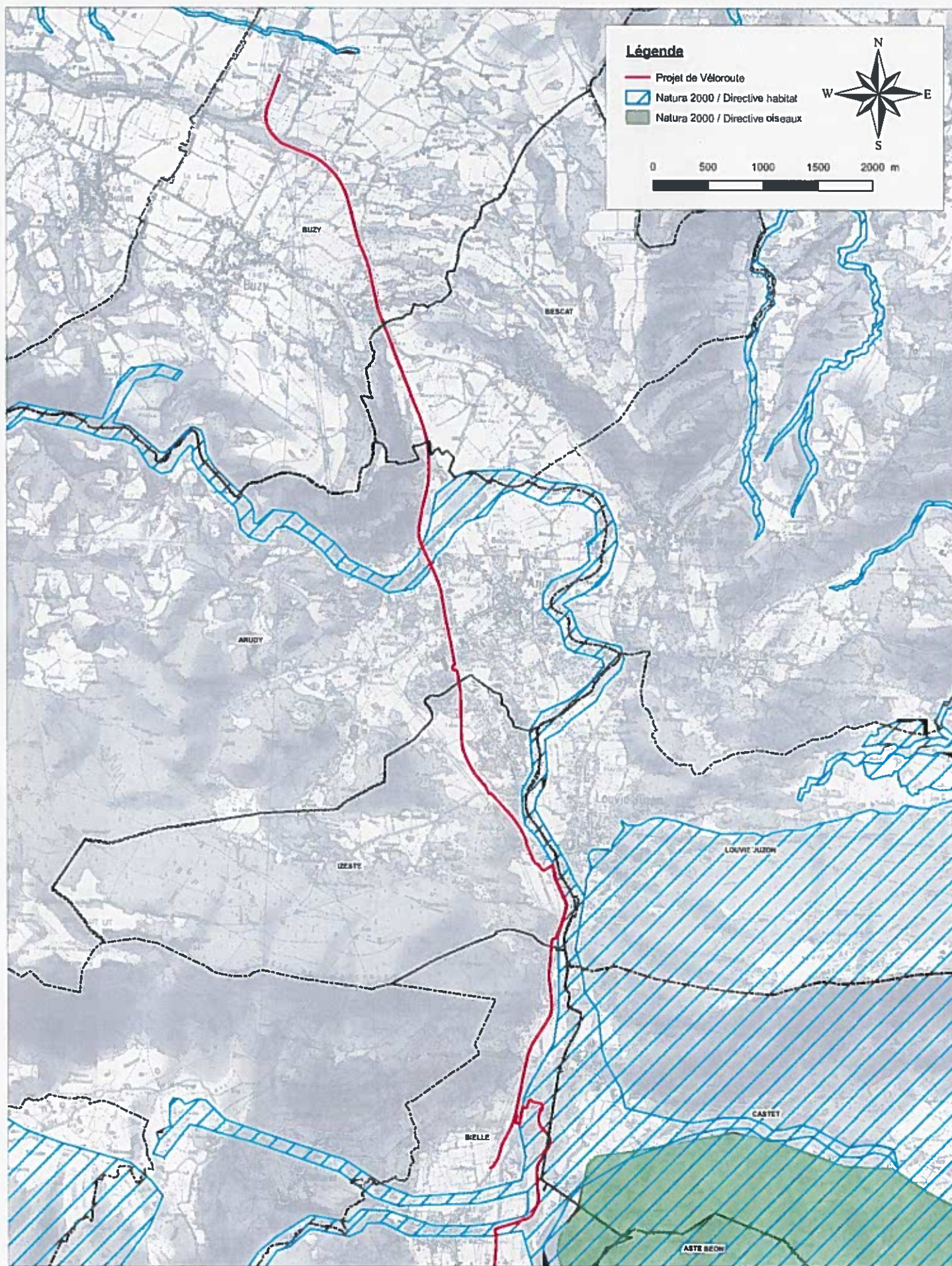


Section 8 – Piscine de Laruns / Eaux Bonnes



PLAN DE REPERAGE DES SECTIONS



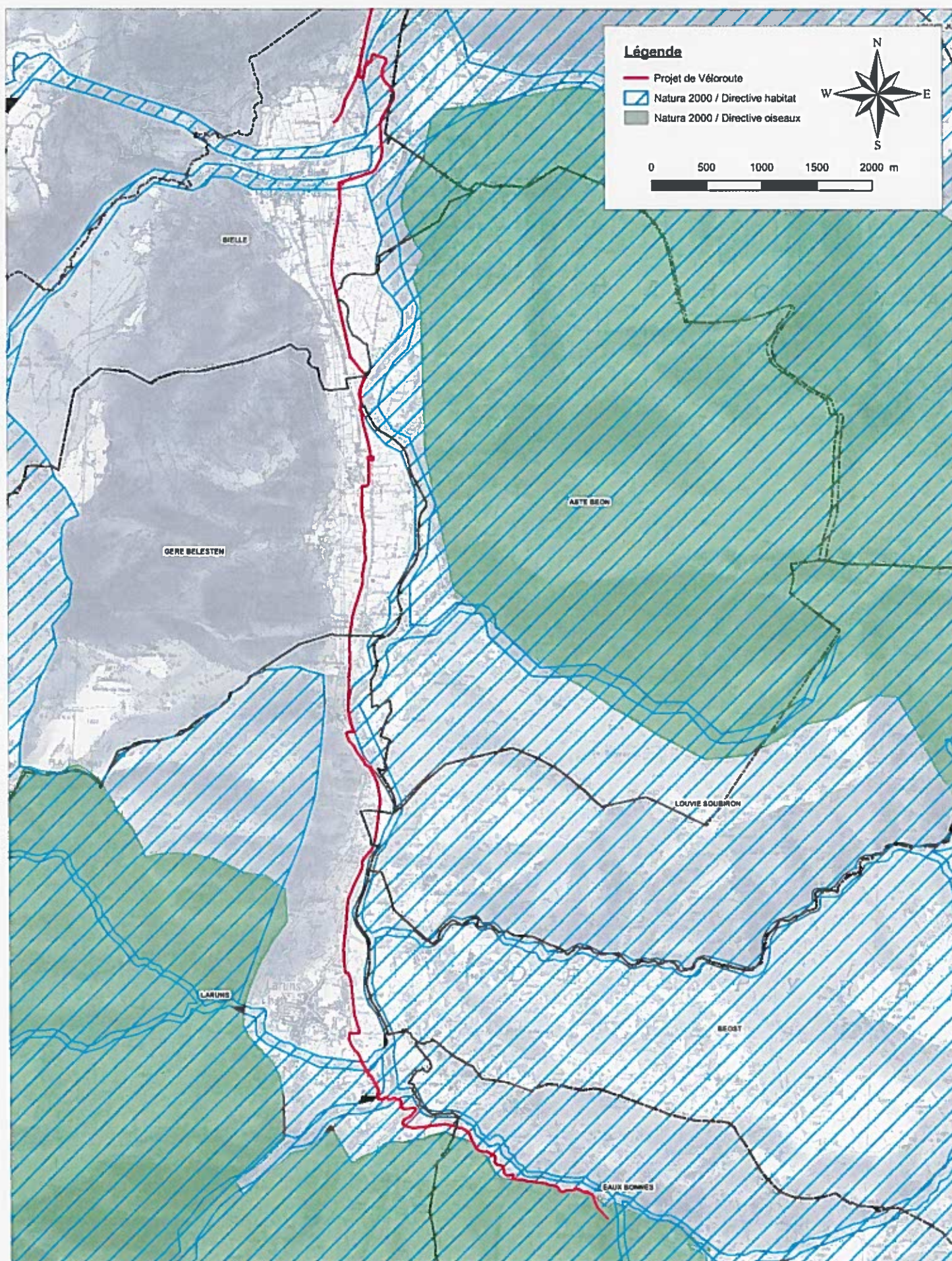


**COMMUNAUTE DE COMMUNE
DE LA VALLEE D'OSSAU**

Département des Pyrénées Atlantiques

**Etude de projet de la Véloroute
Voie verte de la Vallée d'Ossau**

Enjeux environnementaux Natura 2000 (Nord)



**COMMUNAUTE DE COMMUNE
DE LA VALLEE D'OSSAU**

Département des Pyrénées Atlantiques

**Etude de projet de la Véloroute
Voie verte de la Vallée d'ossau**

Enjeux environnementaux Natura 2000 (Sud)



Etude de projet de la véloroute / voie verte de la vallée d'Ossau

Notice technique - Dossier de demandes de subvention

Décembre 2018

Communauté de Communes de la vallée d'Ossau



SOMMAIRE

Préambule

Les principes d'aménagement

1. SECTION 1 - GARE DE BUZY / GARE D'ARUDY	5
2. SECTION 2 - GARE D'ARUDY / BOYUDUC D'ISESTE PAR CHEMIN LATÉRAL	6
3. SECTION 4 - QUARTIER AYQUELADE / PARKING SUD LAC DE CASTET	7
4. SECTION 5 - PARKING SUD LAC DE CASTET / PONT DE BEON	8
5. SECTION 6 - PONT DE BEON / GETEU	9
6. SECTION 7 - GETEU / PISCINE DE LARUNS	10
7. SECTION 8 - PISCINE DE LARUNS / EAUX BONNES	11

Les spécificités du projet

8. LES « HALTES »	13
8.1. Les différents types de halte	13
8.2. La typologie du mobilier	14
8.3. Principes de plantation	15
9. GENIE-CIVIL et OUVRAGES D'ART	16
9.1. Recensement et dispositions communes	16
9.2. Ponts métalliques	17
9.2.1. Ponts en pierre et Pont SNCF en Arche	18
9.4. Acquisition et démontage d'un bâtiment (section 4)	19
10. LA SIGNALÉTIQUE	20
10.1. La signalisation de police	20
10.2. La signalisation horizontale ou marquage	21
10.3. La signalisation directionnelle	22
10.4. La signalisation touristique	23
10.5. Le contrôle d'accès	23

CLIENT

RAISON SOCIALE	Communauté de communes de la vallée d'Ossau
COORDONNÉES	4 avenue des Pyrénées 64260 ARUDY Tél 05 59 05 66 77 - Fax 05 59 05 95 53
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Laurent JAVÉLOT Tél. 05 59 05 66 77 lourname@cc-ossau.fr

SCE

COORDONNÉES	ZAC du Golf 2 chemin de l'Aviation 64200 BASSUSSARRY Tél. 05 59 70 33 61 - Fax 05 59 83 14 17 E-mail : beyonne@sce.fr
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Julien VERDICKT Tél. 06 75 89 40 36 E-mail : julien.verdickt@sce.fr

Atelier de Paysages

COORDONNÉES	1076 Route de Leury 40060 CAMPAGNE Tél. 06 33 42 68 01 E-mail : marie.berthe.adp@gmail.com
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Madame Marie BERTHE Tél. 06 33 42 68 01 E-mail : marie.berthe.adp@gmail.com

Ginger CEBTP

COORDONNÉES	Parc d'activité de Lahonce 193 rue de Gaillet 64990 LAHONCE Tél. 05 59 55 88 10 Fax : 05 59 55 58 30 E-mail : cebtp.bayonne@groupeginger.com
INTERLOCUTEUR (nom et coordonnées)	Monsieur Jean-Philippe VRIGNAUD Tél. 05 59 55 88 10 E-mail : cebtp.bayonne@groupeginger.com

PREAMBULE

La genèse du projet de Véloroute / Voie Verte de la Vallée d'Ossau est issue d'un premier diagnostic réalisé par les services de la CCVO courant 2016 ayant permis notamment de définir les premières hypothèses de tracés. Il a abouti début 2017 à la création d'un premier tronçon entre les communes d'Iseste et Bielle (section 3). Longue de 2,4 km, cette portion de voie verte en enrobés est située au cœur de l'itinéraire.

Le choix du tracé définitif a ensuite été arrêté, après notamment une étude complémentaire réalisée en 2017 puis conforté par le traitement des traversées de routes départementales dits « points durs » par le cabinet ECTAUR sous maîtrise d'ouvrage CD64.

Ainsi, l'itinéraire retenu est long de près de 25 km et reliera la gare de Buzy à la station thermale des Eaux-Bonnes. Il transite par les communes de Buzy, Bescat, Arudy, Iseste, Bielle, Aste-Béon, Gère-Bélesten, Laruns et Eaux-Bonnes, soit 9 des 18 communes de la Vallée d'Ossau.

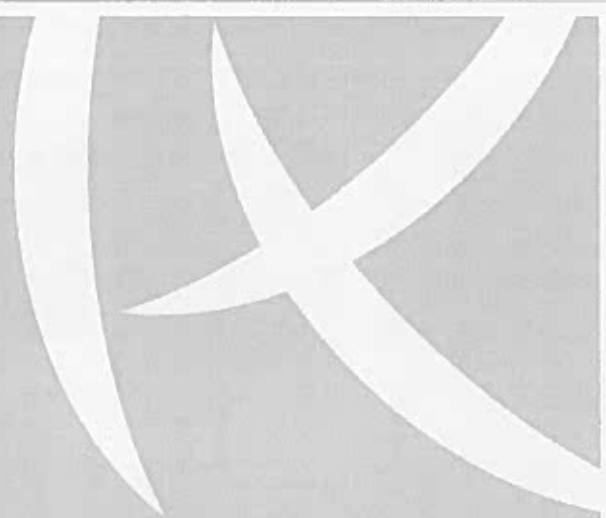
Il sera à termes connecté à la V81 (Véloroute du Piémont pyrénéen) par une liaison Jurançon/Gan/Buzy dont une partie (Jurançon/Gan) est en cours de réalisation. Il fera le lien avec la « Route des cols pyrénéens » à hauteur de Bielle (au pied du col de Marie-Blanche) et est, à ce titre, inscrit au schéma régional des véloroutes/voies vertes.

A termes le projet doit permettre de renforcer le panel d'activité touristique de pleine nature et constituera une véritable colonne vertébrale traversant de part en part la zone de piémont et de basse montagne de la vallée d'Ossau.

Une part l'itinéraire sera en voie propre sur l'emprise des anciennes voies SNCF ou partagée uniquement avec les ayants droit devant accéder à leurs parcelles agricoles. La presque totalité du reste sera constitué de voies partagées sur des voies communales à faible circulation.

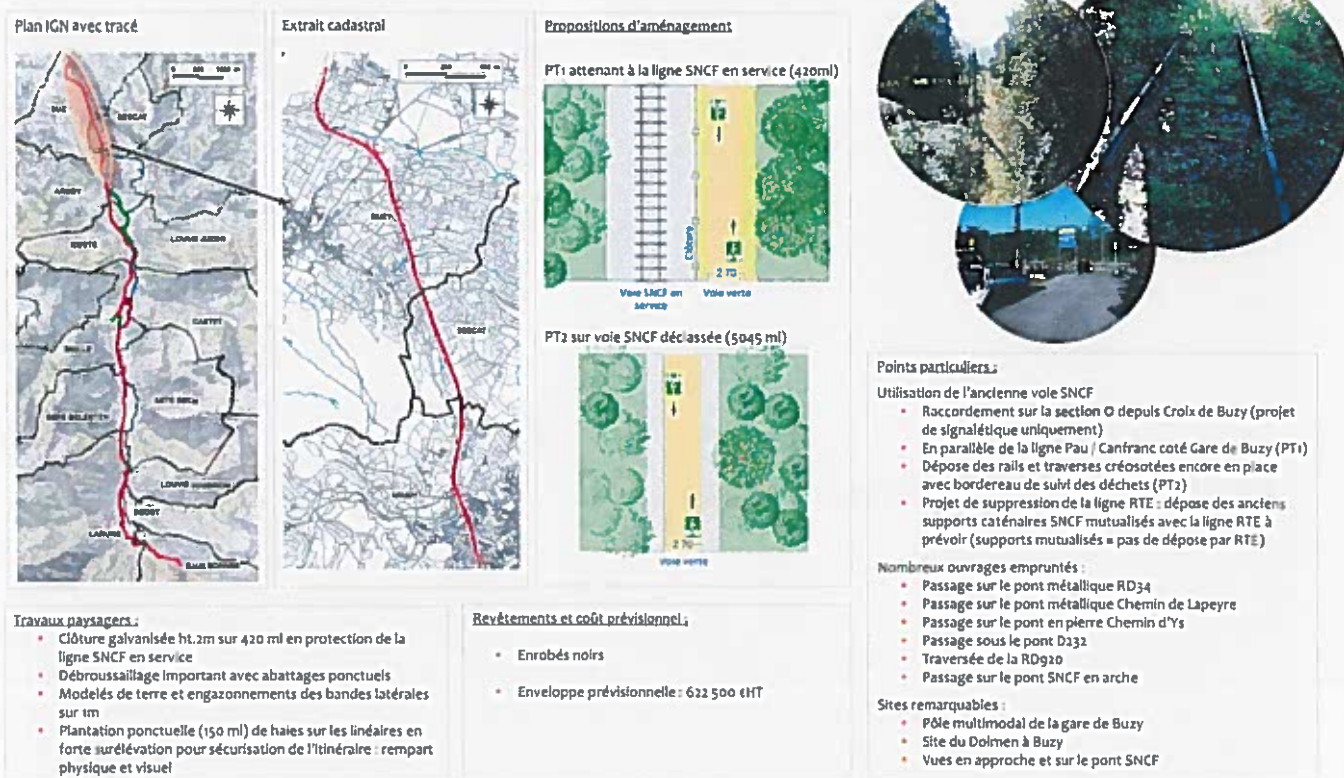
Dans ce contexte la mission de notre groupement SCE / ATELIER DE PAYSAGES / GINGER CEBTP a pour objectif d'élaborer les présentes études techniques et estimatifs, de mener à bien les dossiers réglementaires pour aboutir à l'établissement des dossiers de consultation des entreprises de travaux sous maîtrise d'ouvrage CCVO.



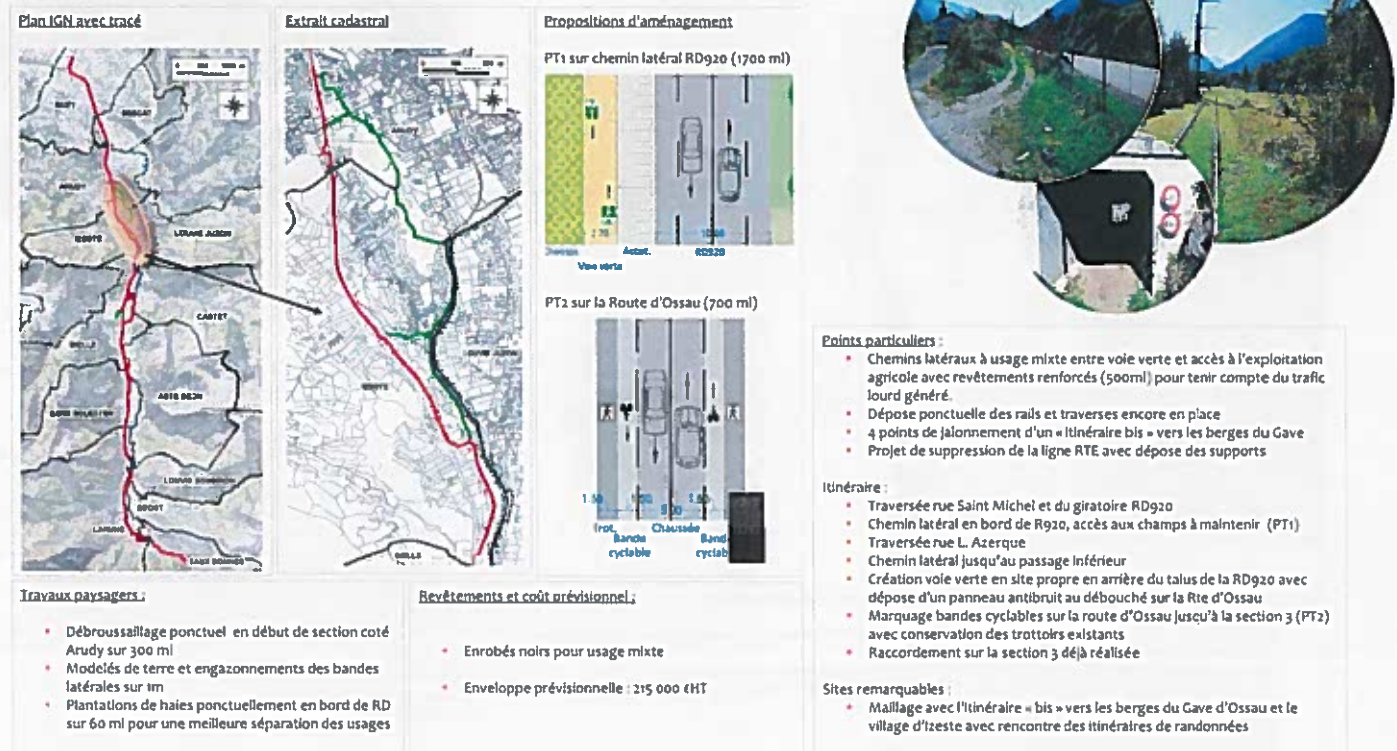


Les principes d'aménagement

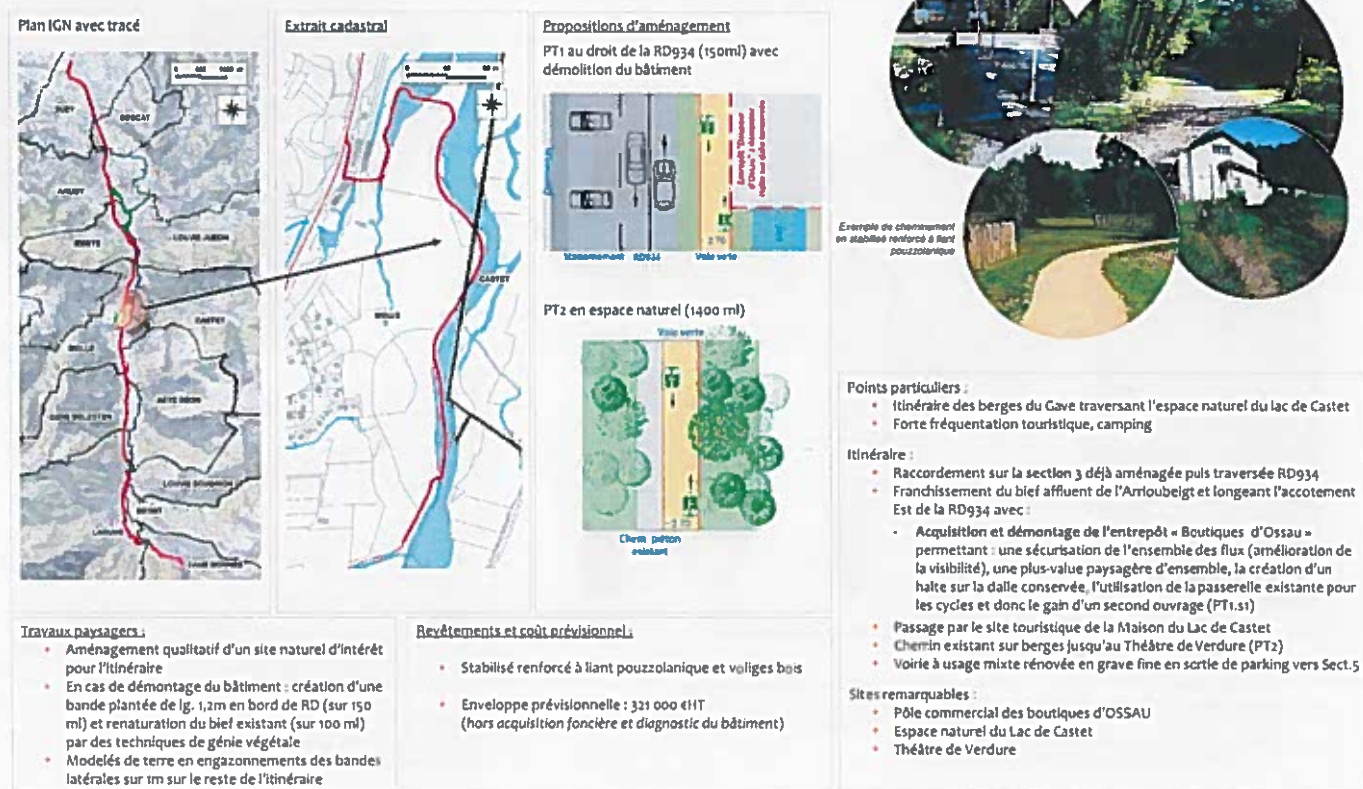
1. SECTION 1 - GARE DE BUZY / GARE D'ARUDY : 5 465 ml



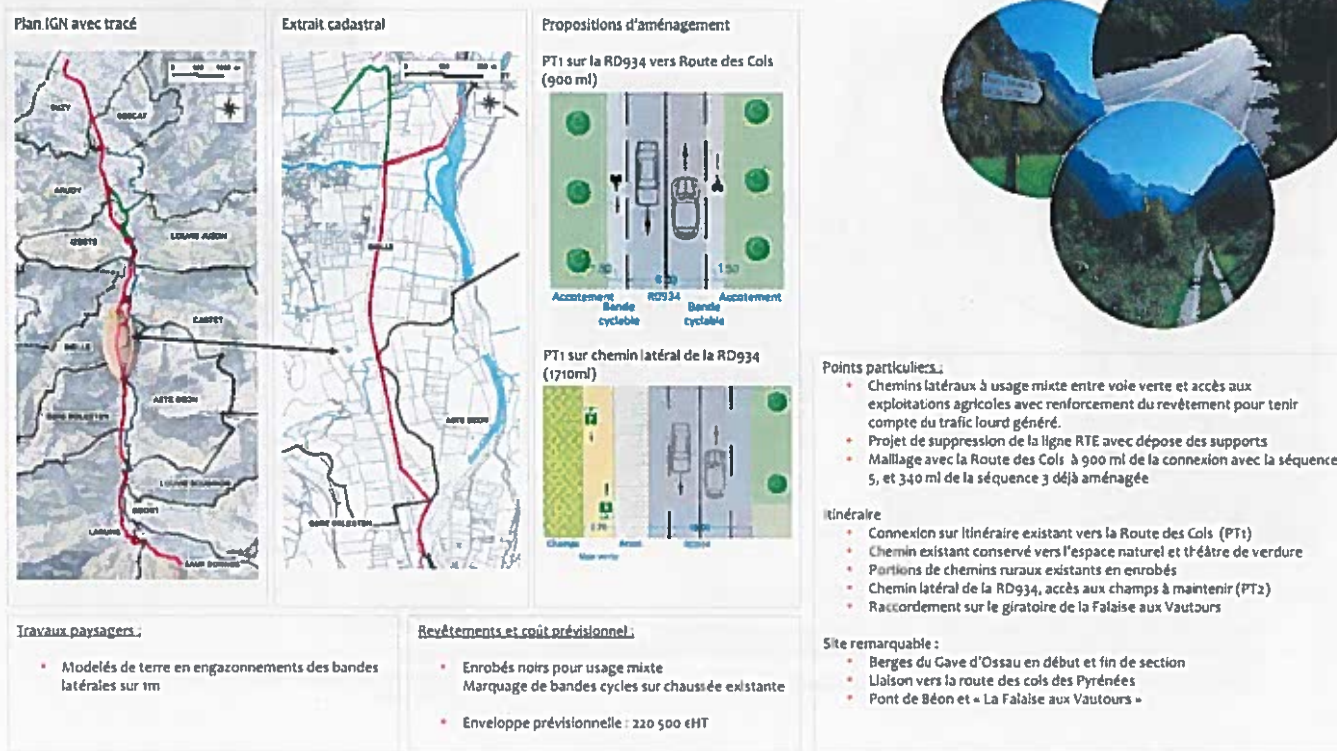
2. SECTION 2 - GARE D'ARUDY / BOVIDUC D'ISESTE PAR CHEMIN LATERAL Itinéraire bis par le parcours sportif en bord de gave : 3360 ml



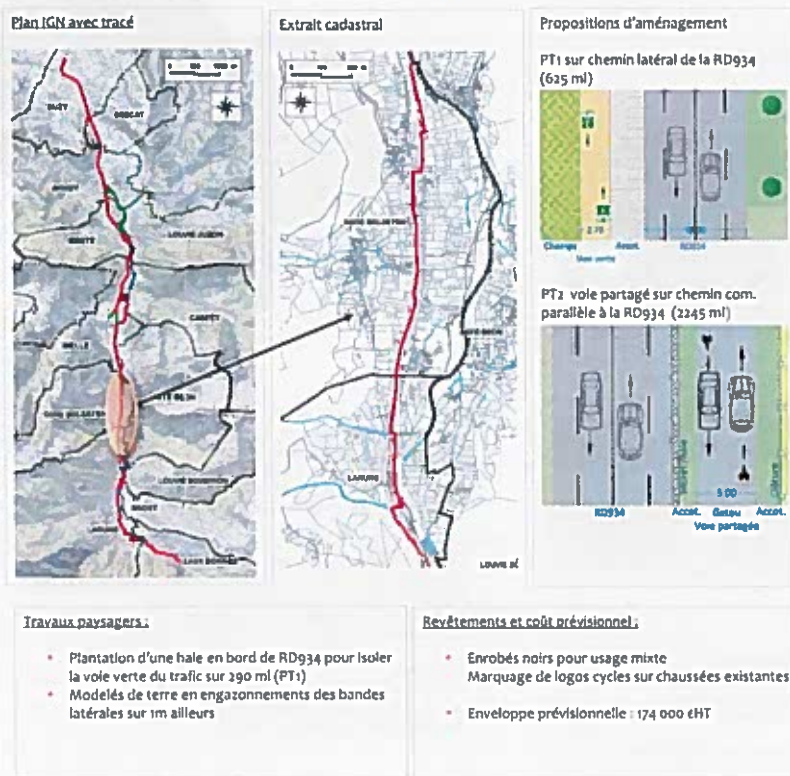
3. SECTION 4 – QUARTIER AYGUELADE / PARKING SUD LAC DE CASTET : 1630m



4. SECTION 5 – PARKING SUD LAC DE CASTET / PONT DE BEON avec liaison Route des cols : 2465ml



5. SECTION 6 – PONT DE BEON / GETEU : 3490ml



Points particuliers :

- Prévoir élargissement du sentier le long de la RD934 avec dépose de Barbelés et busage du fossé sur 70 ml (PT1)
- Forfait pour l'entretien des enrobés de voies communales (PT2)
- Projet de suppression de la ligne RTE avec dépose des supports

Itinéraire

- Sentier existant longeant la RD934 (PT1)
- Passage inférieur
- Voie partagée en enrobés existante en parallèle de la RD934 (PT2)
- Chemin empierré
- Traversée de la RD934

Site remarquable :

- Lavoir de Belestin maillé avec itinéraire de randonnée
- Lavoir de Geteu

6. SECTION 7 – GETEU / PISCINE DE LARUNS : 2115m

Plan IGN avec tracé



Extrait cadastral



Propositions d'aménagement

PT1 au droit de l'ancien pont du Chemin du Moulin de Laporte (50 m)



PT2 sur voie SNCF déclassée (1830 m)



Travaux paysagers :

- Plantation de 680 ml de haies sur les linéaires en forte surélévation pour sécurisation de l'itinéraire (rempart physique et visuel)
- Engazonnement des talus en approche de l'ouvrage de franchissement déposé
- Modelés de terre en engazonnements des bandes latérales sur 1m

Revêtements et coût prévisionnel :

- Enrobés noirs
- Enveloppe prévisionnelle : 218 000 € HT

Points particuliers :

- Utilisation de l'ancienne voie SNCF
- Ancien ouvrage de franchissement métallique déposé au croisement du chemin rural du Moulin de Laporte
- Projet de suppression de la ligne RTE avec dépose des supports

Itinéraire :

- Chemin enherbé sur ex-voie SNCF jusqu'à l'ancien pont SNCF déposé, dont les piédroits seront également démolis de manière à créer un passage de la véloroute en dépression (PT1)
- Traversée de la RD934
- Chemin enherbé sur ex-voie SNCF jusqu'à la traversée de la rue d'Alga Bera à Laruns (PT2)
- Passage en accotement jusqu'à la piscine d'Ayguebère à Laruns

Site remarquable :

- Aire de pique-nique au hameau « l'Etable » situé au pied du Piton de Geteu avec vues sur le Pic du Ger



7. SECTION 8 – PISCINE DE LARUNS / EAUX BONNES : 4190ml

Plan IGN avec tracé



Extrait cadastral



Propositions d'aménagement

PT1 en voie partagée (3650 ml)



Voie partagée

PT2 sur chemin en forte pente (160ml)



Talus végétalisé Voie verte M.n. 2m Talus végétalisé



Points particuliers :

- Voie en grande majorité partagée sur voies communales existantes (PT1)
- Passage par la passerelle piétonne sur le Gave d'Ossau
- Tronçon difficile à forte pente (PT2) depuis le Gave vers le Camping avec pose d'un garde-corps sur le muret existant en partie haute
- Forfait pour l'entretien des enrobés de certaines voies communales
- Fin de l'itinéraire dans le bourg de Eaux-bonnes

Itinéraire

- Chemin empierré de la rue Chanterelle à aménager
- Voie partagée sur Rue du Courzy et Rue de Soupou
- Pont en pierre au niveau de la rue de Soupou
- Traversée du centre-ville de Laruns
- Passerelle métallique du gave d'Ossau
- Chemin en montée forte pente
- Voie partagée jusqu'à Eaux Bonnes (ancienne RD)

Site remarquable :

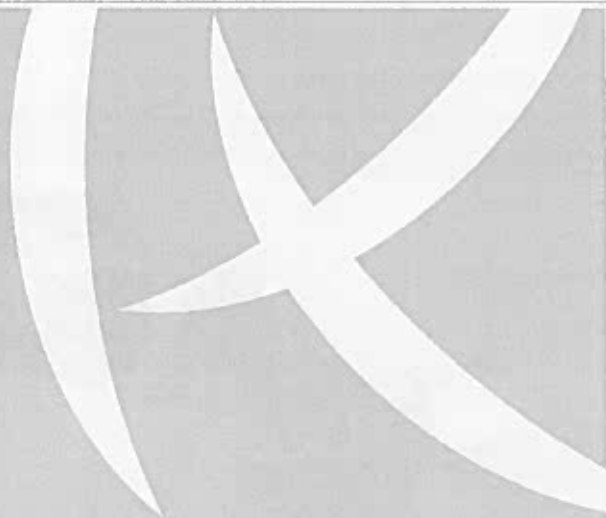
- Berges du Gave et Passerelle dans le hameau de Pon avec connexion aux circuits de randonnée
- Vue sur Laruns à proximité du Camping « Le Valentin »
- Arrivée sur la station thermale de Eaux Bonnes

Travaux paysagers :

- Aménagement des Haltes uniquement

Revêtements :

- Enrobés noirs
Marquage de logos cycles sur chaussées existantes
- Enveloppe prévisionnelle : 113 000 €HT



Les spécificités du projet

8. LES « HALTES »

8.1. Les différents types de halte

Extrait du « Cahier des charges Véloroutes et Voies Vertes du réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national » Version du 31 Mai 2001 : les véloroutes doivent être des itinéraires linéaires, continus, jalonnés, adaptés à la pratique des cyclistes, sûrs et incitatifs. Sur le principe 3 types de haltes sont proposées suivant les principes suivants.



- Des haltes primaires (> 2500 m²) sur les jonctions avec les parcours cyclables majeurs et les zones intermodales :

- Halte GARE DE BUZY (section 1)
- Halte LIAISON ROUTE DES COLS (section 5)

Ces haltes sont dimensionnées pour un groupe de 30 personnes ou 5 à 6 familles.

Les équipements suivant y sont installés :

- 12 arceaux vélos
- 5 tables de pique-nique et 2 bancs
- une borne fontaine
- une corbeille
- un abri
- 1 panneau d'information patrimoine et services
- 5 arbres et arbustes, engazonnements

- Des haltes secondaires (> 1500 m²) implantées sur les jonctions avec les parcours cyclables et pédestres, vers les polarités (cœur de village ou équipements), ou bien à proximité de sites remarquables, afin de favoriser les temps de pauses du cycliste sur les lieux porteurs et emblématiques :

- Halte du DOLMEN (section 1)
- Halte d'IZESTE (section 2) vers itinéraire bis des berges du gave
- Halte des boutiques d'OSSAU (section 4)
- Halte du THEATRE DE VERDURE (section 4)
- Halte lavoir de BELESTEN (section 6)
- Halte PON, au nord du franchissement de l'Ossau (section 8)

Ces haltes sont dimensionnées pour un groupe de 15 personnes ou 3 à 4 familles.

Les équipements suivant y sont installés :

- 8 arceaux vélos
- 3 tables de pique-nique et 1 banc
- 3 arbres et arbustes, engazonnements
- signalétiques cycles directionnelle

- Des haltes de repos simple (< 1500 m²) bénéficiant d'équipements plus réduits compléteront ce dispositif. L'objectif est de proposer d'autres points de repos en cas de saturation des haltes secondaire en période d'affluence.

- Halte du PONT SNCF (section 1)
- Halte du PONT DE BEON (section 5)
- Halte lavoir de GETEU (section 6)
- Halte piton de GETEU avec vue sur le PIC DE GER : l'ETABLE (section 7)
- Halte PISCINE AYGEUBERE (section 8)
- Halte CAMPING DU VALENTIN et vue sur Larruns (section 8).

Ces haltes sont dimensionnées pour une à deux familles ou un groupe de 6 à 8 personnes, en fonction de l'espace disponible.

Les équipements suivant y sont installés :

- 4 arceaux vélos
- 1 table de pique-nique
- 1 banc
- 1 arbre et arbustes
- signalétiques cycles directionnelle

La signalétique cycles directionnelle permettra d'accompagner le parcours et de donner des informations de distances.

Les corbeilles sont installées uniquement sur la Haltes primaires.

8.2. La typologie du mobilier

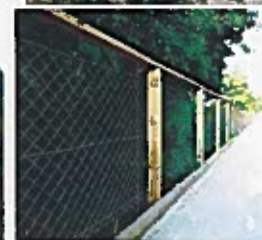
Nous proposons pour les Haltes un mobilier rappelant l'identité de la voie ferrée et adapté au milieu naturel, déclinant une gamme complète de :

- table de pique-nique
- banc
- arceau vélos
- fontaines
- corbeilles

Typologie des relais vélo

Les équipements proposés dépendent du niveau de service souhaité et du contexte local

Equipements et services pour le vélo et l'accès à la randonnée-voie verte	Relais principaux	Relais secondaires	Haltes de repos
Accès à un ou plusieurs modes de transport : train, bus, cars, routes, voies navigables, direct ou liaison par chemin cyclable	ind	ind	
Parking voitures à proximité de l'itinéraire ou d'un lieu d'arrêt principal	ind	fac	
Stationnement vélo : abri non couvert	ind	ind	fac
abri couvert	ind	fac	
Service de location vélo	fac	fac	
Piste d'entretien, lavage des vélos	fac	fac	
Pompe à air	ind	ind	
Station-service service n°100	ind	fac	
accès (caravans)	ind	fac	
Bornes camping car	fac		
Equipements et services d'information du public			
Panneaux d'information sur les services et intérêts touristiques	ind	ind	
Panneaux d'information sur le réseau cyclable départemental, régional et sur les boucles ou itinéraires adjacents	ind	ind	
Panneaux d'interprétation sur la faune, la flore ou l'histoire du site	fac	fac	fac
Signalisation des lieux d'intérêt naturels, culturels, sportifs et des lieux du territoire à protéger ou à préserver	ind	fac	
Exposition mobile ne présentant aucun risque de dégradation	fac		
Pont information	ind	ind	
Office de tourisme, syndicat d'initiative	fac	fac	
Borne service de l'itinéraire	fac	fac	
Services publics locaux de proximité éventuels en association avec le relais vélo selon contexte : bibliothèque municipale, pont jeunes, radio locale, salle polyvalente, musée, maison de la nature	fac	fac	
Ind : équipement indispensable	Fac : équipement facultatif		



8.3. Principes de plantation

Le traitement paysager accompagne la lecture des séquences paysagères et permet de traiter la limite avec les espaces privés.

Différentes typologies de haies sont proposées en fonction des configurations rencontrées :

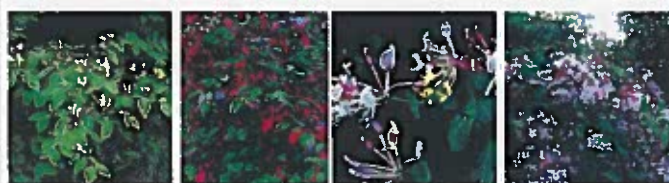
- des haies basses, pour maintenir les vues et faire office de garde-corps végétal.
- des haies libres, avec des essences locales, colorées, fleuries, pour former des écrans végétaux en limites avec les habitations privées sur les zones rurales. Nous y intégrons une proportion de 40% de persistants. Les végétaux sont maintenus à une hauteur moyenne de 1,50m environ.
- des haies persistantes, en limite avec les habitations privées sur les zones urbaines. Les végétaux sont maintenus à une hauteur moyenne de 1,30m environ.
- une voûte plantée sur les sections routières pour isoler la piste cyclable de la route. La fermeture de la vue sera ponctuelle. Ces plantations en voûte impliquent une disparition des réseaux aériens.

Des arbres viendront marquer les haltes et apporter de l'ombrage.

Palette de végétaux : (sur la base de la charte architecturale et paysagère des Pyrénées Béarnaises)

- Arbustes caduques : Camérisier à balai ou chèvrefeuille des haies, Cornouiller sanguin, Chèvrefeuille d'Etrurie (semi-persistant), Lilas ('superbe'), Fusain d'Europe
- Arbustes persistants : Ilex crenata, Cotoneaster lacteus, Photinia serrulata, Osmanthus heterophyllus et armatus
- Arbres isolés : Chêne isolée, Chêne sessile, Noyer commun
- Arbres en groupes (clump, futaie) : Poirier franc, Prunier, Nyssa sylvatica
- Arbres pour former une voûte plantée : Aisier torminal, prunellier, Orme Sapporo, Merisier, Erable champêtre, Cognassier, Cormier

Arbustes caduques



Arbustes persistants



Arbres isolés



9. GENIE-CIVIL et OUVRAGES D'ART

9.1. Recensement et dispositions communes

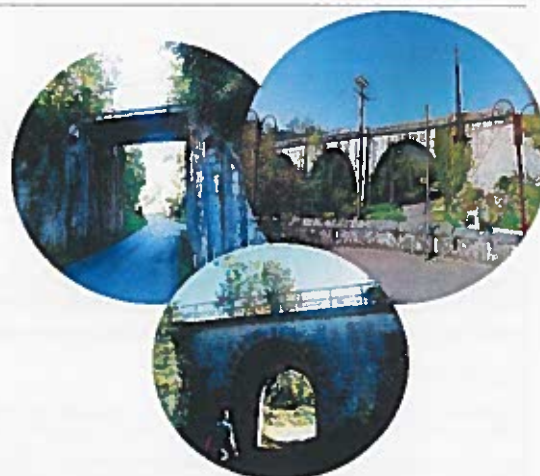
Pour assurer leur continuité et éviter des détours pénalisants aux cyclistes, piétons et autres usagers non-motorisés, des ouvrages de franchissement doivent être aménagés, restaurés, sécurisés sur la tracé de la véloroute.

Le tableau ci-dessous liste l'ensemble des franchissements d'ouvrages d'arts existants et à aménager le long de la future Véloroute :

	Ouvrage d'art existant			Ouvrage d'art à aménager
	Pont en pierre	Pont métallique	Pont Arche	
SECTION 1	1	2	1	-
SECTION 2	-	-	-	-
SECTION 3	-	-	-	-
SECTION 4	-	-	-	-
SECTION 5	-	-	-	-
SECTION 6	-	-	-	-
SECTION 7	-	-	-	Pont métallique avec tablier déposé, démolition des pieds droits à prévoir pour encaissement de la voie verte
SECTION 8	-	-	-	Franchissement du Gave d'Ossau sur passerelle piétonne sans modifications

Pour le désarmement de la voie, il conviendra de bien prendre en compte la gestion des traverses en bois qui sont un produit pollué (créosote) et donc à considérer comme un déchet particulier.

Un prix spécifique assujettis au bon suivi du traitement sera prévu dans le marché travaux.



9.2. Ponts métalliques

Deux ouvrages d'art métalliques sont situés sur la Section 1 :

Les ouvrages métalliques comportant une travée unique sont constitués par deux poutrelles métalliques supportant la voie et deux poutrelles de rive, de tailles plus modestes, supportant un garde-corps de service et le platelage métallique de la piste de service. La voie sur traverses en bois est posée directement sur les poutres principales.

9.2.1. Etat général :

Malgré quelques traces de corrosion plus ou moins importante, les éléments principaux de la structure (poutrelles, entretoises) ne présente pas de perte de section sensible liée à cette corrosion. Globalement les structures sont dans un état général correct.

Elles nécessitent cependant quelques travaux d'entretien spécialisés pour maintenir leur pérennité.

9.2.2. Réutilisation possible pour la véloroute

Compte tenu de l'état correct des structures et des charges d'exploitation futures moins dimensionnantes que les charges d'exploitation initiales (piétons/cycles contre charges ferroviaires), il est parfaitement admissible de réaménager ces ouvrages pour supporter une voie verte.

Toutefois, il est impératif de prévoir quelques travaux de remise en état et d'aménagement pour permettre le passage de la voie verte en conformité avec la réglementation en vigueur et notamment en termes de sécurité. Etant donné l'impact sur l'enveloppe financière des travaux, certaines interventions considérées comme impératives sont chiffrées en base (soit 39 400 €HT pour les 2 ouvrages), lorsque des interventions conseillées sont chiffrées pour mémoire (représentant 72 000 €HT pour les 2 ouvrages).

A ce stade, nous préconisons :

- Dépose des platelages métalliques et des garde-corps de service acier non conformes (base)
- Décapage et remise en peinture des structures conservées (PM)
- Nettoyage des zones d'appuis (PM)
- Pose d'un nouveau platelage et de nouveau garde-corps conforme à la norme NF P98.405 (base)

Pour la remise en peinture, il convient d'ores et déjà de faire réaliser un diagnostic « amiante et plomb » pour déterminer les méthodes d'exécution pour cette remise en peinture. Dans l'idéal, il peut être envisagé une dépose complète de la structure avec un transport en atelier de peinture, existant ou provisoire, ce qui permet un confinement plus aisé et plus économique puis une qualité de remise en peinture supérieure à une remise en peinture in situ.

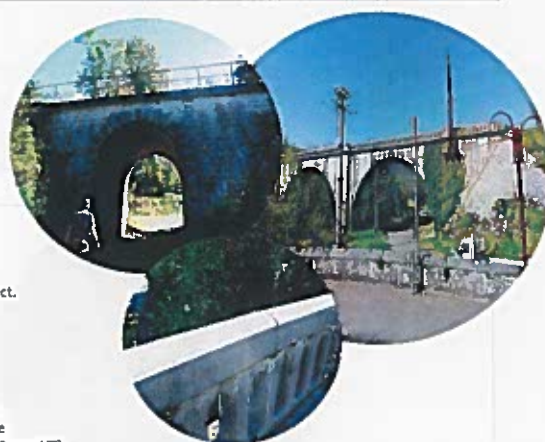
Pour le platelage, il peut être envisagé plusieurs type de matériaux : lame de bois (Mélèze), tôles métalliques, caillibotis métal ou polyester, dallage béton, etc. Compte tenu de la situation hors agglomération et d'une exploitation non intense de cette voie, la solution bois n'est pas pertinente car elle présente une glissance plus ou moins importante à termes malgré un traitement particulier d'antidérapant. La solution caillibotis semble la plus pertinente : métallique (chiffrée ici), ou polyester (moins coûteux mais avec une transparence supérieure).



9.3. Ponts en pierre et Pont SNCF en Arche

Les ouvrages en pierre sont principalement des ouvrages en maçonnerie à une seule voûte de plein cintre. La voie et traverses en bois sont déjà désarmées et il reste uniquement le ballast comme en section courante. Un seul pont de ce type est rencontré sur la Section 1.

Le pont ferroviaire dit « pont SNCF » est un ouvrage en maçonnerie à trois voûtes de plein cintre. La voie et traverses en bois sont en pose sur ballast sur le remblai d'ouvrage.



9.3.1. Etat général :

Malgré quelques traces de coulures noires, vertes et blanches sur les parements des voûtes notamment, les maçonneries ne présentent pas de désordre structurel impactant la pérennité des ouvrages. Par conséquent, leurs état général est plutôt correct. Elles nécessitent cependant quelques travaux d'entretien spécialisés pour maintenir leur pérennité.

9.3.2. Réutilisation possible pour la véloroute

Compte tenu de l'état correct des structures et des charges d'exploitation futures moins dimensionnantes que les charges d'exploitation initiales (piétons/cycles contre charges ferroviaires), il est parfaitement admissible de réaménager ces ouvrages pour supporter une voie verte. Comme pour les ouvrages métalliques nous distinguons ici les interventions considérées comme impératives et chiffrées en base (pour un montant de 28 600€HT), des interventions conseillées chiffrées pour mémoire (soit 58 200€HT).

A ce stade, nous préconisons :

- Dépose des garde-corps de service acier non conformes pour le pont en pierre (base)
- Restauration des parapets béton actuels après Contrôle technique : ragréages, reprises de couronnement pour le pont SNCF (base)
- Nettoyage des parements (PM)
- Reprises de maçonnerie : rejointoiement, remplacement ou réparation de pierres (PM)
- Décaissement du ballast et mise en œuvre d'une étanchéité de type géo membrane (PM)
- Création de barbacanes pour l'évacuation des eaux pluviales sur le pont SNCF (PM)
- Remise en œuvre et réglage du ballast (PM)
- Pose des nouveaux garde-corps (base) :
 - Garde-corps complet conforme à la norme NF P98 405 pour le pont en pierre
 - Pose d'un dispositif de retenue en complément du parapet existant

En effet sur pont arche l'état dégradé des parapets pourra être restauré (maintien de l'aspect architectural). Cependant, il n'est pas conforme à la norme NF P 98.405 avec par ailleurs la nécessité d'un garde-corps de 1.20m de hauteur mini sur un itinéraire vélo route. Il peut être envisagé la mise en place d'un dispositif léger comportant des poteaux espacés de l'ordre de 1.50m à 2.00m avec un remplissage par grillage galvanisé (maillage 60mm*60mm) et une main courante en tube galvanisé ϕ 60mm, cela pour garantir une certaine transparence et discrétion visuelle.

Les traces de coulure, notamment sous la voûte montre un dysfonctionnement de l'étanchéité des ouvrages (voire l'absence d'étanchéité). Il est donc nécessaire d'envisager la mise en œuvre d'une étanchéité à plus ou moins long terme pour s'assurer de la pérennité des ouvrages, à savoir qu'il est pertinent de la prévoir avant la création de la voie verte. La mise en œuvre d'une étanchéité dans 10 à 15 ans nécessitera une coupure d'exploitation et une démolition et remise en œuvre du revêtement qui représentera un surcoût. (Investissement plus faible aujourd'hui mais entretien plus important sur les années à venir, surcoût de mise en œuvre d'une étanchéité et plus d'entretien des maçonneries qui se dégraderont de plus en plus).

9.4. Acquisition et démontage d'un bâtiment (section 4)

Au démarrage de la section 4, il est proposé pour le passage de la véloroute après traversée de la RD934 au niveau des Boutiques d'Ossau (cf. fiche section 4) :

- l'acquisition et le démontage de l'entrepôt « Boutiques d'Ossau », solution qui présente divers avantages : une sécurisation de l'ensemble des flux par une amélioration notable de la visibilité, une plus-value paysagère pour l'ensemble du site et ses abords, l'aménagement d'une halte sur la dalle actuelle qui serait conservée. Le franchissement du bief étant alors réalisé sur la passerelle en bois existante située à 150 m de la traversée de la RD934, permettant un gain d'entretien d'un second ouvrage.



Démolition du bâtiment « Boutiques d'Ossau »
Montant estimé : 64 500 €HT, variable suivant diagnostics



Suites à donner en vue du démontage du bâtiment :

- Démarche d'acquisition foncière
- Diagnostic amiante et plomb à lancer avant démolition
- Prévoir confinement pour traitement et évacuation de l'amiante éventuelle
- Relevé géométrique du bâtiment
- Dépôt d'un permis de démolir valant déclaration préalable (site inscrit)

10. LA SIGNALÉTIQUE

Introduction

La signalétique est un élément de première importance pour :

- d'identifier/reconnaître une voie sur toute sa longueur.
- d'assurer la sécurité de tous par une signalétique tant à l'adresse des usagers de la voie que des conducteurs de véhicules motorisés, en voie partagée.
- d'informer, de faire découvrir, d'éveiller la curiosité sur les richesses d'un territoire.

L'itinéraire de la vallée d'Ossau sera équipé :

- d'une signalisation de police conformes au code de la route
- d'une signalisation horizontale : logos, bandes STOP, etc.
- d'une signalisation directionnelle avec indication des distances.
- d'une signalisation touristique avec des panneaux d'information concernant le milieu traversé, les points d'intérêt touristique et les services existants.

10.1. La signalisation de police

La signalisation de police indique les prescriptions ou informations de police destinées à l'usager de la route, notamment dans les carrefours. La signalisation de police, en particulier, doit respecter les critères d'efficacité : d'uniformité, homogénéité et de simplicité.

La signalisation de police de la voie verte sera identique à celle de section 3 déjà réalisée.

Voici donc ce que l'on trouvera auprès de nos pistes :



Panneau B7b : Accès interdit à tous les véhicules à moteur.
Au début de certaines voies vertes ou sur les chemins de halage par exemple.



Panneau B9b : Accès interdit aux cycles.



Panneau B22a : Piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ou remorque.



Panneau B40 : Fin de piste ou bande obligatoire pour cycle.



Panneau C113 : Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues.



Panneau C114 : Fin d'une piste ou d'une bande cyclable conseillée et réservée aux cycles à deux ou trois roues.



Panneau C115 – Panneau de signalisation d'une Voie verte
Rappel du terme Voie verte selon le code de la route (article R. 110-2) : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.



Panneau C116 – Fin de signalisation d'une Voie verte.
Fin de la voie verte, la voie s'arrête ou se transforme en un itinéraire moins restrictif telle qu'une véloroute par exemple, où l'on pourra rencontrer à nouveau des véhicules à moteur

10.2. La signalisation horizontale ou marquage

Une signalisation horizontale complètera la signalisation verticale, elle est indispensable tant pour les cyclistes que pour les autres usagers motorisés, pour identifier les points singuliers ou "zones à risque".

Un des avantages du marquage au sol est l'augmentation très nette de la perception visuelle par l'ensemble des usagers.

La signalisation horizontale comporte des codes tels que les lignes longitudinales, les autres marques transversales ou pictogrammes peints. Leur usage est précisé, dans la 7ème partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (ISR) et dans le guide CERTU : La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables.

Pour tout marquage au sol, seule la couleur blanche est réglementaire et obligatoire.

• La voie verte

Le code de la route définit la « voie verte » comme « une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers ».

La signalisation horizontale se fera en harmonie avec celle déjà réalisée lors de l'aménagement de la section 3.



• La piste cyclable/La bande cyclable

La piste cyclable est définie dans l'article R110-3 du code de la route comme une « chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

La séparation entre les trafics motorisés et la bande cyclable (largeur 1.50m à 1.80m) est réalisée par une ligne blanche discontinue de type 3 et de largeur 5u. La largeur minimum sera de 1.20m en cas de profil restreint.

Elles pourront cependant être continues pour certaines bandes obligatoires sur des chaussées à fort trafic, ou pour des zones potentiellement à risques, tels que virages avec mauvaise visibilité, ou encore pour des bandes cyclables dans le sens montant.

La signalisation est assurée par le marquage au sol réglementaire mis en œuvre sur les sections empruntant des voies communales ouvertes à la circulation motorisée.

Les produits doivent être certifiés NF.



Schéma de figurine pour voies cyclables



Marquage au sol des bandes cyclables

10.3. La signalisation directionnelle

La signalisation de direction aide à rejoindre la destination choisie tout en identifiant aisément l'itinéraire.
Une homogénéité est donc à rechercher sur l'ensemble du circuit.

La signalisation directionnelle est concernée par les articles L.411-6 et R.411-25 du Code de la route ; elle est donc réglementée au même titre que les autres types de signalisation.



Identification de l'itinéraire
(exemple identifiant Eurovelo n°1 combiné avec l'identifiant de La Vélodysée)

S'agissant de l'identification de l'itinéraire nous proposons de compléter la signalisation déjà en place sur la section 3 lors des tranches de travaux à venir.

Composition des panneaux :



Les caractères utilisés seront conformes à l'instruction Interministérielle IISR :

L 1	Caractères droits majuscules	Nom d'agglomération	
L 4	Caractères italiques majuscules	Quartier, site touristique, services classés	
L 4	Caractères italiques minuscules	Quartier, site touristique, services non classés, indications « par... »	



10.4. La signalisation touristique

Les panneaux d'information permettront de valoriser les éléments du patrimoine naturel ou bâti, d'informer sur les différents services.

* Carte / Panneaux RIS (Relais Information Service)

Essentiels au repérage des usagers et à l'identification de l'itinéraire, des panneaux de type Relais Information Service seront implantés sur les Haltes primaires et au départ depuis la station thermale de Eaux Bonnes. Elles auront également vocation à informer sur les éléments de valorisation patrimoniale et services.

Les Haltes et points d'eau devront être indiqués sur ces panneaux. Ils comporteront la direction mais aussi la distance à laquelle ces points se situent.

10.5. Le contrôle d'accès

Nous proposons la mise en œuvre de barrières bois aux entrées et sorties principales sur la voie verte avec supports pivotants Ø160mm et système de verrouillage.

Posées en quinconces elles permettent de laisser le libre accès aux cycles

