

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

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 :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
01/04/2021	01/04/2021	2021-0454

1. Intitulé du projet

AMENAGEMENT DE LA VOIE DE PETIT MACABOU AU VAUCLIN

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

COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE

Nom, prénom et qualité de la personne

MARIE-JEANNE Alfred

habilitée à représenter la personne morale

Président du Conseil Exécutif de la Collectivité Territoriale de Martinique

RCS / SIRET

2	0	0	0	5	5	5	0	7	0	0	0	1	2
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Forme juridique

Collectivité Territoriale

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 <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
Rubrique n°6 : Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements public de coopération intercommunale.

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 d'aménagement prévoit :

- La reprise de la chaussée existante en enrobé ;
- La création d'une piste cyclable et équestre en matériaux naturels ;
- La création d'un trottoir ;
- La création d'un fossé enherbé pour la gestion des eaux pluviales ;
- La mise en place d'un éclairage public ;
- La réalisation de murets de soutènement

4.2 Objectifs du projet

Ce projet est inscrit dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et dans le Schéma de développement et d'aménagement touristique de la Martinique (SDAT).

Le SDAT a identifié le secteur de Petit Macabou comme espace d'Aménagement Touristique Nouveau.

Le projet d'aménagement a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des usagers de la route et piétons (visiteurs et riverains), ainsi que de favoriser les modes de circulation douce (cycliste et équestre) sécurisé.

Le projet est réalisé en Groupement de Commande CTM-Ville du Vauclin. Le coordonnateur du groupement est la Collectivité Territoriale de Martinique.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux consistent en :

- La reprise de la chaussée existante en enrobé soit 2 voies de 2,60 m de largeur ;
- La création d'une piste cyclable et équestre de 1,5 m de largeur en matériaux naturels ;
- Un trottoir (entre la route et la voie douce) de 1,5 m de largeur ;
- Un fossé enherbé de 1 m de largeur avec accotement de 0,50 m de largeur;
- Un réseau d'éclairage public ;
- La réalisation de murets de soutènement

Le projet est réalisé dans l'emprise foncière de la Collectivité (Ville du Vauclin)

La capacité et la continuité du tracé doivent être maintenues durant les travaux.

Le phasage devra répondre aux contraintes de maintien de circulation et de l'interface entre les différents lots.

En raison de la nécessité du maintien de la circulation, les travaux seront réalisés en plusieurs phases avec changement de la circulation. Les basculements de circulation, la signalisation de chantier verticale de police et de jalonnement à proximité du chantier et la signalisation horizontale jaune ainsi que tous les dispositifs de retenue provisoire d'isolement des voies circulées ou des zones de chantier devront être pris en compte.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase exploitation, le site sera constitué d'une 1x1 voie avec une piste cyclable et équestre. Un trottoir sera présent d'un côté de la chaussée, pour permettre aux piétons de circuler en sécurité.

La nuit, les voies seront éclairées par un éclairage public toute le long de la voie.

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).

Pas de procédure administrative d'autorisation

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

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Largeur de la route (2 voies).....	5,2 m
Largeur de piste cyclable et équestre (matériaux naturels).....	1,5 m
Largeur du trottoir (entre la route et la voie douce).....	1,5 m
Largeur du fossé enherbé.....	1,0 m
Largeur de l'accotement (entre la route et le fossé).....	0,5 m
Largeur total de l'aménagement.....	9,70 m
Longueur total du tracé.....	Env. 2 000 m

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Le périmètre de l'étude comprend l'ensemble de la voie de Petit Macabou depuis la RN6 jusqu'au lotissement Anse à la Plume sur un linéaire d'environ 2 Km.

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. 14° 30' 42" 1 Lat. 60° 50' 26" 5

Point d'arrivée :

Long. 14° 30' 32" 4 Lat. 60° 49' 38" 6

Communes traversées :

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) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zone naturelle (ZNIEFF) la plus proche est située à 300 m au Sud-Est de la zone d'étude, correspondant à la ZNIEFF de Macabou.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune du Vauclin n'est pas située en zone de montagne
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'arrêté de protection de biotope, le plus proche du projet, est situé à 5,8 km au Sud-Ouest du projet (APB de Morne Belfond) sur la commune de Sainte Anne.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune du Vauclin est située sur le littoral (Océan Atlantique).
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le secteur d'étude est situé sur le territoire du Parc Naturel Régional de Martinique.
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune du Vauclin ne présente pas de plan de prévention du bruit.
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le monument le plus proche est situé à 40 m au Nord de la route, il s'agit d'un ancien moulin (quartier Malevaut). Environ 800 m du tracé de la route (zone d'étude) est situé dans le périmètre de protection de ce site historique.
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les zones humides les plus proches correspondent à quatre petites mares situées de part et d'autre du tracé de la route. Elles sont situées à environ une quarantaine de mètres de la route pour les plus proches. De plus, à 200 m au Sud-Est du tracé, à proximité de la plage de Petit Anse, ainsi qu'au Nord du tracé, se trouve des zones humides de type mangrove.

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 ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Vauclin est couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN). Il n'y a pas de plan de prévention des risques technologiques (PPRT) sur la commune. PPRN Approuvé le 5 décembre 2013 (AP n° 2013339-0008)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site BASIAS, le plus proche est situé à 20 m du tracé de la route, correspond à l'activité de distillerie de l'habitation de Grand Macabou (activité terminée). Pas de site BASOL dans un rayon de 2 km.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D'après le SDAGE de Martinique, il n'y a pas de zone de répartition des eaux sur le territoire.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun périmètre de protection de captage n'est présent sur la commune du Vauclin, ni sur les commune limitrophe.
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site inscrit le plus proche est situé à 2,5 km au Sud-Est, il correspond au site naturel de Cul de Sac Ferré.
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y a pas de site Natura 2000 sur la commune du Vauclin.
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site classé le plus proche est situé à 7,5 km au Sud, il correspond au site des salines à la baie des Anglais (sur la commune de Sainte Anne).

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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet consiste à la construction d'une voie de circulation, aucun prélèvements d'eau ne sera réalisé au droit du site.
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de modification des niveaux du sous-sol car ne nécessitera pas de fondations profondes ainsi il n'y aura pas de modification des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La reprise de la chaussée existante ainsi que la mise en place du nouveau tracé générera des déblais. Ils seront évacués du chantier (car non réutilisable en couche de forme à cause de leur nature trop hétérogène).
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet nécessitera des matériaux de construction pour réaliser la nouvelle voirie : matériaux bitumineux (couche de roulement et couche de base), matériau granulaire insensible à l'eau, de type D31 (plateforme PF2) et des matériaux conformément à la norme NF P 98-086 (couche de fondation).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La création de la voie concernera pour la plupart des espaces agricoles qui a priori ne sont pas susceptibles d'avoir une valeur écologique majeure. La section de voie traversant un milieu forestier est très limitée.
	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 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'y a pas de site Natura 2000 sur la commune du Vauclin.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il y a des zones à sensibilité particulière à moins de 40 m du tracé (zones humides de type mare). Toutefois, le projet ne prévoyant ni prélèvement, ni rejet significatif, il n'aura pas d'impact sur ces zones humides.
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'emprise du projet est en zone agricole et forestière. Le site d'étude est actuellement composé par une route en enrobé (en mauvaise état). l'emprise du projet engendrera une consommation d'environ 10 mètres de largeur (dont environ 5 m déjà à vocation de voirie) sur 2 000 mètres de linéaire.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune du Vauclin n'est pas concernée par les risques technologiques (commune rural, pas d'industrie).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'emprise du projet fait l'objet de classements en zone réglementaire « jaune ». Le site est concerné par : - un risque sismique, valable pour l'ensemble de la Martinique : zone 5, - un risque de mouvement de terrain, aléa faible à nul. Seul, le petit cours d'eau proche de l'embranchement de la RN6, est en risque inondation aléa fort, zone présentant un classement "orange hachuré". Il est actuellement canalisé, sous la route.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	De par sa nature d'aménagement routier et du trafic faible, le projet ne sera pas à l'origine de risques sanitaires majeurs.
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site est actuellement fréquenté par les résidents et les touristes.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet est source de bruits engendrés par le trafic routier (véhicules légers). Le projet est déjà concerné par les nuisances sonores de la voie existante.

	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas d'odeur.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il n'est pas concerné par des nuisances olfactives.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est susceptible d'engendrer des vibrations durant la phase de travaux.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par des sources de vibrations, aucune source de vibration n'a été répertoriée à proximité du projet.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il est prévu dans le cadre du projet de mettre un place un éclairage public de la voirie.
		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas situé dans un tissu urbain dense, il n'est donc pas soumis aux émissions lumineuses.
Emissions	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les rejets dans l'air sont liés au trafic routier (véhicules légers) et pas en l'aménagement en lui même. De plus, la reprise d'une route déjà existant devrait contribuer que faiblement à l'augmentation des rejets dans l'air.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet générera des rejets d'eaux pluviales suite à l'imperméabilisation des sols. Toutefois, il est prévu la mise en place d'un assainissement pluvial longitudinal.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet ne sera pas à l'origine d'effluents.
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En phase de travaux, des déblais et des déchets divers liés au fonctionnement du chantier seront générés. Les déchets générés par le chantier seront temporairement stockés en bennes sur site selon leur catégorie et leur importance : déchets inertes (béton, briques, etc.), déchets non dangereux (métaux, verres, plastiques, etc.), et les déchets dangereux (peintures, huiles, solvants, etc.). Les hydrocarbures, les huiles et les graisses utilisés sur le chantier seront stockés de façon à éviter tout risque de fuite susceptible d'atteindre le milieu naturel.

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	De par sa nature (aménagement routier) et l'emplacement du tracé, le projet ne portera pas atteinte au monument historique.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise du projet est majoritairement en zone agricole et forestière. Toutefois, il est à noter que le projet de voies couvre en partie une voirie déjà existant.

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 :

Dans le cadre du projet EAT de Petit Macabou, d'autres projets seront mis en place, les objectifs du projet EAT étant :

- Préserver le caractère sauvage du site et les sites protégés remarquables à proximité;
- Améliorer les conditions et le confort des visiteurs et résidents du site ;
- Faire du petit macabou une base de départ offrant les services aux visiteurs désireux de découvrir cette partie de la côte atlantique;
- Développer les thématiques en rapport avec la qualité des lieux (randonnées pédestres et équestres, découverte de la mangrove,...);
- Accueillir un projet de complexe de thalassothérapie et proposer le développement d'équipements complémentaires en lien.

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) :

• Phase travaux :

Une organisation environnementale du chantier sera mise en place, particulièrement vis-à-vis de la protection des zones humides à proximité. Ainsi, un certain nombre de prescriptions environnementales seront inscrites dans les spécifications techniques à destination du constructeur, qui devra s'engager sur les mesures à mettre en œuvre. Le constructeur veillera à l'application de ces mesures qui seront contrôlées par un mandataire du maître d'ouvrage, indépendant des entreprises en charge du chantier.

• En exploitation

Les voies prévues par le projet devront être entretenues pour maintenir la pérennité de leur fonction. La commune du Vauclin aura la responsabilité de la surveillance et de l'entretien des ouvrages.

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.

Le projet est prévu dans une zone forestière et agricole, sur un linéaire présentant une route déjà existante (en mauvais état ne présentant pas de réseau de collecte des eaux pluviales). Des zones naturelles (zones humides à 40 m, ZNIEFF à 300 m), et un site historique (ancien moulin à 40 m) à protéger sont recensés à moins de 500 m du site.

Toutefois, compte tenu de l'usage actuel du site, l'aménagement routier projeté limite les risques d'incidences sur l'ensemble des compartiments environnementaux, et améliore même le site vis-à-vis des rejets liquides (par la collecte des eaux pluviales). Dans ce cadre, il n'apparaît pas nécessaire de faire 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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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 ;	<input checked="" type="checkbox"/>
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.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

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
- Synthèse des enjeux environnementaux du site - Caractéristiques de l'étude géotechnique au vue des informations disponibles pour la conception de la voirie

9. Engagement et signature

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

Fait à

le,

Signature

Signé par : Daniel MARIE-SAINTE
Date : 31/03/2021
Qualité : Représentant de l'Acheteur Public

Pour le Président du Conseil Exécutif de la
Collectivité Territoriale de Martinique
Le Conseiller Exécutif
Daniel MARIE-SAINTE





COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE

Petit Macabou – Vauclin (972)

Demande d'examen au cas par cas

Rapport

Réf : CICECA205075 / RICECA01026-02

LABE-MABA / CH / DN

11/03/2021



GINGER
BURGEAP


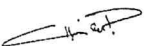




COLLECTIVITE TERRITORIALE DE MARTINIQUE

Petit Macabou – Vauclin (972)

Demande d'examen au cas par cas

Ce rapport a été rédigé avec la collaboration de :

Objet de l'indice	Date	Indice	Rédaction Nom / signature	Vérification Nom / signature	Validation Nom / signature
Rapport	11/03/2021	01	Laura BECHELEN 	Christophe HUMBERT 	D. NEUBAUER 
Modifica- tion figure 6	11/03/2021	02	M. BAUDOIN 		

Numéro de contrat / de rapport :	Réf : CICECA205075 / RICECA01026-02
Numéro d'affaire :	A50159
Domaine technique :	DR01
Mots clé du thésaurus	ETUDE D'IMPACT EXAMEN AU CAS PAR CAS

BURGEAP Agence Caraïbes • N°12, Immeuble Les Flamboyants – ZI La Lézarde – 97232 Le Lamentin

Tél : 596(0)5 96 56 97 59 • Fax : 05.96.56.82.45 • burgeap.caraibes@groupeginger.com

SOMMAIRE

1.	Introduction.....	4
1.1	Le contexte règlementaire.....	4
1.2	Situation du projet.....	4
1.3	Présentation du document.....	5
2.	Annexes obligatoires.....	5
	Annexe obligatoire n°1 : Renseignements concernant le maître d'ouvrage	5
	Annexe obligatoire n°2 : Plan de situation du projet.....	6
	Annexe obligatoire n°3 : Prises de vues du site et de ses abords	7
	Annexe obligatoire n°4 : Présentation du projet.....	12
	Annexe obligatoire n°5 : Présentation des abords du site	15
	Annexe obligatoire n°6 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000.....	16
3.	Annexes volontairement transmises	17
	Annexe volontaire n° 7 : Synthèse des enjeux environnementaux du site.....	17
3.1.1	Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée.....	17
3.1.2	Caractéristiques de l'étude géotechnique au vu des informations disponibles pour la conception de la voirie	24

TABLEAUX

Tableau 1 : Extrait du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.....	4
---	---

FIGURES

Figure 1 : Localisation du projet au 1/25 000	6
Figure 2 : Localisation des prises de vue du site et de ses abords.....	8
Figure 3 : Photographies du site (BURGEAP, 04/11/2020)	9
Figure 4 : Localisation du tracé (version janvier 2021).....	13
Figure 5 : Profil en travers du projet d'aménagement (version janvier 2021)	14
Figure 6 : Plan des abords du site du projet.....	15
Figure 7 : Plan de prévention des risques naturels de Martinique (issue du site www.pprn972.com)	17
Figure 8 : Localisation du site BASIAS localisé à proximité du site d'étude (site https://geoRisque.fr).....	19
Figure 9 : Localisation du site historique à proximité du site d'étude (site https://carmen.developpement-durable.fr).....	20
Figure 10 : Localisation des ZNIEFF à proximité du site d'étude (site https://carmen.developpement-durable.fr).....	21
Figure 11 : Localisation des zones humides à proximité du site d'étude (site https://carmen.developpement-durable.fr).....	22
Figure 12 : Localisation du territoire du PNRM à proximité du site d'étude (site https://carmen.developpement-durable.fr).....	23
Figure 13 : Localisation du territoire de l'ONF à proximité du site d'étude (site https://carmen.developpement-durable.fr).....	24

1. Introduction

1.1 Le contexte règlementaire

Certains projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements sont susceptibles, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine.

Ainsi, les projets donnant lieu à un permis de construire **peuvent être soumis à évaluation environnementale systématique ou à un examen préalable au cas par cas selon les critères définis dans le tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement**. Dans ce dernier cas, seuls les projets identifiés par l'autorité environnementale comme étant susceptibles d'avoir des incidences négatives notables sur l'environnement doivent faire l'objet d'une étude d'impact.

1.2 Situation du projet

La Collectivité Territoriale de Martinique et la Ville du Vauclin projette l'aménagement d'une voie de circulation de près de 2 000 mètres linéaires sur la commune du Vauclin, dans le quartier de Petit Macabou, entre la RN6 jusqu'au lotissement Anse à la Plume.

Le projet d'aménagement a pour objectif d'améliorer les conditions de circulation des usagers de la route et piétons (visiteurs et riverains), ainsi que de favoriser les modes de circulation douce (cycliste et équestre) sécurisé. Il est inscrit dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et dans le Schéma de développement touristique (SDAT) qui a identifié le secteur de Petit Macabou comme espace d'Aménagement Touristique Nouveau.

Au regard de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du code de l'environnement, le projet est concerné par **la rubrique n°6**.

Tableau 1 : Extrait du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
Infrastructures de transport		
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique). On entend par " route " une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	a) Construction d'autoroutes et de voies rapides.	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente.
	b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 km.	b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. (...).
	c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 km.	c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

1.3 Présentation du document

Le présent document met à disposition des services de l'Autorité Environnementale les annexes obligatoires mentionnées précédemment, et les éléments permettant une meilleure appréhension de la demande, et des enjeux associés au projet et à son contexte.

L'**annexe n°1** « Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » est jointe à part.

L'ensemble des pièces **annexes obligatoires n°2 à 6** et les pièces volontairement transmises constituent le présent document.

Il est à noter qu'une synthèse des enjeux environnementaux du site est jointe en **annexe volontaire n°7** pour une meilleure compréhension du projet et/ou du site, et pour préciser certains propos tenus dans le CERFA.

2. Annexes obligatoires

Annexe obligatoire n°1 : Renseignements concernant le maître d'ouvrage

La feuille de renseignements concernant le maître d'ouvrage est éditée séparément.

Annexe obligatoire n°2 : Plan de situation du projet

Figure 1 : Localisation du projet au 1/25 000



Source : élaboration à partir de scan IGN Géoportail.

Annexe obligatoire n°3 : Prises de vues du site et de ses abords

Un reportage photographique a été entrepris le **04 novembre 2020** par BURGEAP.

La figure ci-après localise les prises de vue du site du projet et de ses abords, présentées au fil des pages suivantes.

Figure 2 : Localisation des prises de vue du site et de ses abords



Fond de plan : photo aérienne issue de Géoportail.

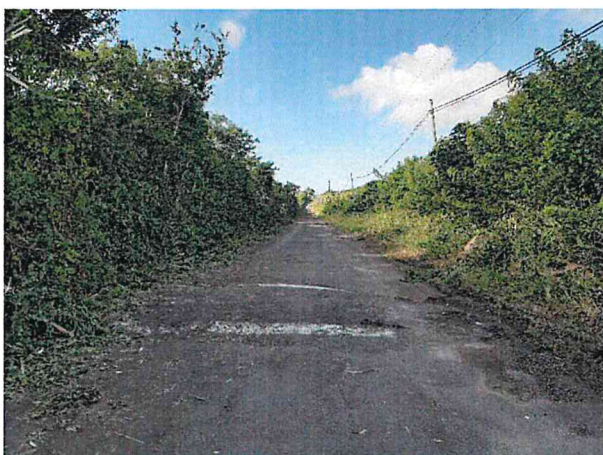
Figure 3 : Photographies du site (BURGEAP, 04/11/2020)



1- Fin de la voie et entrée du lotissement Anse à la Plume



2- Voie à la sortie du lotissement en direction de la RN6



3- Voie en direction de la RN6 (espace boisé de part et d'autre de la voie)



4- Chemin menant à des enclos pour chevaux, voie en contre bas et des champs au fond



5- Enclos à chevaux et l'océan Atlantique dans le fond (en direction du Nord)



6- Voie en direction de la RN6 (espace boisé à droite et cultivé à gauche)



7- Voie avec quelques habitations de chaque côté



8- Point de vue vers le Sud-Ouest, l'océan Atlantique au fond



9- Voie en direction de la RN6 (espace cultivé à gauche et habitation à droite)



10- Voie en direction de la RN6 (espace cultivé à gauche et habitation à droite)



11- Vue vers le Sud, présence d'une mare au niveau d'une pairie



12- Entrée de la propriété présentant l'ancien Moulin (invisible depuis la route, végétation dense)



13- Voie en direction de la RN6 (habitations de part et d'autre de la voie)



14- Embranchement avec la RN6



15- Vue vers le Nord, présence d'une mare au niveau d'une pairie



16- Route RN6 en direction du Vauclin, avant l'embranchement

Annexe obligatoire n°4 : Présentation du projet

En complément de ce qui est présenté dans le CERFA, sont détaillées ci-après certaines caractéristiques du projet.

► Description du projet

Le projet d'aménagement consiste à reprendre la chaussée existante en enrobé (en mauvais état) entre la RN6 et le lotissement Anse à la Plume, ainsi qu'à la création d'une piste cyclable et équestre en matériaux naturels.

En phase d'exploitation, le site sera constitué d'une 2x1 voie avec une piste cyclable et équestre. Un trottoir sera présent d'un côté de la chaussée, pour permettre aux piétons de circuler en sécurité. La nuit, les voies seront éclairées par un éclairage public le long de la voie.

► Justification du projet

Le projet d'aménagement est inscrit dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et dans le Schéma de développement touristique (SDAT).

Le Schéma Départemental de l'Aménagement Touristique (SDAT) a identifié le secteur de Petit Macabou comme espace d'Aménagement Touristique Nouveau.

Le projet d'aménagement de la voie de Petit Macabou tient compte des caractéristiques naturelles et techniques du site. L'objectif est d'améliorer les conditions de circulation des usagers de la route et piétons (visiteurs et riverains), ainsi que de favoriser les modes de circulation douce (cycliste et équestre) sécurisée.

► Travaux à réaliser

Les travaux consistent en :

- La reprise de la chaussée existante en enrobé soit 2 voies de 2,60 m de largeur ;
- La création d'une piste cyclable et équestre de 1,5 m de largeur, en matériaux naturels ;
- Un fossé enherbé de 1 m de largeur, qui servira de drainage et infiltration des eaux pluviales ;
- Un accotement de 0,50 m de largeur (entre la route et le fossé) ;
- Un trottoir de 1,5 m de largeur (entre la route et la voie douce) ;
- La réalisation de murets de soutènement
- Un réseau d'éclairage public.

► Gestion des eaux pluviales

Conformément au Guide pour la prise en compte des eaux pluviales dans les projets d'aménagements (DREAL – 2012), tout projet générant une imperméabilisation supplémentaire à celle existante à l'état initial, doit prévoir des mesures compensatoires afin de ne pas aggraver les sollicitations des réseaux existants en aval du projet.

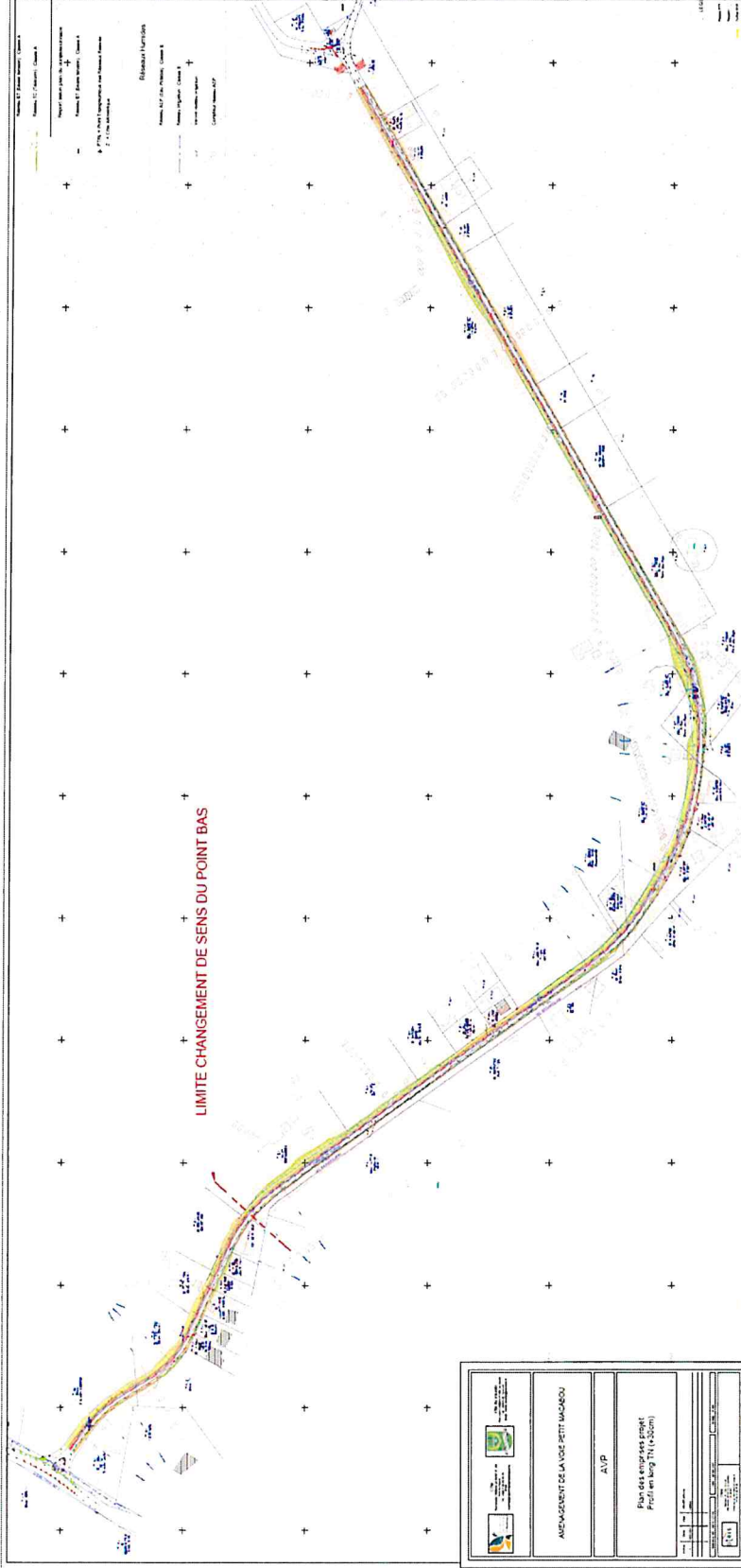
Il est prévu la mise en place d'un fossé enherbé longitudinal récupérant les eaux de ruissellement le long de la voie.

► Planning prévisionnel

Les travaux ont une durée prévisionnelle de 14 mois.

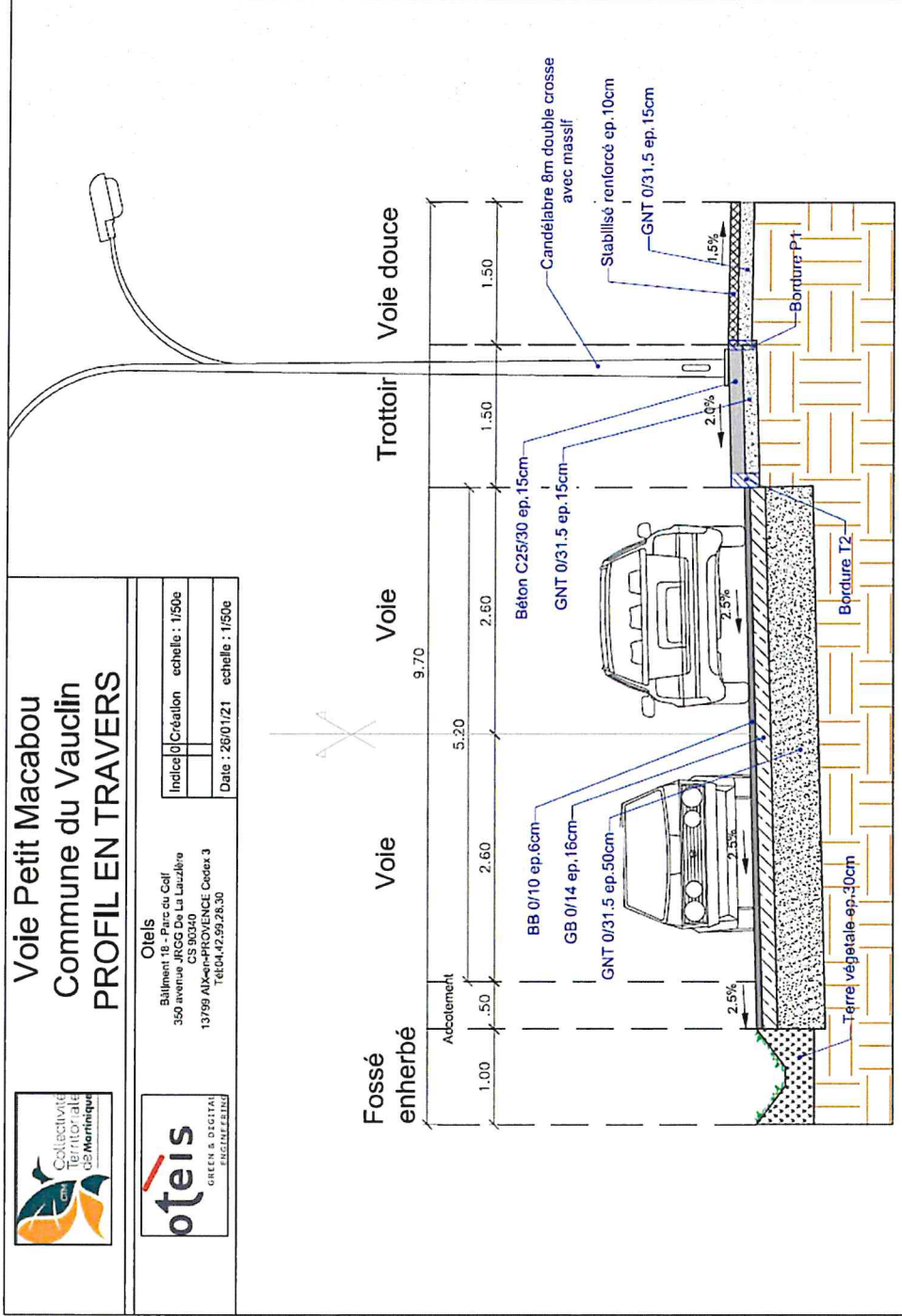
La capacité et la continuité du tracé doivent être maintenues durant les travaux, aussi les travaux seront réalisés en plusieurs phases avec circulation alternée. Les basculements de circulation, la signalisation de chantier verticale de police et de jalonnement à proximité du chantier et la signalisation horizontale jaune ainsi que tous les dispositifs de retenue provisoire d'isolement des voies circulées ou des zones de chantier devront être pris en compte.

Figure 4 : Localisation du tracé (version janvier 2021)



Source : conception par OTEIS

Figure 5 : Profil en travers du projet d'aménagement (version janvier 2021)



Source : conception OTEIS

Annexe obligatoire n°5 : Présentation des abords du site

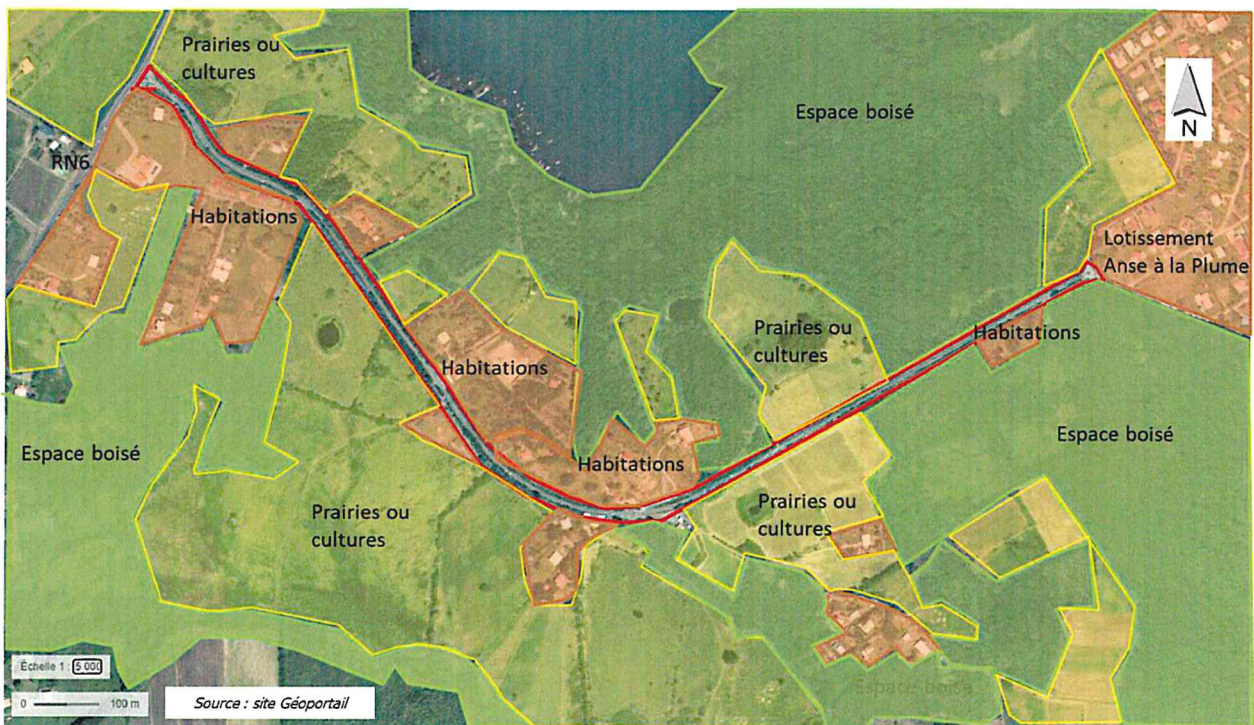
Le site du projet se localise au niveau de Petit Macabou sur la commune du Vauclin.

Autour du site, on observe :

- à l'ouest, la RN6 puis des prairies ;
- à l'est, le lotissement de l'Anse à la Plume ;
- au sud, par majoritairement des zones de prairies et de cultures et quelques habitations (présents le long du linéaire) ;
- au nord, par des zones boisées, de cultures et par des habitations (présents le long du linéaire).

Ces différents éléments sont localisés sur la figure ci-après.

Figure 6 : Plan des abords du site du projet



Source : élaboration à partir de fond de plan Géoportail.

Annexe obligatoire n°6 : Situation du projet par rapport aux sites Natura 2000

Le réseau « Natura 2000 » s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé du dispositif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité.

Ce réseau, mis en place en application de la Directive « Oiseaux » datant de 1979 et de la Directive « Habitats » datant de 1992, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

La structuration de ce réseau comprend :

- Des Zones de Protection Spéciale (ZPS), visant la conservation des espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » ou qui servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zones de relais à des oiseaux migrateurs ;
- Des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) visant la conservation des types d'habitats et des espèces animales et végétales figurant aux annexes I et II de la Directive "Habitats".

Aucune zone Natura 2000 n'étant inventoriée au sein de la région Martinique, le projet n'est donc pas en mesure d'avoir des impacts sur ces espaces protégés.

3. Annexes volontairement transmises

Annexe volontaire n° 7 : Synthèse des enjeux environnementaux du site

Cette annexe présente une synthèse des enjeux environnementaux du site, et des extraits des conclusions de différentes études réalisées dans le cadre du projet, permettant de compléter certaines affirmations mentionnées dans le CERFA.

3.1.1 Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

3.1.1.1 Cartographie

Les figures suivantes illustrent la localisation du site vis-à-vis de certains sites et éléments proches du site, mentionnés dans le CERFA, à savoir :

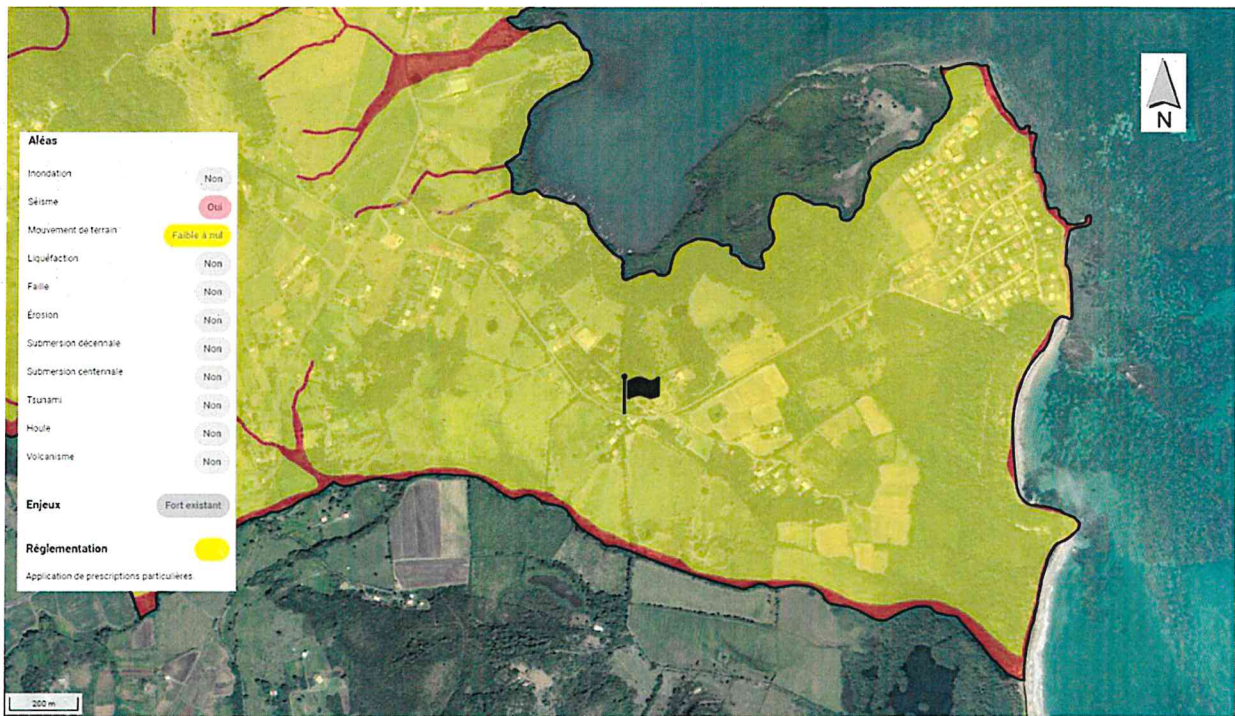
- Les risques naturels,
- Les sites répertoriés dans la base de données « BASIAS »,
- Les sites historiques,
- Les ZNIEFF,
- Les zones humides,
- Le territoire du Parc Naturel Régional de Martinique (PNRM),
- Le territoire de l'Office National des Forêts (ONF).

Figure 7 : Plan de prévention des risques naturels de Martinique (issue du site www.pprn972.com)

Au niveau de la zone du cours d'eau



Au niveau de l'emprise de la voirie



L'emprise du projet fait l'objet de classements en zone réglementaire « jaune ». Le site est concerné par :

- un risque sismique, valable pour l'ensemble de la Martinique : zone 5,
- un risque de mouvement de terrain, aléa faible à nul.

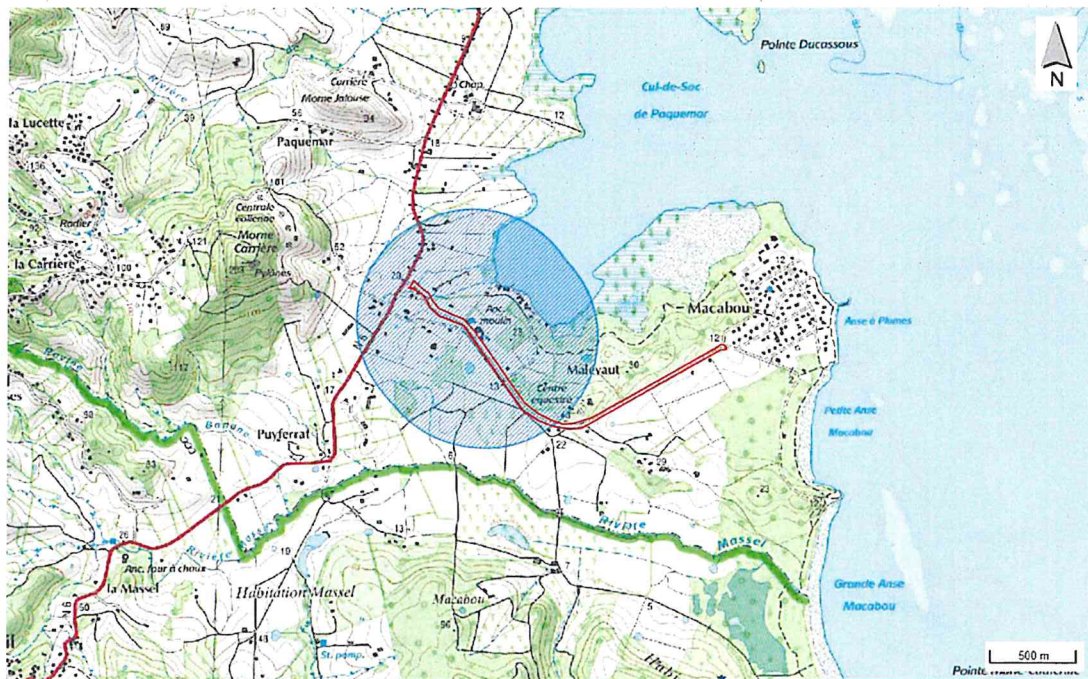
Seul, le petit cours d'eau proche de l'embranchement de la RN6, est en risque inondation aléa fort, zone présentant un classement "orange hachuré". Il est actuellement canalisé, sous la route.

Figure 8 : Localisation du site BASIAS localisé à proximité du site d'étude (site <https://geoRisque.fr>)



Le site BASIAS, le plus proche est situé à 20 m du tracé de la route est correspond à l'activité de distillerie de l'habitation de Grand Macabou (activité terminée).

Figure 9 : Localisation du site historique à proximité du site d'étude (site <https://carmen.developpement-durable.fr>)



Le monument le plus proche est situé à 40 m au Nord de la route, il s'agit d'un ancien moulin (quartier Malevaut). Environ 800 m du tracé de la route (zone d'étude) est situé dans le périmètre de protection de ce site historique.

Figure 10 : Localisation des ZNIEFF à proximité du site d'étude (site <https://carmen.developpement-durable.fr>)



La zone naturelle (ZNIEFF) la plus proche est située à 300 m au Sud-Est de la zone d'étude, correspondant à la ZNIEFF de Macabou.

Figure 11 : Localisation des zones humides à proximité du site d'étude (site <https://carmen.developpement-durable.fr>)



Les zones humides les plus proches correspondent à quatre petites mares situées de part et d'autre du tracé de la route. Elles sont situées à environs une quarantaine de mètres de la route pour les plus proches.

De plus, à 200 m au Sud-Est du tracé, à proximité de la plage de Petit Anse, ainsi qu'au Nord du tracé, se trouvent des zones humides de type mangrove.

Figure 12 : Localisation du territoire du PNRM à proximité du site d'étude (site <https://carmen.developpement-durable.fr>)



Le secteur d'étude est situé sur le territoire du Parc Naturel Régional de Martinique.

Figure 13 : Localisation du territoire de l'ONF à proximité du site d'étude (site <https://carmen.developpement-durable.fr>)



L'emprise de la voirie actuelle est de 5 mètres, majoritairement en zone agricole et forestière. L'emprise de la nouvelle voirie nécessitera une emprise sur 9,70 mètres de largeur sur un linéaire de 2 000 mètres.

La création de la voie concernera pour la plupart des espaces agricoles qui a priori ne sont pas susceptibles d'avoir une valeur écologique majeure. La section de voie traversant un milieu forestier est très limitée.

3.1.2 Caractéristiques de l'étude géotechnique au vu des informations disponibles pour la conception de la voirie

3.1.2.1 Dimensionnement de la voirie (GEODE réalisée en novembre 2020) – Phase projet (G2 AVP)

► Hypothèses de calcul

Trafic :

D'après les informations relatives au trafic futur, on considère un faible trafic de classe t4, correspondant à une circulation de moins de 50 poids lourds par jour et par sens de circulation.

Choix des matériaux :

Conformément au profil en travers type, les matériaux bitumineux à mettre en œuvre retenus sont :

- Pour la couche de roulement : le BB1 0 / 14 ;
- Pour la couche de base : la GB2 0 / 14.

Afin d'obtenir une plateforme PF2 ; la mise en œuvre d'une couche en GNT s'avèrera nécessaire : elle sera constituée de matériau granulaire insensible à l'eau, de type D31.

Pour ce faire, une couche de fondation d'épaisseur égale à 25 cm sera retenue (conformément à la norme NF P 98-086 relative au dimensionnement structural des chaussées routières). Pour obtenir la rehausse de 60 cm demandée, l'épaisseur de la couche de fondation sera égale à 36 cm.

Conditions de réalisation :

Une attention particulière sera portée sur l'état de surface du fond de rabotage et son nettoyage.

Les terrassements en remblais seront réalisés sur une hauteur égale à 60 cm au-dessus du niveau de la voie existante. Ainsi, la couche de fondation et de la structure de chaussée seront mises en œuvre jusqu'à la cote +0,60 m.

Sur la largeur nécessaire à l'aménagement de l'accotement, du fossé et du trottoir, des terrassements en déblais puis en remblais seront nécessaires. Des préconisations complémentaires seront données en phase G2 PRO lorsque le projet sera mieux défini.

Avant la mise en œuvre des couches bitumineuses, il est préconisé :

- De compacter à nouveau le fond de forme s'il est constitué de matériaux non traités ;
- De mettre en œuvre une couche d'accrochage sur les couches liées ou d'une couche d'imprégnation sur les matériaux non traités.

► Chaussée neuve

Partie supérieure des terrassements (PST) et classe d'arase :

Sous le revêtement existant, les sols sont constitués par du calcaire rocheux, des remblais, des argiles ou de la tuffite altérée argilisée.

Ces sols d'ancrage de la structure de chaussée correspondent à une P.S.T. n°3 avec une classe d'arase AR1 : il s'agit de matériaux sensibles à l'eau, dont la portance au moment de la mise en œuvre de la couche de forme est bonne mais peut devenir, à long terme, mauvaise si des infiltrations d'eaux pluviales se produisent.

Il sera donc nécessaire de réaliser une nouvelle structure de chaussée après mise en œuvre d'une couche de forme en utilisant des matériaux insensibles à l'eau et soigneusement compactés. Au vu des recommandations du guide SETRA, de l'hétérogénéité des sols d'assise, une épaisseur égale à 0,35 m minimum devra être mise en œuvre pour obtenir une PF2.

Un géotextile de séparation sera intercalé à l'interface PST-couche de forme dans les secteurs sans le revêtement bitumineux, notamment sur la largeur nécessaire à l'aménagement de la voie piétonne et équestre, du réseau d'assainissement d'eaux pluviales et du trottoir.

Nous recommandons de réaliser les travaux en période météorologique favorable pour permettre une circulation des engins sur la PST sans difficulté.

Si, toutefois, les travaux sont réalisés en période défavorable, des sujétions seront à prévoir afin d'augmenter la portance avant la réalisation de la couche de forme (cloutage).

Couche de fondation et calage altimétrique :

Pour obtenir une rehausse égale à +0,60 m, il sera nécessaire de réaliser la nouvelle structure avec la mise en œuvre de matériaux insensibles à l'eau et soigneusement compactés.

Selon la norme NF P 98-086 relative aux chaussées routières et pour une chaussée bitumineuse, une couche de fondation en grave non traitée (GNT) d'épaisseur de 0,25 m doit être mise en place sur PF2.

La couche de fondation sera constituée de matériau granulaire insensible à l'eau, de type D31 ou équivalent, de granulométrie 0 / 31,5 mm, en épaisseur égale à 25 cm minimum.

Afin de tenir compte du calage altimétrique, l'épaisseur de cette couche utilisée aussi pour le calage altimétrique sera égale à 36 cm.

Il s'agit d'une épaisseur minimale pour obtenir une PF2. Elle devra être vérifiée par une ou des planche(s) d'essai au démarrage des travaux et selon les conditions du chantier et météorologiques.

Dans tous les cas, la mise en œuvre de la GNT sera réalisée par couches minces conformément aux recommandations du GTR 92 et soigneusement compactées.

Avant la mise en place de la couche de fondation dans le secteur inondable, les travaux préparatoires consisteront à :

- **cylindrage du fond de forme avec des engins adaptés.** Cette opération ne sera réalisable dans les sols en place que si ces derniers présentent une teneur en eau voisine de l'OPN. Selon le GTR, la mise en œuvre correcte de la couche de forme nécessite un fond de forme ayant un module EV2 de l'ordre de 20 MPa pour une couche de forme en matériaux granulaires. Dans le cas contraire (à la suite d'intempéries par exemple), et s'il est impossible d'attendre que le terrain s'assainisse, on devra envisager l'une des solutions ci-dessous :
 - Cloutage (incorporation par compactage et jusqu'à refus d'éléments 100 / 300 mm ou équivalents) ;
 - Mise en place d'un non-tissé si la plate-forme n'est pas praticable, et d'une sous-couche de 20 cm minimum en matériaux d'apports granulaires compactés et insensibles à l'eau (déchets de carrières, grave naturelle, etc.).

D'après les résultats des essais à la plaque avec des modules de déformation au moins égale à 50 MPa, les sols supports ont une portance équivalant à une PF2.

Les critères de réception de la PF2, avec l'appui d'essais à la plaque, sont les suivants :

- Module EV2 > 50 MPa ;
- Rapport EV2 / EV1 < 2.

Durant les travaux, l'emprise sera drainée pour éviter la stagnation des eaux de toute nature (voir chapitre 7). Par temps de pluie, les travaux seront arrêtés.

Hypothèses de Trafic :

Le pré-dimensionnement de la voirie est proposé à partir du « Manuel de conception des chaussées neuves à faible trafic » pour une couche de roulement en revêtement bitumineux.

Les hypothèses de trafic* sont les suivantes :

- Trafic réel (TMJA PL / j / sens) : 50 équivalent une classe de trafic t4 ;
- Durée de vie : 20 ans ;
- Croissance 2,5 % / an. Une valeur égale à 4 % a été retenue pour la détermination du facteur de cumul C = 10 pour une période de service n = 20 ans ;
- Température de référence 25°C ;
- Plateforme de portance PF2 (EV2 > 50 MPa et EV2 / EV1 < 2) ;
- Trafic cumulé : N = ~91 250 (< 100 000).

* transmis par le Maître d'ouvrage.

Structure de la voirie :

Sur la base d'une assise de classe PF2 et des données prises en hypothèse, on peut donc proposer pour la voirie, les structures de chaussées suivantes :

Soit le pré-dimensionnement en chaussée bitumineuse épaisse suivant :

- Revêtement : 8 cm béton bitumineux semi grenu (BBSG) ;

- Couche de base : 16 cm de grave bitume (GB) ;
- Couche de fondation : 36 cm minimum de matériau insensible à l'eau de type GNT, de classe D31 et de granulométrie 0 / 31,5 mm. Un géotextile de séparation (ou anticontaminant) sera intercalé à l'interface PST-couche de forme sur les surfaces sans revêtement bitume (accotement, voie piétonne et équestre et trottoir).
- Plateforme support : PF2 d'après EV2 mesuré avec les essais à la plaque.

Il s'agit d'une hypothèse, le dimensionnement devra être revu selon les matériaux mis en œuvre.