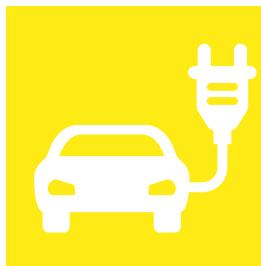
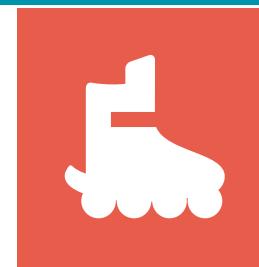
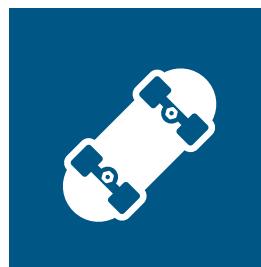


Schéma

-----> 2017-2025

Modes Actifs de la province Sud



PROVINCE SUD

Sommaire



● Introduction 3

DIAGNOSTIC 6

1

- État des lieux des aménagements piétons et cycles actuels
- Recensement des zones accidentogènes et des points noirs

8
11



PERSPECTIVES D'AMÉNAGEMENT 13

2

- Établissement du schéma directeur d'aménagement
- Définition et caractéristiques des aménagements projetés
- Faisabilité technico-économique des aménagements à réaliser

14
19
20

SUIVI ET MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA 25

3

- Actions favorisant l'usage et la promotion des modes actifs
- Communication et sensibilisation associées au schéma
- Suivi et mise à jour du schéma

26
28
33
Conclusion 34



Introduction

La direction de l'Équipement porte l'élaboration d'un Schéma Modes Actifs à l'échelle des voiries provinciales, favorisant le développement des modes doux, notamment la marche et le vélo.

Ce projet s'inscrit dans le plan stratégique provincial et répond en particulier aux objectifs stratégiques suivants :

- Promouvoir un aménagement durable,
- Améliorer les offres et la qualité des déplacements.

Ce schéma a été pensé en cohérence avec :

- le Plan de Déplacement de l'Agglomération Nouméenne (PDAN) de 2010, qui prévoit la réalisation d'un schéma directeur *modes doux* à l'échelle de l'agglomération,
- le Schéma de Cohérence de l'Agglomération Nouméenne (SCAN) de 2010 également, dont l'une des orientations stratégiques est d'améliorer les déplacements en facilitant les modes doux (piétons et cyclistes),
- le Schéma de Transition Energétique de la province Sud (STEPS), ayant dans ses objectifs la promotion de l'écomobilité.

Le Syndicat Intercommunal du Grand Nouméa (SIGN) a débuté en 2016 l'élaboration d'un schéma directeur *modes doux* à l'échelle de l'agglomération, mais n'a pu à ce jour faire aboutir la démarche faute de moyens humains dédiés.

Les villes de Nouméa et de Dumbéa, chacune au niveau de leur territoire, travaillent également aujourd'hui à la réalisation de schémas modes actifs à horizon 2018.

Le réseau routier provincial se développant au travers de ces différents territoires et étant constitué des axes routiers les plus structurants, il est paru utile, en tant que gestionnaire de voirie, de disposer d'un **Schéma Modes Actifs** à l'échelle des voiries provinciales, cohérent avec le travail réalisé par les communes.

En lien avec la démarche du Plan de Déplacement d'Administration (PDA) lancée par la province Sud début 2017, ce schéma participe également à l'amélioration des déplacements quotidiens des agents provinciaux et des administrés, et cherche à favoriser leur passage progressif vers une mobilité plus durable.

Ainsi, ce schéma ne se limite pas à la problématique des déplacements à vélo, mais inclut également la marche à pied, la question de l'accessibilité de l'espace public et la problématique de l'intermodalité.



Les objectifs

1

Valoriser et développer l'usage du vélo au quotidien en proposant aux usagers un réseau cyclable provincial sécurisé, continu, attractif, confortable.



2

Donner une cohérence au réseau cyclable en offrant des continuités cyclables sécurisées. De nombreux projets voient le jour à l'initiative des structures communales et intercommunales, sans être aujourd'hui reliés entre eux.



3

Assurer l'accessibilité de l'espace public aux piétons, y compris aux personnes à mobilité réduite.



Accompagner les changements de comportement et mettre en œuvre des services pour faciliter la pratique du vélo et de la marche

5



4

Programmer et planifier les opérations dans le temps en les échelonnant sur plusieurs années selon la complexité des aménagements (études, coûts) et en prévoyant leur financement.

6



Les objectifs

PLUSIEURS HYPOTHÈSES ONT ÉTÉ RETENUES POUR L'ÉLABORATION DE CE SCHÉMA

→ UNE DÉMARCHE MULTI-ACTEURS

Communes, syndicats intercommunaux, association d'usagers y sont associés. Un groupe de travail composé notamment de l'association Droit au Vélo et de directions provinciales intéressées par la démarche (direction de l'Environnement, direction de la Jeunesse et des Sports) a été créé et s'est réuni au lancement du projet. Il est régulièrement sollicité sur des questions liées au schéma et à la politique des modes actifs au sein de la province. Ce groupe de travail suivra la mise en œuvre du schéma. De ces échanges sont ressorties deux priorités :

- La nécessaire recherche de cohérence et de mutualisation des moyens entre les projets portés par les différents gestionnaires de réseaux,
- Le traitement des points noirs pour les piétons ou les cycles, souvent des carrefours, ressentis très fortement insécuritaires par les usagers vulnérables, qui détournent certaines personnes de l'usage des modes actifs.

→ UNE POPULATION CIBLE

En particulier les habitants des communes de l'agglomération du Grand Nouméa.

→ DES TRAJETS PENDULAIRES (DOMICILE - TRAVAIL)

La problématique des déplacements est aujourd'hui essentiellement liée à un engorgement des axes routiers du fait des déplacements pendulaires (domicile - travail). **Le Schéma Modes Actifs** propose de privilégier l'aménagement de ces itinéraires à des parcours plus sportifs ou touristiques.

→ DES AMÉNAGEMENTS CONCRETS DES VOIRIES PROVINCIALES

L'hypothèse retenue est la priorisation d'aménagements sur les voiries principales du réseau provincial hors routes express (VE1, VE2 et VDE).

Les routes express (interdites aux piétons et aux cyclistes) ont en effet été sorties du périmètre afin de ne pas amplifier les problématiques des stationnements sur les bandes d'arrêt d'urgence et des traversées dangereuses, telles qu'on les connaît déjà aujourd'hui.

CES HYPOTHÈSES PEUVENT ÊTRE SYNTHÉTISÉES AINSI

Aménager en priorité les voies du Grand Nouméa

Cibler les trajets pendulaires

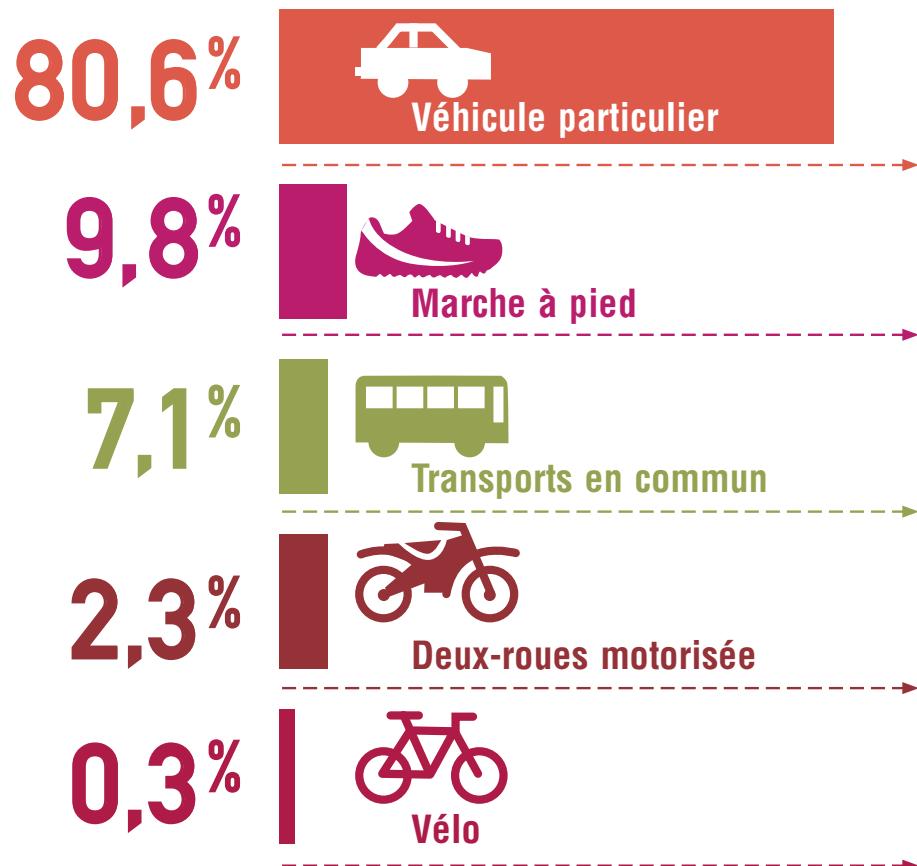
Prioriser les voies à aménager

Combler les discontinuités

Résorber les points noirs



MODES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DU GRAND NOUMÉA EN 2013



1

Diagnostic

D'après l'enquête Ménages, logements, déplacements réalisée par le SIGN en 2013, les **modes actifs représentent 10% des déplacements quotidiens à l'échelle du Grand Nouméa** dont seulement 0,3 % à vélo.

L'attachement des calédoniens à **la voiture** se traduit par une part dans les déplacements quotidiens qui s'élève **à plus de 80% en 2013 sur le Grand Nouméa**.

Cet état de fait peut s'expliquer à la fois par le manque d'infrastructures dédiées à la pratique des modes actifs et au sentiment d'insécurité des usagers vulnérables dans les espaces qu'ils partagent avec les automobilistes.

80%
de déplacements
quotidiens en voiture



Cinq points d'observations ont été choisis en lien avec l'association Droit au Vélo en fonction d'itinéraires connus pour supporter un fort trafic pendulaire (domicile - travail), des aménagements existants et des pratiques des usagers.

Les comptages réalisés entre 7 h et 9 h (heures d'embauche des salariés) : au niveau du giratoire Ampère sur la RP7 à Ducos

- **RP1 Boulari au Mont-Dore**
- **RP14 - rue Gervolino**
- **Liaison entre le giratoire Forest II à Ducos et l'échangeur Bonaparte**
- **Liaison entre la rue Ampère et Ko We Kara**

LA PART DES MODES ACTIFS PAR RAPPORT AU TRAFIC ROUTIER :
en moyenne sur les cinq points d'observation la part des modes actifs par rapport au trafic routier est d'environ 4%

Même si la part des modes actifs s'avère relativement modeste, **avec l'aménagement de zones dédiées, la fréquentation piétonne et la pratique du vélo sont susceptibles de progresser fortement.**

4%
de part des modes actifs par rapport au trafic routier



1.1 ÉTAT DES LIEUX DES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS ET CYCLES ACTUELS¹

Le diagnostic du **Schéma Modes Actifs** se base sur un recensement complet des aménagements provinciaux en faveur des piétons et des cyclistes, existants ou en cours de réalisation.

Au terme de cet état des lieux, on constate notamment :

- des défauts de marquage au sol, faute d'entretien régulier,
- la prédominance d'aménagements en bandes cyclables : faciles à mettre en œuvre, ayant une faible emprise sur la voirie, elles permettent toutefois l'affirmation de la place du vélo sur la chaussée et une souplesse d'utilisation pour les cyclistes à des coûts maîtrisés pour la collectivité,
- une largeur des trottoirs parfois non conforme (non suffisant pour le passage des personnes à mobilité réduite) donc inaccessible pour les personnes à mobilité réduite, et une absence de revêtement : ces cas de figure se retrouvent souvent au niveau d'ouvrages anciens, antérieurs à la prise en compte des modes actifs dans les politiques publiques,
- une discontinuité des aménagements, qui s'explique notamment par des contraintes foncières

Au-delà de ces points à améliorer, on constate sur les tronçons de routes provinciales ayant fait l'objet de travaux de requalification ou de construction récents, des trottoirs et des aménagements pour les cycles, qui témoignent de la volonté de la province Sud d'intégrer les modes actifs dans ses projets :

- RP7 - route de la Baie-des-Dames à Ducos : du giratoire de Tindu au carrefour Simonin,
- RP1 : du giratoire de Normandie au giratoire de la Palmeraie, situé 300 m après le giratoire de Robinson,
- RP14 - rue Gervolino : du giratoire de la Belle-Vie au giratoire de Green Valley,
- rue Roger Letocart (4e Km),
- rue Tran Ap
- échangeur de Ko We Kara.

Au total, **ces aménagements du réseau routier provincial** représentent sur l'agglomération du Grand Nouméa, hors routes express et circuits de loisir (pistes VTT et pédestres) :

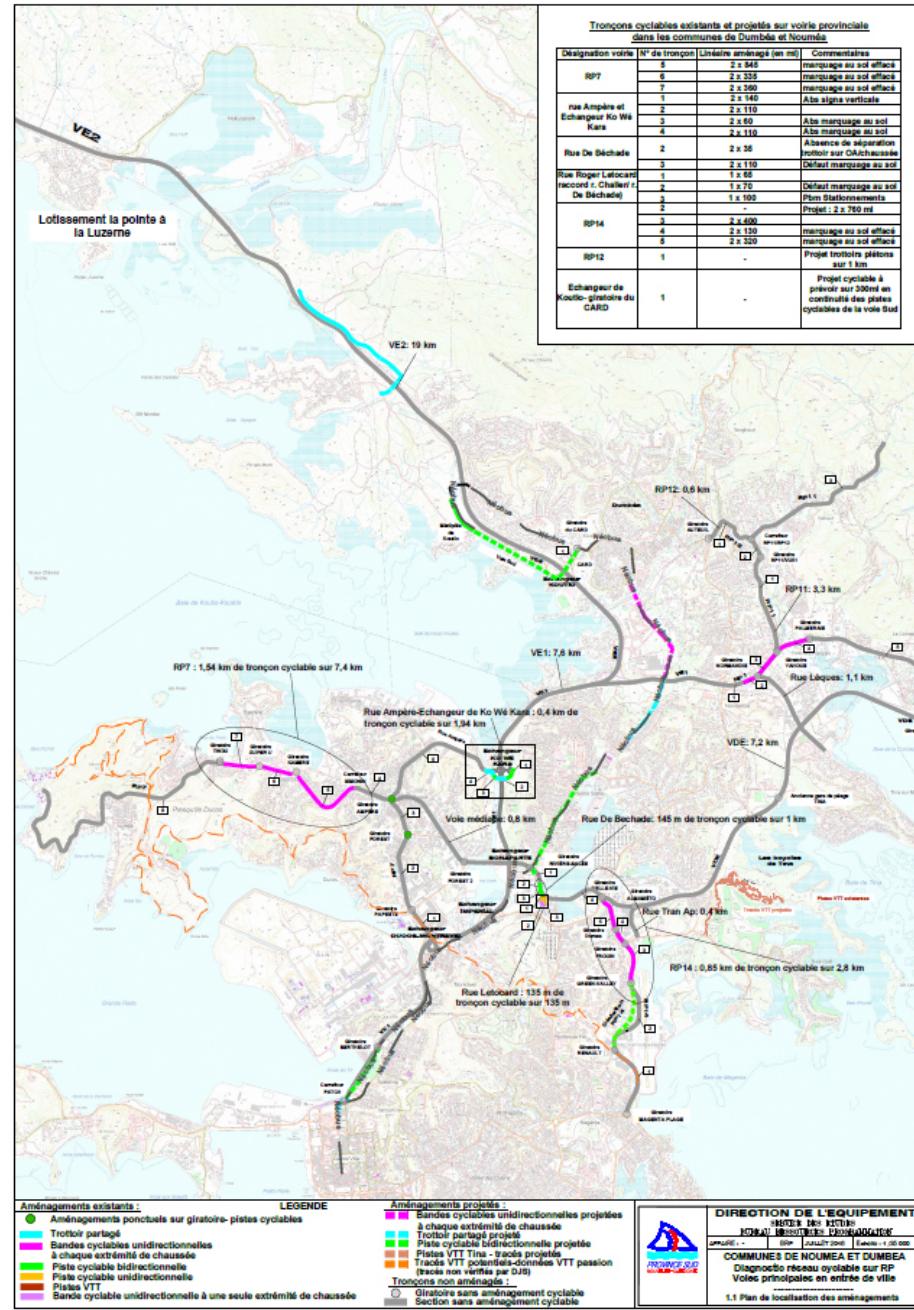
- pour les **cycles** : environ **17%** soit **11 km** de voirie
- pour les **piétons** : environ **21%** soit **14 km**

En dehors du Grand Nouméa, aucune route provinciale ne dispose de trottoirs ou d'aménagements cyclables à ce jour.

¹ Diagnostic des aménagements réalisé par le Service des Études de la direction de l'Équipement de la province Sud en 2016.



**Figure 3 : Extrait du dossier cartographique :
Localisation des aménagements cyclables existants
et projetés du Grand Nouméa sur les voiries provinciales**



Pour plus de détails concernant ce diagnostic, il est possible de se référer au dossier cartographique, qui contient le diagnostic complet des aménagements cyclables existants et projetés, ainsi que le diagnostic complet des trottoirs revêtus de largeur supérieure ou égale à un mètre existants et projetés.

Figure 4 : Quelques illustrations des aménagements existants en province Sud



1.2 RECENSEMENT DES ZONES ACCIDENTOGÈNES ET DES POINTS NOIRS

Au-delà de l'état des lieux des infrastructures, le diagnostic du **Schéma Modes Actifs** s'appuie sur un recensement puis sur une cartographie des zones accidentogènes et des points noirs piétons et cycles.

Une **zone accidentogène** est une zone où le taux d'accidents recensés entre cycles ou piétons et automobiles est particulièrement élevé.

Un **point noir** ou **point dur** est une zone identifiée comme problématique pour la circulation des cyclistes ou des piétons. À titre d'exemple, il peut s'agir :

- d'aménagements de voies discontinus ou inadaptés (alternance entre pistes cyclables, bandes cyclables et absence d'équipements),
- d'obstacles au cheminement (candélabres implantés sur les pistes cyclables).

Les giratoires sont souvent cités, à la fois comme zones accidentogènes et comme points durs dans la circulation des cycles. Souvent non aménagés, cette discontinuité du réseau force le cycliste à s'insérer dans la circulation automobile, dans une zone où la vitesse des véhicules et la densité du trafic varient rapidement. La gêne ressentie est importante, et le risque d'accident plus élevé. Le cycliste se retrouve alors le plus souvent à rouler sur le bord de la chaussée.

L'analyse menée en parallèle avec l'association Droit au Vélo et la DITTT sur la base de données d'accidentologie CONCERTO montre que les zones problématiques se situent essentiellement au niveau

- **des ronds-points (giratoires)**, en particulier ceux du complexe commercial de la Belle-Vie et de Magenta Plage,
- **des échangeurs**, en particulier ceux de Ducos - Montravel, de l'Impérial et de Bonaparte avec des itinéraires piétons partiellement ou non aménagés, c'est-à-dire sans cheminement sécurisé (absence de trottoirs ou de passages protégés),
- **des voies supportant un trafic routier conséquent** ou présentant en heures creuses des différentiels de vitesses importants entre usagers motorisés et cycles, par exemple la RP14 - rue Gervolino à Magenta. Il est à noter qu'au regard du trafic routier journalier moyen et des normes du CERTU, toutes les routes provinciales devraient prévoir a minima l'aménagement d'une bande cyclable.

Pour plus de détails concernant ce diagnostic, il est possible de se référer au dossier cartographique, qui contient l'analyse complète des zones génératrices d'insécurité.



Au terme de ce diagnostic, il s'avère que les aménagements cyclables et piétons des voiries provinciales ne sont aujourd'hui pas suffisants pour offrir une réelle alternative aux modes de déplacements motorisés. Le réseau est discontinu et peu sécuritaire pour les usagers.

Les forces et faiblesses des aménagements sur les voiries provinciales sont résumées dans la matrice FFOM ci-dessous.

FORCES	OPPORTUNITÉS
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion interne du projet (pas de prestataire externe) → optimisation des coûts d'études pour la collectivité • Rapidité de mise en œuvre des actions • Aménagements existants sur certaines voiries • Propriété du foncier • Volonté politique claire 	<ul style="list-style-type: none"> • Implication forte des associations • Forte attente de la part des usagers pour des aménagements dédiés aux modes actifs • Schéma ancré dans une démarche globale engagée par les collectivités (schéma de la ville de Nouméa notamment)
FAIBLESSES	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> • Coût élevé des aménagements projetés • Discontinuité des aménagements existants • Problématique ponctuelle des emprises de voies (étroites) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rachat de foncier difficile (ZI Ducos notamment) • Aménagement d'infrastructures existantes parfois impossible (accessibilité PMR d'une passerelle par exemple)

Au-delà de ce diagnostic orienté sur les infrastructures, il existe aussi un réel attachement culturel à la voiture, qui peut freiner la mise en œuvre des politiques en faveur des modes actifs.

Passer du tout automobile à des solutions de mobilités douces et partagées nécessite de s'appuyer sur des aménagements appropriées, détaillés dans la partie 2, mais aussi sur des mesures d'accompagnement, objets de la partie 3.



2 Perspectives d'aménagement

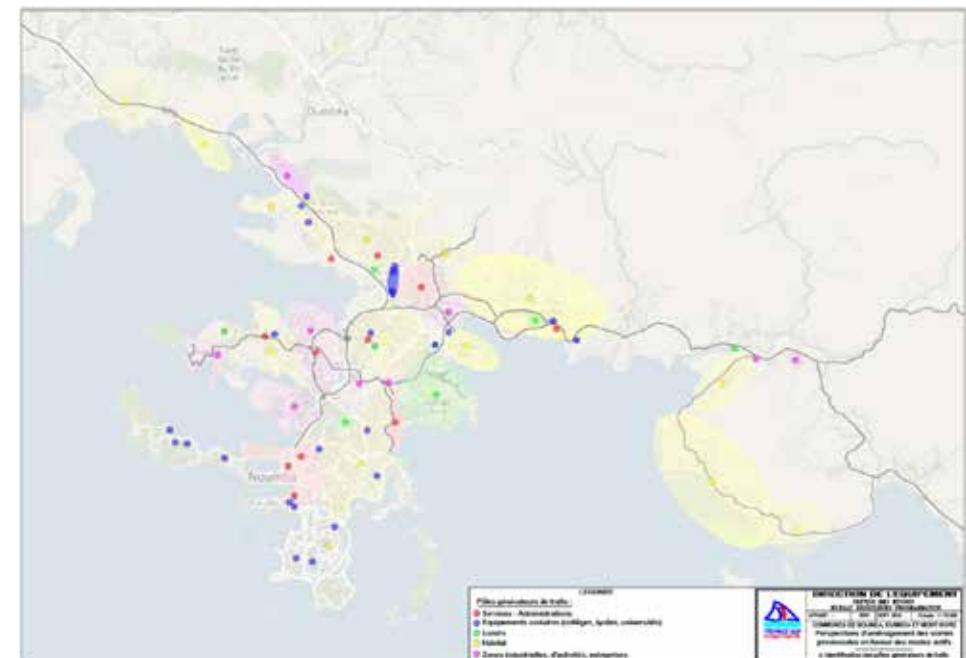
Afin de définir et de prioriser l'aménagement des voiries provinciales en faveur des modes actifs sur le Grand Nouméa, une analyse par pôles générateurs de trafic a d'abord été réalisée.

Cette analyse a pour but de mettre en évidence l'organisation spatiale des flux sur l'agglomération. En effet, **connaître ces pôles permet d'aider à la priorisation des zones à desservir**.

Cinq types de pôles sont considérés dans l'analyse :

- les pôles **services - administrations** (services administratifs : province Sud, mairie),
- les pôles **équipements scolaires** (collèges, lycées, universités),
- les pôles **loisirs** (zones touristiques, pistes VTT),
- les pôles **habitat** (grandes zones résidentielles, bassins de population denses),
- les pôles **industriels** (zones d'activités industrielles, entreprises).

Figure 5 : Pôles générateurs de trafic sur l'agglomération



2.1 ÉTABLISSEMENT DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT²

À partir du diagnostic de l'existant et de l'identification des pôles générateurs de trafic, les enjeux de développement des modes actifs ont été répartis en trois catégories :

- **Trajet de transit** (domicile - travail).
- **Trajet intra-quartiers** (domicile - école ou domicile - services).
- **Trajet de loisirs** (tourisme, activité sportive).

Dans le respect des hypothèses du **Schéma Modes Actifs**, la priorité d'aménagement sera donnée aux trajets de transit, puis aux trajets intra-quartiers, et enfin aux trajets de loisirs.

Cette qualification des besoins fait ressortir deux axes majeurs :

- **un axe Est - Ouest**, dédoublé, à la fois intercommunal (reliant Savannah au Mont-Dore) et inter-quartiers (reliant Magenta à Ducos),
- **un axe Nord - Sud**, également dédoublé, reliant à l'Ouest le Médipôle au centre-ville de Nouméa et à l'Est reliant les baies de la Conception et de Magenta).

Figure 6 : Identification et qualification des itinéraires modes actifs



² Cartographies et chiffrages réalisés par le service des études de la direction de l'Équipement de la province Sud en 2016.



À la suite de l'identification et de la qualification des itinéraires, les voies à aménager ont été définies et priorisées selon les critères suivants :

- les axes accueillant le trafic routier le plus important, dès lors que la mixité entre les véhicules motorisés et les cycles devient dangereuse,
- les itinéraires impliquant un déplacement en vélo domicile - travail d'environ 7 km. En effet, on considère habituellement que pour la moitié des déplacements intra-urbains, inférieurs à 5 km, le vélo est le moyen de transport le plus rapide, si l'on tient compte des embouteillages et du temps de recherche de stationnement en ville,
- la sécurisation des déplacements des cyclistes et des piétons.

Cette étude plus fine des voies aménagées et aménageables a conduit à conserver la logique d'un axe Est - Ouest dédoublé, mais **à concentrer les aménagements de l'axe Nord-Sud sur un unique itinéraire reprenant le tracé plus central du TCSP³ Néobus**, sur lequel un rabattement depuis les voies communales a tout son sens.

Figure 7 : Perspectives d'aménagement des voiries provinciales en faveur des modes actifs (intégrant le tracé Néobus)



3 Transport en Commun en Site Propre



Dans une logique de priorisation économique et technique, quatre niveaux de priorité d'aménagement ont été retenus, correspondant à quatre temporalités différentes :

- **La priorité 1** prend en compte les aménagements déjà programmés au plan pluriannuel d'investissement 2015-2019 de la direction de l'Équipement de la province Sud. Elle cible principalement les zones les plus fréquentées par les cyclistes et les piétons pour se rendre sur leurs lieux de travail (liaison Magenta - Ducos).

Elle intègre également le tracé du projet Néobus : bien que la Province n'en soit que partenaire, au travers de son adhésion au SMTU, il constitue aujourd'hui la colonne vertébrale des aménagements cyclables à venir pour les différents gestionnaires de voirie du Grand Nouméa.

- **La priorité 2** correspond essentiellement au comblement des discontinuités de la route provinciale n°1 (route du Mont-Dore, de Nouméa jusqu'à la tribu de Saint-Louis). L'analyse des pôles générateurs de trafic a montré un fort potentiel de développement des déplacements infra-quartiers, des zones résidentielles vers les zones d'enseignement ou de services.

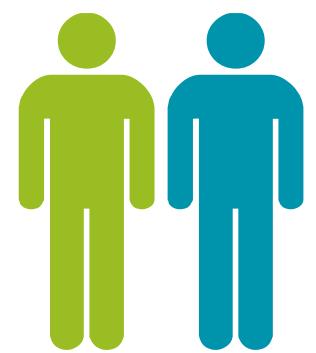
- **La priorité 3** propose d'améliorer l'organisation du rabattement au travers :

- de l'aménagement d'axes secondaires internes à la zone industrielle de Ducos afin de diffuser les flux autour de l'aménagement principal situé sur la Voie Médiane puis sur la route de la Baie-des-Dames,
- de l'aménagement d'une partie de la rue Georges Lèques à Tina.
- La priorité 4 prévoit l'aménagement des routes provinciales n°1 et n°2 (de la tribu de Saint-Louis à Plum) et traite davantage des déplacements infra-quartiers et de loisirs.

DÉTAIL DE LA PRIORITÉ 1

La province Sud ayant déjà programmé, voire engagé une série de travaux sur certaines voiries (RP12 route d'Auteuil et RP17- traversée de Waho à Yaté, certains tronçons de routes provinciales sont classés en priorité 1, bien qu'en dehors des deux axes principaux.

À terme les travaux d'aménagement des voiries provinciales en priorité 1 permettront d'assurer de bonnes conditions d'accessibilité aux piétons et/ou cyclistes sur environ 30% du réseau sur le Grand Nouméa, hors routes express.



ORIENTATIONS	ACTIONS ENVISAGÉES POUR LA PRIORITÉ 1
Aménagement des voies de priorité 1 voir dossier cartographique	Axes principaux : <ul style="list-style-type: none"> • Nord / Sud : Médiopôle - Centre-Ville (itinéraire du NEOBUS dont les travaux sont en cours) • Est / Ouest : Ducos - Magenta
Résorption des points noirs	Les zones problématiques ayant été identifiées au niveau des giratoires de la Belle-Vie et de Magenta, ainsi que des échangeurs Ducos-Montravel, Impérial et Bonaparte, des aménagements ponctuels seront réalisés afin de sécuriser ces sites.
Création d'aires dédiées au covoitage, emplacements pour le dépôt de vélos	Il est envisagé deux aires au niveau : <ul style="list-style-type: none"> • du rond-point de la Belle-Vie, • de la gare d'échange de Montravel. <p>Ces deux aires de covoitage ont été choisies en fonction d'opportunités foncières de la province Sud et feront l'objet d'études ultérieures afin de valider leurs emplacements définitifs.</p>

Limites du schéma

Dans un premier temps, il n'est pas envisagé de réaliser des aménagements spécifiques (type passerelle ou élargissement des ouvrages d'art) sur les échangeurs existants, mais de permettre une circulation sécurisée des cyclistes et piétons avec la mise en place de trottoirs/partagés.

Le tracé du Néobus présente une discontinuité pour les modes actifs entre l'échangeur de l'Impérial et le giratoire de Bonaparte, qui ne sera pas traitée dans ce schéma. Elle ne pourra être traitée que par la ville de Nouméa dans le cadre des réflexions sur son schéma directeur cyclable, car le maillage est à réaliser sur des voies communales. Des discussions sont d'ailleurs en cours avec le SMTU.



Tableau 2 : Description sommaire des aménagements prévus pour les autres priorités

PRIORITÉ	AMÉNAGEMENTS ENVISAGÉS
Priorité 2* Route du Sud Normandie-Yahoué-Boulari	Barreau VE1 - giratoire de Normandie (RP1) RP1 : giratoire de Normandie jusqu'au giratoire des Sports RP1 : carrefour Ah-Yen jusqu'au giratoire du lycée du Mont-Dore RP1 : giratoire du lycée du Mont-Dore jusqu'à Thabor RP11 : route de Yahoué
Priorité 3 Rabattement Ducos et Tina Normandie-Tina Interne Ducos	RP7: pont de Montravel au giratoire Papeete RP7 : giratoire Papeete au giratoire Ampère Rue Ampère Rue G. Lèques
Priorité 4 Route du Sud (suite) Saint-Louis-La Coulée-Plum	RP1 : Thabor jusqu'à l'intersection RP1/rue du vieux Pont RP1 : Intersection RP1/rue du vieux Pont jusqu'au giratoire Caillard RP2 (PR début jusqu'au PR10+200)
Itinéraire touristique Poé-DEVA	RP20 : de l'entrée du domaine de DEVA à l'extrémité de la RP20

*Sur la priorité 2, en cas d'impossibilité technique d'aménagement cyclable spécifique sur la RP1, un itinéraire via la VDE sera étudié.



2.2 DÉFINITION ET CARACTÉRISTIQUES DES AMÉNAGEMENTS PROJETÉS

Quatre types d'aménagements sont envisagés⁴:

- trottoir,
- trottoir partagé,
- bande cyclable et trottoir,
- piste cyclable et trottoir.

Ils sont mis en place en fonction de l'emprise routière disponible, de la nature de la voirie et du coût des aménagements. A minima, il est proposé la réalisation de trottoirs afin d'assurer l'accessibilité des piétons.

Le choix des aménagements se fait en fonction de :

- la complexité des carrefours et ronds-points,
- la cohérence et la continuité : dans la mesure du possible il est préférable de rester cohérent et continu dans le traitement d'un itinéraire sur différentes portions (éviter le passage d'une piste cyclable à une bande cyclable),
- la largeur des trottoirs : la création d'aménagement cyclable ne se fait pas au détriment des piétons et impacte plutôt l'espace dédié à la voiture,
- la pente : dans une rue à forte pente, on privilégie l'aménagement du sens montant, compte tenu du différentiel de vitesse, et un aménagement plus large en raison des mouvements latéraux des cyclistes en montée,
- les arbres et le mobilier urbain : la présence d'arbres et de mobilier urbain (candélabres, bancs,...) peut rendre difficile la mise en place de pistes ou bandes cyclables,
- le public cible : le choix du type d'aménagement doit également tenir compte des usagers potentiels : cyclistes quotidiens, cyclistes de loisirs, y compris les enfants.

⁴ Les définitions du Code de la route Nouvelle-Calédonie : partie II - Livre I - Article R.1^{er}
 - le terme piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservée aux cycles et cyclomoteurs ;
 - le terme bande cyclable désigne, sur une chaussée à plusieurs voies, la voie exclusivement réservée aux cycles et cyclomoteurs ;
 - le terme aire piétonne désigne toute emprise affectée, de manière temporaire ou permanente, à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières,
 Non intégrés au code :
 - le terme trottoir est un espace affecté au piéton distinct de la chaussée et du stationnement (véhicules légers, deux roues motorisés, vélos),
 - le terme trottoir partagé est un espace mixte où piétons et cycles peuvent se déplacer. Il est plus large qu'un trottoir dédié aux piétons.



Aujourd’hui, **la province Sud privilégie la réalisation de bandes cyclables pour les avantages qu’ils présentent :**

- l'affirmation de la place du vélo sur la chaussée parmi les autres véhicules, contribuant à un meilleur respect de l'usager cycle et à l'apaisement des vitesses,
- la souplesse d'utilisation pour les cyclistes : facilité d'entrée et de sortie, possibilité de dépasser ou d'éviter un obstacle,
- un meilleur fonctionnement en carrefour et rond-point : les cyclistes utilisent les trottoirs/trottoirs partagés pour le contourner,
- un meilleur entretien grâce à une gestion unique de la chaussée,
- des aménagements à des coûts maîtrisés.

Il est noté que l'intérêt de cet aménagement n'est pas partagé par toutes les collectivités.

L'aménagement des voiries en piste cyclable est également proposé, mais sur les voies suffisamment larges pour accueillir ce type d'équipement.

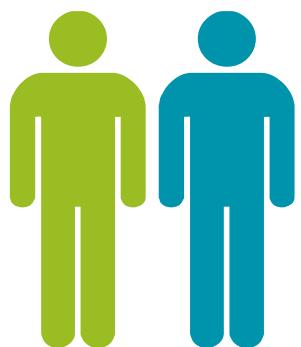
2.3 FAISABILITÉ TECHNICO-ÉCONOMIQUE DES AMÉNAGEMENTS À RÉALISER

Le coût des aménagements varie fortement suivant le type et les caractéristiques de la voie, ainsi que suivant la nécessité ou non de reprendre les lignes de bordures, l'assainissement et les carrefours ou giratoires, voire d'acquérir du foncier.

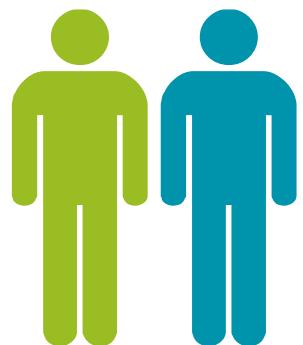
(en MF : Millions de Francs)



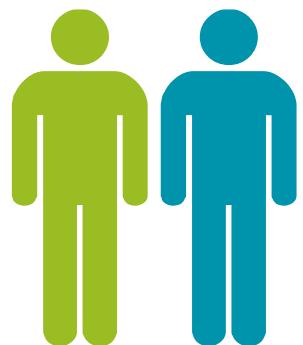
ESTIMATION DU COÛT D'AMENAGEMENT (EN MF)					
		Sans passerelles MA en traversée		Avec passerelles MA en traversée	
Axes prioritaires	Désignation voirie	Fourchette basse (en MF)	Fourchette haute (en MF)	Fourchette basse (en MF)	Fourchette haute (en MF)
Priorité 1 Ducos • Magenta / Médipôle • Centre-Ville	VE1 (Néobus)				
	RP17 (traversée de Waho)				
	RP14				
	Rue de Béchade	100	165	100	165
	Liaison Forest II/Bonaparte	50	75	215	405
	Voie Médiane	15	30	15	30
		60	95	60	95
	RP7 du giratoire Ampère au giratoire Tindu	50	80	50	80
	RP12				
	Giratoire du CARD Échangeurs de Koutio				
	Échangeur de Koutio Voie Sud - Panda				
	Total P1	275	445	440	775



Priorité 2 Route du Sud	Barreau VE1-giratoire de Normandie (RP1)				
	RP1 du giratoire de Normandie jusqu'au giratoire des sports	475	720	475	720
	RP1 du carrefour Ah-Yen au giratoire du lycée du Mont-Dore	45	70	45	70
	RP1 du giratoire du lycée du Mont-Dore à Thabor	120	180	120	180
	RP11 - route d'Auteuil	95	175	95	175
	Total P2	735	1 145	735	1 145
Priorité 3 Voies internes Ducos et Tina	RP7 du pont de Montravel au giratoire Papeete	55	85	170	310
	RP7 du giratoire Papeete au giratoire Ampère	155	240	155	240
	Rue Ampère	10	15	10	15
		175	265	175	265
	Rue G. Lèques	140	210	140	210
	Total P3	535	815	650	1040



Priorité 4 Route du Sud (suite)	RP1 de Thabor jusqu'à l'intersection RP1 / rue du vieux Pont				
	RP1 de l'intersection RP1/rue du vieux Pont jusqu'au giratoire Caillard	80	140	210	400
	RP2 (PR de début jusqu'au PR10+200) avec interruption au niveau zone rurale (environ m)	345	625	345	625
	RP20 de la plage à l'entrée du Domaine de DEVA	110	165	110	165
	Total P4	535	930	665	1190
Totaux		2 080	3 335	2 490	4 150



Le coût global des aménagements de l'axe priorité 1 en faveur des modes actifs (liaisons Ducos - Magenta et Médiopôle - Centre-Ville) oscille entre 275 à 445 MF, sans passerelles en traversée de la VE1 et de l'Anse Uaré, et entre 440 à 775 MF avec leur réalisation. Il est précisé que la route de la Baie-des-Dames à Ducos n'est pas prise en compte en priorité 1 mais en priorité 3. En effet, l'aménagement de cet axe nécessite un délai plus long au regard des études de faisabilité spécifiques à mener et de la concertation avec les commerçants de la zone.

Le coût global de la priorité 1 relativement maîtrisé n'est pas représentatif de l'effort financier réel, dans la mesure où la moitié des aménagements en faveur des modes actifs sont intégrés à d'autres projets (Néobus, ZAC de Dumbéa-sur-mer, plan de sécurisation des échangeurs...). Cependant, cela montre **qu'un effort modeste permet d'atteindre l'objectif d'une accessibilité de 30 % du réseau sur le Grand Nouméa, hors routes express.**

Le coût global des aménagements de l'axe priorité 2 (RP1 - route du Sud) est compris entre 735 et 1 145 MF, sans toutefois intégrer le projet spécifique de requalification de la voirie entre la bifurcation de Koutio et l'échangeur de Normandie, estimé aux alentours d'un milliard de francs. La mise en place d'une nouvelle branche du transport en commun en site propre sur ce même itinéraire dans les années à venir devrait permettre de mutualiser certains travaux d'aménagement.

Le coût global des aménagements de l'axe priorité 3 (organisation du rabattement sur Ducos et Tina) est inclus entre 535 à 815 MF, sans passerelle en traversée de la VE1 au niveau du pont de Ducos, et entre 650 à 1 040 MF avec sa réalisation. Tout est à aménager sur ces itinéraires aujourd'hui uniquement conçus pour la circulation automobile.

Le coût global des aménagements de l'axe priorité 4 (poursuite de l'aménagement de la RP1 - route du Sud et de la RP2 - corniche du Mont-Dore) est estimé entre 535 à 930 MF, sans passerelle en traversée de la Coulée, et entre 665 à 1 190 MF avec sa réalisation. L'axe priorité 4 comprend également un aménagement entre les plages du littoral de Poé et le Domaine de DEVA, à vocation touristique.

Le total de l'ensemble des 4 axes priorisés n'est pas réellement significatif, dans la mesure où le **Schéma Modes Actifs** n'inclut pas un certain nombre d'aménagements budgétés par ailleurs, au titre de la sécurisation des infrastructures ou du gros entretien des ouvrages d'art. Cependant, son estimation comprise entre 2 et 4 milliards de francs peut être rapprochée du budget annuel d'investissement dédié aux infrastructures routières en province Sud, de 2 milliards.

En consacrant 10 % par an de ce budget au développement des modes actifs, ce qui signe une politique très volontariste en faveur du changement modal, l'objectif d'une accessibilité de 70 % du réseau provincial sur le Grand Nouméa et hors voies express pourrait ainsi être atteint dans 10 à 20 ans. Au travers du Schéma Provincial de Transition Energétique de la province Sud (STEPS), la collectivité se fixe l'échéance encore plus ambitieuse de 2025 : celle-ci ne pourra être atteinte que par la volonté des différents acteurs (SMTU, province Sud, communes, Nouvelle-Calédonie) de mettre en commun leurs moyens pour co-construire des projets à l'échelle de l'agglomération.

La province Sud a également la volonté de prendre en compte les besoins (hors priorités) dans les projets globaux d'aménagement de nos infrastructures.



③ Suivi et mise en œuvre du schéma

Outre les aménagements dont la conception est détaillée précédemment, d'autres dispositifs concourent à l'essor de la pratique des modes actifs. Afin de favoriser l'utilisation du vélo et le développement de la marche, l'expansion seule du réseau ne suffit pas. En parallèle, une politique cohérente et structurée de mise en œuvre d'actions de communication et de sensibilisation est nécessaire.



3.1 ACTIONS FAVORISANT L'USAGE ET LA PROMOTION DES MODES ACTIFS

Le **Schéma Modes Actifs** entre dans les objectifs plus généraux du STEPS (Schéma de Transition Énergétique de la province Sud), dont les actions sont à mettre en œuvre à l'horizon 2025 :

DESCRIPTION DE LA MESURE	INDICATEUR DE RÉSULTAT	CALENDRIER PRÉVISIONNEL
Réaliser le plan de déplacement de la collectivité	- 20 % d'autosolisme chez les agents provinciaux	Mars 2017 - mars 2020
Réaliser un Schéma Modes Actifs à l'échelle des voiries provinciales, hors voies express	70 % de la voirie aménagée pour les modes actifs sur tout le réseau	2017-2025
Soutenir financièrement les projets de transport public (Néobus et réseau Tanéo, transport scolaire, réseau Raï)	Réseaux réalisés et efficaces conduisant à - 8200 t de CO2	Raï en service, Néobus prévu fin 2019
Proposer aux agents des mesures favorisant l'écomobilité : indemnités kilométriques, primes à l'achat de vélos électriques, de cartes de transports collectifs ou au covoiturage	- 20 % d'autosolisme chez les agents provinciaux	2018
Équiper les locaux de manière à favoriser l'usage des modes actifs (parking à vélo, douches...)	60 % des locaux équipés	Sur demande des directions
Sensibiliser les agents en continuant les actions de type Semaine de la Mobilité	Taux de suivi chez les agents	Tous les ans au mois de septembre
Rationaliser la flotte de véhicules et opérer un renouvellement avec des véhicules propres et des vélos à assistance électrique	Atteindre 10 % du parc roulant équipé en véhicules hybrides ou électriques (1 % actuellement)	2017-2019
Favoriser le télétravail, les téléservices et les visioconférences ainsi que l'adaptation des horaires	Réduire les consommations de carburant de 10 % sur la flotte	Dès 2017



En parallèle et afin de favoriser la circulation des cycles et la pratique du vélo, le SMA propose d'appuyer les évolutions et adaptations réglementaires dans les domaines suivants :

OBJECTIFS	ACTIONS	PILOTE
Faciliter la circulation des cyclistes Favoriser la pratique du vélo	<ul style="list-style-type: none"> Étudier la possibilité d'autoriser la circulation des vélos sur les voies réservées aux bus (couloirs vélo) Intégrer aux documents d'urbanisme les profils en travers type par aménagement (cycles et piétons) Mettre en application les sanctions pour des stationnements sur les espaces réservés aux cyclistes et aux piétons Autoriser le double sens cyclable sur les voies limitées à 30 km/h Étudier la possibilité d'interdire l'usage des pistes cyclables aux cyclomoteurs Offrir la possibilité aux maires de limiter leurs voies à 30 km/h au lieu de 50 km/h dans toute leur commune Lever l'obligation de l'arrêt des cyclistes aux feux rouges (<i>cédez le passage cycliste</i>) Autoriser le dépassement sur ligne continue pour les cyclistes si la visibilité le permet 	Nouvelle-Calédonie, en lien avec la province Sud

Une charte cyclable pour les collectivités et les entreprises pourrait également être envisagée. Cette charte viserait à expliciter les principes d'aménagements cyclables qui répondent de façon la plus sécuritaire possible à la pratique du vélo. Elle n'a pas pour objectif de se substituer aux divers documents et circulaires existants, mais de les compléter (définitions des aménagements, grille de choix et de validation d'un aménagement cyclable par exemple).



3.2 COMMUNICATION ET SENSIBILISATION ASSOCIÉES AU SCHÉMA

Afin d'appuyer la démarche, un plan de communication est proposé, avec la mise en œuvre d'actions spécifiques pour des cibles identifiées telles que :

- les bienfaits des déplacements à vélo en ville (santé, pollution, économie) ;
- les bons comportements à adopter lorsque l'on est cycliste ;
- les bons comportements à adopter lorsque l'on est automobiliste ;
- la réglementation (droits et devoirs du cycliste, panneaux réglementaires) ;
- la création d'un espace de dialogue avec les dirigeants des pôles générateurs de déplacement (collectivités notamment) pour inciter les agents à se déplacer à vélo pour les déplacements domicile / travail ou pour les déplacements professionnels ;
- les adaptations réglementaires ;
- les informations sur la mise en place d'un schéma cyclable.

En parallèle, il est proposé de définir les modalités de soutien que la Province pourrait apporter aux initiatives privées en faveur de l'usage du vélo ou encore des aides financières envers les communes qui assurerait des continuités d'itinéraires cyclables sur leur réseaux quand leur faisabilité sur le réseau provincial n'a pu être avérée. Ce travail sera mené en lien avec la DEFE.

UNE COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE COMBINÉE À UNE COMMUNICATION INTERACTIVE



La communication peut tout d'abord s'appuyer sur des supports et des outils traditionnels, tels que le **bulletin des directions** et le site internet de la collectivité.

Ensuite, une animation régulière sera déployée pour faire connaître les modes actifs. Les journaux, la télévision, les radios, les associations... sont autant de canaux de communication grand public efficaces qu'il est utile de solliciter. S'y adjoindront des outils (plans d'itinéraires, kits cyclistes) facilitant et sécurisant la pratique des modes actifs.

L'organisation ou la participation d'évènements festifs, ponctuels et symboliques (semaine de la mobilité, fête du vélo) est un levier efficace pour la promotion de l'usage du vélo ou des déplacements à pied. Ces rendez-vous permettent de faire connaître les aménagements cyclables et piétons et de donner l'occasion aux usagers néophytes de s'essayer à la pratique du vélo en toute sécurité.



PRÉSENTATION DES ACTIONS

La collectivité peut s'appuyer sur la dynamique d'événements et de rendez-vous locaux et internationaux pour profiter de leur visibilité et de leur notoriété, mais aussi pour adosser et conforter la politique en matière de développement des modes actifs.

Priorité 1 : 2017-2019 - L'impulsion



La fête du vélo à mener en lien avec l'association Droit au Vélo.

Organisée en juin, cette fête repose sur la mobilisation de bénévoles pour promouvoir l'usage du vélo. Chaque année, les acteurs (collectivités, particuliers...) sont invités à y proposer des animations.

La semaine européenne de la mobilité durable (SEM)



Initiée à l'échelle européenne en 2000, cet événement convie les collectivités, entreprises, organisations à lancer des actions de sensibilisation en faveur des modes de déplacement alternatifs à la voiture. Chaque année, un thème est choisi (les enfants et la rue, le défi climatique, la santé, l'accessibilité, etc.). La province Sud a participé pour la deuxième année consécutive à cet évènement en 2016 et compte poursuivre en 2017.

Les événements pour faire le buzz

L'inauguration d'un nouvel aménagement, le lancement de nouveaux services (achat de vélos à assistance électrique) ou l'implantation de nouveaux dispositifs favorisant les déplacements actifs (stationnements vélo, chartes d'aménagement) sont autant d'occasions pour faire découvrir ou redécouvrir le plaisir de marcher ou de circuler à vélo. Pour 2017, il est proposé de communiquer sur le schéma directeur des modes actifs en province Sud et sur le lancement des études pour la réalisation d'un plan de déplacement administration.





La mise en place d'une borne WeBike au CAPS⁵

L'objectif est de recharger son téléphone/tablette et ordinateur en pédalant. Cette action permet de coupler les deux orientations stratégiques de la province Sud, à savoir, sensibiliser à l'éco-mobilité et à la maîtrise de l'énergie.

Elle cible en priorité les agents provinciaux, mais touchera également le grand public et les visiteurs professionnels du CAPS (*Centre Administratif de la province Sud*).

European Cycling Challenge

Depuis 2012, en mai, toutes les villes ou métropoles européennes sont invitées à concourir sous forme d'équipe avec pour objectif de parcourir le plus grand nombre de kilomètres à vélo.

Chaque participant comptabilise individuellement ses trajets à vélo via une application mobile.

Dans le même état d'esprit, la province Sud dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité 2016 a organisé un **challenge éco-mobilité** à l'échelle des directions provinciales. Cette opération sera reconduite en 2017 avec un bonus pour les déplacements à vélo.

Priorité 2 : 2019-2021 - Le challenge

La journée sans voiture en lien avec la ville de Nouméa (de type dimanche en mode doux)

Expérimentée pour la première fois en France à La Rochelle en 1997, cette journée vise à vivre une journée sans voiture. Dediée aux piétons, cyclistes, rollers, trottinettes et aux transports en commun, elle est l'occasion de s'approprier l'espace urbain et de tester de nouveaux itinéraires et modes de déplacement. La journée sans voiture est désormais intégrée à la semaine européenne de la mobilité durable en France (mi-septembre).



5 Action organisée en lien avec la mission Maîtrise de l'Energie en province Sud





Park (ing) Day en lien avec la DENV (*Direction de l'Environnement*) et la ville de Nouméa

Événement international organisé le 3^e week-end de septembre, il mobilise citoyens, artistes, bénévoles pour transformer temporairement des places de parking payantes en espaces végétalisés, artistiques et conviviaux. Pendant une journée, les espaces bétonnés deviennent des lieux d'initiatives engagées, originales, créatives et écologiques. Manifestation festive, événement international, PARK (ing) DAY, c'est aussi et surtout l'occasion de réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville de demain.

Les parcours découvertes

Découverte à pied ou à vélo de nouveaux aménagements animée par les services techniques de la collectivité.

Carnaval à vélo

Proposer à la ville de Nouméa d'organiser un carnaval sur le thème du vélo.

Participation et animation de stands de découverte de vélos spéciaux (VAE, vélos pliables, vélos cargo, etc.) dans le cadre des jeudis du centre-ville.

Organisation de conférences et tables rondes thématiques : échanges autour des réflexions dédiées aux modes actifs, à la ville de demain, à l'espace public.

L'organisation de ces évènements ne pourra se faire qu'en concertation avec les partenaires d'une mobilité durable, telles que d'autres directions provinciales, les communes, les associations (référencement des usages et des besoins), les entreprises et professionnels du cycle ainsi que les opérateurs de mobilité.



3.3 UNE COMMUNICATION INSTITUTIONNELLE ACTIVE ET CONTINUE

Principes d'information	Supports de communication	Où ?	Illustrations
Ponctuelle	Promotion d'un itinéraire par mois, Itinéraire malin et sécurisé Indication de nouveaux aménagements	Site internet et réseaux sociaux Campagne d'affichage Panneaux lumineux	
Régulière	Articles réguliers et interviews d'usagers (web tv, intranet)	Site internet Médias	
Permanente	Kit du cycliste Plan des aménagements cyclistes et piétons (ex du site interactif de la ville de Nouméa) Charte de comportement (cyclistes, piétons, automobilistes) Fascicule sur la sécurité routière (gestion des angles morts, intersection des pistes cyclables, traversée d'un rond-point) et les bons équipements	Associations Maisons de quartier APE Écoles, lycées, collèges	

L'organisation d'évènements de communication devra être couplée d'une communication institutionnelle programmée et continue, visant à accompagner les changements de mentalités.



SUIVI ET MISE À JOUR DU SCHÉMA

COMITÉ DE SUIVI

Le **Schéma Modes Actifs** est évalué tous les 3 ans. Afin de suivre l'application de ses principes et plans d'actions, un comité de suivi se réunit annuellement (Comité Technique Maîtrise de l'Energie). Présidé par le secrétariat général de la province Sud, il est composé des différentes directions et services techniques de la collectivité.

INDICATEURS

Pour disposer d'une connaissance du trafic cyclable et piéton et de son évolution, des indicateurs ont été définis pour suivre la réalisation des objectifs du schéma provincial. À partir de données disponibles, ces outils statistiques permettent le pilotage de la politique de la province Sud en matière de modes actifs.

Ces indicateurs seront mis à jour tous les ans.



AMÉNAGEMENT DES VOIRIES

- Évolution des voies réservées aux cycles
- Évolution des aménagements en faveur des piétons
- Évolution des points noirs résorbés

FRÉQUENTATION DES VOIRIES PAR LES USAGERS

- Évolution de la part des modes actifs par rapport au trafic routier
- Évolution des comptages par sites

SUIVI DES INFRASTRUCTURES

- Évolution du nombre d'aires de covoiturage
- Évolution du nombre de sites et de places de stationnement vélos créés
- Bilan des opérations de communication et de sensibilisation



CONCLUSION

Les bonnes raisons pour se déplacer à vélo/à pied sont largement connues : un mode de déplacement excellent pour la santé, économique, rapide, permettant d'être ponctuel, d'avoir une démarche citoyenne en respectant l'environnement.

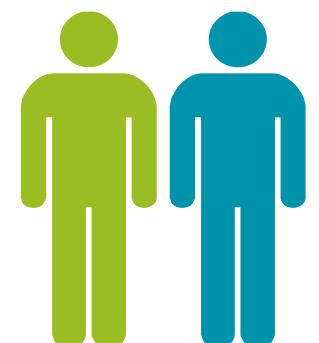
Pour autant, ces arguments ne suffisent pas à convaincre un large public de circuler à vélo ou à pied.

Le changement déjà perceptible aujourd'hui paraît sensiblement lié à des phénomènes de société, à la culture et à la représentation de soi en vélo notamment. Autrement dit, pour que le nombre de cyclistes continue d'augmenter, il apparaît nécessaire de poursuivre les aménagements bien sûr mais aussi de travailler sur les services et la communication.

Le vélo doit devenir un objet séduisant, qui permet d'accroître sa mobilité individuelle et qui fait partie de son mode de vie.

C'est pourquoi, ce schéma propose le développement du vélo et de l'accessibilité pour les piétons à travers quatre grandes priorités d'aménagement et une campagne de communication et de sensibilisation associée.

L'objectif est que chacun puisse prendre plaisir à se déplacer à vélo ou à pied. Le lancement des études pour la réalisation d'un Plan de Déplacement d'Administration pour la province Sud, la réalisation du projet Néobus, le schéma directeur cyclable de la ville de Nouméa devraient également contribuer à cette évolution des pratiques.



PLAN D'ACTIONS 2017-2025

ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS		DÉLAIS	INDICATEURS
1 Intégration des aménagements cyclables dans les travaux routiers provinciaux			
1.1	Des aménagements cyclables sont aujourd’hui existants sur le réseau provincial mais ne sont pas homogènes. Il est proposé d’élaborer un mode opératoire qui prévoit l’analyse systématique de l’opportunité des aménagements cyclables lors des travaux de création ou de réfection de voirie.	Mise en application dès 2017	Pourcentage de linéaire aménagé
1.2	Prioriser les aménagements pour la pratique cyclable utilitaire.	Mise en application dès 2017	Pourcentage de linéaire aménagé
2 Création de deux itinéraires prioritaires structurants			
2.1	Résorber les discontinuités du réseau cyclable et piéton.	Début de mise en œuvre dès 2017	Pourcentage de linéaire aménagé
2.2	Aménager l’axe Mé dipôle - Centre-Ville.	Début de mise en œuvre dès 2017	Pourcentage de linéaire aménagé
2.3	Aménager l’axe Ducos - Magenta.	Début de mise en œuvre dès 2017	Pourcentage de linéaire aménagé
3 Promotion de la pratique du vélo et des autres modes de déplacements doux (segway, trottinette)			
3.1	Mener des actions de sensibilisation et de communication auprès des agents et des élus (cf. actions proposées dans le 3.3).	Second semestre 2017	Nombre de personnes sensibilisées Nombre d’actions de communication
3.2	Mettre à disposition des VAE et prévoir le dispositif d’entretien/réservation	Juillet 2017	Nombre de VAE achetés
3.3	Offrir des emplacements et équipements de qualité pour stationnement des vélos (sécurisés).	2018	



3.4	Proposer des formations sécurité à vélo Proposer des formations réparation et entretien d'un vélo Proposer l'apprentissage du vélo à l'école	2018-2019	Nombre de personnes formées
4	Prise en compte du vélo lors des travaux d'aménagements des ERP		
4.1	Offrir des aménagements adaptés pour les locaux administratifs : mise à disposition de douches et vestiaires, parking de vélo, zones réservées, arceaux	En fonction de la demande	Nombre de locaux aménagés
4.2	Offrir des aménagements adaptés pour les collèges : parking de vélo, zones réservées, arceaux	En fonction de la demande	Nombre d'équipements mis à disposition
5	Développement des modes actifs		
5.1	Développer l'intermodalité entre vélo et transports collectifs	2018-2020	Part des modes actifs dans les déplacements professionnels
5.2	Encourager et soutenir les initiatives publiques ou privées		Part des modes actifs dans les déplacements professionnels et privés
6	Mise en valeur touristique d'un itinéraire		
6.1	Aménager une piste cyclable sur la zone de DEVA	2020	Taux de fréquentation des aménagements

