SCHÉMA MODES DOUX

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

PHASE 1 // DIAGNOSTIC

Novembre 2017

Maîtrise d'ouvrage : PROVINCE NORD, DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU FONCIER
Maîtrise d'œuvre : ATHANOR / TILT-SECAL / ETIK

SOMMAIRE

Préambule

1 Évaluation des enjeux liés la demande

1.1 Population : répartition et perspectives
1.2 Emplois et déplacements domicile-travail
1.3 Demande et enjeux modes doux lies aux établissement scolaires
1.4 Demande et enjeux modes doux lies aux autres déplacements utilitaires
1.5 Demande et enjeux modes doux lies aux activités sportives, loisirs et touristiques
1.6 Focus sur les déplacements équestres
1.7 Synthèse des flux - Pôles d'attractivité
1.8 Demande et enjeux modes doux lies aux transports en commun et à l'intermodalité
1.9 Synthèse des flux

2 État des lieux de l'offre

2.1 Hiérarchisation du réseau viaire (parallèle auscultation)
2.2 Emprise des espaces publics de voirie (capacité d'aménagement)
2.3 Propriété et compétences (vision opérationnelle)
2.4 Auscultation de espaces publics de voirie
2.5 Réseau cyclable dédié (actuel et projeté)
2.6 Cheminements piétons et accotements (état actuel)
2.7 Éclairage public
2.8 État des projets et études (Koné centre - Païamboué - Pouembout village- long terme)

3 Corrélation offre/demande > Enjeux et hiérarchisation

4 Prochaines étapes

PRÉAMBULE

CONTEXTE DE LA MISSION

Les communes de Pouembout et Koné ont vu leur population et leur territoire fortement évoluer ces dernières années. La province Nord souhaite promouvoir le développement des modes actifs tel que le préconisent tous les schémas d'aménagement et études récentes réalisées dans le secteur. Dans ce cadre, de par sa compétence d'aménageur du territoire, la province Nord a engagé la réflexion sur le domaine depuis plus d'un an.
Un diagnostic et des fiches actions ont été réalisés en interne. La présente mission part de ce travail pour aller plus loin dans la formalisation d'un véritable schéma modes doux et jusqu'à un Plan Pluriannuel d'Investissement.
Les modes à examiner sont : les piétons, les cycles et les cavaliers.
La vocation de ces liaisons douces est naturellement multiple : les déplacements de loisirs et ceux qu'on pourrait qualifier d'utilitaires sont à traiter dans les futures propositions du schéma.
La phase 1 prévoyait initialement, sur un délai de 3 mois, une analyse critique et la mise à jour du diagnostic et des fiches actions déjà réalisées
Le présent diagnostic a été réalisé, à la demande du maître d'ouvrage, dans un délai plus compact que celui initialement prévu. Son objectif est donc de dégager les grandes tendances qui permettront de définir les orientations de travail pour la deuxième phase qui consistera en l'élaboration de scénarios.
Le diagnostic s'est appuyé sur l'analyse documentaire des données qui ont pu être collectées, sur l'état des lieux des infrastructures existantes et sur le recensement des besoins, freins, opportunités exprimés par les parties prenantes ciblées au cours d'une vingtaine d'entretiens.

ENJEUX

Après analyse du dossier et de par notre connaissance du territoire nous identifions 3 enjeux majeurs pour la réalisation de cette étude :
> Donner une visibilité dans la programmation des aménagements modes doux et contribuer ainsi à structurer un territoire en mutation ;
> Susciter un engagement partenarial : le schéma devra être porté par toutes les collectivités concernées (notamment les deux communes) pour être mis en œuvre.
> Définir une véritable politique modes doux qui sorte des seuls aspects « infra » avec notamment les actions de sensibilisation, les projets connexes type location ou mise à disposition de vélos

Notre prestation vise à accompagner la province Nord vers l'aboutissement d'un plan d'action partagé et réalisable sur le plan financier sur les prochaines années. Le programme des actions à réaliser sera ensuite mis en œuvre sur plan opérationnel par les acteurs identifiés (province, commune ou autre) dans le cadre d'études opérationnelles spécifiques aux axes.
Le présent schéma s'apparente à un volet « modes doux » d'un document de planification type Plan de Déplacement Urbain ou Schéma de Cohérence Territorial.

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

1. ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.1 POPULATION : REPARTITION ET PERSPECTIVES

La population de Koné était estimée à 7 140 habitants en 2014 et celle de Pouembout 2 591. Sur cette base nous avons estimé la population résidente de la zone d'étude à 6 400 habitants dont 4 800 sur Koné (75%) et 1 600 (25%) sur Pouembout environ.
Il s'agit de la population cible car les résidents des zones extérieures à la zone d'étude sont peu concernés par les déplacements modes doux ; étant installés loin des pôles d'attraction.
Cette estimation a été faite sur la base des données fournies par quartier dans le cadre du recensement puis extrapolées pour les quartiers/secteurs pour lesquels aucune information précise n'est disponible.

Le schéma doit néanmoins s'intéresser aux projections de populations. Lhorizon d'étude a été fixé à 2025 ; à cette échéance, les dynamiques de population sont à peu près connues et s'appuient sur les mouvements déjà en cours, lotissements en travaux ou ayant obtenu des permis de construire. Les hypothèses prises sont issues des deux PUD des deux communes.
Par rapport à 2014 les zones qui connaissent la plus grande croissance de population sont les secteurs :

- du village de Koné incluant le secteur des Cigales
- de l'aérodrome incluant Bellevue notamment
- de la Caferie incluant Green Acre, Samanéa
- du village de Pouembout avec les projets Val Nindhia, Wep Wé
- du secteur La Collina à Pouembout

Sur la carte suivante nous avons estimé la population en 2025 des différents secteurs en nous appuyant sur l'hypothèse de développement médiane des deux PUD (dit « scénario réaliste du SDAU ») qui aboutit à une population de 9 800 pour Koné et 3 200 pour Pouembout et en affectant la population selon les projets connus.

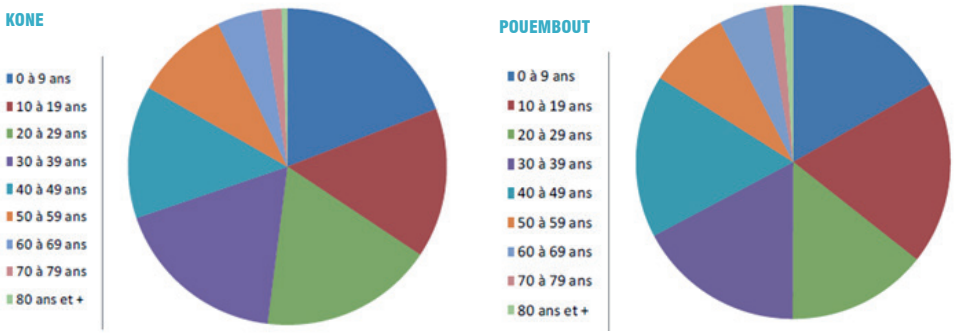
En résumé, aujourd'hui trois pôles majeurs concentrent 73% de la population de la zone d'étude :

- village de Koné (dont les Cigales et Internat)
- village de Pouembout
- Paiamboué.

Ces pôles sont tous très bien desservis par la RT1, ce qui témoigne de la cohérence du développement de l'urbanisation.
En 2025 ils resteront les trois pôles majeurs mais ne concentreront déjà plus que 62% de la population avec l'émergence du secteur de Téari avec plus de 10% de la population et celui de l'aérodrome, autour de 8%.
La zone d'étude comprendra alors 9 700 habitants soit une progression de 52%.
A long terme émergeront les secteurs de Foué et de la Tangentielle (potentiel 3000 logements / 10 000 habitants) mais de façon probablement assez progressive et fortement dépendante du marché.

Il est à noter que les pôles émergents d'urbanisation (ex. Green Acre sur Koné, WepWe sur Pouembout) intègrent mieux les modes doux et plus généralement les équipements publics, la qualité du cadre de vie ou l'environnement que les secteurs plus anciens. Cela tient à la volonté des lotisseurs de proposer des projets qualitatifs justifiant un prix au lot consolidé sur le marché de l'accession, répondant aux aspirations de cette clientèle.

Il est important de noter que la population est jeune : 35% a moins de 20 ans et 70% moins de 40 ans (selon recensement 2014). Cette population jeune génère des besoins de déplacements importants et notamment en mode doux. Il s'agit d'une cible plus favorable aux modes doux.



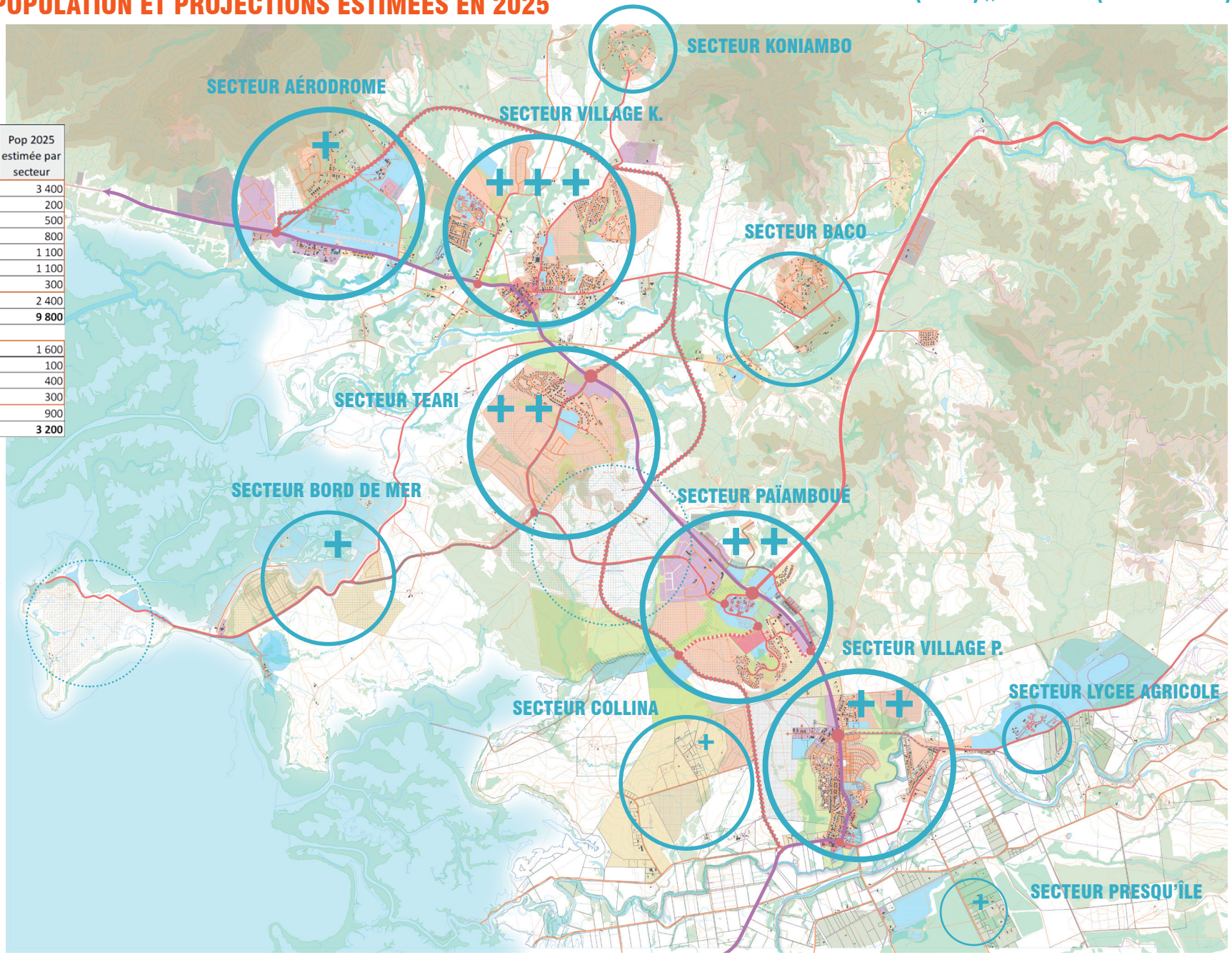
Le taux de motorisation des ménages est stable, autour de 80% depuis 2009. Il a cessé de progressé entre 2009 et 2014 traduisant notamment un phénomène de décohabitation des ménages (jeunes et personnes âgées qui vivent seules et n'ont pas de voiture). Ainsi, 20% des ménages ne disposent pas d'un véhicule et sont de fait captifs des transports collectifs et de la marche à pied.

A RETENIR EN MATIÈRE DE RÉPARTITION DE LA POPULATION ET PERSPECTIVES

La population totale de la zone d'étude était en 2014 de 6 400 habitants et elle sera en 2025 de 9 700 soit un taux de croissance +52% en 11 ans. La population actuelle se situe déjà entre ces deux valeurs puisque la croissance a été soutenue depuis 2014, date du premier recensement.
La répartition de la population est multipolaire avec trois pôles majeurs que sont le centre village de Koné, celui de Pouembout et la zone de Paiamboué. D'ici 2025, la zone de Téari deviendra le quatrième pôle de population important complété du pôle plus secondaire du secteur de l'aérodrome sur Koné.
Les équilibres à long terme sont plus incertains et dépendront de la poursuite ou non de la croissance de population ; les zones de développements futurs doivent intégrer des modes doux mais elles ne devront pas concentrer les efforts de la collectivité des dix ans à venir.

RÉPARTITION DE LA POPULATION ET PROJECTIONS ESTIMÉES EN 2025

		Pop 2025 estimée par secteur
KONE	VILLAGE (dont Cigales, Internat)	3 400
	Tribu KONIAMBO	200
	Tribu BACO	500
	SECTEUR AERODROME	800
	TEARI	1 100
	PAIAMBOUE	1 100
	KONE FOUE	300
	Autres (hors zone d'étude)	2 400
	TOTAL	**9 800**
POUEMBOUT	VILLAGE	1 600
	SECTEUR LYCEE AGRICOLE	100
	SECTEUR COLLINA	400
	SECTEUR PRESQU Ile	300
	Autres (hors zone d'étude)	900
	TOTAL	**3 200**



POPULATION

Bassins de vie à l'échelle de l'agglomération

Croissance de la population à l'horizon 2025

PUD DE KONÉ ET POUEMBOUT
> zones urbaines actuelles et projetées

ZONES URBAINES «U»
- UA - ZONES CENTRALES
- UB - ZONES RESIDENTIELLES
- UC - ZONES RESIDENTIELLES RURALE
- UD - ZONES D'HABITAT DIFFUS
- UE - ZONES D'EQUIPEMENTS
- UAE - ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES
- UT - ZONES TOURISTIQUES
- UL - ZONES DE LOISIRS

ZONES A URBANISER «AU»
- AU - ZONES A URBANISER

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.2 EMPLOIS ET DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

1.2.1 Emplois, enjeux et perspectives en relation avec les modes doux

Les déplacements domicile-travail sont une problématique importante sur la zone puisque plus de 60% de la population disposent d'un emploi contre 48% en province Nord. Les actifs représentent une cible potentielle importante pour les modes doux.

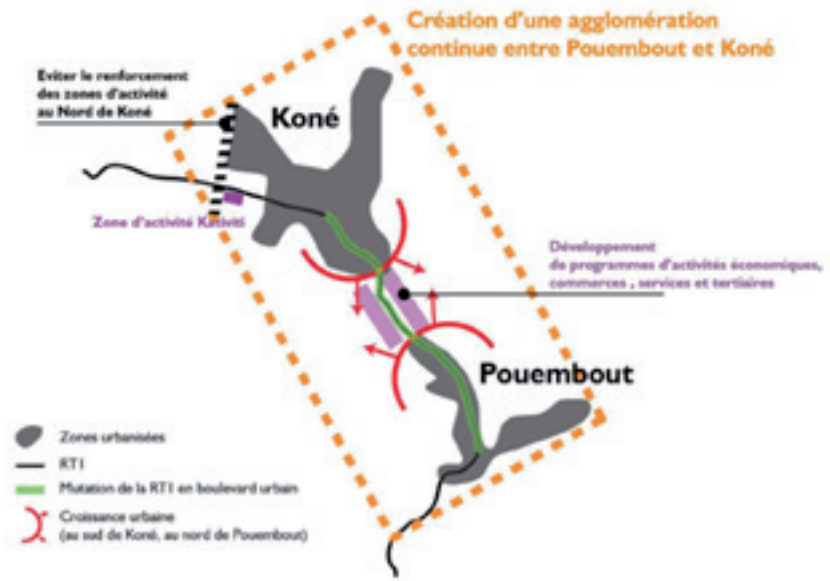
Néanmoins il s'agit toujours d'une cible complexe à faire adhérer car les contraintes peuvent être lourdes (chaîne de déplacement incluant le dépôt des enfants ou des courses, nécessité d'être à l'heure, d'arriver propre, ...). En outre les actifs sont généralement mieux équipés de voitures que le reste de la population et les zones d'emploi largement équipés de parking.

De ce fait, une approche stratégique des déplacements domicile-travail peut s'articuler en 4 temps :

- la localisation géographique des zones qui concentrent les emplois et le rôle qu'elles jouent dans la trame urbaine existante et à venir,
- la nature / typologie des zones d'emploi (ex. logistique, artisanat, tertiaire, administration) car celles-ci présentent logiquement des potentiels de report modal contrastés (ex. les activités agricoles – 24% sur Pouembout mais 3% sur Koné - ou minières ont un potentiel assez faible)
- la structure des entreprises, et notamment le nombre de salariés qui peut jouer sur le potentiel de report modal et l'impact des actions de sensibilisation
- L'estimation des flux et du report modal potentiel.

Pour ce qui concerne la localisation géographique des zones qui concentrent les emplois, hors agriculture et mines qui sont des secteurs trop éloignés ou diffus, les zones concentrant les emplois publics et privés (zones matérialisées sur la carte P.11) sont directement connectées ou à proximité directe de l'axe structurant que constitue la RT1. De même, les futurs équipements publics et privés générateurs d'emplois tels l'hôpital, le pénitencier ou le projet Tangentielle et ses 200,000m² SHON d'activités sont eux aussi situés en connexion avec la RT1.

Cette stratégie de développement urbain semble cohérente puisqu'on remarque que ce sont principalement des zones de développement économiques de part et d'autre de la RT1 qui vont assurer à l'avenir la couture urbaine entre Koné et Pouembout (cf. schéma issu du SDAU ci-dessous), ce qui renforce l'enjeu modes doux et l'attention particulière à apporter aux zones d'emploi.



Il conviendra concrètement d'appliquer le principe du SDAU qui consiste à reporter, pour les déplacements domicile travail, et donc y compris les modes doux, sur les axes structurants amenés à faire le lien entre les pôles principaux d'habitat et les pôles principaux d'équipements et d'emploi. Il s'agit donc de programmer les zones d'emplois ayant un fort potentiel modes doux le long de la RT1. Ces zones sont en plus, mieux adaptées à un certain degré de cohabitation géographique avec les zones d'habitat proches. A contrario, quand les futurs zones économique sont plus éloignées, il conviendra de les affecter à des activités à faible potentiel modes doux.

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

Concernant justement la nature ou typologie des zones qui concentrent les emplois, un examen rapide permet d'identifier qu'une bonne partie des pôles générateurs d'emplois sont totalement ou partiellement dédiées à des activités ayant un potentiel de report modal (administration, tertiaire, etc.) :

- Le centre administratif de la province Nord à Paiamboué rassemble près de 600 agents sur site relevant du secteur tertiaire. Il doit être traité spécifiquement, le potentiel de report modal pouvant être supérieur ici du fait de la sensibilisation des agents à la thématique
- Les équipements publics sont naturellement pourvoyeurs d'emplois (et de visiteurs, ce point sera traité dans un chapitre suivant) :
  - Une 12aine d'établissements d'enseignement : 2 collèges sur Koné – 1 lycée sur Pouembout – 1 Groupe Scolaire sur Pouembout – 5 Groupes Scolaires publics sur Koné + 3 écoles privées qui peuvent générer plus de 200 emplois (sur la base d'un emploi pour 10 élèves)
  - Futur hôpital de 63 lits
  - Futur pénitencier pour 120 détenus et 60 agents (aucune donnée disponible sur les visiteurs)
  - Secteur de l'aérodrome avec les antennes de la CMA et de l'Etat, le RSMA
  - Centre nautique
  - Les mairies
  - Etc.
- Les zones d'activités concentrent naturellement de nombreux emplois notamment dans les domaines de l'artisanat et du commerce, avec donc un plus faible potentiel de report modal : Zone de Cassis (artisanat + tertiaire) / Zone de Baco avec une 50aine d'emplois dont 15 sur la station Shell (supérette) / Zone de Kataviti en face de l'aérodrome (artisanat, petite logistique) / Zone de Tipenga (agroalimentaire) / Zone d'activités BACO sur la Koné-Tiwaka (artisanta et petite industrie, 50 emplois, avec la société de restauration scolaire) / Centre commercial TEARI (tertiaire, services)

Pour ce qui concerne la typologie et la taille des entreprises, des données ont été transmises par la cellule Koniambo. On peut retenir ces tendances :

- Koné :
  - 1375 entreprises avec près de 650 entreprises (47%) dans le secteur tertiaire
  - auto-entreprenariat majoritaire : 1173 entreprises (85%) avec aucun salarié
  - taille d'entreprises réduite :
    - > 94 % avec aucun ou moins de 5 salariés
    - > 2 entreprises dans la fourchette 100-199 salariés (hébergement-restauration et enseignement) et 4 entreprises dans la fourchette 50-99 salariés (dont 2 dans les domaines de l'hébergement-restauration et autres services) qui pourraient donc être particulièrement ciblée par des actions de sensibilisation pour en optimiser l'impact.

- Pouembout
  - 706 entreprises au total avec près de 280 entreprises (40%) dans le secteur tertiaire. Le tissu communal de Koné est marqué par le secteur des services et celui de l'administration / enseignement / santé plus que sur les autres communes de la zone VKPP
  - auto-entreprenariat majoritaire : 591 entreprises (83%) avec aucun salarié
  - taille d'entreprises réduite :
    - > 95 % avec aucun ou moins de 5 salariés
    - > Deux entreprises de taille importante seulement : une entreprise de 50 à 99 salariés dans les industries extractives et une entreprise de 2 à à 29 salariés dans le secteur de la construction, toutes deux peuvent être difficilement ciblées par des actions de sensibilisation modes doux.

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.2.2 Estimation des flux et du potentiel de report modal

Les flux de déplacements domicile travail sont estimés sur la base des informations du recensement 2014 projetés ensuite en 2025. Les matrices Domicile-Travail c'est-à-dire le nombre d'actifs allant d'une commune à l'autre ou se déplaçant à l'intérieur de sa commune est donnée ci-après :

Matrice Domicile-Travail en 2014		
travail : / domicile :	Koné	Pouembout
Koné	2 400	300
Pouembout	300	600

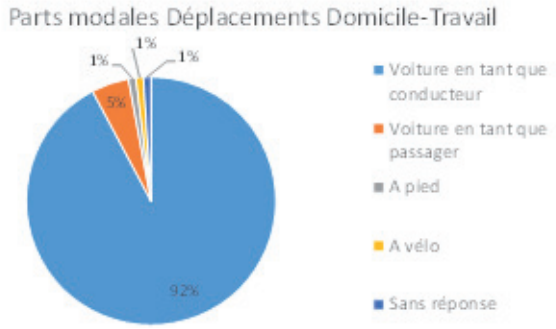
Matrice Domicile-Travail projetée en 2025		
travail : / domicile :	Koné	Pouembout
Koné	3 600	450
Pouembout	450	900

Ainsi, 3 600 actifs se déplacent quotidiennement à l'intérieur des deux communes ou d'une commune à l'autre et ils seraient 5 400 en 2025.

La carte ci-contre synthétise les pôles d'emploi actuels et projetés par niveau ainsi que les flux domicile-travail estimés selon la répartition des populations et des emplois projetée en 2025.

Les plus gros flux seront internes aux trois grands pôles de population/emploi qui ont l'avantage d'être des zones mixtes. Puis des flux importants naturellement entre l'aérodrome et le centre de Koné puis entre Koné et les zones de Téari, Paiamboué, Pouembout donc tout le long de la RT1.

La part de la marche à pied et du vélo dans les déplacements Domicile-Travail n'est pas connue actuellement (pas d'enquête ménages réalisée sur ce sujet)
Néanmoins une enquête a été réalisée auprès des agents de la province Nord. Parmi les agents de la province Nord la marche à pied et les modes doux représentent chacun 1% des déplacements.
Ces données ne peuvent être généralisées à toutes les entreprises de la zone car le profil des salariés peut être différent et la localisation plus propice aux modes doux (en centre de village).



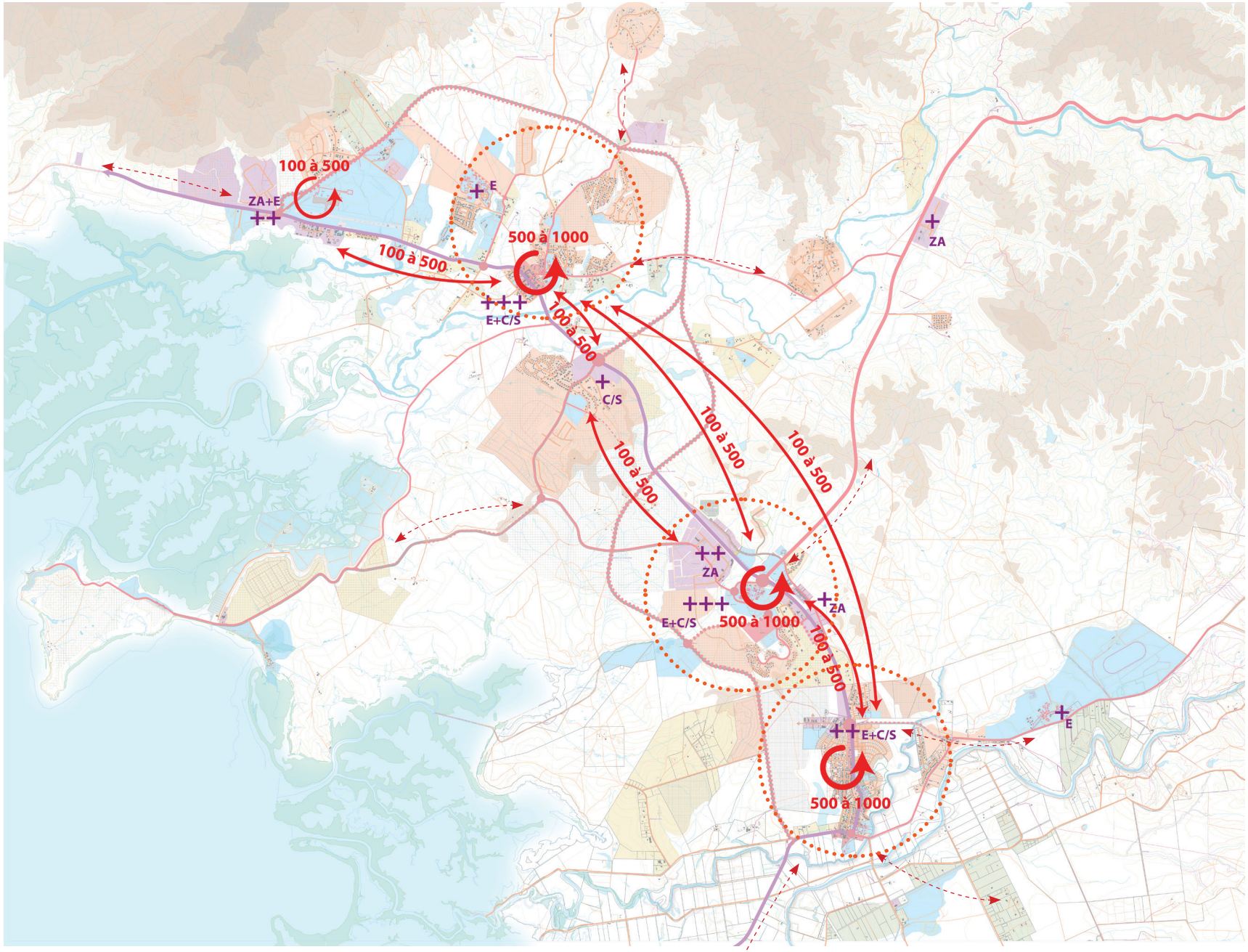
A titre de comparaison :
> sur l'agglomération du Grand Nouméa la part modale de la marche à pied dans les déplacements domicile-travail est de 3 % et celle du vélo de 2 %. Ces taux sont bien moindres aux taux constatés dans les agglomérations métropolitaines de taille comparable.
> les agents de la province Sud, interrogés l'année dernière se déplacent à 1% à pied et 3% à vélo.

Par extrapolation de ces données nous pouvons estimer une part modale actuelle dans les déplacements domiciles-Travail sur les deux communes qui se situerait autour de 3% pour la marche à pied et 1% pour le vélo soit une centaine d'utilisateurs de la marche et une trentaine d'utilisateurs du vélo aujourd'hui.
La cible qui pourrait être fixée pour 2025 serait d'atteindre une part modale de 6% sur la marche à pied et 2% pour le vélo soit 300 utilisateurs quotidiens de la marche et une 100aine du vélo.

A RETENIR EN MATIERE DE DEMANDE SUR LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL :

Sur le plan des déplacements Domicile-Travail les besoins les plus importants sont et resteront internes aux trois grandes zones que sont le centre de Koné, le centre de Pouembout et la zone de Païamboué puis des besoins se font ressentir de façon moindre tout le long de la RT1 entre les différentes zones d'habitat et de population proches.
Ce type de déplacement est une cible mais vu la configuration peu dense de l'agglomération l'objectif de part modal raisonnable ne pourra dépasser à notre sens 6% sur la marche à pied et 2% pour le vélo soit pour ces deux modes 400 utilisateurs quotidiens.
Si des efforts particuliers de sensibilisation étaient à mener, ils doivent probablement s'effectuer auprès des grands employeurs, et parmi eux les employeurs du secteur tertiaire qui s'est bien développé, ainsi que des administrations (agents province Nord, personnel enseignant, hospitalier, etc.)
Les zones d'emplois actuelles et futures étant logiquement situées le long des axes structurants et notamment la RT1, l'enjeu est de s'assurer que les modes doux continuent à être bien intégrés à ces axes et que le rabattement modes doux puissent se faire, comme le prévoit le SDAU, notamment par le suivi adapté des grands projets de zone d'activités qui doivent intégrer une composante développement durable, à l'instar des zones d'habitat.
L'enjeu est également de veiller à ce que les zones d'activité sur la RT1, à proximité de zones d'habitat, soient de typologie tertiaire-commerces-services car ces activités sont les plus compatibles avec la proximité de l'habitat et permettent de générer des trajets courts et réalisables en modes doux.

MIGRATIONS DOMICILE / TRAVAIL ESTIMÉES À L'HORIZON 2025



MIGRATIONS DOMICILE / TRAVAIL

- Principaux flux actifs estimés
- Flux actifs estimés internes aux zones:
  - centre de Pouembout
  - zone de Païamboué
  - centre de Koné
  - zone aérodrome
- \+ Nombre d'emplois
  - ZA : zones d'activités
  - E : équipements publics
  - C/S : Commerces services
- Zones urbaines actuelles et projetées à court/moyen terme
- Zones d'activités
- Zones d'équipements

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.3 DEMANDE ET ENJEUX MODES DOUX LIES AUX ETABLISSEMENT SCOLAIRES

L'analyse de la demande et des enjeux modes doux liés aux établissements scolaires doit être réalisée sur 4 plans :

- La localisation des établissements scolaires, générateurs potentiels de déplacements modes doux
- Le potentiel modes doux, que ce soit au niveau des élèves, du personnel ou des visiteurs (accompagnants, etc.)
- Le rôle que peuvent jouer les établissements scolaires en matière d'actions de sensibilisation et de développement des modes doux,
- Enfin, spécifiquement pour la marche, le fonctionnement du transport scolaire, l'interface entre l'aménagement de l'espace public ou des cheminements liés à la dépose/ repose des enfants

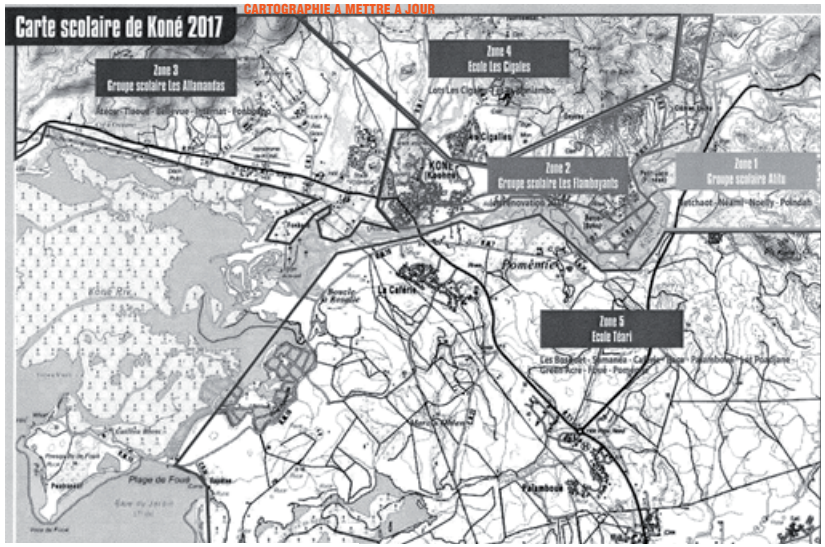
Au niveau de la localisation des établissements scolaires :

La localisation des établissements ainsi que leur bassin d'influence liée à la carte scolaire notamment nous ont été donné. Il convient de distinguer les écoles qui ont une bassin d'influence proche, des collèges et lycées qui drainent sur un secteur plus large.
Ces équipements seront localisés sur la carte des équipements fournie en synthèse.

Il est noté que la direction de L'enseignement de la Province Nord travaille actuellement à une carte SIG, et la carte scolaire devrait prochainement être retravaillée. En effet que le GS Les Flamboyants est aujourd'hui fermé et les enfants de la zone 2 (Koné-village) ont été transférés en totalité sur le GS TEARI, ce qui peut avoir un impact sur les modes doux, les déplacements étant plus lointains et/ou moins aisés que lorsque les enfants fréquentaient encore Les Flamboyants.

L'entretien avec la Directrice de l'école TEARI a confirmé que ces élèves viennent en effet de lieux plus ou moins éloignés : village de KONE, lotissement KASTAVI, BACO , lotissement POADJANE, PAIAMBOUE, SAMANEA, GREEN ACRE, BOSQUET, CAFERIE, FOUE, et POMEMIE. Selon la directrice, une petite 50aine d'enfants pratiquent occasionnellement les modes doux pour venir à l'école. Ce taux de 15% est encourageant.

Une enquête a également été menée en 2016 par la province Nord au collège de Paiamboué. Cette enquête a permis de constater que 9% des élèves se rendent aujourd'hui à l'établissement à pied et 2% en vélo donc une part modale totale de 11%. En outre 61% se rendent en bus. Cela signifie que ces 67% d'enfants sont également piétons aux deux bouts de leur chaîne de déplacement (pour se rendre à l'arrêt puis pour se rendrez à l'entrée de l'établissement scolaire). Ils sont aussi concernés par des aménagements modes doux.
La situation actuelle permet de proposer un objectif de part modale de 20% en modes doux et de souligner qu'un enjeu important se pose sur le traitement des cheminements autour des établissements.



Mode de déplacement des élèves du collège de Paiamboué

Les enfants se rendant à pied ou à vélo au collège de Païamboué sont à 90% résidents du secteur de Païamboué.

Sur Pouembout, la situation est plus simple : il n'existe qu'une école publique située au sud de la Mairie sur la RT1 (enjeu de sécurisation), une seconde est en projet dans le cadre du projet WepWe du FSH, elle aussi située à proximité directe de la RT1 (maillage modes doux à trouver), il n'y pas de collège, mais un lycée agricole très important au nord-est du village.
Pour les collèges et lycées, qui attirent des élèves venant d'horizon plus larges (collèges de Koné situés sur le secteur de l'aérodrome yc internat et sur Paiamboué, lycée agricole de Pouembout situé au nord-est de la Mairie), l'important n'est pas tant de savoir le lieu de résidence des familles que d'offrir une armature modes doux sécurisée et de qualité aux abords et dans l'enceinte (parking vélos, etc.) des établissements, connectée à une colonne vertébrale située sur des axes structurants pour les modes doux et de traiter les traversées piétonnes. Dans le cadre du plan d'action les données des enquêtes seront exploitées pour identifier les lieux de traversées.

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

Au niveau du poids des établissements :

- Effectifs rentrée 2017 (Direction de l'Enseignement de la province Nord)

Commune	Type d'établissement	Nom	Effectif élèves
Pouembout	Lycée	Miche Rocard	668
	Groupe Scolaires Publics	Léonie Avril	316
		TOTAL	984
Koné	Collèges	Collège de Koné	364
		Collège Paiamboué	335
	Groupes Scolaires publics	Atitu + annexes	134
		Teari	373
		Les Allamandas + annexes	126
		Les Cigales	131
	Groupes Scolaires privés	Immaculée (DDEC)	438
		Bopope (ASEE)	33
		SEGPA	60
		TOTAL	2326

Avec un public cible de près de 2300 élèves, sans compter les visiteurs réguliers ou occasionnels (parents, accompagnants) et le personnel enseignant et autre (qu'on peut estimer à près de 230 adultes, sur la base des chiffres de TEARI avec un ratio de 10% de 1 emploi pour 10 élèves), les établissements scolaires présentent un potentiel fort en matière de report modal, d'amélioration des infrastructures et équipement, à proximité et dans l'enceinte des établissements, mais aussi en matière d'actions de sensibilisation aux modes doux. Avec un objectif de report modal de 20% on atteint 460 utilisateurs quotidiens des modes doux dès aujourd'hui.

En outre deux projets viendront renforcer la demande en la matière :
> projet de l'école à Pouembout dans le lotissement Wep We du FSH
> renforcement du lycée Agricole Michel Rocard sur Pouembout (>1 000 élèves)
Il est intéressant de noter que les deux projets en cours sur Pouembout (école = lycée) impactent la problématique modes doux et auront un impact sur les études et travaux de voiries et d'espaces publics en cours sur ces zones, avec des enjeux forts de coordination d'acteurs et de projets.
Une OAP sur le secteur sud de Wep We, traitant notamment des déplacements, a même été établie dans le cadre du PUD de Pouembout (Athanor).

D'autres projets dans le domaine de l'enseignement peuvent être mentionnés :
> projet d'antenne de l'Université de Nouvelle-Calédonie avec une 100aine d'étudiants sur BACO.
> Ecole des Arts du Pays : en cours de réflexion
Naturellement, tout projet d'urbanisation d'envergure devra intégrer de nouveaux établissements scolaires. Par exemple, le projet Tangentielle qui pourra être développé sur 20 ans prévoit plus de 3000 logements et deux Groupes Scolaires. Il y aura un impact sur les collèges et lycées.

Au niveau du rôle que peuvent jouer les établissements scolaires :

En matière de changement comportemental liée à l'environnement et au développement durable, la priorité doit toujours être donnée au public jeune.

Aujourd'hui un des enjeux clairement identifié lors des entretiens est la sécurité routière. Il est également possible de lier le sujet des modes doux à la santé, au lien social, à la réussite scolaire. Le Schéma Modes Doux devra donc comporter un volet lié à la sensibilisation / communication en complément du volet d'aménagement d'infrastructures et d'équipements. La synthèse des entretiens effectués auprès de Catherine BRINON, directrice du Groupe Scolaire TEARI et de Sylvie SOUBRIER, chargée de mission Sécurité routière à la province Nord, met en lumière le potentiel réel que représentent les établissement scolaires :

> Un exemple plutôt spécifique - l'existant à TEARI :
- Au GS TEARI, près de 50 enfants viennent à pieds de la maternelle au CM2 – certains viennent du fond des Bosquets (20mn) – apport en termes d'humeur et de lien
- Au GS TEARI, il y a un parking à vélos dans l'école – projet d'organisation de journées vélos en lien avec la piste sécurité routière, les enfants pourront venir à vélos – sensibilisation au casque car certains enfants viennent à vélo ou trottinette mais sans casque
- Quand il n'est pas rempli de véhicules, le parking est un terrain de jeux pour les parents et enfants (40 places sur la grande ligne droite + 40 places dont 4 PMR à l'intérieur)
- L'école a la chance d'être dotée d'une piste d'apprentissage de la sécurité routière

> Pistes de sécurité routière
- Deux pistes actuellement : celle du GS TEARI + celle du GS de Pouembout
- Elles ne sont pas mutualisées avec d'autres écoles. Il en faut donc plus par exemple sur le GS ATITU où le plateau revêtu existe déjà – la piste est le seul moyen de valider l'APER
- La piste de TEARI a été en projet pendant 3 ans : totalement réalisée bénévolement par des parents et des parties prenantes (dans le domaine de la sécurité routière) pour un coût estimé à 500 000 F à 700 000 F maximum (comprenant les matériaux, la peinture, les panneaux et 30 vélos et casques)
- Apport pédagogique est important : les maternelles l'utilisent au quotidien - enjeu pour les enfants : connaître son environnement immédiat et s'approprier l'espace et en nommer les éléments – en général, on coupe la classe en deux, une partie piétons, une partie cycliste pour maximiser l'impact
- depuis l'année dernière, toutes les écoles de la zone de la maternelle à la primaire peuvent passer les permis piétons CE2 / permis cyclistes CM1 / validation APER (Education Routière) + finalisation CM2 – les écoles qui n'ont pas de pistes se débrouillent - continuum éducatif qui se poursuit au collège : classes de 5e ont l'ASSR1 - puis ASSR2en classe de3ème (réclamée pour le permis booster et voiturette, sans être obligatoire, mais facilite l'obtention) – remise des permis cyclistes pendant la semaine de la mobilité

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

> Actions semaine de la Mobilité :

- mise en place de 3 lignes de pédibus pour rejoindre le GS TEARI depuis les Bosquets, Sanaméa et quartier TEARI: ligne à 7H15 - 70 enfants touchés – parking vide - aura lieu dorénavant tous les vendredis – permet de passer de nombreux messages au niveau des règles – les enfants sont associés à l'encadrement avec des T-shirts jaunes sur les côtés – opération « cartons jaunes » - , en queue et en tête de files.
- fermeture de la rue de l'école TEARI + fermeture demi-chaussée de la route de Foué (possibilité de faire la même chose au centre-village de Koné)
- semaine de sensibilisation à l'AMFR (Association de la Maison de la Famille Rurale) auprès d'un public fragile (groupe de 17 jeunes hors circuit scolaire entre 14 et 18 ans : tests lunettes alcool et cannabis, sensibilisation à l'incivilité sur les panneaux à la DAF, sensibilisation au CSPK (pompiers – nouveau centre de secours), séance au tribunal avec 90% de délits routiers, etc. + actions pour donner une lampe-clip aux personnes qui marchent ou courent sur la piste cyclable de la RT1 + Contrôle Technique d'un autocar et d'un poids-lourd + présentation du métier de chauffeur + code la route + test blanc de l'ASSR

> D'autres actions sont déjà imaginées pour les années à venir :

- généraliser les actions (ex. pédibus) aux autres quartiers, plusieurs fois par semaine avec un adulte accompagnant
- généralisation progressive des pistes de sécurité routière dans les écoles
- sorties cyclistes en direction de FOUE, en y intégrant la botanique
- poursuivre la sensibilisation des publics fragiles en mobilisant la gendarmerie à cheval plutôt que la brigade habituelle

Au niveau de l'interface avec le transport scolaire :

Les éléments à notre disposition concernant les transports scolaires nous donnent que : plus de 1 000 enfants sont aujourd'hui transportés chaque jour par les réseaux scolaires des communes de Koné et de Pouembout sur 42 circuits. Le nombre d'arrêts de transport scolaire et la qualité des aménagements qui y sont fait ne sont pas connus mais vu la surface de la commune et par rapport à des communes similaires ils doivent être de plusieurs centaines. L'élève qui utilise les transports scolaire est un piéton, souvent assez vulnérable aux deux extrémités de son trajet. La sécurisation des arrêts au niveau des établissements scolaire et des arrêts situés sur les zones les plus circulées (notamment la RT1) peut être un enjeu d'un schéma modes doux.
En outre l'organisation de pédibus, dispositif testé lors de la Semaine de la Mobilité, pourrait permettre de diminuer le budget transport pour les parents comme pour la collectivité. Ce budget représente aujourd'hui 120MF pour les deux communes réunies. Il pourrait être en partie orienté sur des actions favorisant les modes doux.

A RETENIR SUR LA DEMANDE LIEE AUX ETABLISSEMENTS SCOLAIRES :

Le nombre d'enfants scolarisés sur la zone est estimé à 2 000 enfants dans deux collèges, un lycée et 5 écoles (voir Carte de synthèse)
Aujourd'hui ces enfants sont déjà pour une part estimée à 10% utilisateurs de la marche à pied et du vélo et ils sont un public priortaire car vulnérable et en même temps sensibles. Si la part modale progressait à 20% cela représenterait 460 utilisateurs quotidiens.
En outre s'ajoutent les 1 000 enfants transportés en bus pour qui l'enjeu repose dans la sécurisation du trajet jusqu'à l'arrêt de bus ou le potentiel report du bus vers la marche à pied en toute sécurité.
Les actions déjà menées sur les écoles illustrent que ce potentiel est déjà considéré (semaine de la Mobilité, pédibus, sensibilisation à la sécurité routière). Les actions menées notamment sur le groupe scolaire Teari portent leurs fruits et méritent d'être poursuivies.
En parallèle le public non scolarisé peut aussi être ciblé par des actions de sensibilisation.
En termes de liaisons il s'agit surtout de cibler les abords des établissements puis plus spécifiquement certaines liaisons notamment du lycée de Pouembout vers le village et du collège de Koné vers le village.

1.4 DEMANDE ET ENJEUX MODES DOUX LIES AUX AUTRES DEPLACEMENTS UTILITAIRES

Il s'agit ici de considérer les autres déplacements dits utilitaires (c'est-à-dire hors promenade, sport et tourisme) notamment ceux liés aux démarches administratives, aux achats quotidiens et à la catégorie 'visiteurs' bien connue dans les règlements de PUD.
Les équipements privés et publics génèrent en effet une grande quantité de déplacements, en plus de ceux de leurs agents et salariés (cf. chapitre 2.2).

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

A titre d'exemples :
- Chalands des supérettes, des centres commerciaux, des stations-services, des espaces de showroom et de vente dans les zones d'actiivtés
- Usagers des services proposés par les administrations (province Nord, communes, cellule Koniambo, centre aquatique, etc.) ou organismes (OPT, etc.), ainsi que les visiteurs (en cas de réunions)
- Personne se rendant à un rendez-vous médical ou achat de remèdes ou personnes visitant un proche à l'hôpital (100 lits attendus) ou à la prison (120 détenus attendus)
- Personnes accompagnant des voyageurs à l'aérodrome de Koné
- Etc.

L'ensemble des équipements dits « attracteurs » sont localisés sur la carte de synthèse P21. Les sites existants comme les projets sont tous à nouveaux situés dans les trois grandes zones du centre de Koné, du centre de Pouembot et de Païamboué. En complément il faut mentionner le centre commercial Teari au sud du village de Koné et l'aérodrome et quelques administrations au nord du village de Koné.
Il sera important d'intégrer la dimension modes doux dans les projets d'équipements. Les outils pour y parvenir seront proposés dans le plan d'action.

A RETENIR SUR LES DEPLACEMENTS USAGERS / VISITEURS POUR LES ACHATS ET LES DEMARCHES :

Cette thématique rejoint, sur le plan spatial comme des enjeux, les sujets de Domicile-Travail. Les sites sont localisés sur les trois grandes zones et deux zones complémentaires que sont le secteur de Téari et de l'aérodrome.
Nous pouvons ajouter un enjeu d'ultra-proximité pour les centres villes notamment au regard des Personnes à Mobilité Réduites et personnes âgées qui peuvent s'y rendre pour des démarches administratives ou médicales.
La prise en compte des modes doux dans la localisation et la conception des nouveaux équipements est un point important (ex. aérodrome, hôpital, centre pénitentiaire), mais rejoint le même enjeu sur l'habitat ou l'activité : l'enjeu des outils.
La quantification des flux concernés par ces démarches n'est pas connue à ce jour. Néanmoins en référence aux enquêtes ménages Déplacements de communes similaires en Métropole on peut penser qu'ils représentent un volume similaire aux déplacements liés au Domicile-Travail.

1.5 DEMANDE ET ENJEUX MODES DOUX LIES AUX ACTIVITES SPORTIVES, LOISIRS ET TOURISTIQUES

La présente étude concerne les modes doux également en tant que déplacement de loisir/ sportif ou touristique.

Il est utile de noter que les activités sportives et de loisirs toucheront en priorité des populations endogènes et les activités touristiques des populations exogènes. Mais les frontières sont loin d'être rigides : si elles sont de qualité, les activités sportives ou de loisirs peuvent augmenter l'attractivité touristique des communes au moins à l'échelle de la province Nord. Et inversement.
Il s'agit de porter la réflexion sur deux plans :

- la demande en matière d'activités de ce type
- les projets et leur interconnexion modes doux

Concernant la demande et les sites pratiqués

Les entretiens réalisés montrent qu'une forte demande en matière d'activités sportives et de loisirs, notamment en pleine nature, existe chez la population :

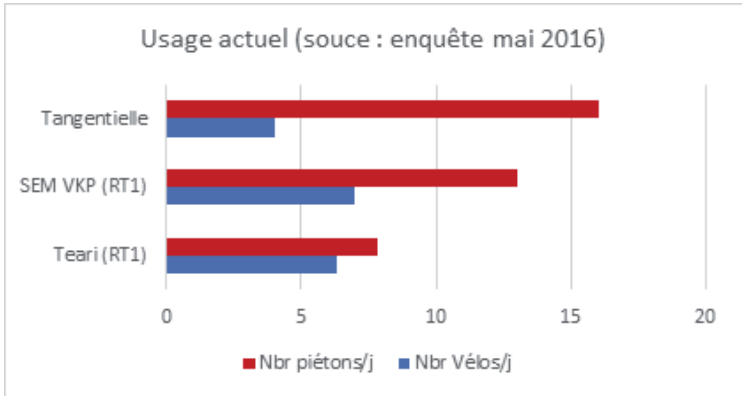
- il y aurait selon le service des Sports et des Activités Socio-éducatives plus de 3,000 licenciés toutes activités sur les communes de Koné et Pouembout
- il y aurait selon les mêmes sources de 200 à 250 licenciés sur les seules activités randonnée / VTT / équitation
- les projections de fréquentation pour le projet Paiamboué de sentiers pédestres et pistes VTT à vocation sportive seraient de 7 000 personnes / an
- selon le service provincial dédié à l'Ecotourisme, entre 250 et 350 randonneurs fréquenteraient mensuellement le circuit du GR Nord entre les mois de juin et octobre (chiffres 2016) sur un circuit difficile qui n'est pas en boucle, ce qui illustre l'enthousiasme des randonneurs pour cette pratique

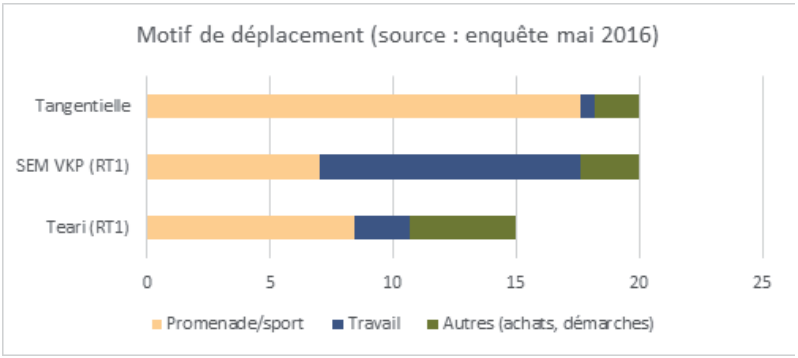
Des sites existent pour les pratiques sportives et loisirs (VTT, randonnée ou balades, course/ raid, canoë-kayak, etc.) : forêt provinciale de TANGO avec conflits d'usages dus à l'exploitation de la forêt, boucle VTT Poindah Baco sur Koné (35km), sentier plateau de TIA avec des conflits fonciers (concession SLN), plage de Foué et route permettant d'y accéder avec possibilité de volet botanique (mangrove), baie de Pindai, sentier Koniambo. La majorité des sites sont éloignés des centre-villages et des lieux d'habitation et exigent d'arriver en véhicules, d'où un enjeu limité en termes d'interconnexion modes doux.
Cet éloignement explique le report sur des infrastructures moins adaptées et plus éloignées de la nature, comme la piste cyclable de la RT1 où plusieurs usages co-existent.

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

La province Nord a mené en 2016 des enquêtes sur les pistes cyclables existantes afin de comprendre les pratiques ainsi que les attentes. Deux points d'enquêtes sur la RT1 (le premier à hauteur du centre commercial Teari et le second vers le bâtiment de la SEM VKP ; un troisième point d'enquête sur la Tangentielle). L'enquête a permis de recenser une vingtaine d'usages du vélo et une quarantaine de piéton chaque jour sur un créneau de 5 heures de pointes (6h30 à 8h30 et 15h30 à 18h30). La majorité des usagers étaient en promenade ou activité sportive sauf sur le point d'enquête de la RT1 au niveau de la SEM VKP (entre Pouembout et la zone de Païamboué) ou la majorité des usagers se rendaient au travail.

Cette enquête confirme la demande en matière de promenade et de sport sur la tangentielle et la demande en déplacements utilitaires plutôt sur la RT1.





Concernant les projets et leur interconnexion

L'idée qui émerge aujourd'hui tant sur Koné que Pouembout est d'utiliser les poches de nature encore existantes et situées au plus près des lieux de vie pour donner l'accès à la nature, aux pratiques sportives et de loisirs, à tous les groupes et au plus grand nombre afin d'assurer un certain niveau de retour sur investissement en termes d'intensité d'usages.

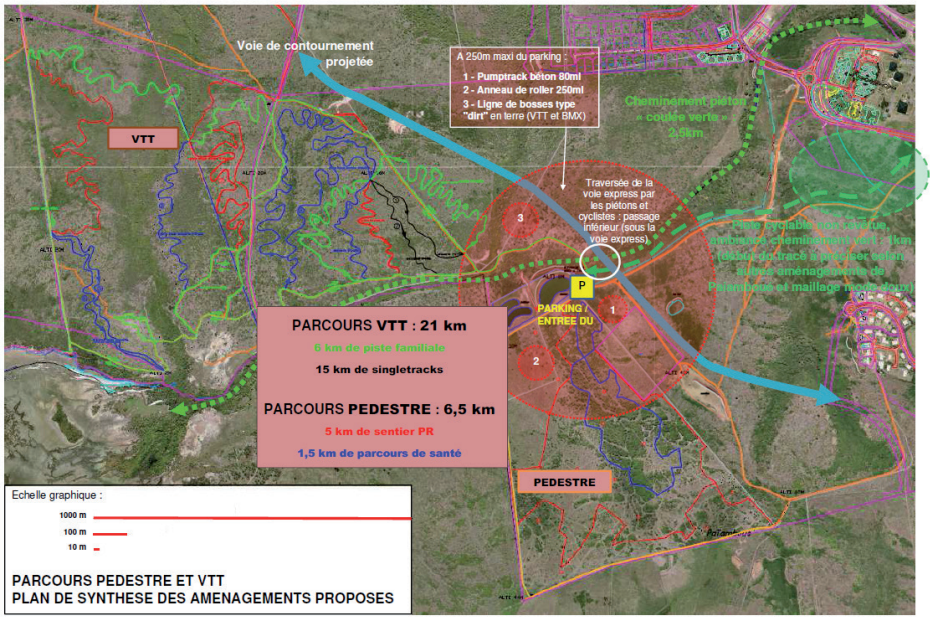
Les cartographies montrent d'ailleurs bien qu'une nature plus proche et accessible, revêt un enjeu tout aussi important. On le voit à travers des idées de projets plus ou moins anciennes qui semblent ressurgir (aménagement des berges de la Koné, idée ancienne d'aménager des voies vertes). On peut surtout le voir à travers deux projets concrets :

> Le projet de parcours pédestre et pistes VTT a vocation sportive sur le site Paiamboué

- Terrain provincial, pas de conflit foncier pour mettre en œuvre le projet
- Pistes VTT 15km / sentiers pédestres 6km / zone centrale avec fitness, pump-track et skate-park
- Les 3 séquences seront partiellement réalisées dès 2019 pour un coût de 65MF
- Dépenses de 180MF sur 10 ans
- Fréquentation projetée de 7,000 personnes par an
- Enjeux de connexion avec des sites plus lointains : coulée verte sur 2.5km et piste cyclable en direction de l'hôpital, zones pédestres au sud-est + aménagements modes doux sur le parking,

SYNTHESE DES ACTIVITES PROPOSEES SUR LE SITE (plan de synthèse)

VKP RANDO



1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

> Le projet d'ouverture et d'aménagement 'nature' du site TIPENGA à Pouembout

- Porté par le CIE, en partenariat avec la commune
- Site précieux de forêt sèche, plus grande zone verte accessible de Pouembout
- Parcours pédestre, équestre (poneys Association Les P'tits Galops), site idéal pour activités du lycée agricole (partenariat en place), aires de pique-nique
- Parking à prévoir avec intégration d'éléments modes doux
- Deux années minimum avant d'ouvrir ce nouveau parc (2020) car déménagement du dépotoir, travaux préparatoire par le lycée

La demande de pratiques sportives ou loisirs en pleine nature s'exprime également indirectement par l'action des associations et de la province Nord en matière de randonnées nature, et notamment en mettant en ligne au bénéfice du public des itinéraires et informations très complets : le site www.vkprando.com de l'association éponyme, le site www.randonnees.tourismeprovincenord.nc de la province Nord, d'autres associations ou sites sont également à noter comme le CIE (www. cie.nc - découverte & protection des écosystèmes), l'association Nord Mouv Amicale sportive province Nord), l'association Carré Neuf.

Concernant la demande touristique, il ne semble pas que la demande soit aussi forte, ou que le tourisme revête un enjeu économique important. Les sites à potentiel touristique sont de plus assez éloignés des zones habités, donc avec un enjeu moindre en termes d'interconnexion modes-doux. Cependant, il est intéressant de traiter dans cette section la thématique de l'aérodrome, des sites touristiques et patrimoniaux recensés et de l'impact positif que pourrait avoir les modes doux dans le cadre de la stratégie touristique des communes de Koné et Pouembout.

> Concernant l'aérodrome, les données issues de l'entretien avec la DGAC sont les suivantes :

- Fréquentation : 5700 passagers en 2016
- Aucune enquête sur les modes de déplacements des salariés de la plateforme
- Le projet de desserte des installations (stade APD) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la province Nord inclut des aménagements pour les modes doux : piste cyclable entre la RT1 et le CR3 avec trottoirs revêtus au niveau des 3 giratoires (ailleurs des accotements non revêtus sur la portion giratoire-aérogare)
- Dans le cadre du concours de maîtrise d'œuvre actuellement en cours pour la conception des nouvelles installations aéroportuaires de Koné, le programme inclut un parking avec 12 places bus & navettes, 4 places PMR, 8 places 2 roues sur un total de 176 + alimentation en attente pour de futures bornes de recharge véhicules électriques ou hybrides rechargeables + cheminements piétonniers adaptés
- Les remontées d'informations que nous avons eues depuis font état de difficultés de traversée de la RT1 par les usagers se rendant à l'aérodrome à pieds (depuis les hôtels, l'antenne de l'Etat, etc.).

> Concernant les sites touristiques et/ou patrimoniaux

- En 2002, 18 sites sur Koné et 15 sites sur Pouembout avaient été identifiés sous forme de fiches d'inventaire des sites touristiques de la province Nord, dont beaucoup relèvent directement des modes doux (randonnées pédestres ou VTT) :
  > Koné : plage de Foué – wharf de Foué – randonnée vélo de Baco – tribu de Tiaoué – sentier du pic de Koné – la cloche de Koné – rivière Pandanus – randonnée vélo Poindha/Pouembout – tribu de Netchaot – rando pédestre Rocher Até – tribu Noélli – tribu Atéu – tribu Néami – rando Atéu / croix Pwicate – rando Atéu/Néami – rando Atéu / Göro Piipu
  > Pouembout : tribu Paouta-bai – rando baie de Pindai – rando plaine des Gaiacs (monument présence américaine) – point de vue cascade de Ouendé – Plage Franco – tribu Ouaté – Plage au vent (pique-nique / vélo / rando) - Pointe de Pindai – le belvédère de Pouembout – Baie aux sapins – rando Ouaté – rando forêt plate -
- Sur la base de l'entretien effectué avec le service dédié à l'écotourisme, il ne semblerait pas que ces sites aient été particulièrement valorisés depuis
- Sur la base de l'entretien effectué avec chacune des communes, il ne semble pas que le tourisme soit un réel enjeu communal. Il n'y a d'office de tourisme ni à Koné ni à Pouembout. Les sites bénéficiant de ces fiches d'inventaire n'ont pas été particulièrement valorisés ou mis en réseau par des balades. Les rapports de présentation des PUD de Koné et de Pouembout confirment cette analyse.

> Concernant l'impact potentiellement positif des modes doux sur le tourisme :

- Les sites identifiés existants ou en devenir n'ont pas seulement de vocation touristique pure. Développer les modes doux sur les communes (et éventuellement sur ces sites) permet d'attirer une clientèle recherchant ce type d'activités, cela permet de donner une couleur 'modes doux' au tourisme. Ainsi, le projet VTT de Paiamboué, avec une orientation très sportive peut attirer des touristes ciblés, qui vont couples cette activité avec d'autres pratiques sportives sur la commune. Idem pour l'organisation d'évènements tels que raids

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

ou courses d'orientation. On peut faire le même constat pour le volet 'nature' et moins sportif des modes doux (balades en nature, canoës-kayaks, randonnées à cheval) ou encore pour le volet plus 'urbain' des modes doux (pistes cyclables, skate-park, pump-tracks, trottinettes, accessibilité PMR, etc.): ces niches peuvent attirer des clientèles ciblées. Il s'agit donc de cibler sur quels sites seront concentrés les efforts pour donner cette couleur 'modes doux' aux attractions touristiques des communes tout en respectant l'identité, l'image et la culture de ces territoires. Mais il ne s'agit pas d'un enjeu modes doux important sauf à en faire un axe de politique touristique

o Le mode de déplacement doux à cheval peut jouer un rôle dans l'attractivité touristique dans une dimension encore plus 'nature' et culturelle du tourisme (ou éco-tourisme). En plus des itinéraires de balades à cheval, il serait par exemple nécessaire de proposer des haltes sur les exploitations et des ventes de produits de la ferme ainsi qu'une sensibilisation aux métiers de l'exploitation agricole sur les stations ou en tribus, ainsi qu'à l'histoire des habitants. Là encore, il serait éventuellement possible de capter une clientèle ciblée. La vision générale des déplacements à cheval sera traitée dans le chapitre 2.6 du présent diagnostic

A RETENIR EN MATIERE DE DEPLACEMENTS LOISIRS ET TOURISTIQUES :

Le tourisme ne semble pas un enjeu important, sauf à faire des modes doux un axe important de la politique touristique des deux communes qui n'identifient pas pour l'instant d'enjeu touristique ou patrimonial fort. Pour autant, quelques actions modestes pourraient être menées : traversée piétonne de la RT1 au niveau de l'aérodrome (liaison vers les hôtels, l'antenne de l'Etat, etc.), remise en état et fermeture 4x4 du sentier Koniambo, etc.

Au niveau du sportif / loisirs en revanche les enjeux sont plus important, sa demande est forte et les projets nombreux. Le concept de nature en ville est à renforcer à travers les deux projets en cours sur Koné et Pouembout. Il est sans doute nécessaire de programmer d'autres projets de ce type (impact pédagogique, sportif, loisirs, touristiques). Chacun avec son identité, ces projets donnent des possibilités de choix et de parcours aux usagers qui renforcent les modes doux.

En termes de flux un axe peut se dessiner qui relierait les différentes zones de loisirs, de promenade (cf. carte). Cet axe part de Koné (collège) jusqu'à Pouembout (lycée) via la tangentielle. Plusieurs centaines d'usagers par jour peuvent être attendus sur ce plan. Il pourra relier les équipements sportifs fermés (centre nautique, future salle omnisport, gymnase établissements d'enseignement, etc.) et les zones de loisirs ouvertes.

Les opportunités à creuser seraient de bâtir des projets multithématiques ou en lien avec des acteurs associatifs (Cf. CIE). Il conviendra de traiter le sujet en considérant les modes des plus urbains (skate, roller, fitness, marche sportive) aux plus naturels (VTT, raids, cheval, canoë-kayak).

1.6 FOCUS SUR LES DEPLACEMENTS EQUESTRES

Ce thème a été inclus dans le champ d'étude à la demande de la province Nord. Les entretiens effectués ont montré dans un premier temps que les pratiques constatées ne permettaient même pas de répondre aux questionnements suivants :

- localiser les sites à enjeux ? Aucun élément recensé, la pratique fait que les activités se font sur des terrains privés avec très peu d'interaction sur le domaine public. Il y a cependant des sites avec du potentiel (forêt, berges rivière, terrains à l'arrière de la Néa, etc.)
- donner des éléments de quantification sur les mouvements journaliers ou mouvements hebdomadaires. Aucun élément recensé. Il n'y a pas de 'mouvement', personne ne fait ses courses ou ses démarches à cheval, il n'y a quasiment pas d'interaction avec le domaine public. Des exemples sont cités d'une personne ou deux qui circulaient à cheval dans le village, mais cela reste très exceptionnel.

Concernant le cheval, on se situe donc quasi-exclusivement sur une pratique de loisirs et non sur du déplacement.

Les entretiens ont été réalisés auprès de :

- l'association équestre ACNO (Chloé)
- un pratiquant enthousiaste tous modes
- PSIC Nepoui (brigade gendarmerie à cheval)
- association équestre Les P'tits Galops (Nadine ANGSAR)
- quelques guides équestres éventuellement encore à contacter.

Eléments à retenir des entretiens effectués :

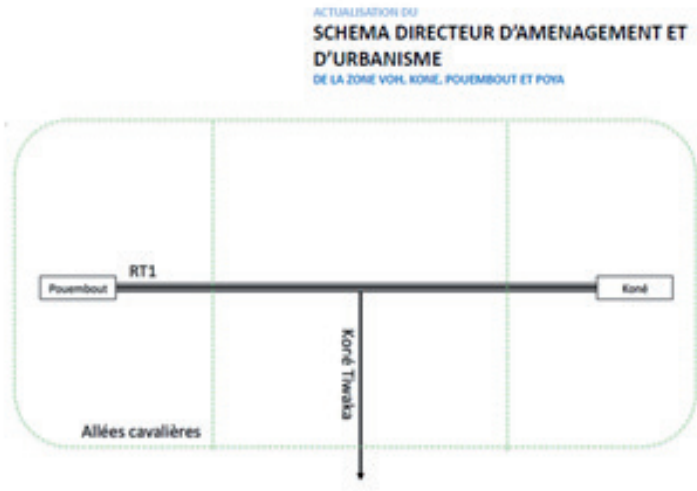
- Quasi-exclusivement des déplacements loisirs et non des déplacements utilitaires à de très grandes exceptions près
- Il y a une grande part d'équitation en centre équestre et une petite partie balades (ACNO 3 balades en 2017 car peu de demandes en fait)
- la pratique, même la balade, se focalise sur de grands espaces (terrains privés, forêts, etc.), il n'y a pas de souhait de venir sur l'espace public, ils ne circulent quasiment jamais sur du dur, il y a très peu d'interface avec l'espace public, les pratiquants tiennent à leur liberté, chacun aime trouver ses coins, avoir ses accords avec les propriétaires fonciers. Parfois interventions dans les foires (associations ou brigades de gendarmerie de Népoui) mais là encore très peu d'interactions avec les aménagements modes doux et l'espace public
- problématique foncière : les associations ne sont parfois pas propriétaires du foncier (ACNO loue à la DGAC avec renouvellement en 2017) donc difficile de développer et pérenniser son activité. Pour les balades, il faut des accords fonciers (propriétaires privés, tribus)
- il y a sans doute un enjeu écotourisme, culturel, historique, identitaire : découverte des métiers de la ferme, vente de produits sur l'itinéraire de la randonnnée
- Certains aménagements pourraient concerner les chevaux (ex. projet TIPINGA inclurait des balades à poneys, c'est le cas car le terrain familial de l'association Les P'tits Galops jouxte le terrain coommunal, etc.) mais attention à la cohabitation des usages,

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

attention aux aménagements spécifiques (il faut de l'eau, de l'ombre, etc.)
- Certains se demandent s'il serait possible d'intégrer le cheval à des projets en cours de réflexion : pistes VTT Paiamboué, aménagement des berges de la Koné, etc.
- Peut-être du potentiel sur la forêt de TANGO
- Il y aurait un problème de moyens financiers pour les associations équestres (subventions province Nord) notamment pour les équipements et travaux (ne serait-ce que l'arrosage des pistes), les formations de moniteurs, l'aide à l'emploi, les loyers

Il est intéressant de noter que la pratique équestre a été intégrée au projet sur le site TIPINGA à Pouembout, ce qui démontre bien la nécessité de projets transversaux (ici nature + découverte écosystèmes + promenades à cheval) pour optimiser les investissements et maximiser les usages.

Il est noté que le SDAU traite rapidement la question des déplacements à cheval par le concept d'allées cavalières (schéma ci-contre)
- recréer des allées cavalières avec mise à disposition de foncier privé ou tribal (pas forcément acquisition), qui pourraient mailler le territoire agricole et préfigurer les déplacements ou la trame viaire de demain si la voiture étaient toujours aussi présente ou être maintenue en modes doux si ce n'est pas le cas
- Ce concept est peut-être à relier à l'idée ancienne mais aujourd'hui en sommeil de créer des voies vertes partagées. Les routes en terre très présentes sur les deux communes , qu'il ne faudrait sans doute pas revêtir pour laisser la possibilité aux cavaliers de circuler, malgré la pression urbaine.
- Ces allées cavalières ou voies vertes seraient d'autant plus justifiées si elles avaient une utilité pour les agriculteurs (déplacements utilitaires) et un impact sur le tourisme et l'économie rurale (vente des produits de la ferme, culture et histoire des habitants et agriculteurs, etc.).



A RETENIR SUR LES DÉPLACEMENTS ÉQUESTRES :

Les déplacements équestres semblent, selon les entretiens effectués, réduits aujourd'hui à des déplacements de loisir et portent peu d'enjeux d'aménagements physiques à ce jour car les pratiques restent très localisées sur les sites prévus à cet effet.
Néanmoins, le cheval reste un élément important de l'histoire, de la culture, de l'économie, du loisir et de la sécurité (gendarmerie à cheval de Népoui) donc il pourrait être intégré dans différentes stratégies (tourisme, sécurité, économie locale, etc.) et dans ce cadre à considérer différemment.
A moyen terme trois possibilités pourraient être intégrées au plan d'action si la Province Nord le souhaitait :
- Tel que mentionné dans le SDAU, réserver des emprises pour des allées cavalières à insérer dans un itinéraire loisirs-touristique avec vente produits de la ferme + sensibilisation à l'histoire et à la culture locales,
- Intégrer le cheval dans les projets en cours ou à venir (TIPINGA, VTT Paiamboué) dans des conditions qui restent à préciser avec les usagers,
- Créer des itinéraires loisirs en boucles (avec point d'eau, ombrage) ex. en direction de la plage de Foué, dans la forêt de TANGO. La demande pour ce projet reste néanmoins aujourd'hui assez faible.

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.7 SYNTHESE DES FLUX

Une première carte a été réalisée afin de localiser tous les équipements attractifs mentionnés dans les paragraphes 2.3 à 2.5

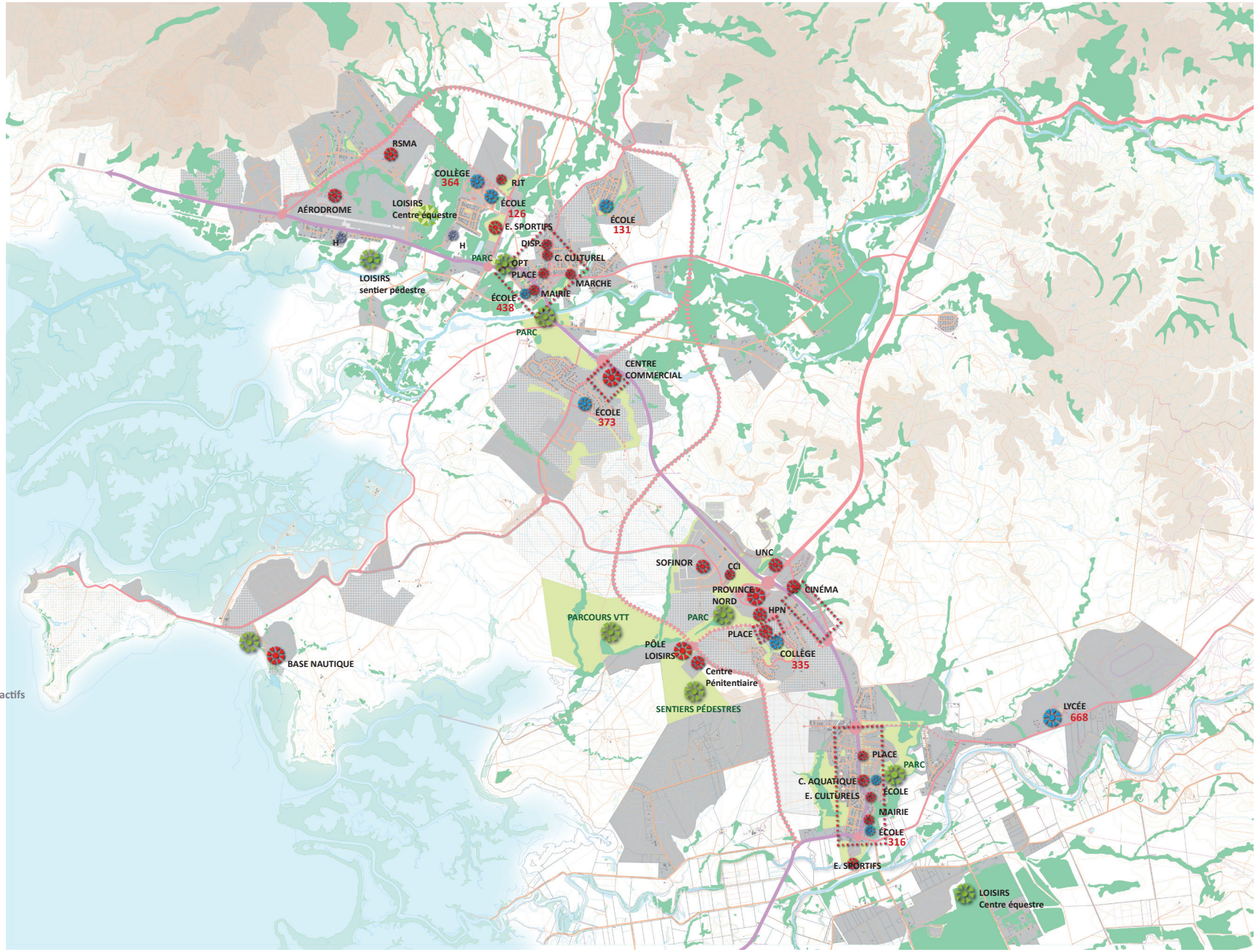
PÔLES D'ATTRACTIVITÉ - ÉQUIPEMENTS

SYNTHÈSE :

Une concentration des pôles d'attractivité de l'agglomération sur 3 secteurs :
> Le village de Koné et ses extensions nord
> Le centre de Païamboué
> Le village de Pouembout

Téari constitue une polarité secondaire, tout comme le Lycée de Pouembout et l'aérodrome

L'enjeu sera de traiter prioritairement :
> les modes doux sur ces secteurs et d'assurer leur interconnexions (vélos notamment)
> les abords des bâtiments publics attractifs (en particulier les établissements scolaires) et des centralités.



PÔLES D'ATTRACTIVITÉ

- Équipements scolaires (effectifs scolaires 2017)
- Grands équipements publics et privés attractifs
- Loisirs (sport, promenade)
- Tourisme (hôtel)
- Centralités, lieux de vie Commerces, services
- Parcs, zones de loisirs, espaces naturels aménagés et équipements de loisirs
- Forêts, espaces naturels, sous-bois, bords de cours d'eau et de rivière
- Zones urbaines actuelles et projetées à court/moyen terme

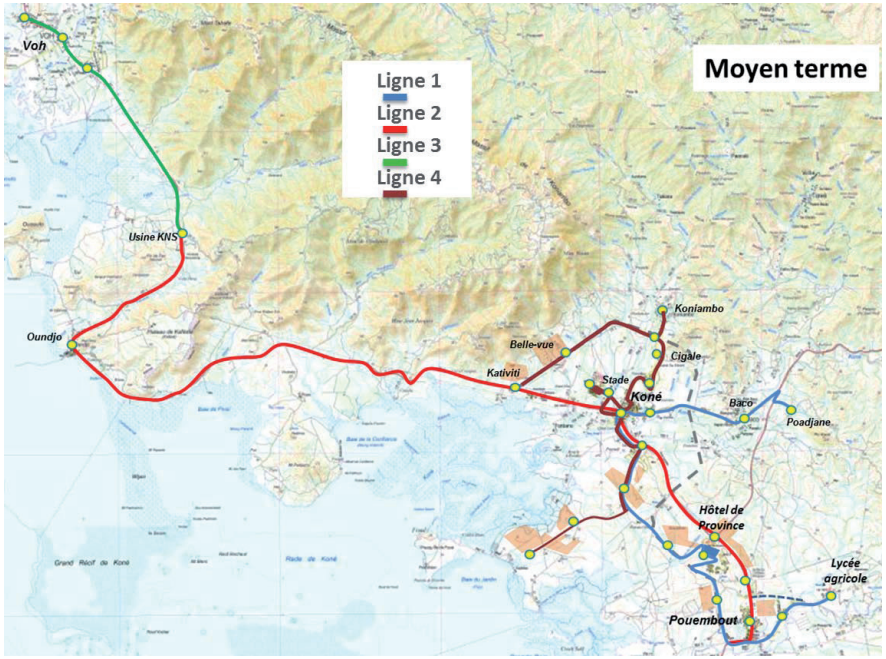
1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.8 DEMANDE ET ENJEUX MODES DOUX LIES AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET A L'INTERMODALITÉ

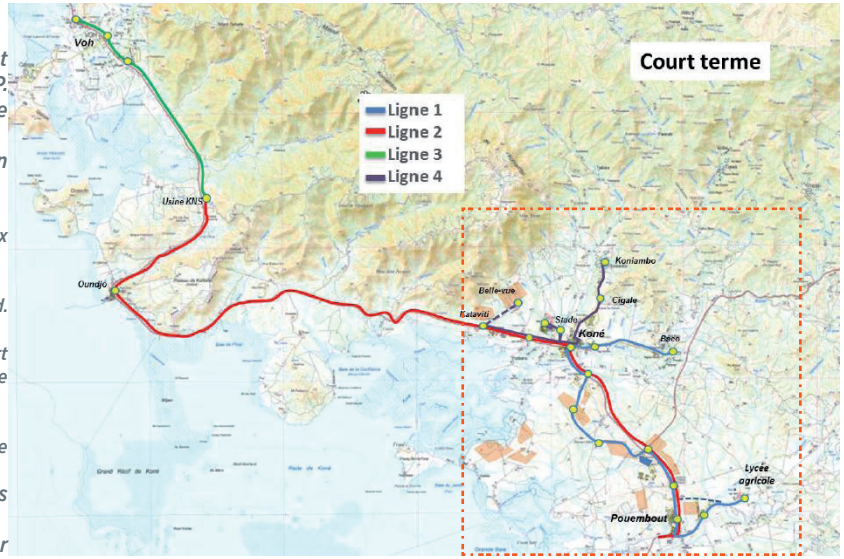
Le secteur est desservi actuellement par le réseau RAI qui effectue trois arrêts (centre de Pouembout, Païamboué et centre de Koné). Une fréquentation totale de 10 000 personnes par an est évoquée par le SMTU soit une moyenne de 27 par jour. Il serait pertinent d'examiner si les abords des trois arrêts sont correctement aménagés pour les piétons.

En parallèle diverses réflexions sont menées de puis plusieurs années sur un réseau urbain qui serait composé de 4 lignes (cf. cartes ci-contre), connecté à une future gare routière du réseau RAI. Ces projets ne sont pas encore engagés; néanmoins en cas de réalisation il est extrêmement important que les abords des arrêts soient correctement traités pour les piétons et que le cheminement depuis l'arrêt vers les équipements ou zones d'habitation soit de qualité. L'absence de cheminement sécurisé peut être un facteur d'une part d'accidentologie et d'autre part de renonciation à l'usage des transports collectifs.

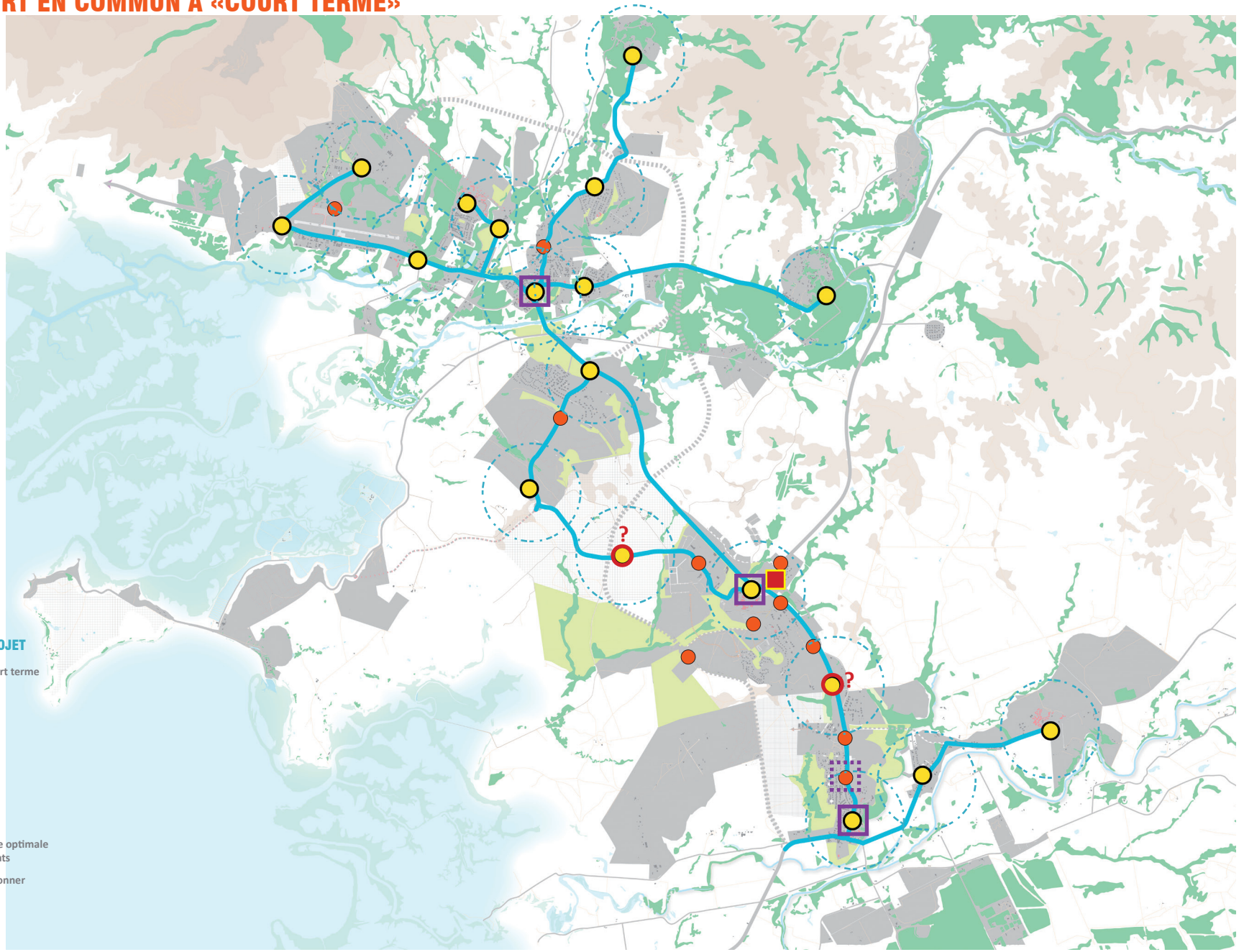
La province Nord pourra veiller à ce que cette réflexion soit bien menée lors de la mise en place du réseau comme du projet de gare routière. Le positionnement des arrêts devra également être examiné avec soin; nous identifions quelques questionnements possibles sur la proposition de schéma actuel (page suivante).



Préschéma de transport routier de personnes sur la zone VKP élargie :
Un réseau à 4 lignes
En fonction de la configuration de l'agglomération, il est proposé de créer 4 lignes régulières sur le territoire VKP. Ces 4 lignes devront être mises à jour en fonction de l'évolution de l'urbanisation.
A court terme, ces 4 lignes auraient la configuration suivante :
> L1 (ligne bleue) Pouembout - Koné :
- Fonction : Cette ligne a une vocation de relier les deux principaux noyaux d'urbanisation de l'agglomération ;
> L2 (Ligne rouge) Pouembout – Usine du Nord :
- Fonction : cette ligne à une vocation de desservir l'usine du Nord.
> L3 (ligne verte) Voh – Usine du nord
- Fonction : Cette ligne aurait un double objectif, d'une part d'assurer la liaison entre Voh et l'usine et d'autre part d'assurer une liaison fréquente vers le centre de Koné, via la L2.
> L4 (ligne mauve) Bellevue - Koniambo:
- Fonction : cette 4éme ligne aurait une fonction très locale de compléter la desserte de Koné, en complément de la L1
En termes d'organisation, ces différentes lignes auront des arrêts communs afin d'en faciliter la correspondance.
A plus long terme, ce premier réseau devra faire évoluer sa zone de desserte en fonction des extensions urbaines.



RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À «COURT TERME»



RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EN PROJET

- Réseau de transport en commun projeté à court terme
- Secteurs desservis, arrêts
- Accessibilité piétonne environ 1Km
- Transport interurbain - arrêts
- Projet de gare routière (> abandonné ?)
- Arrêts à étudier pour une couverture piétonne optimale des zones urbaines et équipements structurants
- Arrêts prévus à court terme > intérêt à questionner

1 ÉVALUATION DES ENJEUX LIÉS LA DEMANDE

1.9 SYNTHESE DES FLUX

Sur cette base nous avons estimé les flux majeurs en rapprochant les éléments liés aux équipements des éléments liés à la population. Cette analyse s'appuie également sur le fait que la zone de pertinence des modes doux est généralement évaluée comme suit :

- 1 KM pour les piétons
- 4 KM Pour les vélos

Certains utilisateurs sont prêts à faire des distances plus importantes notamment les sportifs. Néanmoins ils ne sont constituent pas la majorité de la cible ; il est donc considéré que les efforts d'investissements de la collectivité doivent plutôt porter sur la zone de pertinence.

A RETENIR SUR LES FLUX :

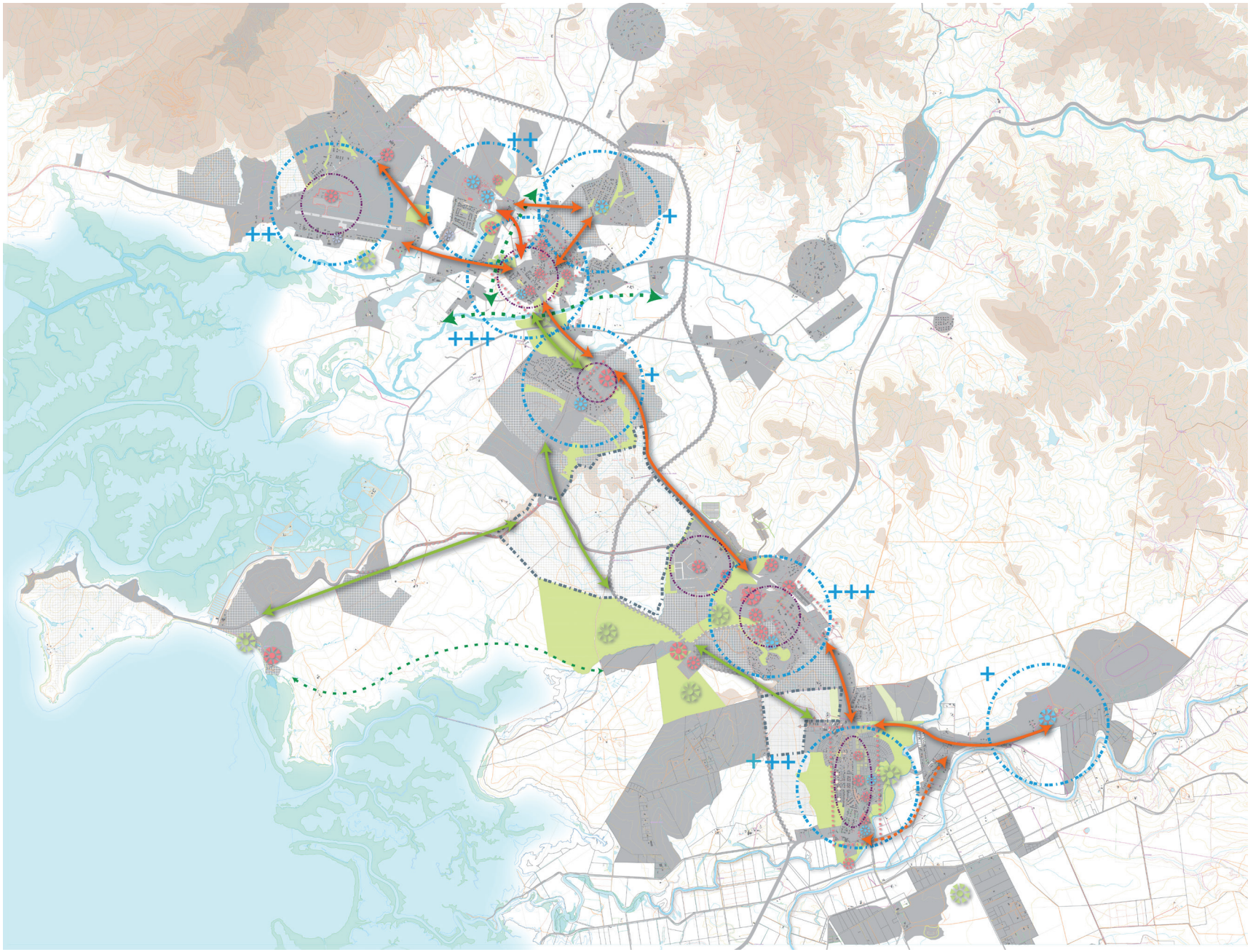
Deux types de flux sont considérés : les flux utilitaires et les flux de loisir. Ils doivent être identifiés séparément car les aménagements qui seront proposé ne seront pas les mêmes dans le cadre du plan d'action.

Concernant les flux utilitaires nous avons distingué deux types de besoins :

- Les besoins liés aux déplacements piétons : il s'agit de toutes les zones matérialisées en bleu sur la carte suivante à savoir les zones mixtes populations/équipements attractifs ou emploi. Ces zones concentrent la majorité de la demande tel qu'identifié dans les chapitres précédents
- Les besoins liés aux déplacements vélos : le vélo permet de rejoindre des zones plus éloignées que la marche à pied. Il s'agit notamment de lier les différentes zones de population, d'emploi et d'activité le long de la RT1. Au vu des distances il conviendra de favoriser le chemin le plus rapide pour avoir le plus de report modal.

Concernant les flux de loisirs les lignes de désirs sont différentes car les sites identifiés sont localisés sur d'autres secteurs. Un axe clair émerge depuis le collège de Koné par le centre de Koné puis la traversée de Green Acre vers le site pour le projet de pistes de VTT puis le village de Pouembout et la zone de Tipinga avec une branche vers la marina de Foué.

SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES BESOINS À L'HORIZON 2025



ÉQUIPEMENTS ATTRACTEURS DE FLUX

- Travail
- Scolaires
- Grands équipements publics
- Loisirs
- Centralités, lieux de vie Commerces, services
- Parcs, zones de loisirs, espaces naturels aménagés et équipements de loisirs
- Zones urbaines actuelles et projetées à court/moyen terme

BESOINS EN DÉPLACEMENTS

- Zones de chalandise à pied (1km env.)
- \+ Hiérachisation des besoins piétons et PMR
- Axes de désir pour vélos (4km) // UTILITAIRES
- Axes de désir pour vélos (4km) // LOISIRS
- Axes de valorisation tourisme/loisirs
- Enjeu de maillage modes doux par les porteurs de projet (privés) à moyen long terme

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.1 HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE

Le projet de territoire de Koné (en cohérence avec celui de Pouembout) exprime clairement les enjeux d'évolution du maillage viaire entre Koné et Pouembout.
> les modes doux y représentent un enjeu majeur

Une armature urbaine axée sur la RT1

La RT1, réseau routier territorial, constitue la «colonne vertébrale» de la desserte de Koné. Elle est le support d'un important développement partant du village de Pouembout jusqu'à la zone d'activités Kataviti en sortie Nord du village de Koné.
Elle traverse le centre du village de Koné et la nouvelle polarité de l'hôtel de la Province Nord/Baco, y induisant une très forte progression du trafic routier au droit de zones habitées et animées. Cette configuration d'une RT1, support de tous les flux routiers (y compris de transit), sur les secteurs de développement urbain n'est plus tenable.
Ainsi, pour anticiper et accompagner le développement de l'agglomération de Koné / Pouembout, des voies de contournement de la RT1 sont d'ores et déjà projetées. Elle permettront de désengorger le trafic sur la RT1, de dévier les flux de transit des zones urbaines et de requalifier les axes à enjeu.
Les tronçons urbains de la RT1 situés au droit des zones où les flux piétonniers qui la traversent vont nécessairement s'accroître, pourront ainsi muter progressivement vers des profils plus adaptés et apaisés de type boulevard urbain de traversée d'agglomération (intégration et sécurisation des modes de déplacement « doux », réduction de la vitesse en zone urbaine, cohabitation harmonieuse entre les différents usages, traitement qualitatif et paysager de ces sections, renforcement de l'attractivité commerciale).
Au-delà de l'importance que revêt la requalification de la RT1 et la réalisation des axes de contournement pour le développement communal, la gestion des déplacements et de la mobilité sur Koné passera nécessairement par :
> une amélioration du maillage viaire entre les quartiers
> une accessibilité aux fonctions urbaines pour l'ensemble des populations
> une accessibilité renforcée pour les équipements phares et zones d'attractivité de Koné
> une gestion des carrefours majeurs de communication
> un développement des transports en commun
> une prise en compte des modes de déplacements doux
> un développement des transports aériens et maritimes

Des aménagements qui s'imposent

La requalification de la RT1 en traversée du centre historique de Koné

La mise en valeur du centre ville de Koné passe par une nécessaire requalification de la RT1 en traversée de village. Cette requalification consistera en un traitement paysager, un apaisement des flux automobiles, une sécurisation des modes doux, une organisation et une gestion mutualisée des espaces de stationnement, l'animation et l'attractivité de l'espace public, du front urbain et de l'offre commerciale et de services. Progressivement, les autres rues du centre ville pourront être à leur tour requalifiées qualitativement.

La requalification de la RT1 en traversée de la polarité Hôtel de la Province Nord / Baco

Avec le développement attendu de part et d'autre de la RT1 (des équipements structurants, des logements, activités, commerces, etc.), les flux piétons en traversée de RT1 vont considérablement s'accroître et il n'est pas envisageable de conserver la RT1 dans sa configuration actuelle, c'est à dire une voie de transit au coeur d'une polarité majeure en développement. Un traitement paysager, qualitatif, apaisé et sécurisé pour les modes doux sera progressivement mis en place.

La mise en oeuvre du schéma de mobilité de la zone de l'Hôtel de la Province Nord / Baco / Païamboué

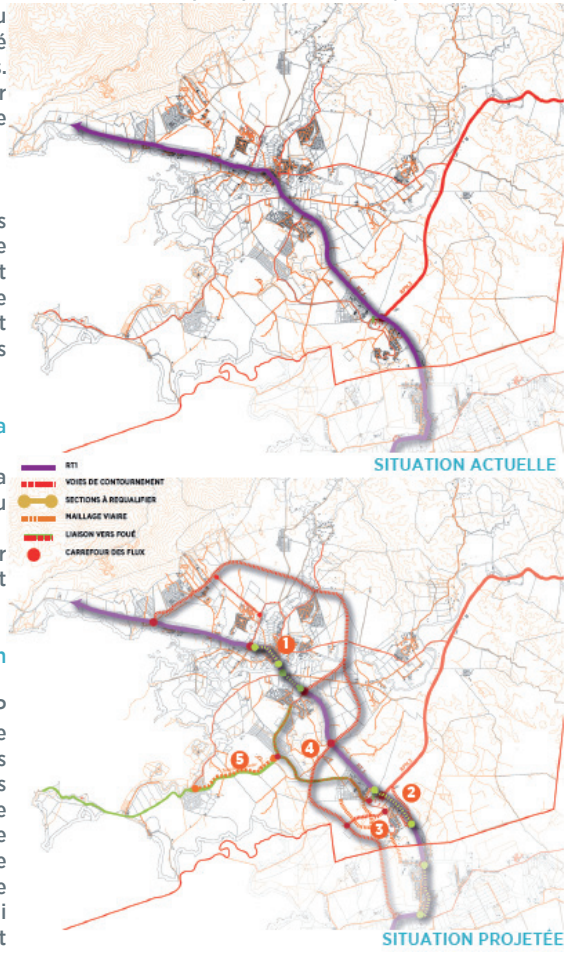
Parallèlement à la requalificiation de la RT1, c'est le secteur complet qui doit faire l'objet d'une réflexion en termes de mobilité au regard du développement attendu et de l'attractivité générée par certains équipements majeurs. Une étude spécifique a été lancée sur ce secteur pour y définir un «schéma de mobilité», adapté aux flux projetés.

Le projet d'aménagement «Tangentielle»

Dans une autre échelle de temps mais avec la même importance en termes de planification, l'opération Tangentielle doit faire l'objet d'un schéma et d'un maillage viaire cohérent, adapté aux flux attendus et aux enjeux de mobilité pour l'ensemble des modes de déplacements.

L'aboutissement de la liaison avec la presqu'île de Foué

L'accessibilité à la presqu'île de Foué sera également renforcée et dimensionnée au regard des flux
attendus et du développement projeté sur le secteur. Son traitement paysager en tant qu'axe du littoral sera à terme réalisé.



Le développement des transports en commun

L'offre de transport sur la zone VKP n'est aujourd'hui pas structurée et reste axée autour des transports scolaires, des transports vers l'usine du Nord et des transports tribus / centres de village. Face à ce constat, et avec le développement de l'agglomération, la collectivité s'est dotée d'un pré-schéma de transport routier de personnes sur la zone VKP élargie qui préfigure du futur maillage de transport en commun à court et moyen terme sur la zone. Cela permettra d'améliorer l'accessibilité du territoire pour tous et de contribuer à limiter les flux automobiles. Une gare routière, actuellement en projet sur la zone de Baco, permettra de mieux organiser la desserte en transport en commun sur la commune.

Le développement des transports aériens et maritimes

Face au développement de la zone VKP, le trafic aérien sur Koné a été multiplié par 4 entre 2007 et 2012. L'évolution de la desserte aérienne de Koné (volume et flotte) impose une évolution des installations liées à l'aérogare, notamment au regard de la proximité des installations actuelles vis à vis de la RT1. Un nouvel aérogare sera donc construit au nord de la piste existante. Un plan de composition général a été élaboré par la direction de l'aviation civile et se trouve intégré au projet de PUD. Un concours d'architectes doit être lancé pour sa conception.

HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE

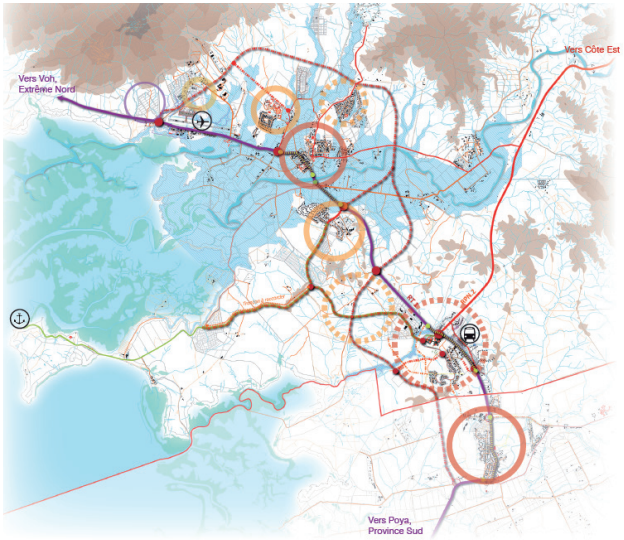
CRITÈRES D'ANALYSE COMPLÉMENTAIRES POUR LES MODES DOUX
> analyse qualitative, attractivité de l'offre
> vision opérationnelle et capacité d'aménagement

> Analyse juridique
- compétences
- limitations de vitesse / Flux / sécurité

> Linéaire+Topographie
> Profil en travers
- profils existants, revêtements (voie, accotement, etc.)
- intégration des modes doux
- aménagements, équipements, éclairage, végétation/ ombrage

> Analyse urbaine et paysagère, nature des axes traversées, ambiances

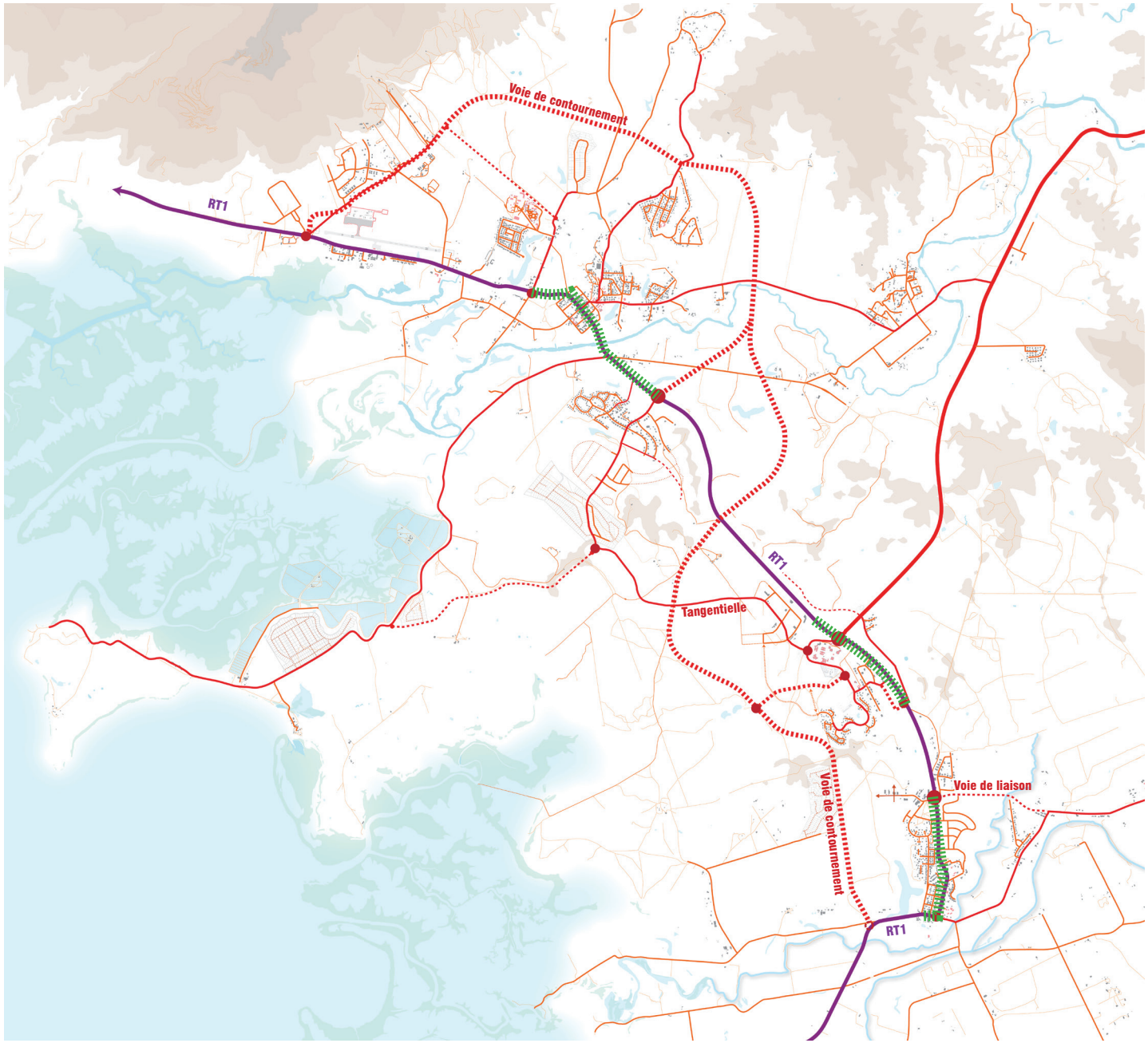
SYNTHÈSE :
> Qualité modes doux



SYNTHÈSE

Enjeu de réalisation de la voie de contournement pour permettre l'aménagement des traversées de village et centralités urbaines.

Enjeu d'aménagement des esapces publics de voirie > reconsidérer ces espaces comme des espaces publics et non uniquement des espaces à fonction de circulation automobile.



2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.2 EMPRISE DES ESPACES PUBLICS DE VOIRIE (CAPACITÉ D'AMÉNAGEMENT)

Travail de repérage des emprises d'espaces publics de voirie et de l'occupation de l'emprise foncière. Ce travail permettra par la suite - en fonction du projet d'aménagement modes doux retenu - d'évaluer la capacité d'aménagement par les modes doux sur les axes ciblés. > profils types

2.3 PROPRIÉTÉ ET COMPÉTENCES (VISION OPÉRATIONNELLE)

Parallèlement à l'analyse sur la capacité d'aménagement, une analyse sur les propriétaires et gestionnaires a été réalisée afin d'identifier les porteurs de projet en vu de futurs projets d'aménagement. > portage financier, pilotage de l'opération, gestion et entretien

2.4 AUSCULTATION DE ESPACES PUBLICS DE VOIRIE

Une auscultation des voiries existantes suivant une reconnaissance visuelle s'est avérée nécessaire. En effet, la mission doit conduire à une estimation des scénarii proposés (niveau faisabilité). Aussi, un prédimensionnement des structures de chaussée est rendu (capacité de réutilisation de portion de voirie encore en bon état).

L'auscultation a consisté en une reconnaissance visuelle de la chaussée. Cette reconnaissance a conduit à un relevé manuel des dégradations relatives à :

- L'Uni qui se caractérise par la distorsion du revêtement de chaussée conduisant à un niveau médiocre de confort au roulement.
- L'Orniérage qui se caractérise par une dépression longitudinale localisée sous les bandes de roulement. L'amplitude et la largeur de cette dépression est mesurée à la règle de 1,5mètres.
- La Fissuration, qui peut être longitudinale au droit les bandes de roulement (traduisant un état de fatigue de la chaussée sous l'effet du trafic) ou transversale (traduisant, très souvent, la remontée en surface d'un joint transversal de mise en œuvre.
- La densité de Points à Temps au km de chaussée, qui traduit l'état de fatigue et le conforme au roulement de la chaussée.

La fréquence et la gravité des dégradations observées nous a permis d'affecter, par section de voie, un indice de qualité défini comme suit :

Indice de Qualité apparent	Etat apparent	Critère
1	Bon	Peu ou pas fissuré
2 – 3	Médiocre	Fissuré et peu déformé
4 – 5	Mauvais	Fissuré et déformé
6 – 7	Très mauvais	Très fissuré et déformé

Indice de qualité et Etat apparent

Le tableau ci-dessous donne l'indice de qualité structurel défini par section homogène ainsi que l'orientation technique pour le traitement.

Indice de Qualité	Niveau de service	Orientation technique
1	Acceptable	Entretient préventif et curatif
2	Médiocre	Entretient et/ou Réhabilitation
3	Mauvais	Réfection

Tableau 2 : Niveau de service

Les voies classées (communale, provinciale et territoriale) à l'intérieur de la zone d'étude ont été répertoriées et auscultées. Ce travail fait partie intégrante de la phase 1 de diagnostique technique de l'existant. Cet état permet d'une part de connaitre le taux d'équipements de l'existant et d'autre part d'apporter des données d'entrée nécessaires aux définitions des projets de scénario et aux faisabilités /estimations qui seront réalisées sur le projet entériné. Les définitions d'aménagement s'appuie aussi généralement sur du foncier maitrisé.
La longueur de voies communales classées FIP de Koné est de 120 km (CR 86, RM 111 et VU 23).
La longueur de voies communales classées FIP de Pouembout est de 203 km (CR 131, RM 66 et VU 6).
Ces longueurs ne comprennent pas certaines voies de lotissement qui n'ont pas fait encore l'objet de rétrocession ou comportant des voies « privées ».

La quantité de voies auscultées (dans la zone d'étude) sur la commune de Koné est de 131 km (comprenant RT et RPN).
La quantité de voies auscultées (dans la zone d'étude) sur la commune de Pouembout est de 36 km (comprenant RT et RPN).
Soit une longueur totale de 167 km.

L'auscultation a consisté à relever son « existence », sa largeur d'emprise foncière, son nom, sa compétence, la limitation de vitesse (ou celle praticable), sa longueur (dans la zone d'étude), sa topographie, la présence d'accotements/trottoir/revêtement, sa largeur de chaussée et son revêtement, son indice de qualité apparent et structurel, la présence et le type d'aménagement mode doux, piste/bande/revêtement, la présence de parking et enfin la présence d'éclairage public et le type d'assainissement.

En synthèse (sur la zone d'étude), le réseau viaire comporte:

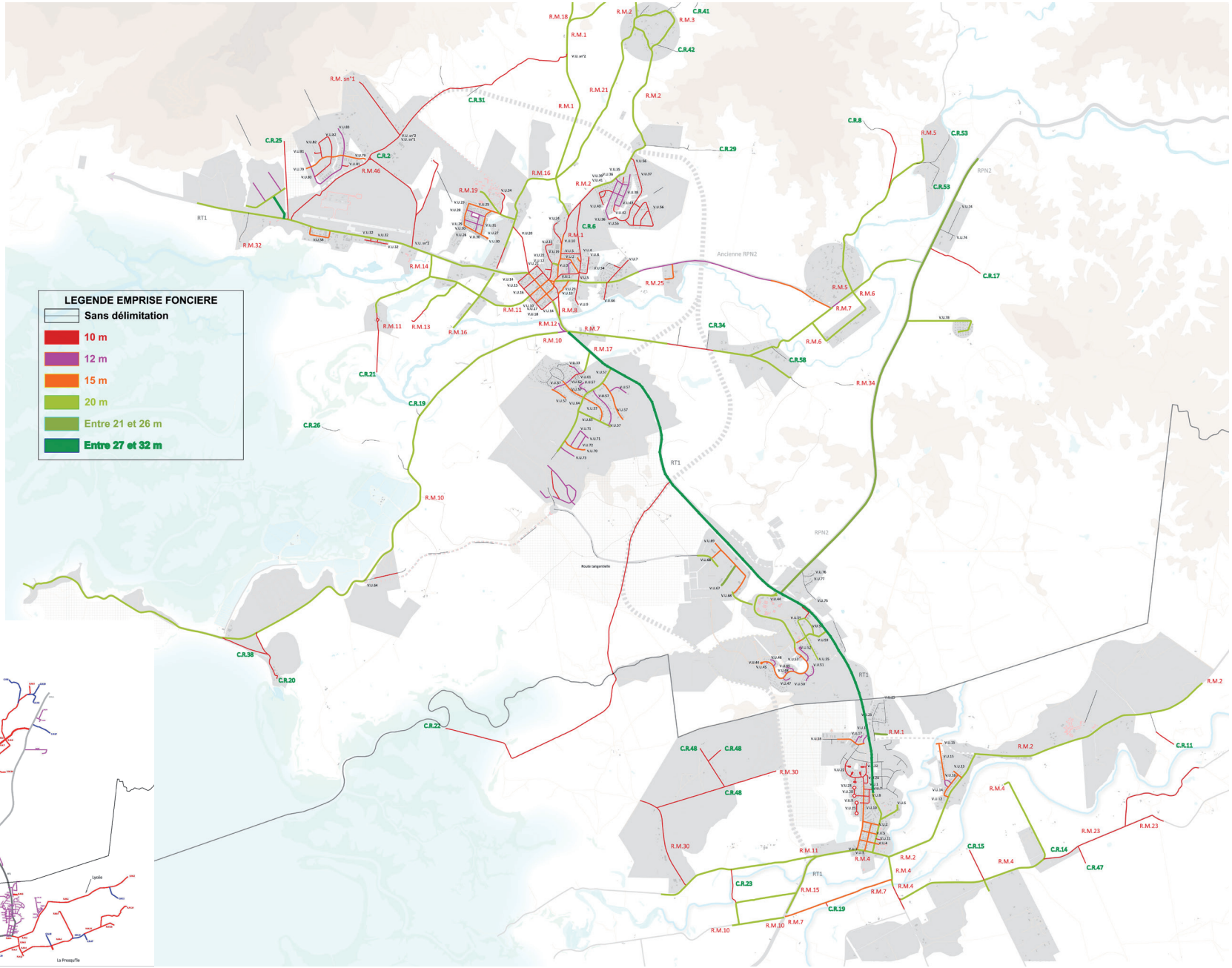
- Chaussée
  - 35 % (59km) de type piste (non revêtue).
  - 15 % (25 km) d'un revêtement apparent très altéré.
  - 20% (33 km) d'altération structurelle très prononcée (fissures, déformation,..).
  - 95 % (160km) avec une vitesse limitée à 50km/h (ou praticable).
- Dépendance
  - 28 % (47 km) des trottoirs (au moins d'un côté de la chaussée). Ces trottoirs sont généralement non revêtus. Les revêtus sont souvent en mauvais état (5.2km de trottoirs revêtues). Le type d'assainissement est de type enfoui pour les trottoirs.
  - 10% (16.2 km) de piste cyclable. Les revêtements de piste sont généralement en enduit superficiel bicouche. 7.1 km de ce réseau cyclable sont très détériorés et inexploitables (RT1).
- Equipements
  - 28% (46 km) avec un éclairage public.

Cf. tableau d'auscultation en annexe

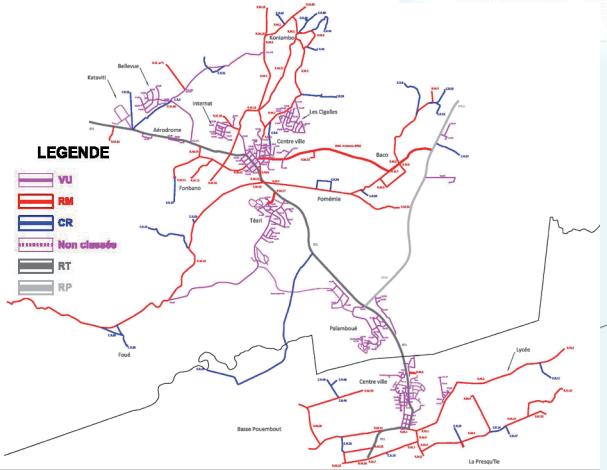
EMPRISE FONCIÈRE DES ESPACES PUBLICS DE VOIRIE

Un travail de diagnostic essentiel à l'élaboration des scénarios :
> quelles possibilités d'aménagement ? Plus l'emprise foncière publique est importante, plus la capacité d'aménagement pour les modes doux l'est. La nature de la voie (urbaine, de transit, etc.), sa limitation de vitesse et son aménagement sont des critères complémentaires qui determineront le potentiel d'aménagement modes doux.

Cf. tableau d'auscultation en annexe



TYPE DE VOIE



2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.5 RÉSEAU CYCLABLE DÉDIÉ (ACTUEL ET PROJETÉ)

> Aujourd'hui,
Le réseau cyclable est uniquement présent sur la RT1 et la Tangentielle. Par ailleurs, il n'existe pas de continuité entre Païamboué et Pouembout, ni de continuité avec le village de Koné ; et au delà le secteur stade/collège.

> En projets,
- 2 secteurs à enjeux en-cours d'aménagement :
  > Païamboué, avec le Schéma d'Aménagement et de Mobilité de l'Hôtel de la Province Nord
  > Pouembout, avec l'opération Wep Wé, l'OAP et la voie de liaison vers le Lycée (*au stade actuel des études, seule la portion de voirie de raccordement non existante est prévue. La commune de Pouembout souhaite cependant que l'aménagement modes doux soit poursuivi jusqu'au Lycée*). En dehors de Wep Wé (dont les travaux sont engagés par le FSH), les opérations du Schéma d'Aménagement et de Mobilité et d'OAP de Pouembout restent encore à concrétiser (études préalables et estimation des travaux réalisées). Sur ces 2 opérations, des études opérationnelles et de travaux pourront être engagés dès lors que les financements et le portage des projets sera convenu.

- Rappelons que la section reliant la Tangentielle à Foué est réalisée mais non ouverte à la circulation à ce jour.
- Lors de la récolte d'informations, il apparaît également que la voie de contournement projetée associe une voie cyclable. Au regard du diagnostic, la pertinence de réaliser ces aménagements pourra être requestionnée.

> Analyse qualitative de l'offre en réseau cyclable :
- des axes cohérents mais peu qualitatifs et donc peu attractifs.
- besoins ombrages, sécurité, signalétique, etc.
+ reprise du revêtement de la voie cyclable le long de la RT1 à prévoir

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

RÉSEAU CYCLABLE DÉDIÉ (ACTUEL ET EN PROJET)

RÉSEAU CYCLABLE DÉDIÉ

- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables en projet
- Pistes cyclables en projet (voie de contournement)

! LE TRAVAIL D'AUSCULTATION MET EN AVANT LE MAUVAIS ÉTAT DES PISTES CYCLABLES EXISTANTES, VOIR LEUR IMPRATICABILITÉ.

LA PISTE CYCLABLE QUI LONGE LA RT1 CONNAÎT DES USAGES MULTIFOCTIONNELS, Y COMPRIS DES USAGES NON SOUHAITÉS ET DANGEUREUX (2 ROUES MOTORISÉS)

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.6 CHEMINEMENTS PIÉTONS ET ACCOTEMENTS (ÉTAT ACTUEL)

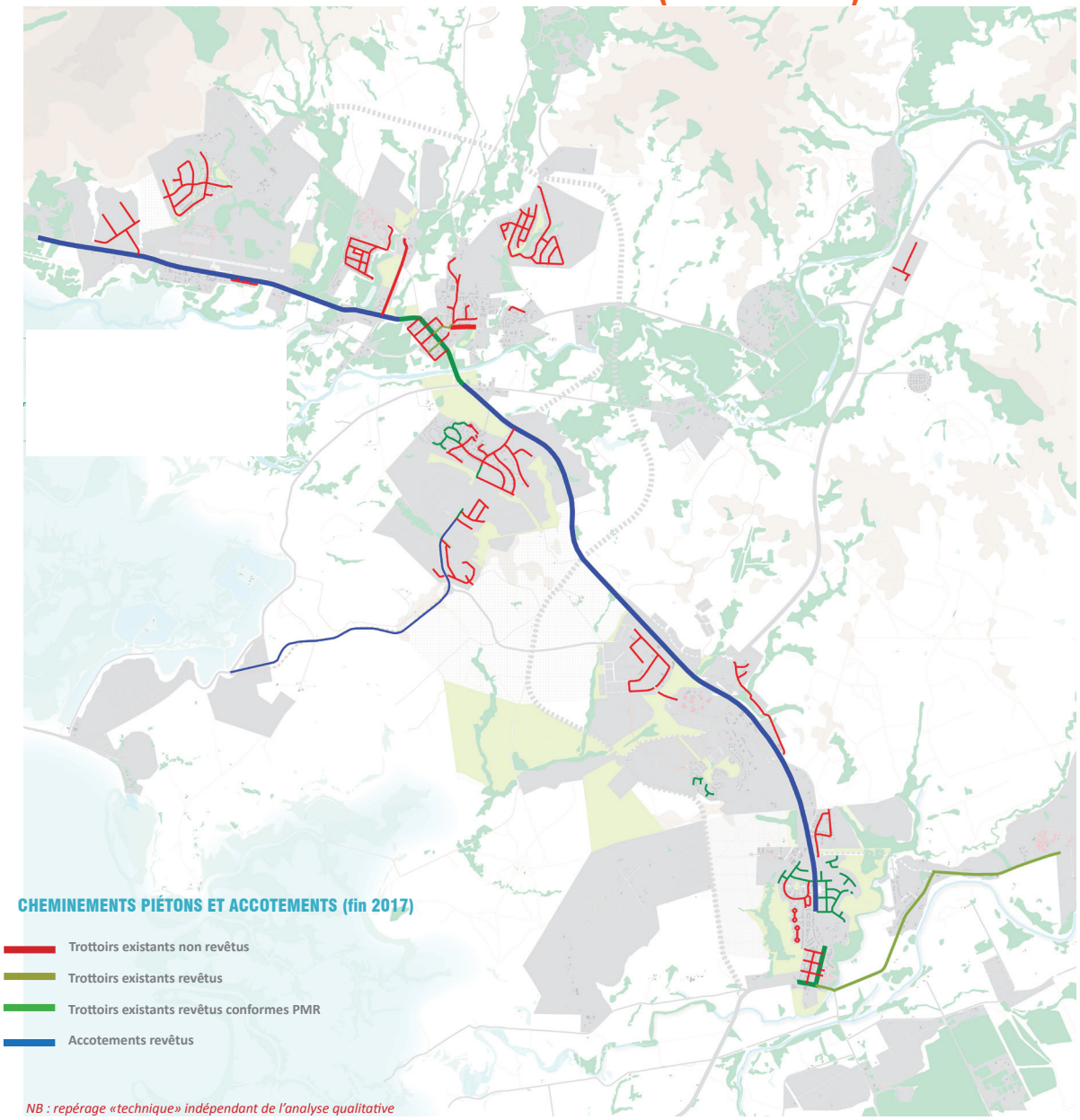
Aujourd'hui, les seuls trottoirs qui regroupent le plus de fonctions (la plus contraignante en terme d'aménagement concernant les PMR) sont implantés sur la RT1, aux villages de Koné et de Pouembout, sur quelques aménagements de lotissements récents (Wepwe, Val Nindiah, SIC Païamboué, les Bosquets) et sur deux ou trois voies urbaines. Les autres voies non spécifiées présentent des accotements enherbés.

2.7 ÉCLAIRAGE PUBLIC

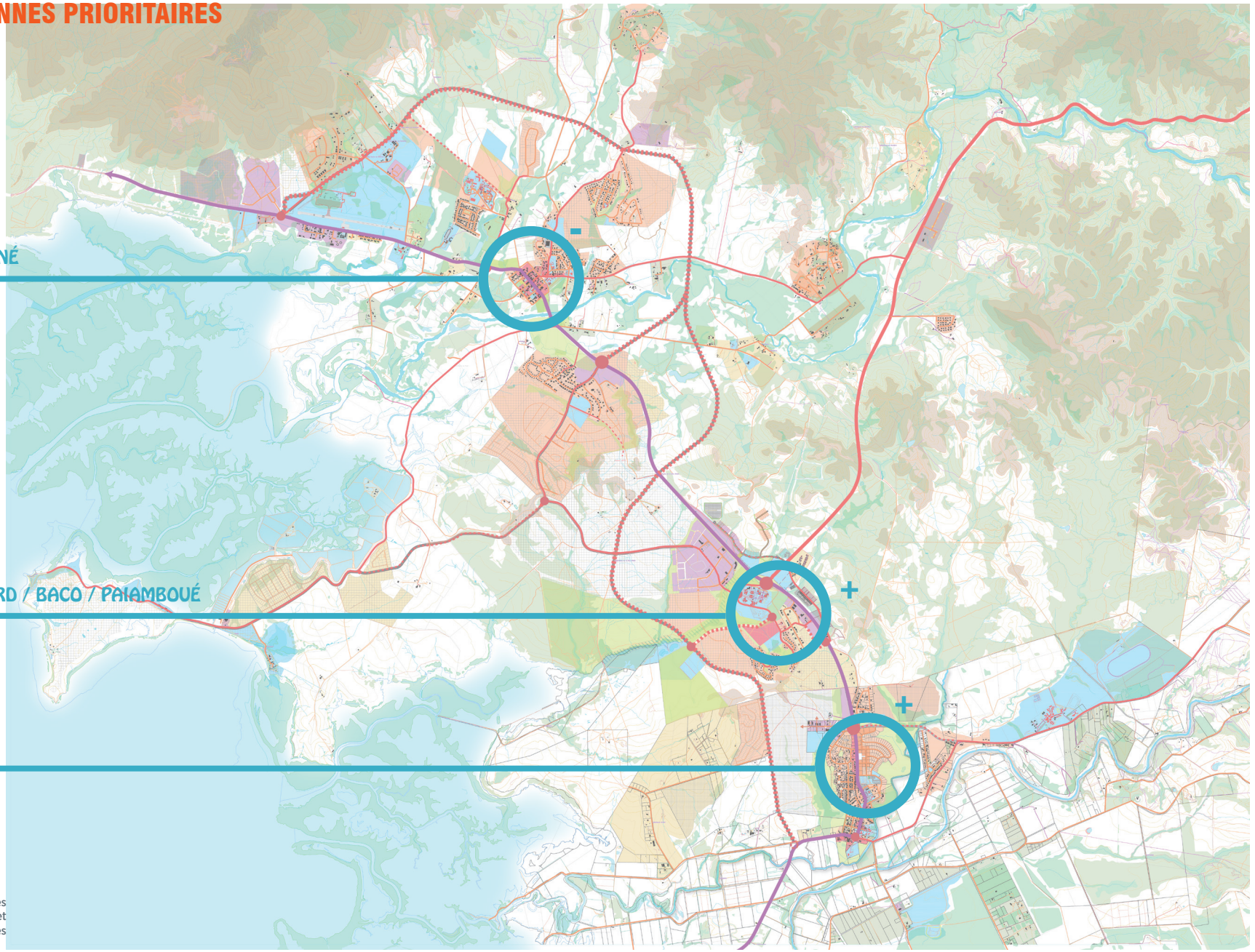
La présence d'un point lumineux tous les 100m comme pour la voie de Baco par exemple ne constitue pas véritablement un éclairage public comme le prescrit la littérature technique. Il s'agirait plus d'un « point ponctuel lumineux », ne répondant pas aux enjeux modes doux.

A noter l'enjeu d'éclairage public sur Païamboué (déjà inscrit au SAM)

CHEMINEMENTS PIÉTONS ET ACCOTEMENTS (ÉTAT ACTUEL)



CENTRALITÉS, ZONES D'ATTRACTIVITÉ, LIEUX DE VIE
> LES ZONES PIÉTONNES PRIORITAIRES



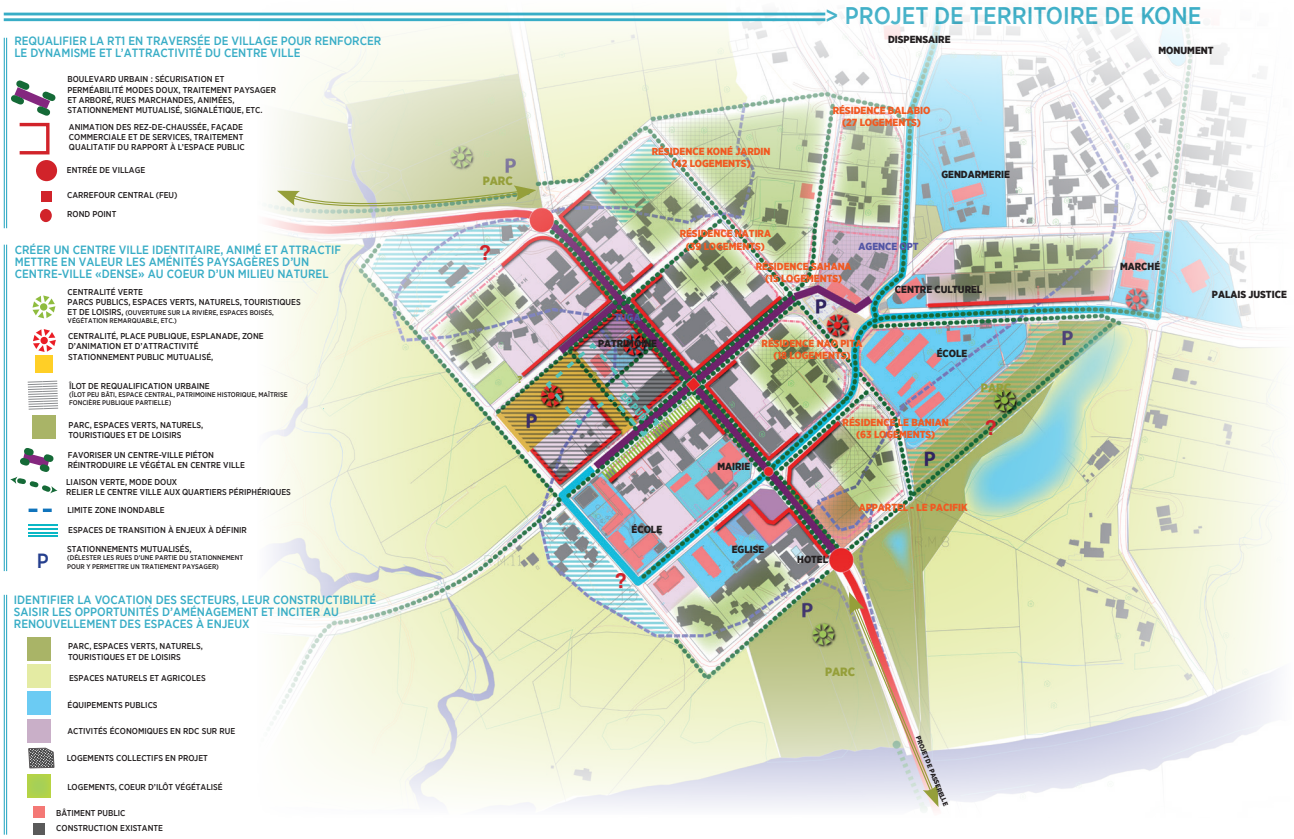
> ÉTAT D'AVANCEMENT DES PROJETS INTÉGRANT LES MODES DOUX +/-

> AMBITIONS POUR CES SECTEURS :
- trottoirs aménagés, sécurisés, éclairés
- traitement paysager, végétalisation, assises
- traitement spécifique des abords des établissements scolaires, des équipements et lieux d'animation, d'attractivité, ainsi que des arrêts de transport en commun.
- signalétique

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.8 ÉTAT DES PROJETS ET ÉTUDES // CENTRE DE KONÉ

CENTRE HISTORIQUE DE KONÉ



1

> Au regard du schéma modes doux, le centre de Koné constitue un enjeu prioritaire :
- densité urbaine la plus élevée, mixité des fonctions (habitat, équipements, commerces, services, etc.)
- nombreux pôles d'attractivité
- potentiel existant, projections de développement en faveur des modes doux et de la qualité de vie
- pas de projet ni d'étude spécifique engagée, si ce n'est la récente réalisation de la place de l'OPT. La mairie de Koné envisage à court terme de réaliser une passerelle piétonne le long du pont de la Koné. L'aménagement des parcs en entrée/sortie de village est également envisagé à court terme.

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.8 ÉTAT DES PROJETS ET ÉTUDES // CENTRE DE KONÉ

CENTRE HISTORIQUE DE KONÉ

> ENJEUX MODES DOUX

> vers un centre-ville qui se parcours en modes doux ?

L'offre et les usages vont aujourd'hui dans le sens du «tout voiture» en centre ville ; mais ce sont bien les aménagements qui seront réalisés qui pourront engager un changement et une nouvelle manière de d'appréhender le centre ville de Koné, notamment à pied.

L'enjeu pour le centre de Koné sera :

> de redonner la place au piéton, de favoriser l'appropriation de l'espace public, le traitement paysager (végétalisation notamment, mobilier, assises).

> de prioriser les aménagements sur les axes à enjeu

> d'assurer l'accessibilité PMR à l'échelle du centre-ville et pour tout les projets.

Emprises d'espaces publics de voirie en centre-ville :
- 15 m (capacité d'aménagement modes doux plus importante)
- 10 m (emprise contrainte, surtout à double sens de circulation)

P Parkings publics, existants ou à créer

Concentration des flux modes doux (zones à aménager en priorité)

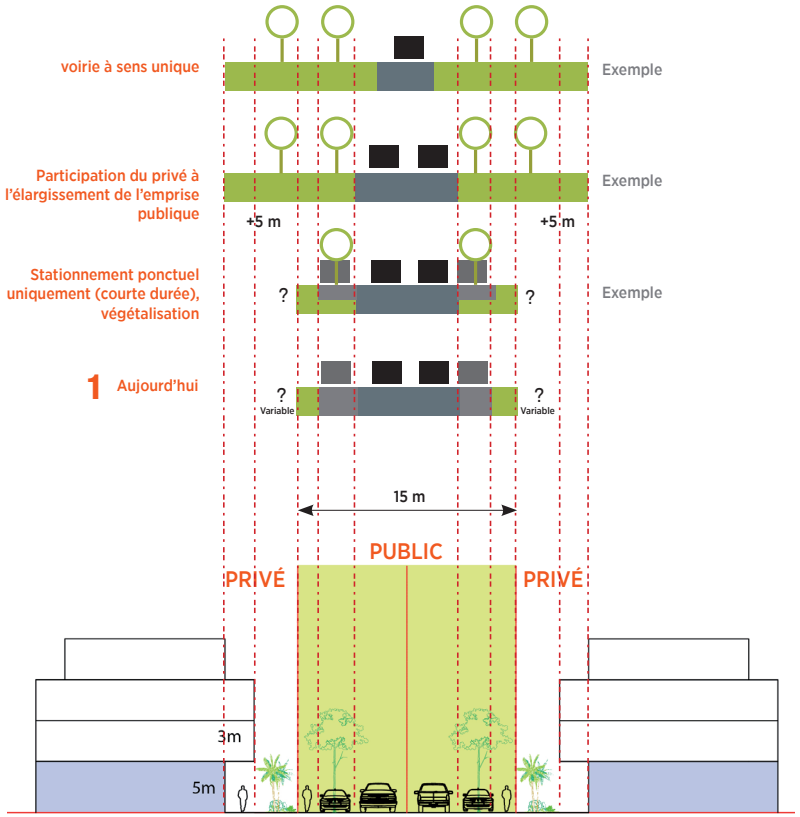
Équipements publics, pôles d'attractivité

École

> Quelques aménagements possibles :
- réorienter l'offre de stationnement
- créer de parkings publics mutualisés
- réaménager l'emprise publique en faveur des modes doux, du végétal et du paysage, au détriment de la voiture.

> revoir le plan de circulation en centre-ville ? le passage de voies en sens unique serait un moyen pour récupérer de l'espace public dédié aux modes doux et aménagements paysagers

SCHÉMA DE PRINCIPE



> Le PUD de Koné intègre des règles d'urbanisme en faveur des modes doux et de l'attractivité du centre-ville sur les axes à enjeux indentifiés.

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.8 ÉTAT DES PROJETS ET ÉTUDES // PAÏAMBOUÉ

HÔTEL DE LA PROVINCE NORD / BACO / PAIAMBOUÉ

> PROJET DE TERRITOIRE DE KONE

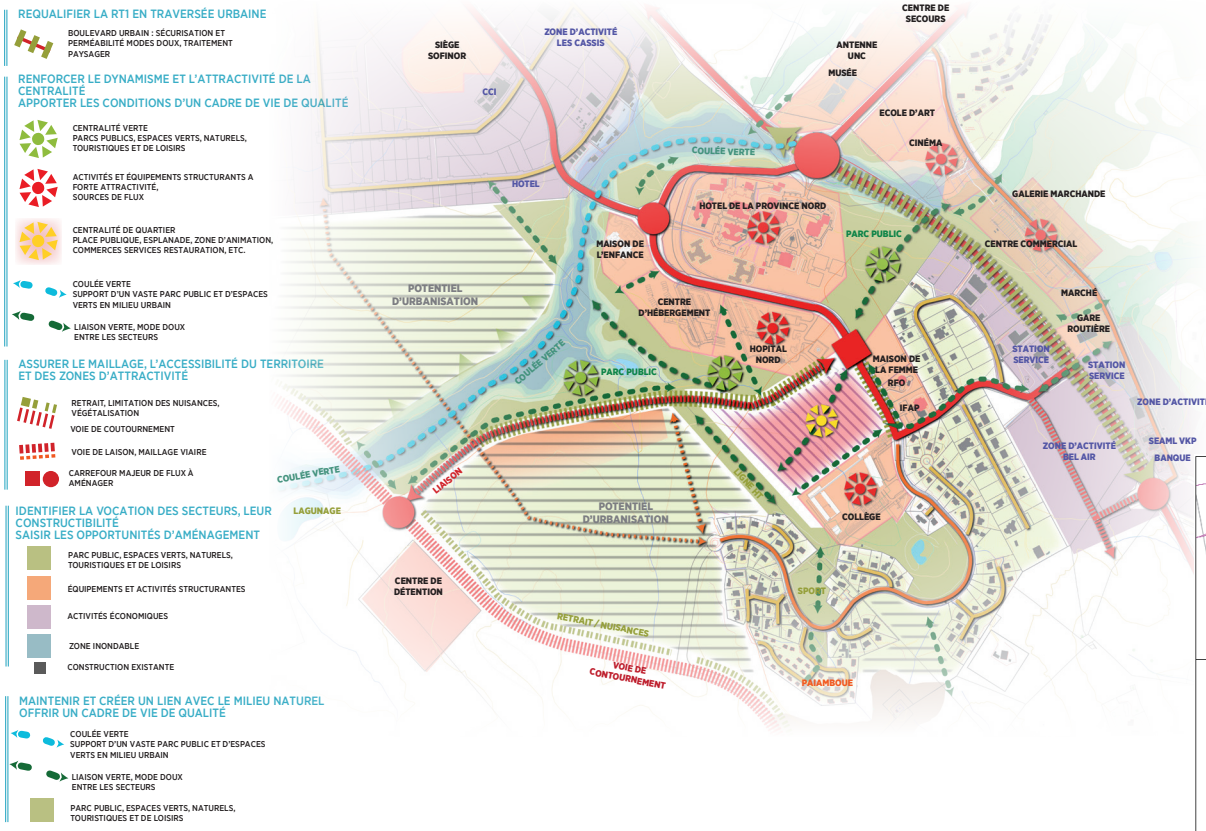
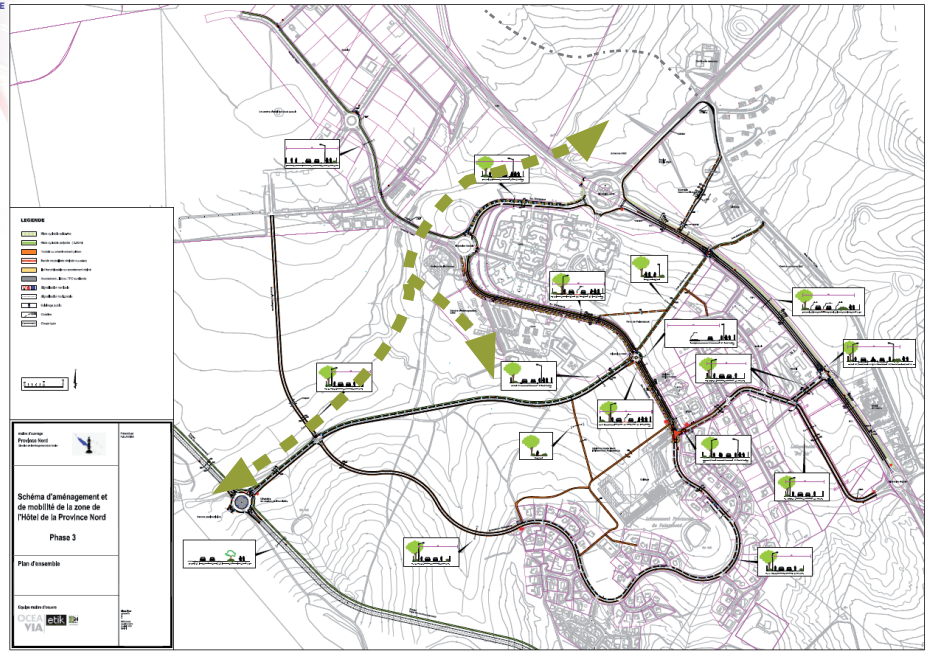


Schéma d'Aménagement et de Mobilité de l'Hôtel de la Province Nord :
> Avancement ? portage ?



> Au regard du schéma modes doux, le secteur de Païamboué constitue un second enjeu prioritaire.
- densité urbaine, mixité des fonctions (habitat, équipements, commerces, services, etc.)
- nombreux pôles d'attractivité, le collège, l'Hotel de la Province Nord, le cinéma, l'antenne de l'UNC

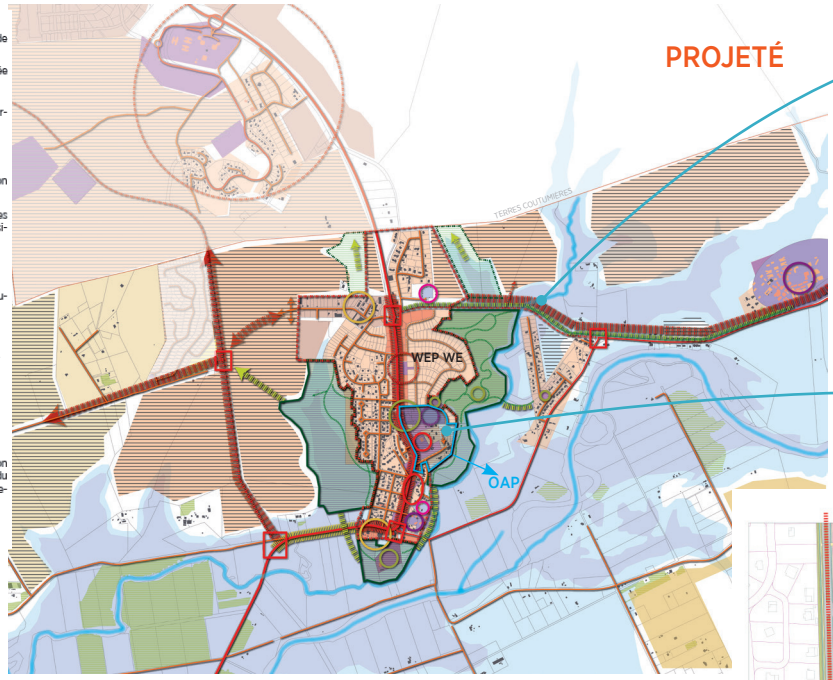
Ce secteur est bien plus avancé en terme de projet et de programmation en faveur des modes de déplacements doux. Un Schéma d'Aménagement et de Mobilité vient notamment d'être élaboré. A l'échelle de la zone, il constitue d'ores et déjà un plan d'action en faveur des modes doux. Il conviendra de compléter ce projet par des connexions avec les espaces de loisirs projetés (la coulée verte, le parc VTT et pédestre), ainsi qu'avec les projets de BACO et WABEALO en terres coutumières (enjeu de concertation et de communication).

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.8 ÉTAT DES PROJETS ET ÉTUDES // VILLAGE DE POUEMBOUT

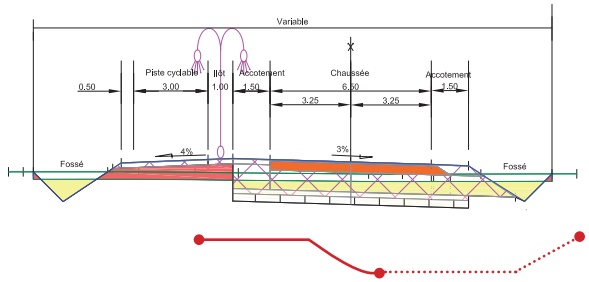
VILLAGE DE POUEMBOUT

> PROJET DE TERRITOIRE DE POUEMBOUT



PROJETÉ

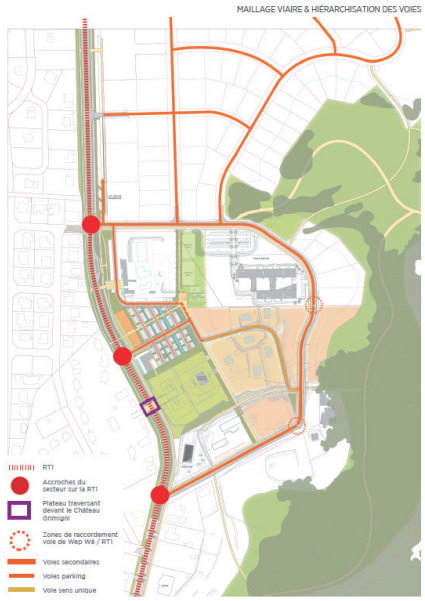
Profil en travers type

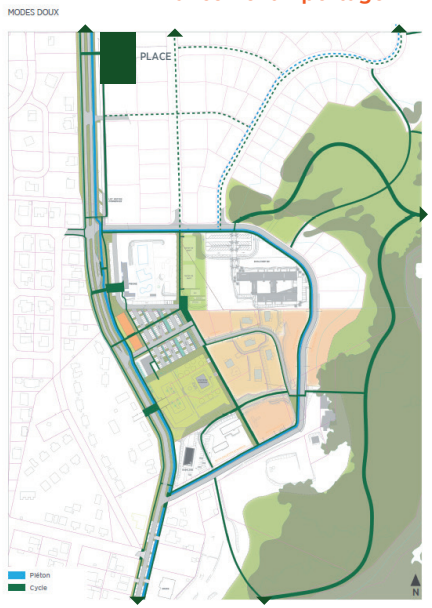


Voie de liaison RT1 - Lycée :
- voie créée adaptée qui intègre les modes doux (piste cyclable et trottoir).
> poursuivre l'aménagement modes doux jusqu'au Lycée (poursuite du profil de la voie de liaison ?)
> assurer la connexion avec Wep Wé et l'environnement urbain
> Avancement ? portage ?

> OAP DE POUEMBOUT

- mise en oeuvre de l'OAP
> Avancement ? portage ?





> Le village de Pouembout constitue le 3ème pôle prioritaire au regard des besoins en mobilité douce
- densité urbaine, mixité des fonctions (habitat, équipements, commerces, services, etc.)
- nombreux pôles d'attractivité et des projets sources d'attractivité

Le village apparaît comme le plus avancé en terme de réponse aux besoins. En effet, les lotissements récents et en cours (Wep Wé) intègrent ces modes de déplacement. Par ailleurs, dans le cadre de la révision de son PUD, Pouembout s'est doté d'une OAP sur le secteur de Grimigni, qui s'attache précisément aux connexions modes doux. Enfin, une voie de liaisons vers le Lycée agricole sera prochainement réalisée et intégrera les modes doux dans son emprise.

La question de l'aménagement de la RT1 en traversée de village reste un enjeu prioritaire, dont le pilotage et le financement sont à prévoir.

Projet Wep Wé:
- en cours de réalisation du lotissement (FSH) + réalisation du Parc ?
> Avancement ?

2 ÉTAT DES LIEUX DE L'OFFRE

2.8 ÉTAT DES PROJETS ET ÉTUDES // À PLUS LONG TERME

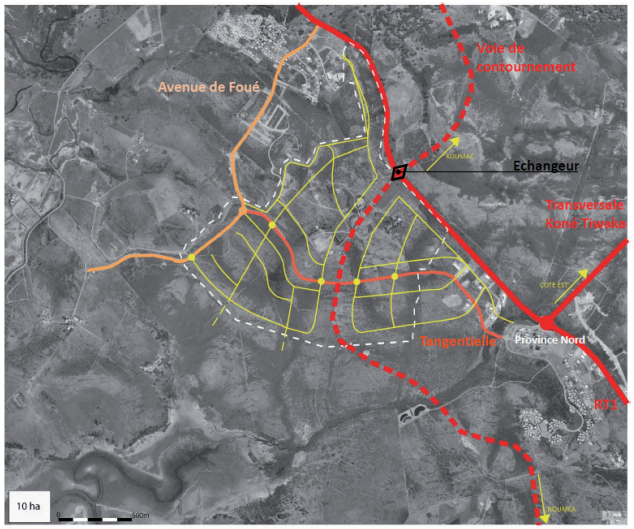
PROJET TANGENTIELLE

Projet Tangentielle : vers un projet d'aménagement concerté
> Zone majeure de développement à long terme
> L'opération présente un enjeu majeur de connexion et de perméabilité modes doux, notamment au regard de la voie de transit.
> Imposer un schéma modes doux cohérent au porteurs de projets (pas de profils ou d'orientations proposés à ce stade)

Tangentielle I Scénario retenu - Connexions sur la Tangentielle
(présenté et validé à la Province Nord et à la Mairie de Koné en mai 2016)

Spécificités du Scénario retenu – variante 1:

- Le scénario reprend une organisation linéaire autour de la Tangentielle basée sur les courbes des voies de transit (Tangentielle, voie de contournement et RT1).
- Des connexions sont proposées sur la Tangentielle et l'avenue de Foué apportant une meilleure perméabilité entre les quartiers.
- Aucune connexion n'est établie sur la voie de contournement.



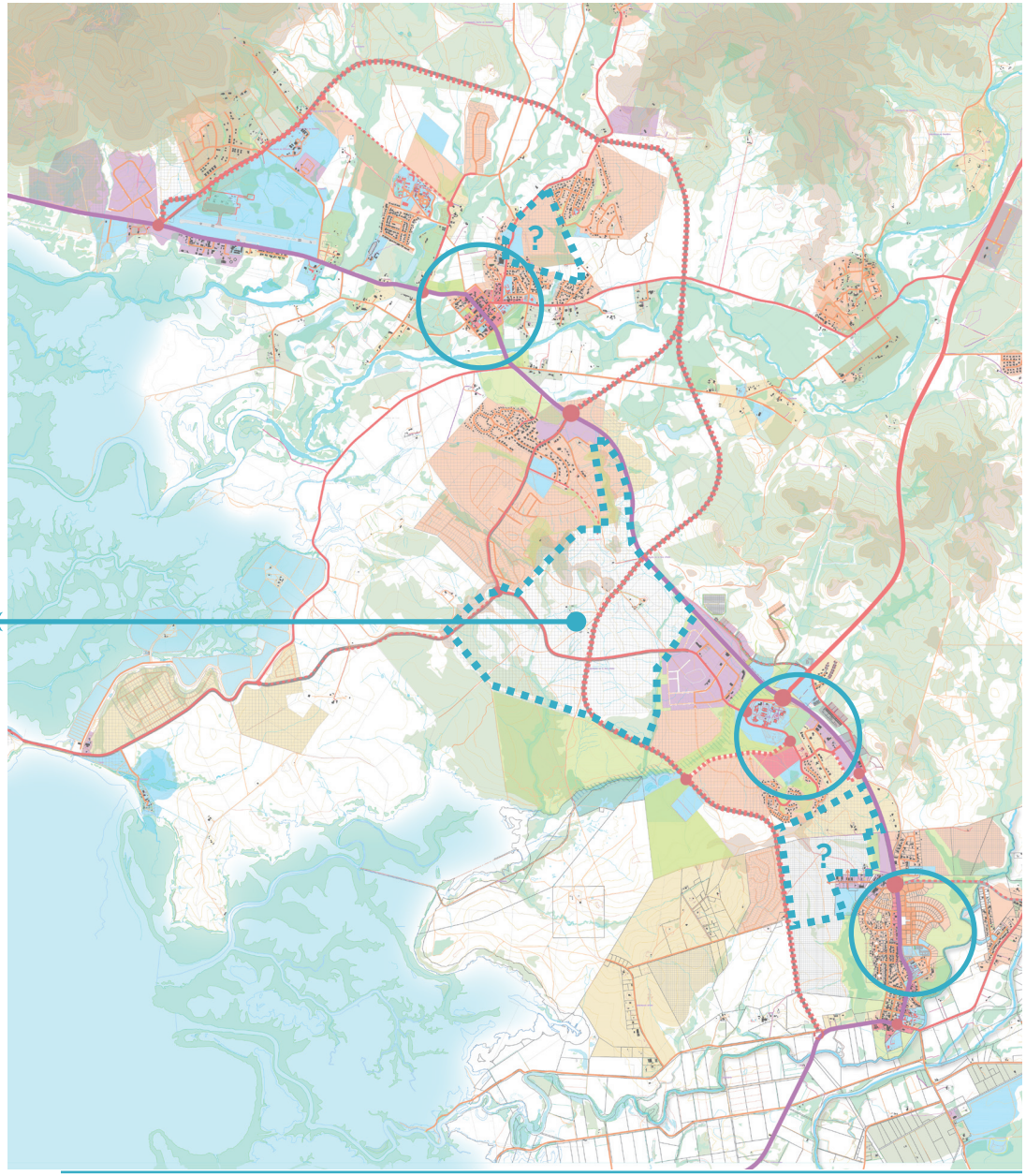
RT1 et Transversale Koné-Tiwaka
Route de Foué
Voie de transit
Boulevard urbain
Voie primaire
Echangeurs

Connexions sur la Tangentielle

19

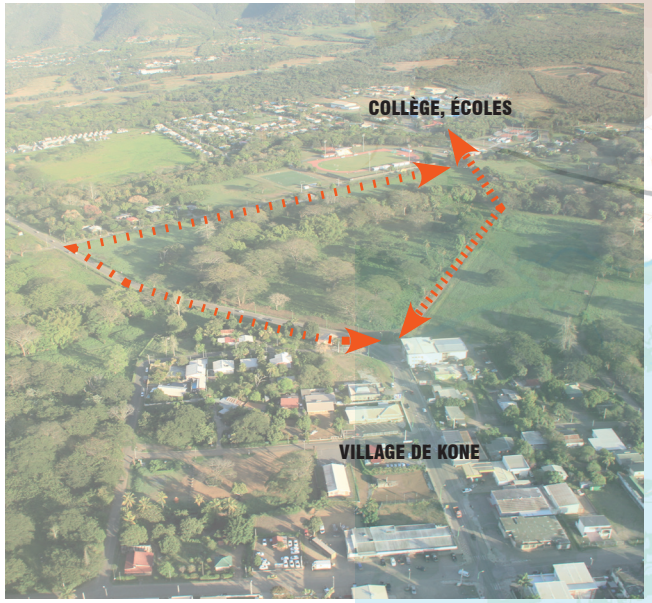
ENTRE LE VILLAGE DE KONÉ ET LES CIGALES ET ENTRE PAÎAMBOUÉ ET POUEMBOUT :
> enjeux de maîtrise foncière et de perméabilité modes doux au même titre que le projet Tangentielle

TANGENTIELLE
> ZONES FUTURS DE DÉVELOPPEMENT ET DE PERMÉABILITÉ MODES DOUX



RÉSEAU CYCLABLE DÉDIÉ

> Enjeux de connexion par rapport aux besoins et à l'offre (actuelle et projetée)



> Scénarios de connexion à étudier en phase 2

RÉSEAU CYCLABLE DÉDIÉ

- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables en projet
- Pistes cyclables en projet (voie de contournement) > pertinence ?
- Pistes cyclables éclairée et ombragée
- Pistes cyclables à connecter à court terme
- Liaisons cyclables à créer > scénarios

ENJEUX

- Cible privilégiée pour les 2 roues non motorisés (zone de rabattement des flux) > 27 à 32m d'emprise
- Déplacements de loisirs prédominants

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

3. CORRÉLATION OFFRE / DEMANDE > ENJEUX ET HIÉRARCHISATION

3 CORRÉLATION OFFRE / DEMANDE > ENJEUX ET HIÉRARCHISATION

Le diagnostic met en avant plusieurs enjeux liés à la corrélation offre/besoins et axe sur certaines pistes prioritaires d'intervention, de réflexion, de projet et d'incitation (avec un volet communication à part entière).

> approche urbaine, de mobilité : cibler/hiérarchiser les interventions
> approche opérationnelle : capacité d'aménagement, aspects techniques, financiers, de portage
> approche incitative : qualité, efficacité des aménagements et itinéraires + approche communication : incitation aux pratiques

Synthèse de la demande en déplacements modes doux : cibles et enjeux prioritaires

> le piéton : zones de chalandise environ 1 km
- cibles scolaire // abords des établissements en particulier
- centres // cible pour l'ensemble des modes doux, y compris les PMR.
- arrêts de transport collectifs (projet à confirmer, forte demande)
- cible travail // centres et établissements de grande importance

> le vélo :
- loisirs,
- utilitaires (travail, scolaire, équipements)

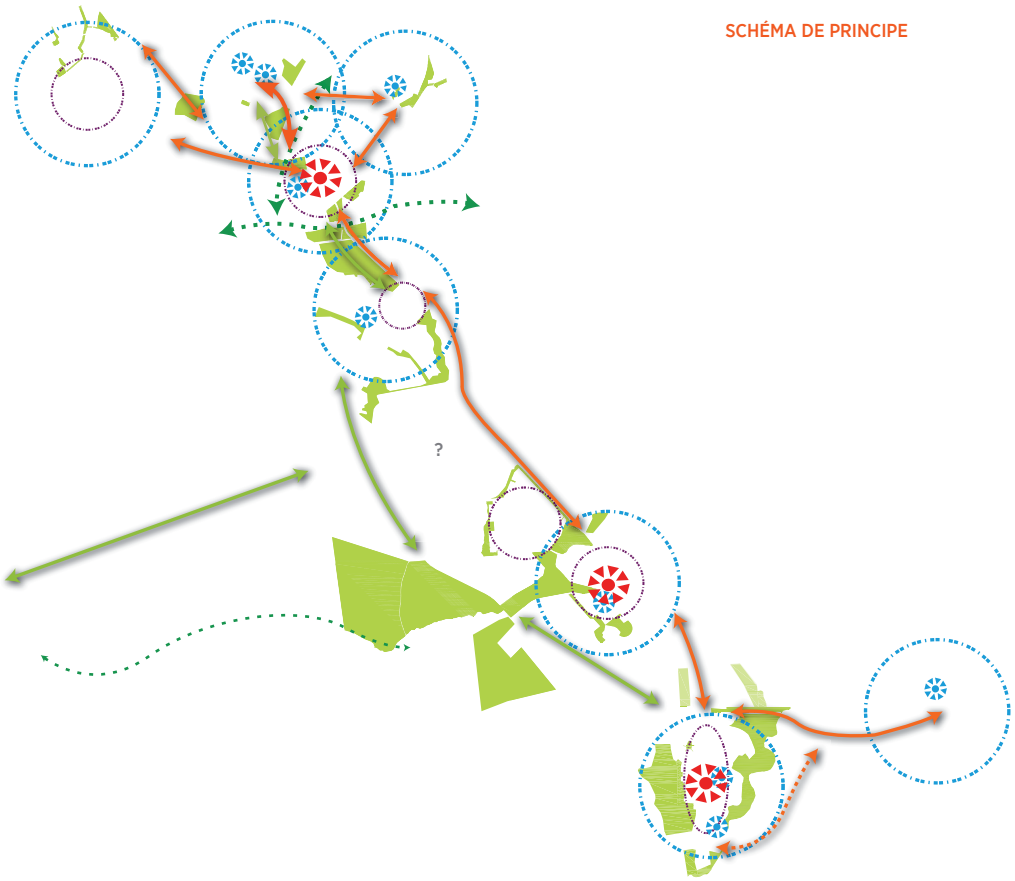
Synthèse de l'offre en déplacements modes doux : cibles et enjeux prioritaires

> de nombreux projets en cours et restant à concrétiser (Pouembout et Païamboué dans un niveau de réflexion plus avancé en terme de modes doux que le centre de Koné)
> des projets récents routiers ou de lotissements qui tendent à intégrer les modes doux
> un développement cohérent de l'agglomération, des politiques urbaines en faveur des modes doux (renforcement des centralités, mixité des fonctions urbaines, limitation de l'étalement urbain, développement des zones des loisirs à proximité des polarités urbaines, etc.)
> A l'échelle de l'agglomération : 3 polarités à enjeux majeurs pour les modes doux, toutes 3 reliées par la RT1 (axe privilégié pour les déplacements utilitaires modes doux notamment)
> Autres zones à étudier :
- Extensions Nord du village de Koné à reconnecter au centre
- Liaison Koné - Pouembout via le RT1 (aménagement > compétences et financement ?)

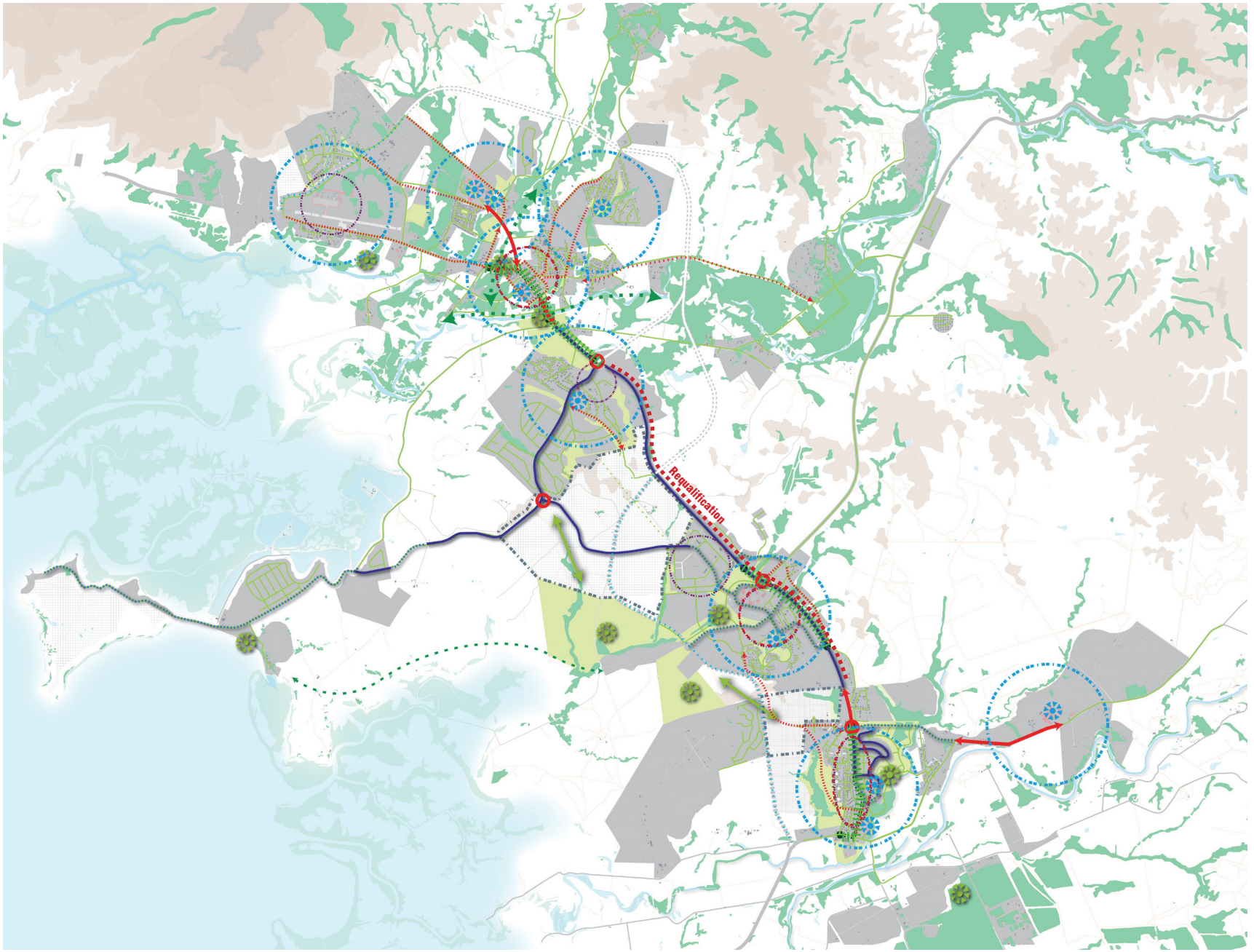
A suivre :

> scénarios d'aménagement en faveur de modes doux (> phase 2)
> le degré d'intervention souhaité ? > Ex. Enjeu : tout projet public ou privé doit désormais intégrer les modes doux (dans un cadre défini par le Schéma Modes Doux)

SCHÉMA DE PRINCIPE



SYNTHÈSE DES ENJEUX MODES DOUX SUR L'AGGLOMÉRATION KONÉ-POUEMBOUT



ENJEUX // MODES DOUX

- Boulevard urbain (sécurisation des traversées modes doux)
- Zones de chalandise à pied (1km env.)
- Axes de valorisation tourisme/loisirs
- Enjeu de maillage modes doux par les porteurs de projet (privés/publics) à moyen long terme
- Travail
- Scolaires
- Loisirs
- Centralités, lieux de vie Commerces, services
- Parcs, zones de loisirs, espaces naturels aménagés et équipements de loisirs
- Forêts, espaces naturels, sous-bois, bords de cours d'eau et de rivière
- Zones urbaines actuelles et projetées à court/moyen terme

ENJEUX // CYCLES

- Axes de désir pour vélos (4km) // UTILITAIRES
- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables en projet
- Pistes cyclables à connecter à court terme
- Liaisons cyclables à créer > scénarios
- Axes de désir pour vélos (4km) // LOISIRS

4. PROCHAINES ÉTAPES

> Scénarios d'aménagement

> Schéma général modes doux
> 3 zooms sur les espaces centraux + connexions

> Plan de communication

> Fiches interventions
> PPI

4 PROCHAINES ÉTAPES

Les actions qui articulent un schéma modes doux doivent couvrir tous les champs évoqués dans le présent diagnostic c'està-dire à la fois les aspects infrastructure, accompagnement, financement, portage de projet, réglementation, sensibilisation.
Les grands enjeux qui doivent sous-tendre à la production des scenarios en phase 2 sont :

- Comprendre le territoire : structurer la gouvernance et les partenariats (acteurs institutionnels, associatifs, autres) et clarifier les compétences, le positionnement et le rôle de chacun sur les modes doux
- Créer des synergies, susciter des projets : définir une stratégie partagée, structurer les outils et appliquer des méthodes permettant d'atteindre les objectifs et de mettre en œuvre des projets cohérents et pérennes
- Emporter l'adhésion, faire réfléchir : poursuivre et développer les actions d'accompagnement en termes de communication et de sensibilisation des publics cibles
- Construire des solutions réalistes : définir et faire évoluer dans le temps un programme d'aménagement modes doux permettant d'améliorer certains points noirs à court terme et d'accompagner les projets publics et privés ainsi que l'urbanisation sur le moyen et long terme

Comme dans toute démarche de développement durable (ex. AEU, HQE Aménagement, PDA-PDE), une partie du travail d'élaboration du schéma modes doux s'articulera autour des 3 séquences suivantes :

L'objectif est que le programme d'actions soit porté par des acteurs différents, aux compétences et aux positionnement variés, mais se retrouvant autour de valeurs et d'objectifs communs. Aussi, ce travail d'élaboration pourra se faire en concertation avec les parties prenantes, dont le degré devra être validé par le maître d'ouvrage et qui déterminera sans doute le niveau d'appropriation du schéma et le degré d'investissement des différents acteurs. Il est également important que la province Nord confirme le rôle qu'elle souhaite se donner sur le sujet des modes doux : elle peut contraindre, elle peut inciter (financièrement notamment), sensibiliser, montrer l'exemple, encadrer... les différents niveaux d'intervention pourront faire l'objet de propositions dans le cadre du plan d'action.
Au final, le travail d'élaboration pourra même prendre une forme contractualisée sous forme de charte d'objectifs, qui synthétisera le Schéma Modes Doux (cf. ci-contre la charte d'objectifs de développement durable de la ZAC PANDA en province Sud – source Secal).

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

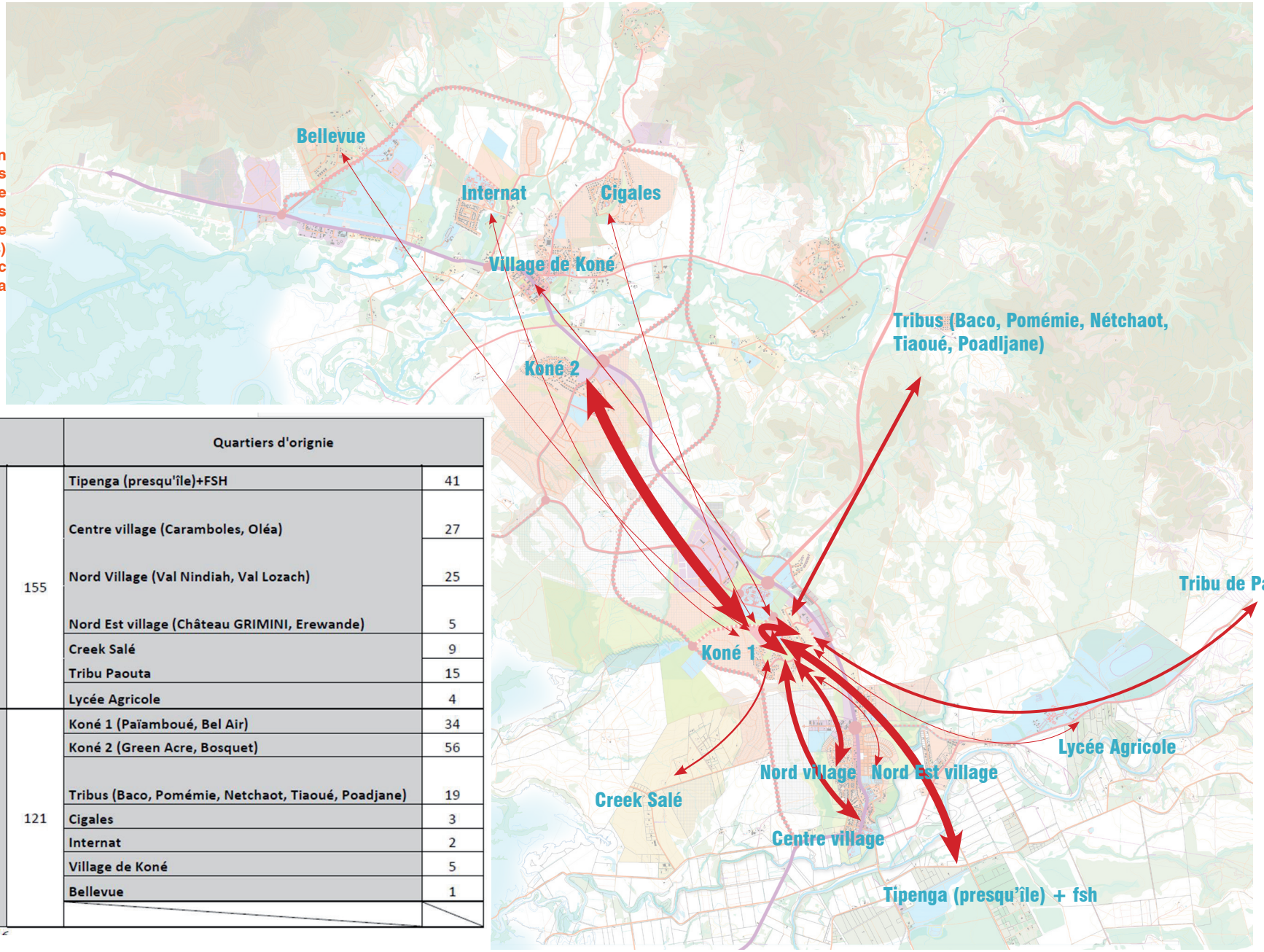
Annexes

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

ZOOM SUR LE COLLÈGE DE PAÏAMBOUÉ : QUARTIER D'ORIGINE DES ÉLÈVES

SYNTHÈSE

L'analyse de la localisation des quartiers d'origine des élèves se rendant au collège de Païamboué confirme les lignes de désir (en terme de déplacements utilitaires) identifiées dans le diagnostic et le rôle majeur de la RT1 en la matière.



Communes d'origine		Quartiers d'orignie	
Pouembout	155	Tipenga (presqu'île)+FSH	41
		Centre village (Caramboles, Oléa)	27
		Nord Village (Val Nindiah, Val Lozach)	25
		Nord Est village (Château GRIMINI, Erewande)	5
		Creek Salé	9
		Tribu Paouta	15
		Lycée Agricole	4
Koné	121	Koné 1 (Païamboué, Bel Air)	34
		Koné 2 (Green Acre, Bosquet)	56
		Tribus (Baco, Pomémie, Netchaot, Tiaoué, Poadjane)	19
		Cigales	3
		Internat	2
		Village de Koné	5
		Bellevue	1

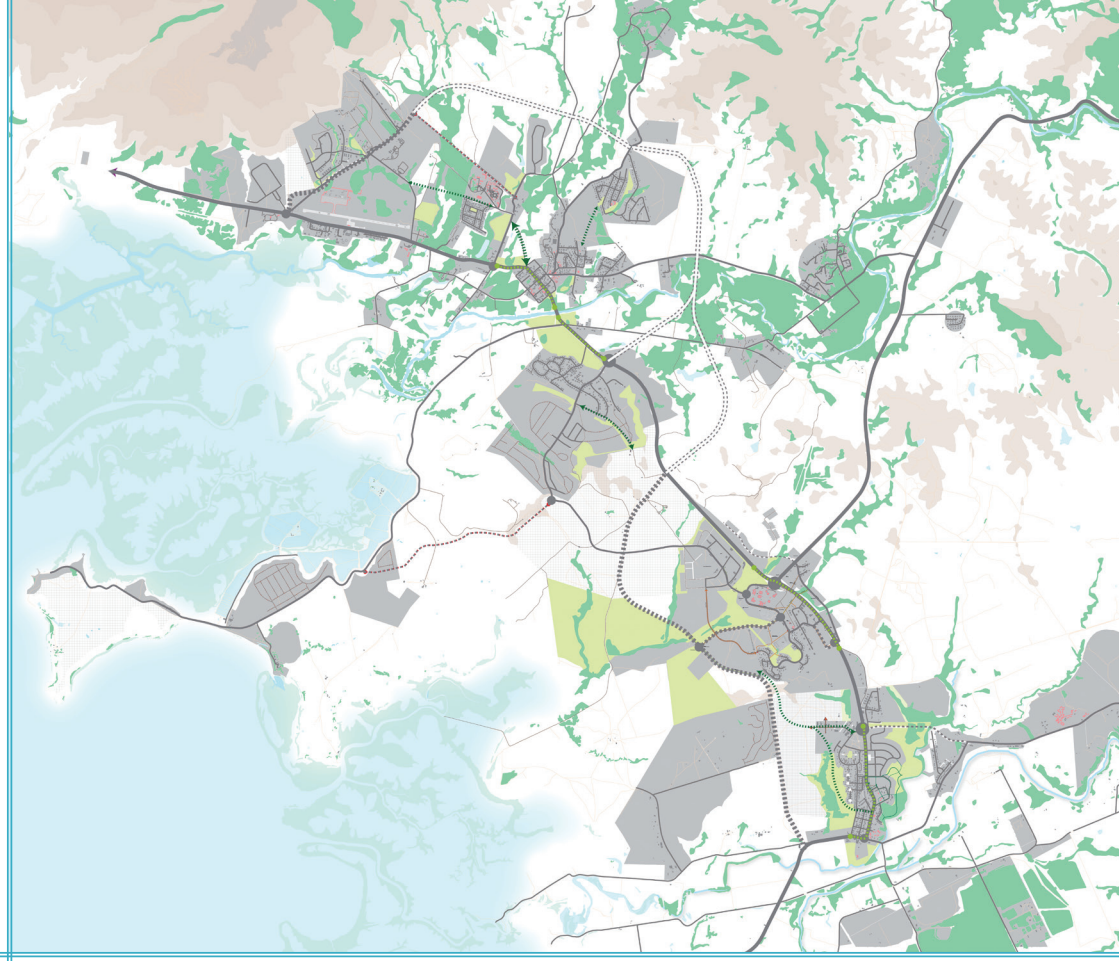
Source : SAU, enquête scolaire, mai 2016

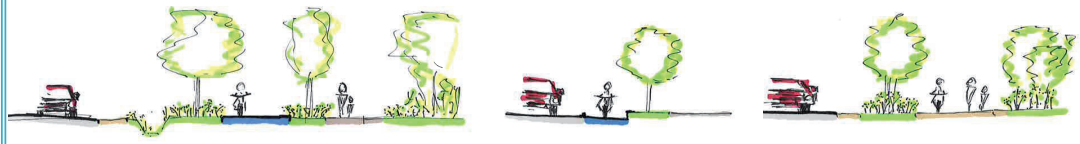
SCHÉMA MODES DOUX

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

PHASE 2 // SCÉNARIOS

FÉVRIER 2018





Maîtrise d'ouvrage : PROVINCE NORD, DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU FONCIER
Maîtrise d'œuvre : ATHANOR / TILT-SECAL / ETIK

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

SCHÉMA MODES DOUX

RAPPEL DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX

CORRÉLATION OFFRE / DEMANDE > ENJEUX ET HIÉRARCHISATION

Le diagnostic met en avant plusieurs enjeux liés à la corrélation offre/besoins et axe sur certaines pistes prioritaires d'intervention, de réflexion, de projet et d'incitation (avec un volet communication à part entière).

> approche urbaine, de mobilité : cibler/hiérarchiser les interventions
> approche opérationnelle : capacité d'aménagement, aspects techniques, financiers, de portage
> approche incitative : qualité, efficacité des aménagements et itinéraires + approche communication : incitation aux pratiques

Synthèse de la demande en déplacements modes doux : cibles et enjeux prioritaires

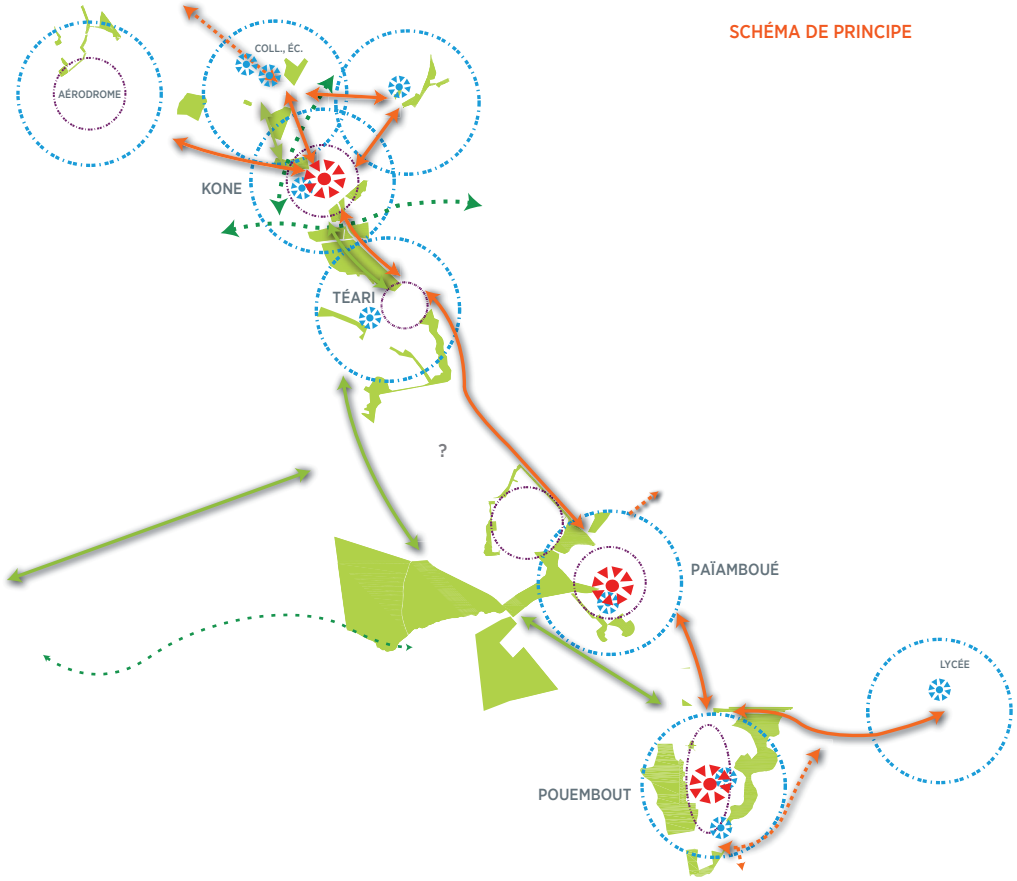
> le piéton : zones de chalandise environ 1 km
- cibles scolaire // abords des établissements en particulier
- centres // cible pour l'ensemble des modes doux, y compris les PMR.
- arrêts de transport collectifs (projet à confirmer, forte demande)
- cible travail // centres et établissements de grande importance

> le vélo :
- loisirs,
- utilitaires (travail, scolaire, équipements)

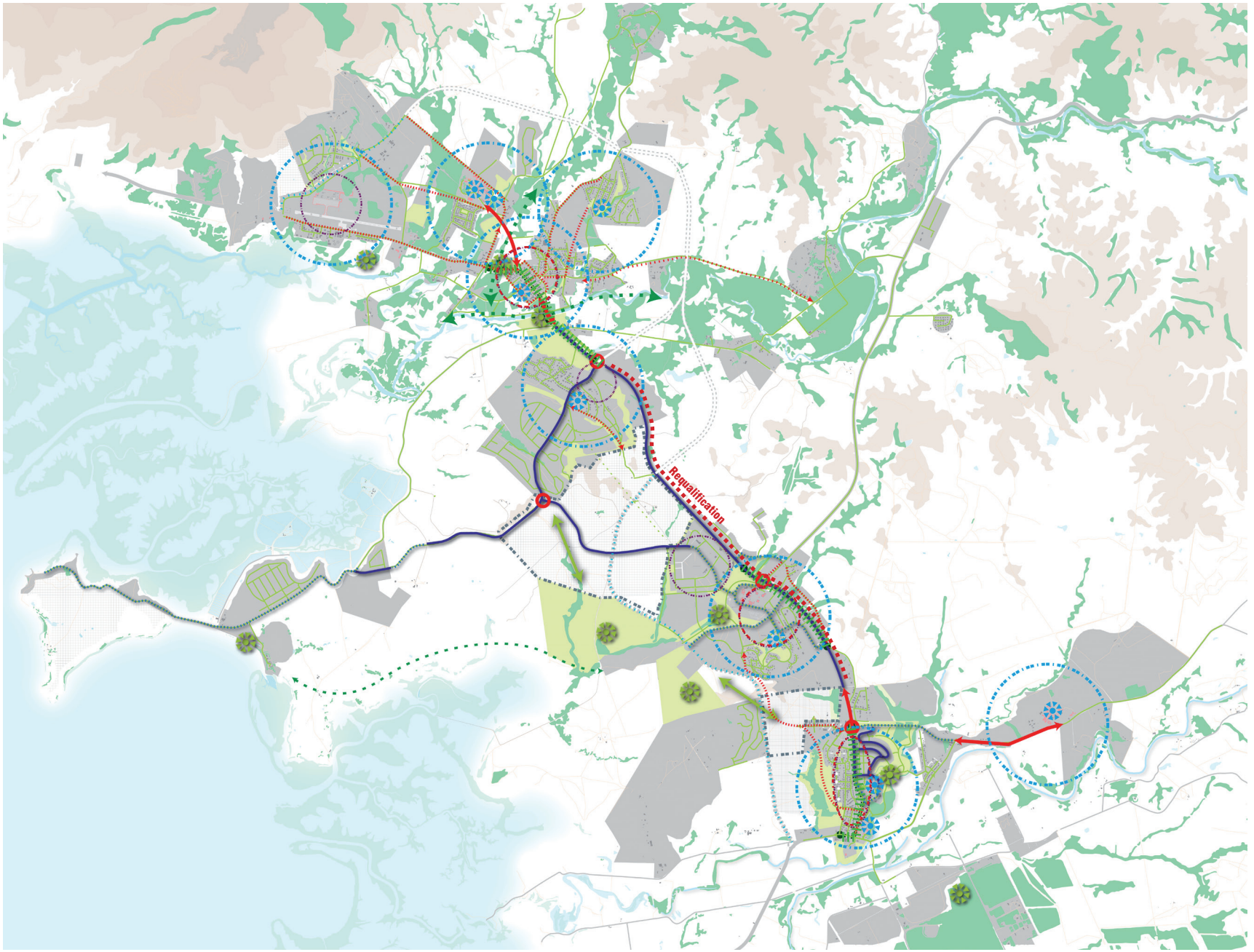
Synthèse de l'offre en déplacements modes doux : cibles et enjeux prioritaires

> de nombreux projets en cours et restant à concrétiser (Pouembout et Païamboué dans un niveau de réflexion plus avancé en terme de modes doux que le centre de Koné)
> des projets récents routiers ou de lotissements qui tendent à intégrer les modes doux
> un développement cohérent de l'agglomération, des politiques urbaines en faveur des modes doux (renforcement des centralités, mixité des fonctions urbaines, limitation de l'étalement urbain, développement des zones des loisirs à proximité des polarités urbaines, etc.)
> A l'échelle de l'agglomération : 3 polarités à enjeux majeurs pour les modes doux, toutes 3 reliées par la RT1 (axe privilégié pour les déplacements utilitaires modes doux notamment)
> Autres zones à étudier :
- Extensions Nord du village de Koné à reconnecter au centre
- Liaison Koné - Pouembout via le RT1 (aménagement > compétences et financement ?)

SCHÉMA DE PRINCIPE



SYNTHÈSE DES ENJEUX MODES DOUX SUR L'AGGLOMÉRATION KONÉ-POUEMBOUT



ENJEUX // MODES DOUX

- Boulevard urbain (sécurisation des traversées modes doux)
- Zones de chalandise à pied (1km env.)
- Axes de valorisation tourisme/loisirs
- Enjeu de maillage modes doux par les porteurs de projet (privés/publics) à moyen long terme
- Travail
- Scolaires
- Loisirs
- Centralités, lieux de vie Commerces, services
- Parcs, zones de loisirs, espaces naturels aménagés et équipements de loisirs
- Forêts, espaces naturels, sous-bois, bords de cours d'eau et de rivière
- Zones urbaines actuelles et projetées à court/moyen terme

ENJEUX // CYCLES

Axes de désir pour vélos (4km) // UTILITAIRES

- Pistes cyclables existantes
- Pistes cyclables en projet
- Pistes cyclables à connecter à court terme
- Liaisons cyclables à créer > scénarios
- Axes de désir pour vélos (4km) // LOISIRS

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

SCHÉMA MODES DOUX

ATELIER DE CONCERTATION

> PHASE SCÉNARIOS

DEROULEMENT DE L'ATELIER ET CONTENU DES ECHANGES

Un ateliers de concertation a été organisé à l'issu du diagnostic, dans la perspective de la phase 2 d'élaboration des scénarios.

Cet atelier de concertation visait plusieurs objetcifs, notamment sur le plan technique :
> confirmer, avec les acteurs présents, le niveau d'avancement des différents projets et les points d'intérêt
> définir le domaine du possible et hiérarchiser les actions évoquées par un jeu de questions/ réponses
> élaborer le cadre de chaque scenario par un travail sur plan

En matière de gouvernance, ces ateliers permettent également d'engager une démarche partenariale qui vise construire un schéma partagé, condition nécessaire à l'aboutissement des actions.

Atelier scénarios de gouvernance

> Objectif : Hiérarchiser les actions de gouvernance pré-identifiées dans le cadre du schéma Directeur à l'issue du diagnostic :

1 - Action qui vous parait très importante
2 - Action qui vous parait assez importante
3 - Action qui vous semble moins importante
NB : possibilité d'apporter des précisions sur les actions dans la dernière colonne et de compléter avec d'autres actions suggérées.

Ateliers scénarios d'infrastructures

> Objectif n°1 : Tracer les principaux parcours selon les usages/flux modes doux envisagés : sportifs, loisirs, ou utilitaires
Nb : une section peut supporter plusieurs usages/flux. Les propositions d'aménagements pourront varier selon les usages/flux

> Objectif n°2 : Hiérarchiser les actions en termes d'infrastructures selon le niveau de priorité des interventions envisagées :

> action prioritaire (planification à 5 ans)
> action sur le moyen terme (planification sur 5 à 10 ans)
> action sur le long terme
Nb : outre la vision en terme de priorité, faire le parallèle avec la livraison des grands projets, équipements et opérations d'aménagement > l'objectif étant de faire coïncider les connexions modes doux avec ces projets

> Objectif n°3 : Si possible, avoir une approche en termes d'aménagement, de profils types projeté (séparation des flux, bande cyclable ou piste cyclable, végétation et ombrage, mobilier, besoins en stationnement, etc.)

> Objectif n°4 : Faire remonter des infos complémentaires sur les cartes et le tableau
> projets et actions des collectivités, temporalité des projets
> connaissance du terrain, points de vigilance ou opportunité à étudier
> questionnements divers, etc.

> Objectif n° 5 (transversal) : Compléter le tableau parallèlement aux cartes (priorité, de nature des aménagements, réflexions divers, etc.)

> A l'issue du travail en atelier :

Réunion des groupes de travail pour mutualisation des travaux, comparaison et échanges.

RESTITUTION DES ATELIERS // SCENARIOS DE GOUVERNANCE :

> Saisie des réponses

Le tableau ci-dessous présente les notes saisies par les interlocuteurs ainsi que les moyennes obtenues pour chaque action et pour chaque thème.
La dernière colonne indique si des actions supplémentaires ont été notées par les participants dans la catégorie.

THEME	Quelles actions possibles ?	Saisie des classements des participants								Moyenne	Moyenne par thème	Autres actions sur le thème
Partage et travail en commun des acteurs	1- mise en place d'un Comité de Pilotage réunissant tous les partenaires 2 fois par an	2	3	2	1	1	1	1	2	1	1,5	1,6	4
	2- charte d'objectif cosignée province et communes + doc de synthèse sur le contenu du schéma	2	3	2	1	1	2	2	1	1	1,7		
Actions de sensibilisation	3- plan de communication/sensibilisation auprès du public scolaire du secondaire (collège, lycée)	1	2	1	1	2	1	3	1	4	1	1,7	1,8	5
	4- plan de communication auprès du public scolaire du primaire	1	2	1	1	2	1	3	1	4	2	1,7		
	5- mettre en place des pédibus sur les écoles	2	3	1	2	3	1	3	2	4	1	1,8		
	6- plan de communication auprès des automobilistes (panneaux en bord de route)	2	2	1	3	2	2	2	3	3	2	2,2		
	7- communication auprès des entreprises et administrations sur l'intérêt des PDE/PDA	2	2	1	3	2	1	2	1	2	2	1,8		
	8- organisation d'événements de sensibilisation, du type lors de la semaine écomobilité (une fois par an)	1	1	1	1	3	2	1	1	4	1	1,6		
Modes doux dans principes d'aménagement	9- production d'un guide d'aménagement à diffuser aux aménageurs avec les préconisations en matière d'aménagements modes doux	1	2	2	1	1	1	2	1	2	2	1,5	1,7	4
	10- examiner la possibilité d'inscrire ces principes dans les documents d'urbanisme afin d'imposer des règles qui permettent une ville de proximité	2	2	1	2	2	1	3	2	1	3	1,9		
Province Nord comme acteur du changement	11- réaliser le Plan de Déplacement Administration (PDA) de la province Nord	2	2	2	3	3	1	1	1	3	1	1,9	2,2	1
	12- achat de Vélos à Assistance Electrique de service pour les agents de la province Nord	2	2	4	3	3	3	1	2	1	1	2,2		
	13- proposer des primes à l'achat de VAE pour les agents	1	2	4	3	3	3	2	3	2	2	2,5		
Inciter financièrement aux pratiques	14- enveloppe financière pluriannuelle de la province Nord pour financer des initiatives des autres acteurs (aménagements, équipements en douches ou autres)	1	1	3	2	1	3	4	3	2	3	2,5	2,3	1
	15- financement par la province Nord d'études de schémas modes doux ou de PDA/PDE menés par d'autres acteurs	2	1	2	2	1	3	4	3	1	3	2,2		
Lier les modes doux à d'autres sujets de société	16- intégrer les modes doux dans la politique de développement touristique (vélo, cheval, canoë)	1	1	3	1	3	1	2	2	4	2	2,0	1,7	4
	17- faire du développement des modes doux un des éléments de la politique de réduction routière	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1,4		
	18- faire du développement des modes doux un sujet de santé publique (intégré au budget de santé)	2	2	1	1	2	1	1	1	3	2	1,6		

Le tableau ci-dessous donne toutes les nouvelles actions mentionnées ou remarques des participants :

Autres actions non identifiées dans le tableau pré-rempli :
Grille 1. Développer les journées modes doux
Grille 2 : Proposer des primes à l'achat d'un vélo simple *(Grille 7 interroge la légalité)*
Grille 4 : Communication auprès des associations de quartier, associations sportives, etc.
Grille 6 : actions automobilistes centrées sur signalétique / prudence
Grille 6 : communication grand public TV / radio
Grille 6 : garage à vélo / douche
Grille 6 : participation financière aux projets modes doux selon budget (contrainte budgétaire)
Grille 7 : nécessité d'avoir un pilote opérationnel / animateur (priorité 1)
Grille 7 : pas de nécessité de sensibiliser le public scolaire car ils ont peu d'influence et déjà sensibilisés (priorité 3)
Grille 7 : administrations déjà sensibilisées + pas de grande entreprise (priorité 2)
Grille 7 : parkings à vélo sécurisés
Grille 7 : démonstration de nouveau matériel lors d'un salon modes doux (priorité 1)
Grille 7 : pas de nécessité d'inscrire les modes dans le normatif (priorité 3 sur les docs d'urba)
Grille 7 - réserve sur la légalité des primes à l'achat de vélo
Grille 7 : Voir le SDAV sur l'accompagnement des projets en amont
Grille 7 : pas de nécessité sur le rôle province Nord financeur (priorité 3-4)
Grille 7 : pas nécessaire car il n'y a pas de tourisme (priorité 2)
Grille 7 : chiffrer (en ratio) les gains financiers pour les particuliers (action 19 pour la grille 7)
Grille 8 - communication coordonnée de tous les acteurs
Grille 8 : normalisée à l'installation de douches dans les bâtiments recevant du public (avec un seuil de salariés par ex. au PC
Grille 8 : pNord financeur peut-être, mais quid des communes? Rollé également avec leurs agents
Grille 9 : Communication auprès de toutes les communes (pas que K et P, mais aussi Koumac, etc.) par la pNord
Grille 9 - Lien étroit avec le Plan Climat pNord (réduction des GES) - priorité 1
Grille 10 - Nécessité d'un animateur - pilote dans la collectivité, au-delà du pm KP
Grille 10 : pré-requis pour certaines actions : des aménagements sécurisés
Grille 10 : pour le normatif, cibler les centre-villages, les trames vertes & bleues
Grille 10 : pour le vélo, penser aux équipements associés (stationnements, locations, réparateurs)
Grille 10 : nécessité d'un lien avec plan climat / énergie

> Analyse sommaire des résultats

En préambule il peut être noté qu'il n'y a pas d'unicité dans la priorisation données par les acteurs. Toutes les actions, sans exception obtiennent un classement en priorité n°1 pour au moins un acteur présent lors de l'atelier.
Ce constat corrobore l'idée que le schéma devra traiter de toutes les thématiques identifiées pour couvrir tous les besoins de tous les publics et toutes les sensibilités. Chaque brique jouera son rôle dans le processus de changement de comportements en matière de modes doux.

L'analyse des notes se fait ensuite par la priorisation des grandes thèmes :

N°1 = Partage et travail en commun des acteurs : obtient le meilleur niveau de priorité (1,6) et a fait l'objet de nouvelles idées d'actions
Les actions ayant trait à la gouvernance (comité de pilotage, charte) sont plébiscitées.
Les acteurs ont également proposé en actions nouvelles : le fait de désigner un pilote opérationnel / animateur, de clairement définir les compétences des uns et des autres et de travailler à une communication uniformisée entre toutes les collectivités sur le sujet (notamment en lien avec la Nouvelle-Calédonie et toutes les autres communes du territoire)

N°2 = Lier les modes doux d'autres sujets de société : obtient le second meilleur niveau de priorité (1,7) et a fait l'objet de nouvelles idées d'actions
Les acteurs ont priorisé le lien avec la politique de sécurité routière et la santé. Plusieurs participants ont complété avec le lien avec le plan Climat et le volet financier (insister sur le coût d'une voiture pour les ménages).
On retrouve donc une multitude de thèmes en lien avec les modes doux.

N°2 ex-aequo = Modes doux dans les principes d'aménagement : le second meilleur niveau de priorité (1,7) et a fait l'objet de nouvelles idées d'actions
Les participants insistent plutôt sur l'idée d'un guide que d'une norme.
Les équipements associés tels que les douches et stationnements vélos sécurisés sont cités pour compléter la liste des actions.

N°3 = Actions de sensibilisation : obtient le troisième meilleur niveau de priorité (1,8) et a fait l'objet de nouvelles idées d'actions
Si le thème de la sensibilisation ressort nettement comme important pour les acteurs, les cibles et actions à mener sont plus variées. Certains priorisent les scolaires, d'autres les évènements tous publics. De nombreuses nouvelles idées sont ajoutées avec la sensibilisation des communes, des associations, la multiplication des journées modes doux, un salon modes doux, etc...

N°4 = province Nord comme acteur du changement : obtient un moins bon niveau de priorité (2,2) et peu d'idées d'autres actions
Ce thème apparait comme nettement moins important pour les acteurs.

N°5 = Inciter financièrement à la pratique : obtient le moins bon niveau de priorité (2,3) et peu d'idées d'autres actions
Ce thème apparait comme nettement moins important pour les acteurs.

Cet atelier permet au groupement de requestionner les idées de scenarios préalablement ébauchées notamment en le repositionnant dans un environnement très partenarial et multithématique.
Un scenario de base se dégage qui devra prendre en compte les priorités communes notamment les thèmes classés n°1 et n°2. Des options s'ajouteront sur ce scenario de base qui seront, elles, contrastées pour répondre au fait que les différents acteurs n'identifient pas toujours les mêmes priorités.

RESTITUTION DES ATELIERS // SCENARIOS D'INFRASTRUCTURES :

> Analyse sommaire des données (Cf. cartes) :

Les 2 ateliers font apparaître des orientations communes en termes d'aménagement d'infrastructure et de temporalité. Par exemple :
> confirmation du statut de la RT1 : support multi usages (utilitaires/sportifs/loisirs) (prioritaire)
> secteur de Païamboué (Wélépane + liaison vers l'aménagement parcours VTT et pédestre) (prioritaire)
> liaison village de Koné/collège en utilitaire (prioritaire)
> liaison RT1 / Lycée agricole de Pouembout en utilitaire (prioritaire)
> liaison loisir vers le pôle de loisirs au sud du village de Pouembout
> bouclage tribu de BACO/ Village de Koné / Païamboué (moyen à long terme)
> aménagement des berges de la Koné pour les loisirs
> volonté d'ouverture sur le littoral et la mer pour les modes doux + activités nautiques en lien avec rivières/mangrove/mer (canoë / Kayak révélé + paddle) (long terme)

Parallèlement les ateliers mettent également en évidence des propositions différentes en termes d'aménagement d'infrastructure et de temporalité. Par exemple :
> secteur Ouest du village de Pouembout à relier (long terme)
> priorité d'aménagement sur la Tangentille
> liaisons et priorités aux abords du village de Koné
> bouclage aérodrome / collège
> liaison village de Pouembout / Païamboué via le foncier privé
> déplacements équestres uniquement révélés dans l'atelier n°1 (> enjeu à long terme)

> TRANSCRIPTION DES ATELIERS DANS LE CADRE DE LA PHASE SCENARIO

A l'issue des ateliers de concertation, l'équipe en charge des études croisera les données récoltées, les recoupera avec l'analyse de diagnostic et d'enjeux, puis en dégagera des propositions de scénarios de gouvernance et d'infrastructures (l'aménagement des sections selon les flux modes doux projetés ainsi que le niveau de priorité des aménagements à réaliser). Le choix d'un scénario préférentiel partagé, validé par le comité de pilotage, sera ensuite développé en phase 3 pour être inscrit dans une perspective opérationnelle et un Plan Pluriannuel d'investissement.

NB : les ateliers n'auront pas permis d'entrer dans le détail des aménagements proposés (profils types), ni sur la problématique particulière du centre de village de Koné.

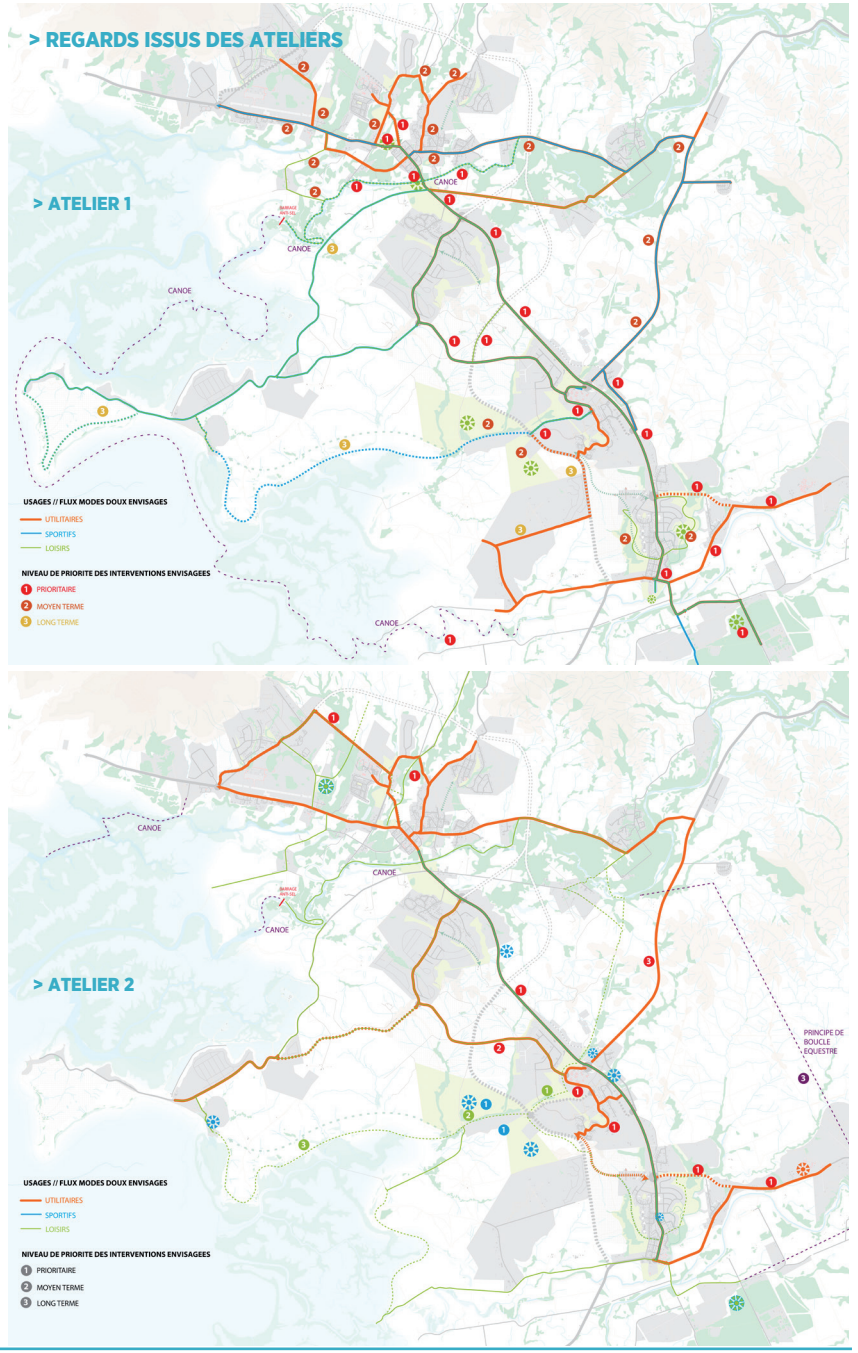


SCHÉMA MODES DOUX

PHASE 2 // SCÉNARIOS

La phase 1 aura d'ores et déjà permis de faire émerger les lignes directrices d'un schéma modes doux à l'échelle de l'agglomération Koné/Pouembout.

La seconde phase permettra d'entrer dans une vision plus opérationnelle.
Elle consiste à offrir à la maîtrise d'ouvrage et aux partenaires un panorama multiple des conditions d'élaboration du schéma modes doux qui sera développé en phase 3.

PRÉAMBULE

La phase scénarios du schéma modes doux portera sur 2 volets parallèles :

> VOLET 1 : GOUVERNANCE (PORTAGE, ACTIONS DE COMMUNICATION ET D'ACCOMPAGNEMENT)

> Travail sur la stimulation de la demande, la sensibilisation
> Niveau d'investissement et d'implication des institutions (concerne particulièrement la province Nord, dans son rôle de moteur du schéma) à travers ce schéma, suivi des actions, communication et les actions engagées

> VOLET 2 : AMÉNAGEMENT, INFRASTRUCTURES (PERSPECTIVE OPÉRATIONNELLE)

> Travail sur l'offre, la qualité des aménagements, la sécurité, l'incication à la pratique
> Aménagement type des sections : scénarios dans le temps, matériaux, qualité, profil, investissements
> Concerne les propriétaires et gestionnaires d'espaces publics et de voirie (province Nord, communes, DITTT)

Le volet gouvernance et communicqation ne peut être déployé sans la mise en œuvre du volet aménagement et infrastructures.
En effet certains prérequis existent en termes d'aménagements d'infrastructures.
Par exemple faire un plan de communication sur les modes doux sur un collège si les infrastructures ne permettent pas d'y accéder en vélo en toute sécurité serait contre productif et porterait à critique.
Invesement le volet aménagement infrastructures, sans moyens de gouvernance et de communication serait également peu efficace (croisement de compétences et d'acteurs) et n'engagerait pas de démarche incitative, de stimulation de la demande, de sensibilisation, etC.

Des liens seront explicités entre les actions des deux volets pour former des ensembles cohérents.

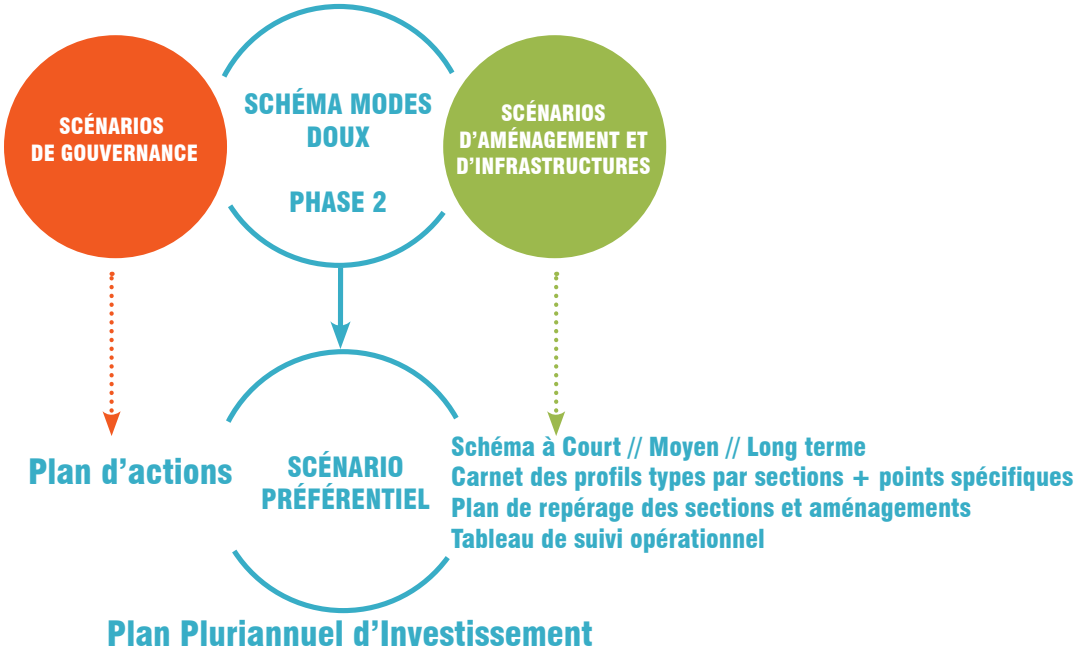


SCHÉMA MODES DOUX

VOLET 1 :

SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE

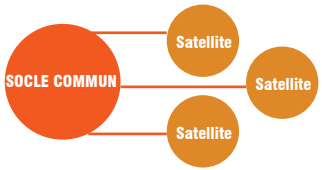
SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE

IDENTIFICATION DES SCÉNARIOS

Sur la base des enjeux identifiés dans le diagnostic (phase 1) et suite à l'atelier de travail qui s'est déroulé en février 2017 (phase 2) nous avons construit :

> un socle commun, socle nécessaire au déploiement d'une politique en faveur des modes doux

> puis des satellites qui gravitent autour de ce socle et peuvent être mise en œuvre de façon indépendante, selon les budgets et volontés des acteurs.



Le SOCLE COMMUN repose principalement sur des sujets de gouvernance, de synergie et cohérence entre acteurs et entre les différentes politiques publiques liées aux modes doux. Il vise à se donner les moyens d'assurer la continuité des actions menées, les pérenniser et les compléter dans le temps.

RAPPEL DES ACTEURS ET DU CADRE DANS LEQUEL S'INSCRIT LA POLITIQUE DES MODES DOUX

A ce stade il nous parait nécessaire de rappeler d'une part tous les acteurs concernés par le schéma modes doux, et d'autre part les compétences déjà actées qui leur sont affectées ainsi que les études ou réflexions qu'ils pilotent.
Ces acteurs pourront se retrouver impliqués dans une ou plusieurs actions qui seront déclinées en phase 3 :

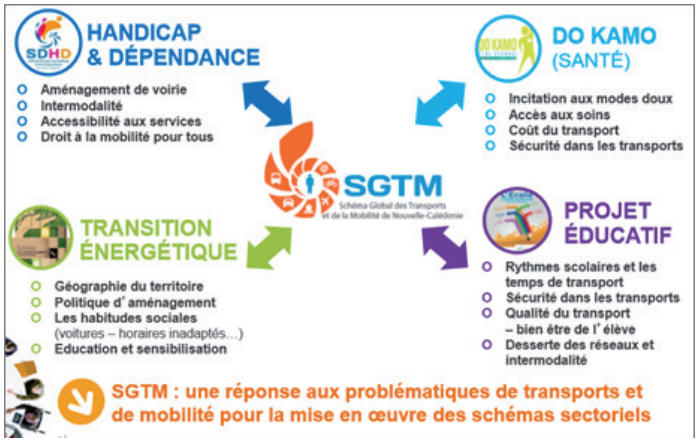
ACTEUR	Compétence/lien
Province Nord	→ porteuse de l'étude (DAFPN) → compétente en aménagement du territoire, environnement, développement économique et emploi, enseignement secondaire, infrastructures routières et sécurité routière (compétence partagée) → intéressée aux problématiques de santé et de qualité de vie de ses administrés → engagée dans une démarche de Plan Climat (en cours)
Communes de Koné et de Pouembout	→ impliquées dans l'étude → compétentes en urbanisme, circulation, infrastructures routières communales, équipements communaux → intéressées aux problématiques de santé et de qualité de vie de leurs administrés
Nouvelle-Calédonie	→ compétente en infrastructures routières et sécurité routière (compétence partagée), sur le volet normatif de l'urbanisme et bâtiment, politique de santé publique (plan Do Kamo) → engagée dans le Schéma de Transition Energétique de la Nouvelle-Calédonie, dans le Schéma Global des Transports et de la Mobilité, dans le Plan Quinquennal de Sécurité Routière
Associations : CIE, associations sportives, etc.	→ acteurs qui peuvent être relais ou moteurs de certaines démarches selon leurs centres d'intérêt
Autres communes de la province Nord	→ peuvent être concernées par des actions si elles sont déployées à l'échelle provinciale (hors Koné-Pouembout)
Aménageurs, promoteurs	→ acteurs qui peuvent être concernés par la réalisation d'aménagements modes doux

SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE

Les modes doux (ou modes actifs selon les termes employés) sont à la croisée de plusieurs sujets :

> la Mobilité de façon générale
> la Santé publique
> la Sécurité Routière
> l'Environnement et le Climat
> le Handicap

Le Schéma Global des transports et de la Mobilité mené par le gouvernement depuis 2015 et validé en 2016 a bien illustré l'interdépendance de tous ces sujets. Ils font tous l'objet de plans ou de schémas directement conduits par la Nouvelle-Calédonie.



Plus récemment le Schéma de Transition Energétique de la Nouvelle-Calédonie (STENC) a été validé par le congrès. Ce Schéma dresse clairement l'éco-mobilité dont les modes doux comme un levier important permettant d'atteindre l'objectif de réduction de 15% de CO^2 émis par les transports en 2030.

Extrait du STENC tel qu'approuvé le XX :
Identification des actions qui concernent les modes doux

N°	INTITULE DU LEVIER D'ACTIONS	COLLECTIVITÉS		
		GOUVERNEMENT	PROVINCES	COMMUNES
SECTEUR TRANSPORT ET MOBILITÉ				
LV11	**L'écomobilité**	■	■	■
	Contribuer à améliorer les connaissances sur les comportements des usagers	■	■	■
	Accompagner techniquement et financièrement les autorités responsables de l'organisation du transport sur les thématiques de l'écomobilité	■	■	■
	Inciter les entreprises à optimiser les modes de déplacement de leur personnel	■	■	■
	Contribuer à renforcer le dispositif de covoiturage à l'échelle du territoire	■	■	■
	Contribuer à développer l'usage du vélo à assitance électrique en zone urbaine	■	■	■
	Engager des formations à l'éco-conduite pour les professionnels et les particuliers	■	■	■
	Accompagner les communes pour intéger les principes d'écomobilité dans la mise en œuvre des PUD		■	
SECTEURS TRANSVERSES				
LV19	**La sensibilitation et la formation**			
	Relayer les instruments de communication sur la maîtrise de l'énergie	■	■	■
	Contribuer au forum à venir sur la maîtrise de l'énergie	■	■	■

Au titre de ces schémas la Nouvelle-Calédonie est un acteur majeur qui peut accompagner la province Nord et les communes dans leur engagement sur le sujet des modes doux.

SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE

DESCRIPTION DU SCÉNARIO DE BASE ET DES OPTIONS

Le scénario et les options sont décrits ci-dessous sous forme d'objectifs qui sont illustrés par des actions possibles. Ces actions seront décrites elles-mêmes en phase 3.

Scénario de base

Objectif n°1 :
Mettre en relation les acteurs, structurer la gouvernance et prendre des engagements communs.

Objectif n°2 :
Intégrer les modes doux comme composante essentielle du Plan Climat et des actions de sécurité routière provinciales.

Objectif n°3 :
Poursuivre les actions de sensibilisation menées auprès du grand public, du scolaire et intégrer les acteurs extérieurs.

Actions identifiées :
- Mise en place d'une instance type COPIL
- Charte d'objectifs avec rappel des compétences et rapport des engagements des schémas territoriaux
- Référent pilote à la province Nord

- Intégrer modes doux dans opérations de sensibilisation routière
- Poursuivre les opérations Pédibus
- Vérifier/compléter les actions du Plan Climat au sujet des modes doux

- Evènements de la semaine écomobilité
- Actions auprès des scolaires primaires à poursuivre
- Sensibilisation des communes et des associations
- Intégrer les aménageurs, promoteurs et entreprises à l'évènement

OPTION A // UNE PROVINCE ET DES COMMUNES EXEMPLAIRES

Objectif n°4 :
Engager une démarche interne pour développer les modes doux dans les déplacements des agents et visiteurs de l'administration.

Objectif n°5 :
Prendre en compte les modes doux dans tous les projets de la province et des communes (équipements, aménagements)

Actions identifiées :
- Mise en place de Vélos à Assistance Electrique pour les agents
- Veiller à la qualité des accès piétons et cycles
- Signer la charte éco-mobilité
- Engager une démarche de Plan de Déplacement Administration

- Note interne à destinations des agents pour inviter à considérer les modes doux dans les projets (équipements, aménagements, PUD, etc...)
- Monter un module de formation court sur les bonnes pratiques
- Guide sur les bonnes pratiques d'aménagements (diffusion interne et externe) / associer la NC

OPTION B // UNE PROVINCE ET DES COMMUNES EXIGEANTES

Objectif n°6 :
Imposer la prise en compte des modes doux par les normes.

Objectif n°7 :
Mettre en place un financement affecté aux projets favorisant les modes doux.

Actions identifiées :
- Intégrer la prise en compte des modes doux dans les textes liés à l'urbanisme (PUD).
- Se mettre en relation avec la NC pour examiner l'intégration dans les normes de bâtiments.
- Imposer la prise en compte des modes doux dans les projets financés par la province ou les communes

- Mettre en place une enveloppe dédiée et un appel à projets ou réserver une part des enveloppes d'investissement déjà affectés aux études et projets d'infrastructure.
- En lien avec la NC, examiner la possibilité de primes à l'achat de VAE.

OPTION C // COMMUNICATION RENFORCEE

Objectif n°8 :
Sensibiliser le grand public par une communication massive et régulière portant sur les différentes cibles identifiées.

Objectif n°9 :
Multiplier les évènements permettant au public de tester de nouvelles pratiques.

Actions identifiées :
- Plan de sensibilisation vis-a-vis des automobilistes (en lien avec NC)
- Communication auprès des associations, des entreprises, des communes sur les modes doux et l'intérêt de les développer (santé, coût, environnement, etc...)
- Communiquer auprès des entreprises sur les PDE et le financement apporté par l'Agence calédonienne de l'Energie
- Projet éducatif spécifique pour les lycées (à travailler avec la Direction de l'enseignement)

- Multiplier les journées modes doux dans l'année.
- Salon modes doux.
- Challenge éco-mobilité : pour les lycées, les écoles ou les entreprises

SCÉNARIOS DE GOUVERNANCE

ÉLÉMENTS DE PLANNING ET DE CHIFFRAGE

Planning :

La majorité des actions peuvent être mise en œuvre dans un délai d'un an.
ATTENTION : le planning doit en revanche être corrélé aux investissements dans les infrastructures car il serait contreproductif de communiquer massivement sur les modes doux sans que les investissements soient mis en œuvre.

Chiffrage :

A ce stade les estimations données sont des fourchettes car elles dépendent d'éléments quantitatifs et du niveau d'investissement souhaité. Nous évaluons également l'investissement en temps passés pour l'agent de la province Nord qui sera en charge de l'animation et pilotage des actions.

	Coût	Moyens humains
Scenario de base	<1MF	50% d'ETP
Option A	15 à 25 MF	25% d'ETP
Option B	A partir de 20 MF/an	25% d'ETP
Option C	10 à 15 MF	25% d'ETP

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

SCHÉMA MODES DOUX

VOLET 2 :

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

> SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL À DÉVELOPPER EN PHASE 3

> QUELLE AMBITION POUR CE SCHÉMA MODES DOUX ?

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

Une politique affirmée de développement des modes doux passe nécessairement par une offre en infrastructure attractive et adaptée aux besoins.
L'attractivité de l'itinéraire (qualité, sécurité, entretien, réponse aux besoins) est un critère de base pour inciter à la fréquentation des modes doux.
La première étape du volet aménagement et infrastructures du schéma modes doux consiste donc à identifier les principaux parcours selon les usages/flux modes doux envisagés :

UTILITAIRES, SPORTIFS, LOISIRS

Une section peut supporter plusieurs usages/flux et les propositions d'aménagements pourront ainsi varier selon les usages/flux projetés :

> ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS AUX BESOINS ET AUX PRATIQUES :

UTILITAIRE

> Quotidiens
> Équipements publics, scolaires
> Centralités, bassins d'emploi
> cycles rapides + piétons lents
(ex : bande cyclable ou accotement revêtu + piétons séparés* + ombrage)
> rapidité de l'itinéraire, sécurité, attractivité, confort d'usage

SPORTIF

> Quotidiens et Week-end
> Parcs, équipements sportifs, bassins de vie
> Cycles et piétons rapides
(ex : accotement revêtu ou bande cyclable revêtement roulant + piétons séparés*+ ombrage)
> aspect pratique de l'itinéraire, sécurité, attractivité, confort d'usage

LOISIR PROMENADE

> Week-end
> Parcs, sites d'intérêt, équipements de loisirs
> cycles piétons lents
(ex : piste ou voie verte + ombrage)
> qualité et intérêt de l'itinéraire, sécurité, attractivité, confort d'usage

Tableau récapitulatif

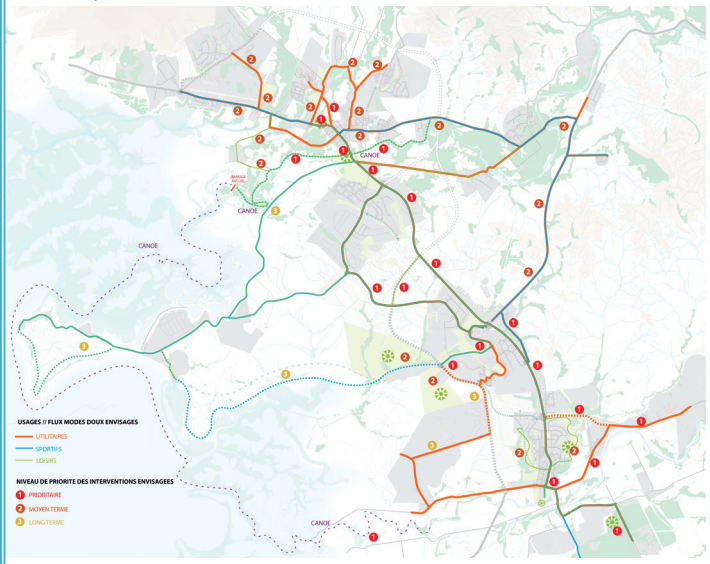
	Utilitaires	Promenade	sportif
Fréquence	Quotidien	WE + belle saison	WE (et en semaine)
Infra section courante	Bande cyclable ou accotement revêtu	Piste ou voie verte	(Réseau routier secondaire) accotement revêtu ou bande revêtement roulant
Infra extrémité et point particulier	Aire de stationnement et carrefours soignés	Site remarquable ou halte aménagée	
Type de population	Jeune (collégiens, lycéen, étudiant)	Parents/enfants	Adulte en majorité
Gravité des accidents (+80% avec des VL)	faible	Très faible	importante

** Nb : cycles et piétons séparés peuvent prendre de multiples aspects : Cf. profils type*

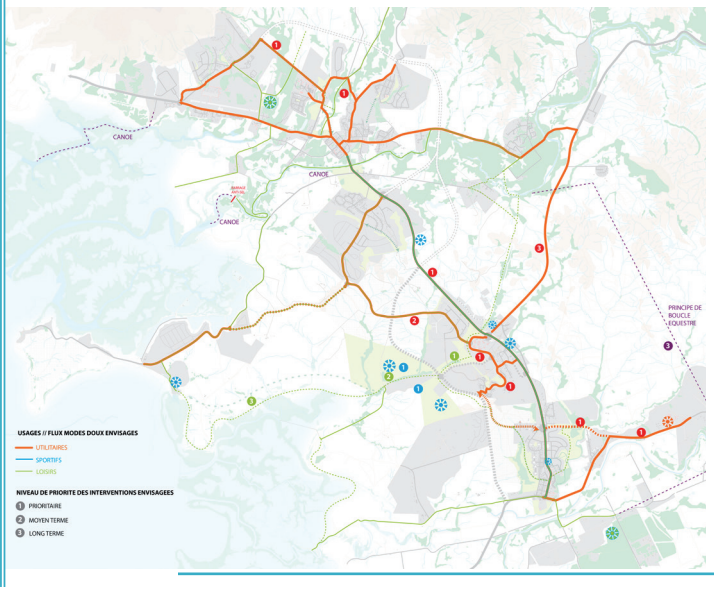
> REGARDS ISSUS DES ATELIERS

Cf. compte-rendu

> ATELIER 1



> ATELIER 2



> Lignes directrices issues des ateliers de concertation :
(Cf. cartes associées)

Les 2 ateliers ont fait apparaître des orientations communes en termes d'aménagement d'infrastructure et de temporalité.
Par exemple :
> confirmation du statut de la RT1 : support multi usages (utilitaires/sportifs/loisirs) (prioritaire)
> secteur de Païamboué (Wélépane + liaison vers l'aménagement parcours VTT et pédestre) (prioritaire)
> liaison village de Koné/collège en utilitaire (prioritaire)
> liaison RT1 / Lycée agricole de Pouembout en utilitaire (prioritaire)
> liaison loisir vers le pôle de loisirs au sud du village de Pouembout
> bouclage tribu de BACO/ Village de Koné / Païamboué (moyen à long terme)
> aménagement des berges de la Koné pour les loisirs
> volonté d'ouverture sur le littoral et la mer pour les modes doux + activités nautiques en lien avec rivières/mangrove/mer (canoë / Kayak révélé + paddle) (long terme)

Corrélés aux enjeux issus du diagnostic, ces orientations peuvent être considérés comme des invariants.

Parallèlement les ateliers ont également mis en évidence des propositions différentes en termes d'aménagement d'infrastructure et de temporalité. Par exemple :
> secteur Ouest du village de Pouembout à relier (long terme)
> priorité d'aménagement sur la Tangentille
> liaisons et priorités aux abords du village de Koné
> bouclage aérodrome / collège
> liaison village de Pouembout / Païamboué via le foncier privé
> déplacements équestres uniquement révélés dans l'atelier n°1 (> enjeu à long terme)

Ces propositions, ainsi que celles issues du diagnostic qu'il conviendra de confirmer, sont considérées comme des variantes à confirmer.

Finalement, les sections à aménager feront l'objet de propositions d'aménagement à travers des profils types tenant compte des usages attendus.
Le choix des scénarios portera tout particulièrement la priorité, la temporalité donnée aux aménagements à réaliser et identifiés comme des invariants.

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> CROISEMENT DIAGNOSTIC ET ENJEUX // ATELIERS

La cartographie ci-contre est issue du croisement des données et enjeux identifiés au diagnostic (fréquentation, pôles d'attractivité, cohérence, connexions, etc.) et au sein des ateliers de concertation (volonté exprimée).
Elle servira de préalables à la définition des aménagements à réaliser : profils types projetés page suivante.

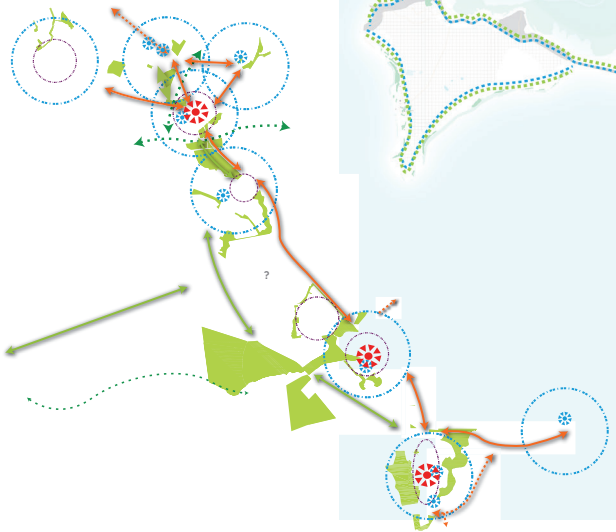
> SCÉNARIOS D'USAGES :

UTILITAIRE SPORTIF LOISIR

Invariants (diagnostic et atelier)

Variantes, options (identification lors des ateliers, mais pas au diagnostic et inversement > volonté d'aménagement ?)

> RAPPEL DE LA SYNTHÈSE DES FLUX (DIAGNOSTIC)



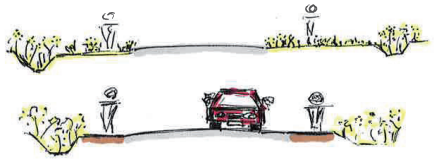
PANORAMA DES AMÉNAGEMENT MODES DOUX // PROFILS TYPES

> + Cf. Zooms sur les centres urbains

L'identification des usages / flux modes doux projetés conduit à faire différentes propositions d'aménagement adaptées, allant des plus qualitatives aux accotements non aménagés.
Au-delà des aspects financiers et contraintes opérationnelles, il convient de se demander quelle ambition donner à ce schéma modes doux ? En effet, la qualité des aménagements étant un critère essentiel pour inciter aux pratiques, l'investissement associé à une politique publique affirmée peu être un moteur essentiel.

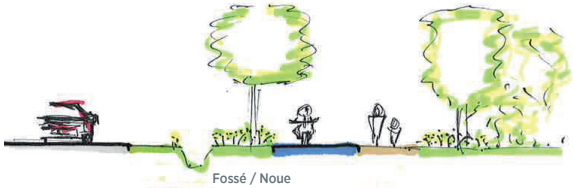
PROFIL TYPE — PROFIL NON AMÉNAGÉ // PEU QUALITATIF ET ATTRACTIF

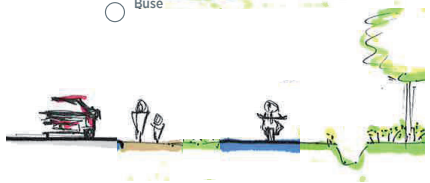
Axes avec peu de traffic, voies internes, rurales



PROFIL TYPE A — PROFIL A // PISTE CYCLABLE + PIÉTONS SÉPARÉS

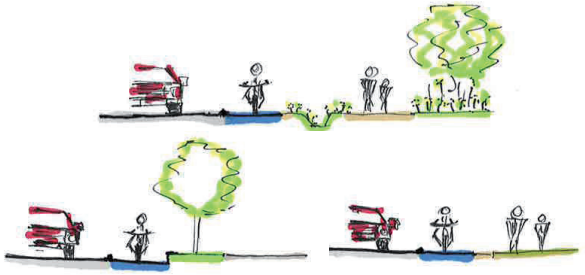
> emprises larges aménageable
> liaisons, connexions, axes rapides





PROFIL TYPE B — PROFIL B // ACCOTEMENT REVÊTU OU BANDE CYCLABLE + PIÉTONS SÉPARÉS

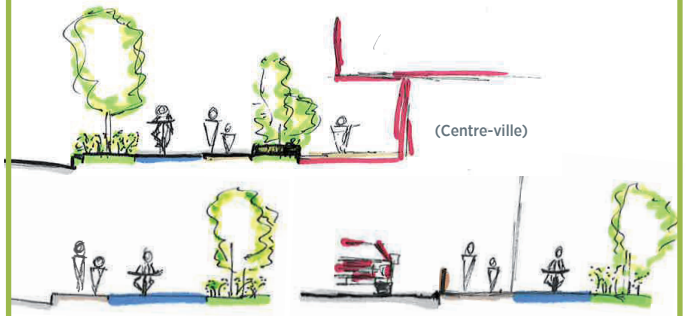
> peu d'emprises aménageable
> besoin de sécurisation, pratique avérée



PROFIL TYPE C — PROFIL C // VOIE PARTAGÉE

> Trottoir mixte (espace cycle matérialisé au sol)
> Aire piétonne ouverte aux cycles

> profil plus urbain, troittoir, etc.
(choix des revêtements)



PROFIL TYPE D — PROFIL D // VOIE VERTE

> profil loisirs, possibilité d'accueillir les déplacements équestres

PROFIL TYPE E — PROFIL F // AMÉNAGEMENT SPÉCIFIQUE

Exemple : façade urbaine de WepWé

Contre-allée et stationnement sur façade commerciale

PROFIL TYPE F — PROFIL F // ACCOTEMENT AMÉNAGÉ POUR LES PIÉTONS

> Cycles sur voirie > axes peu fréquentés

Accotement

Accotement + Potelets pour sécuriser les piétons

Trottoir pour sécuriser les piétons

Trottoir + potelets pour sécuriser les piétons

Bande végétale pour sécuriser les piétons

+++ AUTRES VARIABLES À PRENDRE EN COMPTE:

> CHOIX DES MATÉRIAUX, REVÊTEMENTS

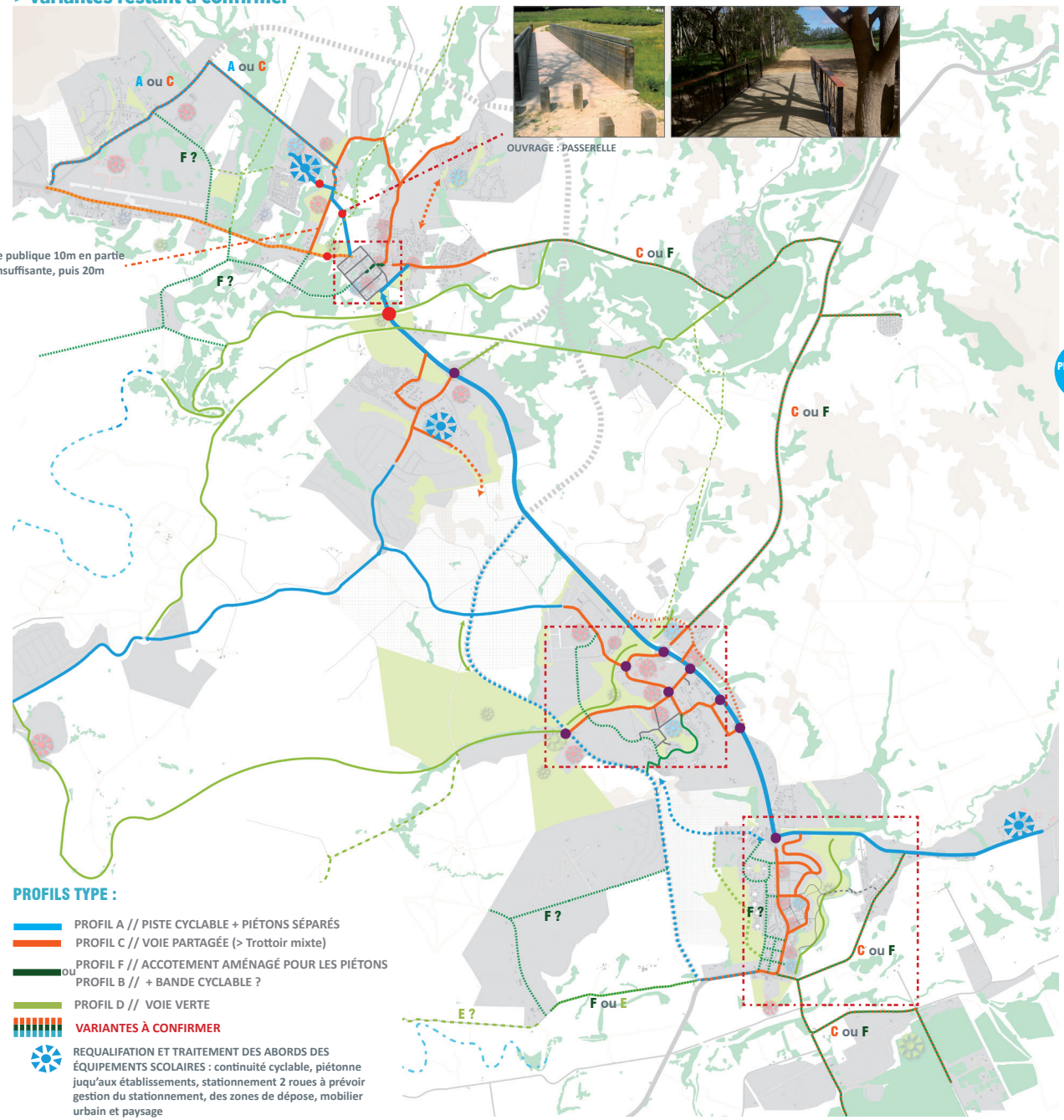
> VÉGÉTATION / MOBILIER URBAIN / ÉCLAIRAGE / SIGNALÉTIQUE, ETC.

> les aménagements sont conditionnés aux emprises disponibles, à la topographie ou aux contraintes de terrain, aux réseaux, etc.

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS TYPES CORRESPONDANT AUX USAGES ET FLUX PROJETÉS
> variantes restant à confirmer

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

OUVRAGE : PASSERELLE



PROFILS TYPE :

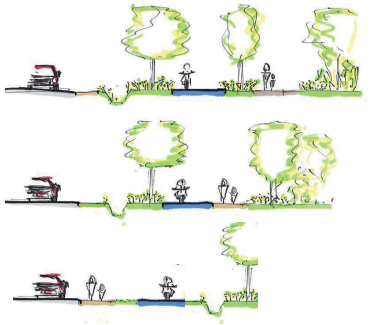
- PROFIL A // PISTE CYCLABLE + PIÉTONS SÉPARÉS
- PROFIL C // VOIE PARTAGÉE (> Trottoir mixte)
- PROFIL F // ACCOTEMENT AMÉNAGÉ POUR LES PIÉTONS ou PROFIL B // + BANDE CYCLABLE ?
- PROFIL D // VOIE VERTE
- VARIANTES À CONFIRMER
- REQUALIFICATION ET TRAITEMENT DES ABORDS DES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES : continuité cyclable, piétonne juqu'aux établissements, stationnement 2 roues à prévoir gestion du stationnement, des zones de dépose, mobilier urbain et paysage

> La cartographie ci-contre représente les profils types à mettre en oeuvre (objectifs d'aménagement). Nous entrerons par la suite dans une vision opérationnelle et d'adaption plus fine des profils.

> LE CHOIX DES AMÉNAGEMENTS DOIT ÊTRE GUIDÉ PAR UNE ANALYSE MULTI-CRITÈRES :
> Qualité d'aménagement, incitation, confort d'usage
> Sécurité
> Approche financière, niveau d'investissement, entretien
> Faisabilité opérationnelle (emprise, contrainte, etc.)
> Qualité paysagère, identité, qualité de vie, etc.

PROFIL TYPE A

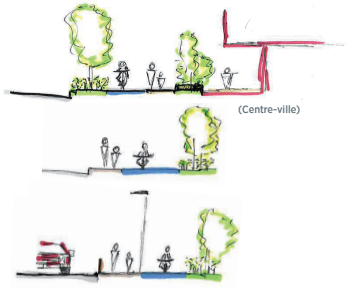
PROFIL A // PISTE CYCLABLE + PIÉTONS SÉPARÉS



PROFIL TYPE C

PROFIL C // VOIE PARTAGÉE

> Trottoir mixte (espace cycle matérialisé au sol)
> Aire piétonne ouverte aux cycles

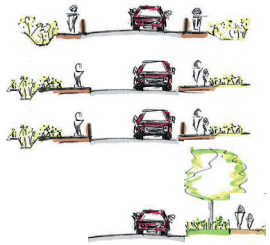


PROFIL TYPE D

PROFIL D // VOIE VERTE

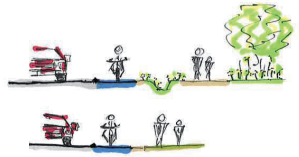
PROFIL TYPE F

PROFIL E // ACCOTEMENT AMÉNAGÉ POUR LES PIÉTONS



PROFIL TYPE B

PROFIL B // ACCOTEMENT REVÊTU OU BANDE CYCLABLE + PIÉTONS SÉPARÉS



AMÉNAGEMENT ET INFRASTRUCTURES MODES DOUX
Capacité d'aménagement et perspective opérationnelle

EMPRISES DES AMÉNAGEMENTS :

Piste cyclable :
> unidirectionnel = 2.20m min. (entretien)
> bidirectionnel = 3.00m min.

Bande cyclable sur voirie :
> 1.50m min.

Trottoir, accotements piétons
> 1.50m min.

Voie verte multiusages :
> 4 à 5.00m min.

Plantations :
> 2.00m min. pour arbre haute tige

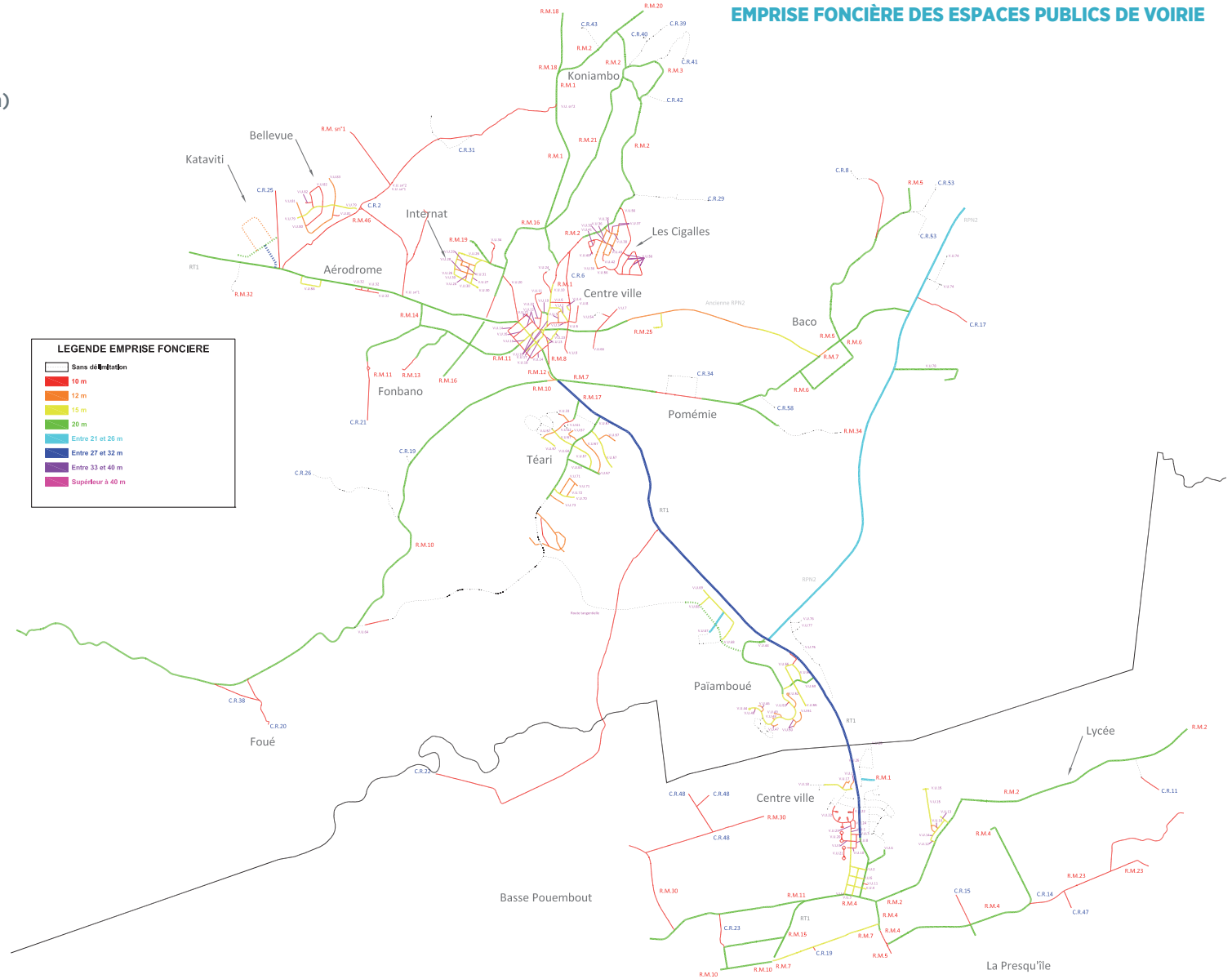
Stationnement :
> 2.50m (4X4), possibilité à 2.30m

Voirie :
> secondaire : 6.00m min.
> primaires : 6.50m min.

POINT DE VIGILENCE :

Attention au positionnement des poteaux éléctriques pour l'éclairage public : ces dernier ne doivent pas constituer un obstacle aux cheminements

EMPRISE FONCIÈRE DES ESPACES PUBLICS DE VOIRIE

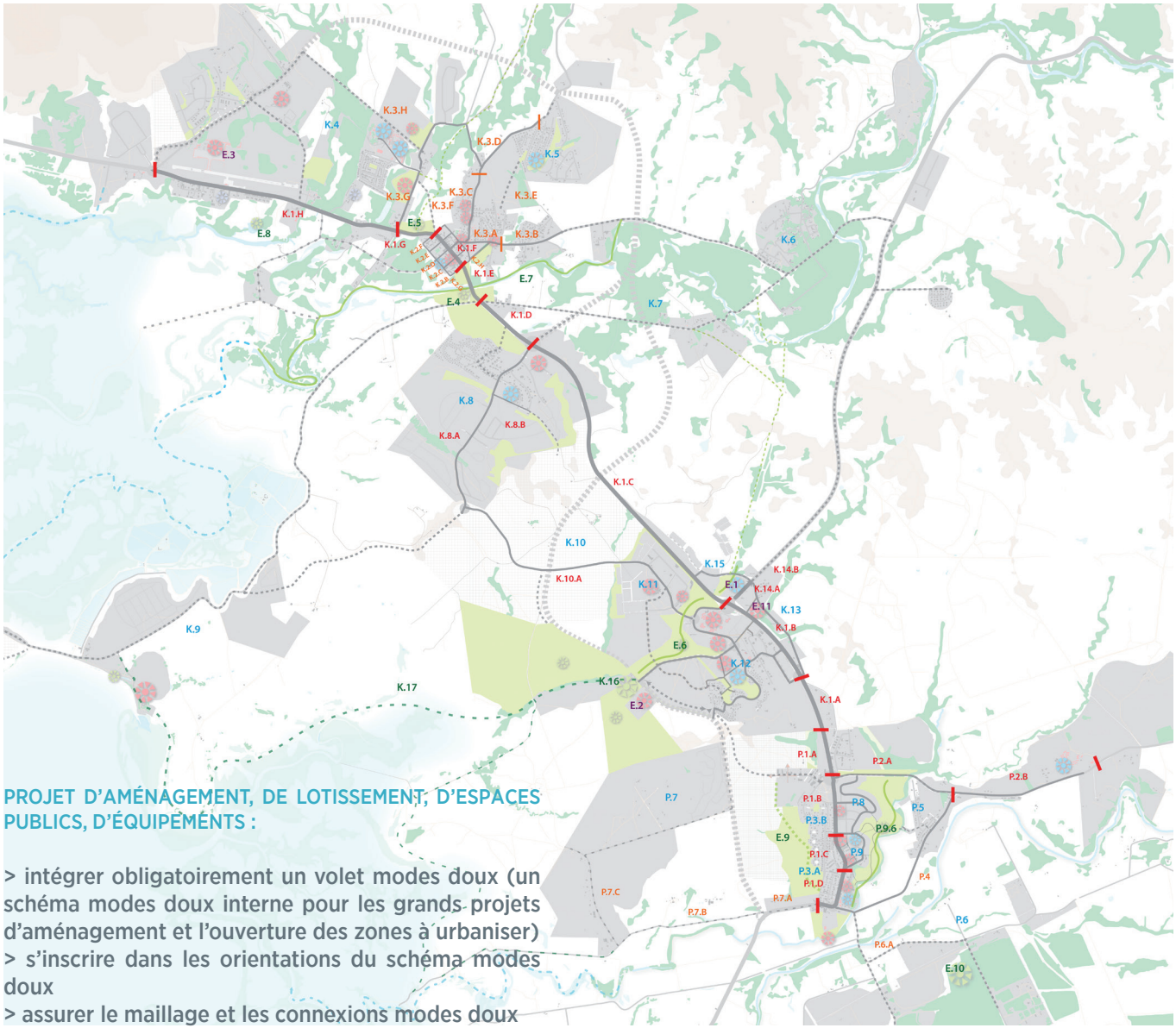


MISE EN PLACE D'UN OUTIL DE SUIVI OPÉRATIONNEL :

Repérage des aménagements, profils types ou projets associés

> A chaque section correspondra un profil type à mettre en oeuvre.
+ autres aménagements modes doux à intégrer

(Cf. tableau et cartographie grand format en annexe)



PROJET D'AMÉNAGEMENT, DE LOTISSEMENT, D'ESPACES PUBLICS, D'ÉQUIPEMENTS :

> intégrer obligatoirement un volet modes doux (un schéma modes doux interne pour les grands projets d'aménagement et l'ouverture des zones à urbaniser)
> s'inscrire dans les orientations du schéma modes doux
> assurer le maillage et les connexions modes doux

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

Repérage sur plan	ENJEUX MODES DOUX (détail en phase 3 lors du choix du scénario préférentiel)	RAPPEL : FINALITES ET OBJECTIFS D'AMENAGEMENT Utilitaire / Sportif / Loisir	AMENAGEMENTS - PROFILS Profils type projetés / Profil / Faisabilité technique et financière
POUEMBOUT			
E.9	Partie Sud et Ouest du Parc urbain de Pouembout	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
E.10	Parc loisirs et centre équestre de Tipenga	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
P.8	Lotissement Wep Wé		
	Wep Wé voies du lotissement		
	Wep Wé façade urbaine		
	Place de Wep Wé		
	Parc de Wep Wé	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
P.9	OAP de Pouembout (Variation Mars 2017)		
	Secteur 1 - Voie de prolongement de Wep Wé	U / S / L	Etudes MOE + Travaux
	Secteur 2 - Desserte du lotissement existant + cheminement	peu d'enjeu	Etudes MOE + Travaux
	Secteur 3 - Parking + allée	U / L	Etudes MOE + Travaux
	Secteur 4 - Plateaux sportifs	S / L	Etudes MOE + Travaux
P.1.C	Secteur 5 - Abords château Grimigni et tottoir	U / S / L	Etudes MOE + Travaux
	Secteur 6 - Parc	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
P.1	Requalification de la RT1 en traversée de village		
P.1.A	Section Nord rond point de WepWé jusqu'à Koné	U / S / L	Poursuite profil K.1.A // Piste cyclable + piétons + végétation
P.1.B	Section Nord façade WepWé	U / S / L	Conte-allée + stationnement + piste cyclable + piétons + végétation // évolutif ?
P.1.C	Section façade OAP	U / S / L	Profil OAP définis > Etudes MOE + Travaux
P.1.D	Section Sud Vieux village	U / S / L	stationnement + piste cyclable + piétons + végétation // évolutif ?
P.2	Poursuite de la liaison vers le Lycée agricole de Pouembout		
P.2.A	Liaisons créée (cimetière - intersection)	U	Travaux
P.2.B	Poursuite de l'intersection jusqu'au Lycée	U	Poursuite profil P.2.A // Piste cyclable + piétons + végétation
P.3	Sections du village		
P.3.A	Vieux village	peu d'enjeu	peu d'enjeu
P.3.B	Village - Val Nindhia -ZAE	peu d'enjeu	peu d'enjeu
P.4	Section RM2 Sud village - intersection voie liaison		
P.4.A	Section RM2 Sud village - intersection presqu'île	U / (S) / L	
P.4.B	Intersection presqu'île - intersection voie liaison	U	
P.5	Secteur ancien lotissement FSH	peu d'enjeu	peu d'enjeu // entretien
P.6	Secteur la presqu'île		
P.6.A	Section RM 2 - parc loisir et équestre Tipenga	U / (S) / L	
P.7	Secteur Ouest village		
P.7.A	Sortie Village - RM 11	U / L	peu d'enjeu
P.7.B	RM 11 - jusqueà RM 30	U	peu d'enjeu
P.7.C	RM 30 (de RM 11 à voie contournement)	U	peu d'enjeu
KONE			
E.1	Livraison antenne UNC	à connecter	Etudes MOE + Travaux
E.2	Livraison centre pénitentiaire	à connecter	Etudes MOE + Travaux
E.3	Livraison Nouvel aérodrome de Koné	à connecter	Etudes MOE + Travaux
E.4	Parcs entre Téari et Sud village	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
E.5	Parc Brunelet en sortie Nord de Village	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
E.6	Parc de Palambouë	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
E.7	Berges de la Koné	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
E.8	Sentier pédestre au Sud de l'aérodrome	S / L	Etudes Urbaines, Paysagères et environnementales // Programmation // MOE
E.11	Gare routière	à connecter	INDETERMINE
K.16	Parcours pédestre et pistes VTTT à vocation sportive (Variation Septembre 2017)		
	Tranche 1	S / L	Travaux
	Tranche 2	S / L	Travaux
	Tranche 3	S / L	Travaux
K.12	Schéma d'aménagement et de mobilité de la zone de l'Hôtel de la Province Nord (Variation Février 2017)		
K.1.B	Tranche 1 - chicane RT1 ; axes piétons + piétons Welepane	U / L	Etudes MOE + Travaux
K.1.B	Tranche 2 - RT1 section courante ; Welepane G. CHN - Corbeaux et G. HPN - G. Cassis ; Parc de Palambouë et halte ombragée	U / S / L	Etudes MOE + Travaux
	Tranche 3 - G. CHN - Centre pénitentiaire ; halte ombragée	U / S / L	Etudes MOE + Travaux
	Tranche 4 - rue corbeaux, avenue Téari ; G. Bel Air - Corbeaux	U	Etudes MOE + Travaux
	Tranche 5 - Welepane ; lot.Palambouë ; liaison gare routière	U	Etudes MOE + Travaux
	Tranche 6 - Welepane Extension	U / L	Etudes MOE + Travaux
K.1	Requalification de la RT1		
K.1.A	Section limite Sud - rond point de Baco	U / S / L	Piste cyclable + piétons + végétation
K.1.B	Section rond point de Baco - rond point HPN	U / S / L	Cf. SAM // Etudes MOE + Travaux
K.1.C	Section rond point HPN - Téari	U / S / L	Piste cyclable + piétons + végétation
K.1.D	Section Téari - croisement route de fouë	U / S / L	Déjà aménagé qualitativement // entretien
K.1.E	Section croisement route de fouë- entrée Sud village	U / S / L	
	Pont cycles piétons sur la Koné	U / S / L	
K.1.F	Section traversée de village - entrée Sud - sortie Nord		Bande cyclable de part et d'autre de le RT1 (faisabilité/emprise)
K.1.G	Section sortie Nord - route du stade	U / S / L	Passage ouvrage // Bande cyclable possible + piétons
K.1.H	Section route du stade - rond point aérodrome	U / (S)	Bande cyclable possible + piétons
K.2	Centre de village		
K.2.A	Section traversée de village - entrée Sud - sortie Nord	U / S / L	Bande cyclable de part et d'autre de le RT1 (faisabilité/emprise)
K.2.B	Perpendiculaire RT1 - Sud Sud	U / S / L	
K.2.C	Perpendiculaire RT1 - Sud	U	
K.2.D	Perpendiculaire RT1 - Centre	U / L	
K.2.E	Perpendiculaire RT1 - Nord	U	
K.2.F	Perpendiculaire RT1 - Nord Nord	U	
K.2.G	Parrallèle Ouest	U	
K.2.H	Parrallèle Est	U	
K.3	Abords du village		
K.3.A	Section place OPT - marché tribunal	U / (S)	
K.3.B	Pousuite marché tribunal - tribu de Baco	U / (S)	
K.3.C	Section Place OPT - cimetière	U	Prévoir requalification complète de voirie > Piste ou bande
K.3.D	Section cimetière - les cigales	U	Prévoir requalification complète de voirie > Piste ou bande
K.3.E	Liaison Cigales - centre-ville via projet d'aménagement	U / L	
K.3.F	Section Sortie Nord village - collège via VU1	U / (S) diag	Prévoir passerelle // Piste cyclable et piétons // section réservée modes doux
K.3.G	Section Sortie Nord village - collège via RM16	U	Passage ouvrage // Bande cyclable possible + piétons
K.3.H	à créer Collège - Ioti Bellevue	U / (L)	A créer // Piste cyclable et piétons // section réservée modes doux
K.4	Secteur Collège Internat - Bellevue - Aérodrome		
K.4	Projet Gou Mé Wé		Travaux
K.4	Projet Lot 113		
K.4	Projet FSH au dessus SMA		
K.5	Secteur les Cigales		
K.5	Projet FSH extension Cigales		
K.5	Lot entre les cigales et le centre		
K.6	Secteur tribu de BACO		
K.7	Secteur Poménie		
K.8	Secteur Téari		
K.8.A	Section Rond point - tangentielle	U / (S) / L	Continuité cyclable // réfection + piétons + paysage
K.8.B	Section Vuilâ - écoles Téari	U / (S) / L	
K.8	La Grande Vallée		
K.8	Samanéa		
K.9	Fouë		
K.9	Face à la mer + jardins de Fouë		
K.9	Fouë		
K.10	Projet Tangentielle		
	Projet d'aménagement		Etudes
K.10.A	Section Téari - Cassis	U / (S) / L	Réfection piste cyclable // sécurisation piétons + paysage
K.11	Cassis	U / (S) / L	
K.13	BACO	U / (S)	
K.14	RPN2		
K.14.1	Rond point HPN - carrefour UNC		
K.14.2	Carrefour UNC - tribu de Baco		
K.15	Wabealo		Etudes MOE + Travaux
K.17	Voie verte littoral		
CV.1	Requalification centre de village de koné (îlôts + parkings mutualisés)		
CV.2	Centre urbain de Palambouë		

SCÉNARIOS TEMPORALITÉ, NIVEAU DE PRIORITÉ

> OBJECTIFS :

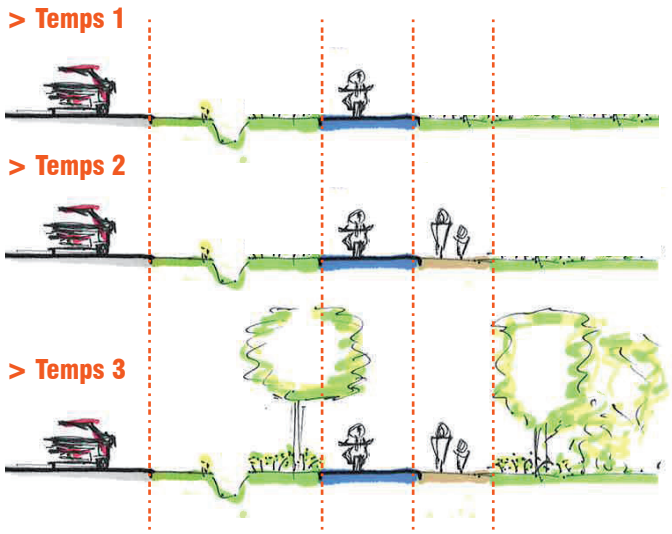
La perspective d'un schéma opérationnel d'aménagement associé à un Plan Pluriannuel d'Investissement suppose dès aujourd'hui d'engager et de hiérarchiser les actions en termes d'infrastructures selon le niveau de priorité des interventions envisagées :

> action prioritaire (planification à 5 ans)
> action sur le moyen terme (planification sur 5 à 10 ans)
> action sur le long terme

En l'absence de financements disponibles, il convient néanmoins de s'inscrire dans la perspective des aménagements définis in fine et d'envisager un profil évolutif en fonction des ressources mobilisables : prévoir les emprises, nécessaires, ne pas fermer des portes en l'absence de financement immédiat des aménagements.

PROFIL TYPE A à F

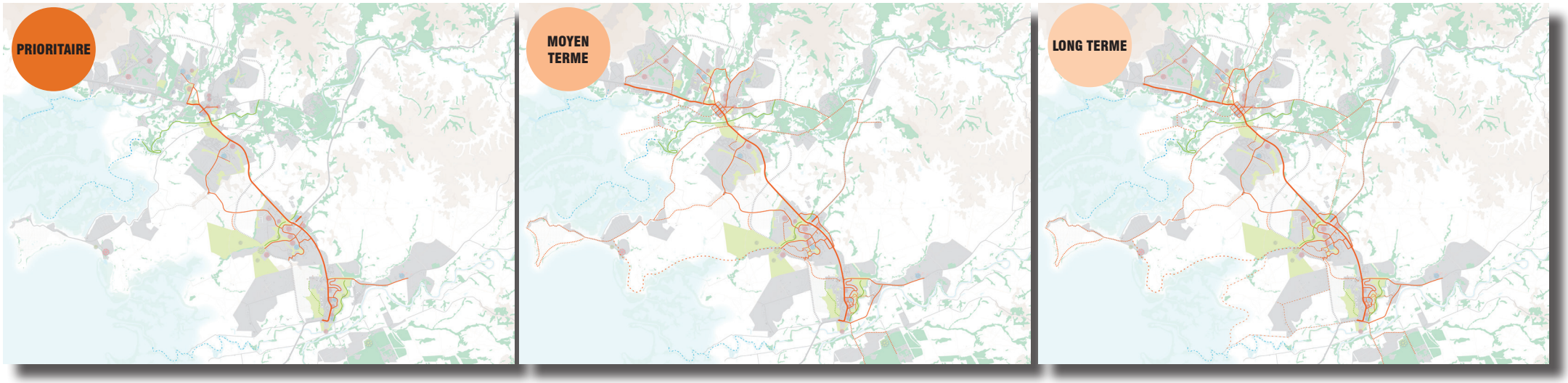
PROFIL ÉVOLUTIF // Exemple :



RÉFLEXION PARALLÈLE :
> Étudier la faisabilité de la mise en place d'un plan de plantation en parallèle du ppi : anticiper la plantation d'arbres à haute tige (ombrage et paysage), et d'autres espèces sélectionnées (choix des essences), etc.

> SCHÉMAS A COURT / MOYEN / LONG TERME

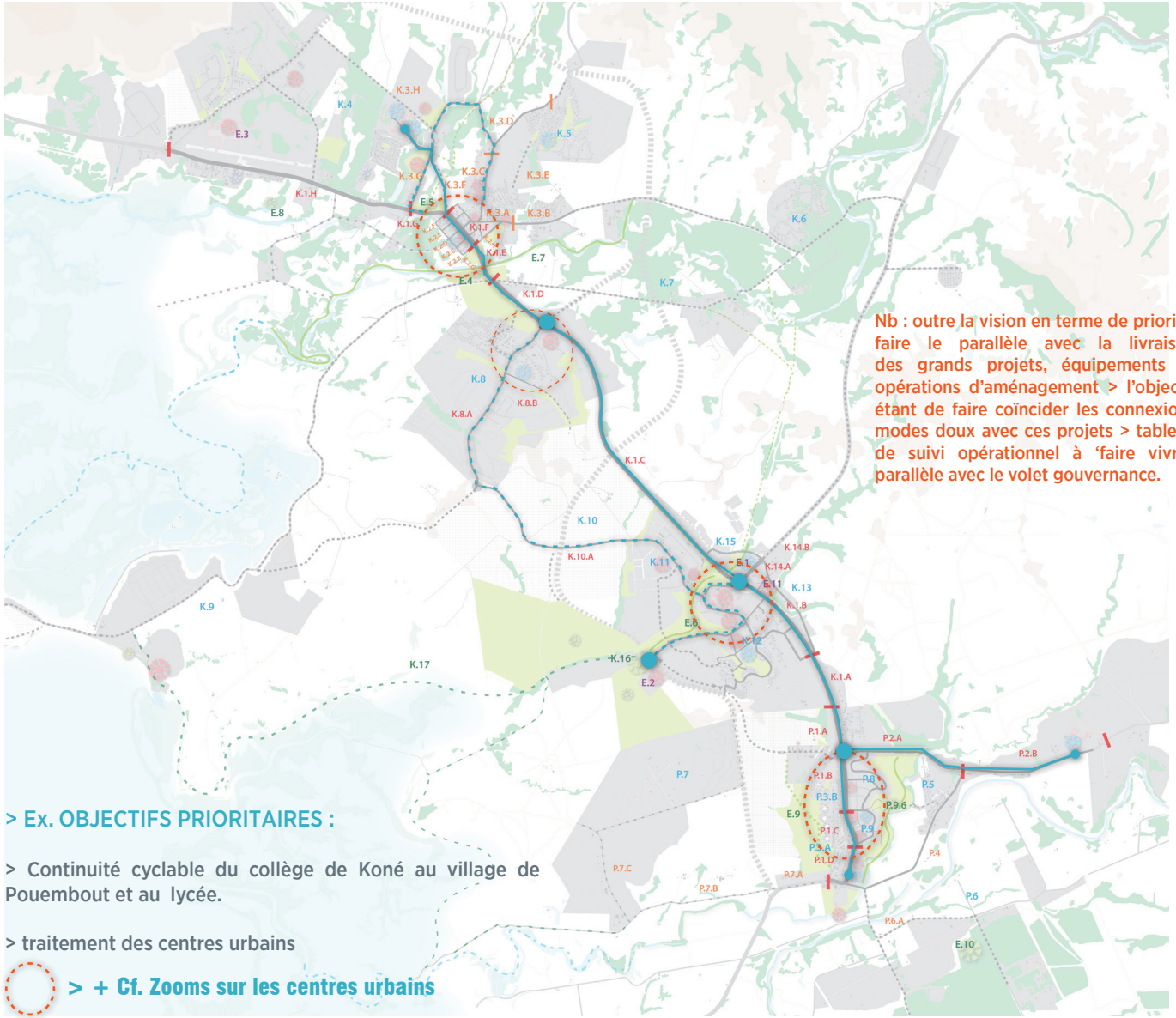
> Cartographies provisoires à définir en phase 3 selon le scénario de temporalité retenu



MISE EN PLACE D'UN OUTIL DE SUIVI OPÉRATIONNEL :
Repérage des aménagements et échéances de réalisation

> Plan Pluriannuel d'Investissement

(Cf. tableau et cartographie grand format en annexe)



Nb : outre la vision en terme de priorité, faire le parallèle avec la livraison des grands projets, équipements et opérations d'aménagement > l'objectif étant de faire coïncider les connexions modes doux avec ces projets > tableau de suivi opérationnel à 'faire vivre', parallèle avec le volet gouvernance.

> Ex. OBJECTIFS PRIORITAIRES :

> Continuité cyclable du collège de Koné au village de Pouembout et au lycée.

> traitement des centres urbains

> + Cf. Zooms sur les centres urbains

Repérage sur plan	ENJEUX MODES DOUX (détail en phase 3 lors du choix du scénario préférentiel)	RAPPEL : FINALITES ET OBJECTIFS D'AMENAGEMENT (Utilitaire / Sportif / Loisir)	TEMPORALITE / NIVEAU DE PRIORITE (>PPI) SCENARIO 1 Prioritaire (1 à 5 ans)	SCENARIO 2 Moyen terme (6 à 10 ans)	SCENARIO 3 Long terme (+ 11 ans)
			2018 2019 2020 2021 2022	2023 2024 2025 2026 2027	2028 et +
POUEMBOUT					
E.9	Partie Sud et Ouest du Parc urbain de Pouembout	S / L		Evolutif	
E.10	Parc loisirs et centre équestre de Tipenga	S / L	Programmé		
P.8	Lotissement Wep Wé				
	Wep Wé voies du lotissement		En cours		
	Wep Wé façade urbaine				
	Place de Wep Wé				
	Parc de Wep Wé	S / L	Evolutif		
P.9	OAP de Pouembout (Validation Mars 2017)				
	Secteur 1 - Voie de prolongement de Wep Wé	U / S / L	X X X		
	Secteur 2 - Desserte du lotissement existant + cheminement	peu d'enjeu	XX		
	Secteur 3 - Parking + allée	U / L	XX		
	Secteur 4 - Plateaux sportifs	S / L	XX		
P.1.C	Secteur 5 - Abords château Grimigni et tottoir	U / S / L	XXX		
	Secteur 6 - Parc	S / L	Evolutif		
P.1	Requalification de la RT1 en traversée de village				
P.1.A	Section Nord rond point de WepWé jusqu'à Koné	U / S / L	XXX		
P.1.B	Section Nord façade WepWé	U / S / L	XXX		
P.1.C	Section façade OAP	U / S / L	XXX		
P.1.D	Section Sud Vieux village	U / S / L	XXX		
P.2	Poursuite de la liaison vers le Lycée agricole de Pouembout				
P.2.A	Liaisons créée (cimetière - intersection)	U	Programmé		
P.2.B	Poursuite de l'intersection jusqu'au Lycée	U	X X X		
P.3	Sections du village				
P.3.A	Vieux village	peu d'enjeu			X
P.3.B	Village - Val Ninidhia -ZAE	peu d'enjeu			X
P.4	Section RM2 Sud village - intersection voie liaison				
P.4.A	Section RM2 Sud village - intersection presqu'île	U / (S) / L	X	XX	
P.4.B	Intersection presqu'île - intersection voie liaison	U	X	XX	
P.5	Secteur ancien lotissement FSH	peu d'enjeu			
P.6	Secteur la presqu'île				
P.6.A	Section RM 2 - parc loisir et équestre Tipenga	U / (S) / L	X	XX	
P.7	Secteur Ouest village				
P.7.A	Sortie Village - RM 11	U / L			XX
P.7.B	RM 11 - jusqu'à RM 30	U			X
P.7.C	RM 30 (de RM 11 à voie contournement)	U			X
KONE					
E.1	Livraison antenne UNC	à connecter			
E.2	Livraison centre pénitentiaire	à connecter			
E.3	Livraison Nouvel aérodrome de Koné	à connecter			
E.4	Parcs entre Téari et Sud village	S / L	Evolutif		
E.5	Parc Brunelet en sortie Nord de Village	S / L	Evolutif		
E.6	Parc de Palamboué	S / L	Evolutif		
E.7	Berges de la Koné	S / L	Evolutif		
E.8	Sentier pédestre au Sud de l'aérodrome	S / L	Evolutif		
E.11	Gare routière	à connecter	X X X		
K.16	Parcours pédestre et pistes VTTT à vocation sportive (Validation Septembre 2017)				
	Tranche 1	S / L			
	Tranche 2	S / L			
	Tranche 3	S / L			
K.12	Schéma d'aménagement et de mobilité de la zone de l'hôtel de la Province Nord (Validation Février 2018)				
K.1.B	Tranche 1 - chicane RT1 ; axes piétons + piétons Welepane	U / L			
K.1.B	Tranche 2 - RT1 section courante ; Welepane G. CHN - Corbeaux et G. HPN - G. Cassis ; Parc de Palamboué et halte ombragée	U / S / L			
	Tranche 3 - G. CHN - Centre pénitentiaire ; halte ombragée	U / S / L			
	Tranche 4 - rue corbeaux, avenue Téari ; G. Bel Air - Corbeaux	U			
	Tranche 5 - Welepane ; lot.Palamboué ; liaison gare routière	U			
	Tranche 6 - Welepane Extension	U / L			
K.1	Requalification de la RT1				
K.1.A	Section limite Sud - rond point de Baco	U / S / L	XXX		
K.1.B	Section rond point de Baco - rond point HPN	U / S / L	XXX		
K.1.C	Section rond point HPN - Téari	U / S / L	XXX		
K.1.D	Section Téari - croisement route de Fouë	U / S / L	XXX		
K.1.E	Section croisement route de Fouë - entrée Sud village	U / S / L	XXX		
	Pont cycles piétons sur la Koné	U / S / L	XXX		
K.1.F	Section traversée de village : entrée Sud - sortie Nord	U	XXX		
K.1.G	Section sortie Nord - route du stade	U / S / L	XXX		
K.1.H	Section route du stade - rond point aérodrome	U / (S)	X	XX	
K.2	Centre de village				
K.2.A	Section traversée de village : entrée Sud - sortie Nord	U / S / L	XXX		
K.2.B	Perpendiculaire RT1 - Sud Sud	U / S / L		XX	
K.2.C	Perpendiculaire RT1 - Sud	U		XX	
K.2.D	Perpendiculaire RT1 - Centre	U / L	XXX		
K.2.E	Perpendiculaire RT1 - Nord	U		XX	
K.2.F	Perpendiculaire RT1 - Nord Nord	U		XX	
K.2.G	Parrallèle Ouest	U		XX	
K.2.H	Parrallèle Est	U		XX	
K.3	Abords du village				
K.3.A	Section place OPT - marché tribunal	U / (S)	XX	X	
K.3.B	Poursuite marché tribunal - tribu de Baco	U / (S)		XXX	
K.3.C	Section Place OPT - cimetière	U	X	XX	
K.3.D	Section cimetière - les cigales	U		XXX	
K.3.E	liaison Cigalles - centre-ville via projet d'aménagement	U / L		X	X
K.3.F	Section Sortie Nord village - collège via VU1	U / (S) diag	XXX		
K.3.G	Section Sortie Nord village - collège via RM16	U	XXX		
K.3.H	à créer Collège - lot Bellevue	U / (L)	XX	X	
K.4	Secteur Collège Internat - Bellevue - Aérodrome				
K.4	Projet Gou Nè Wé				
K.4	Projet Lot 113				
K.4	Projet FSH au dessus SMA				
K.5	Secteur les Cigales				
K.5	Projet FSH extension Cigales				
K.5	Lot entre les cigales et le centre				
K.6	Secteur tribu de BACO				
K.7	Secteur Pomémie				
K.8	Secteur Téari				
K.8.A	Section Rond-point - tangentielle	U / (S) / L	XX	X	
K.8.B	Section Vu63 - écoles Téari	U / (S) / L	XX	X	
K.8	La Grande Vallée				
K.8	Samanéa				
K.9	Fouë				
K.9	Face à la mer + jardins de Fouë				XXX
K.9	Fouë				XXX
K.10	Projet Tangentielle				
	Projet d'aménagement				XXX
K.10.A	Section Téari - Cassis	U / (S) / L	XX	X	
K.11	Cassis	U / (S) / L	XX	X	
K.13	BACO	U / (S)	XXX		
K.14	RPN2				
K.14.1	Rond point HPN - carrefour UNC		XXX		
K.14.2	Carrefour UNC - tribu de Baco			X	X
K.15	Wabealo			XX	
K.17	Voie verte littoral			XX	X
CV.1	Requalification centre de village de koné (îlôts + parkings mutualisés)		XX	X	X
CV.2	Centre urbain de Palamboué		X	X	X

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

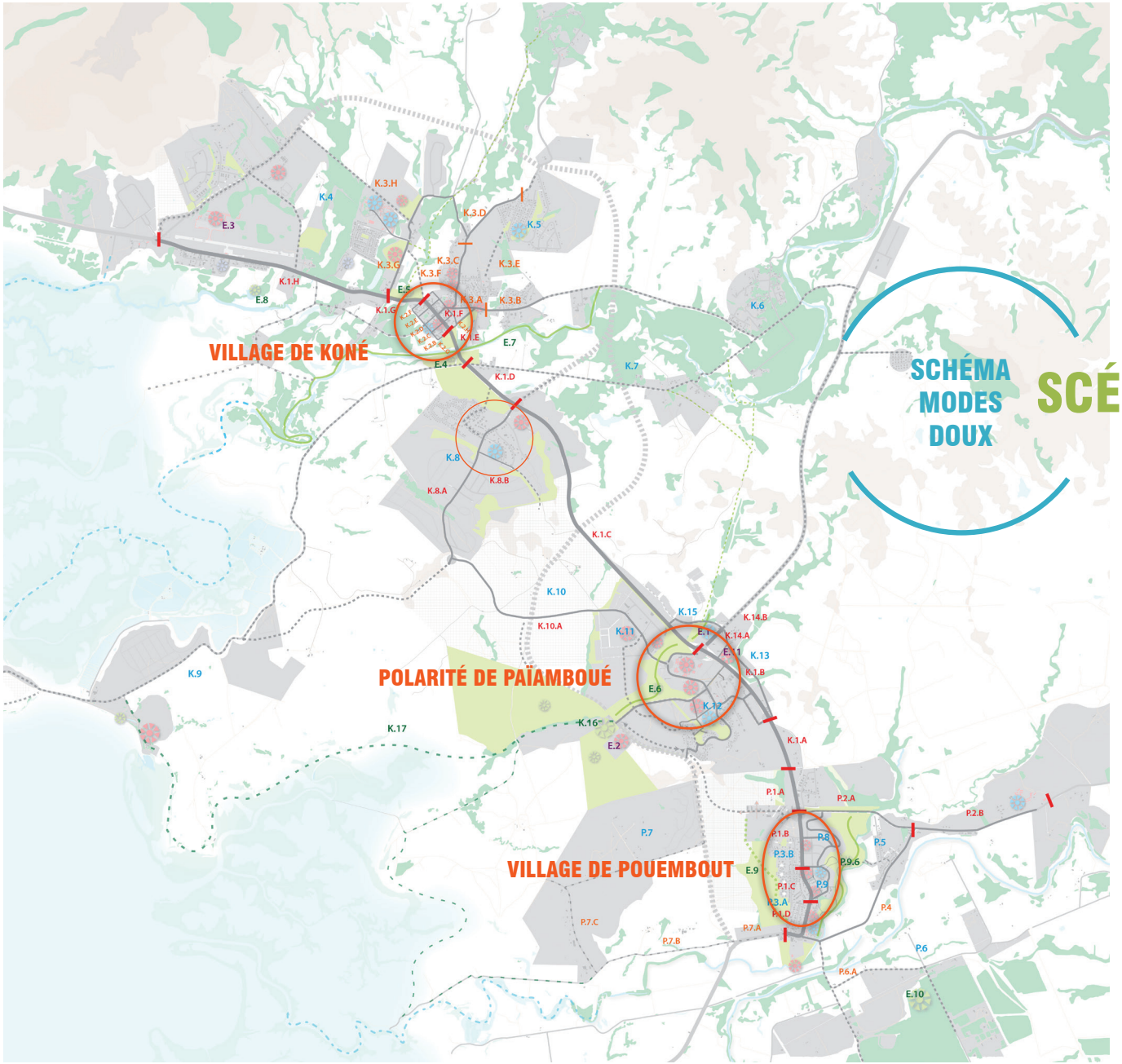


SCHÉMA MODES DOUX

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

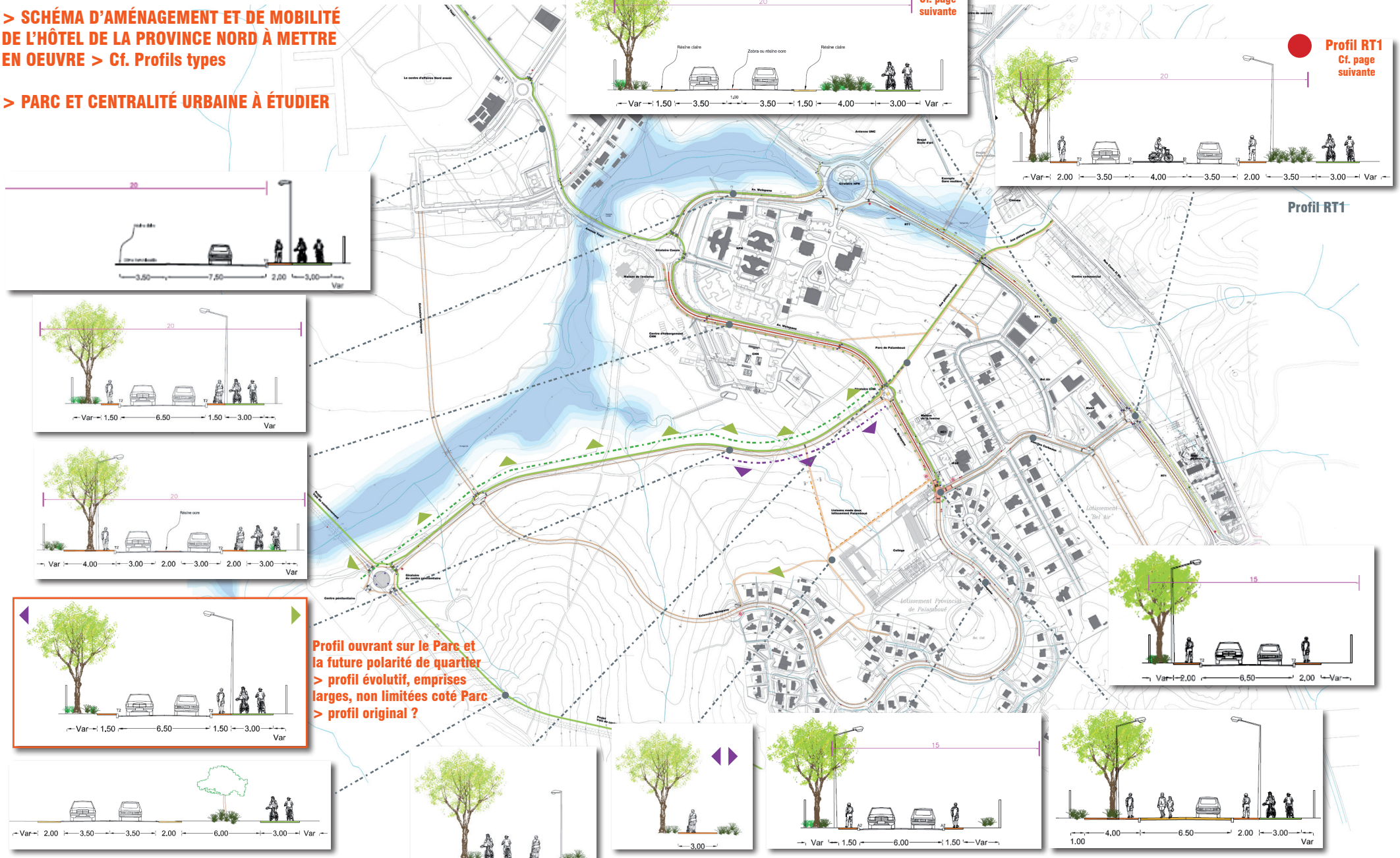
> ZOOM SUR LES POLARITES URBAINES
Cible privilégiée pour les modes doux

> Des niveaux d'études différents selon les polarités
rappel des projets, études validées et opérations en cours

ZOOM SUR LE CENTRE DE PAÏAMBOUÉ

> SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DE L'HÔTEL DE LA PROVINCE NORD À METTRE EN OEUVRE > Cf. Profils types

> PARC ET CENTRALITÉ URBAINE À ÉTUDIER



ZOOM SUR LE CENTRE DE PAÏAMBOUÉ

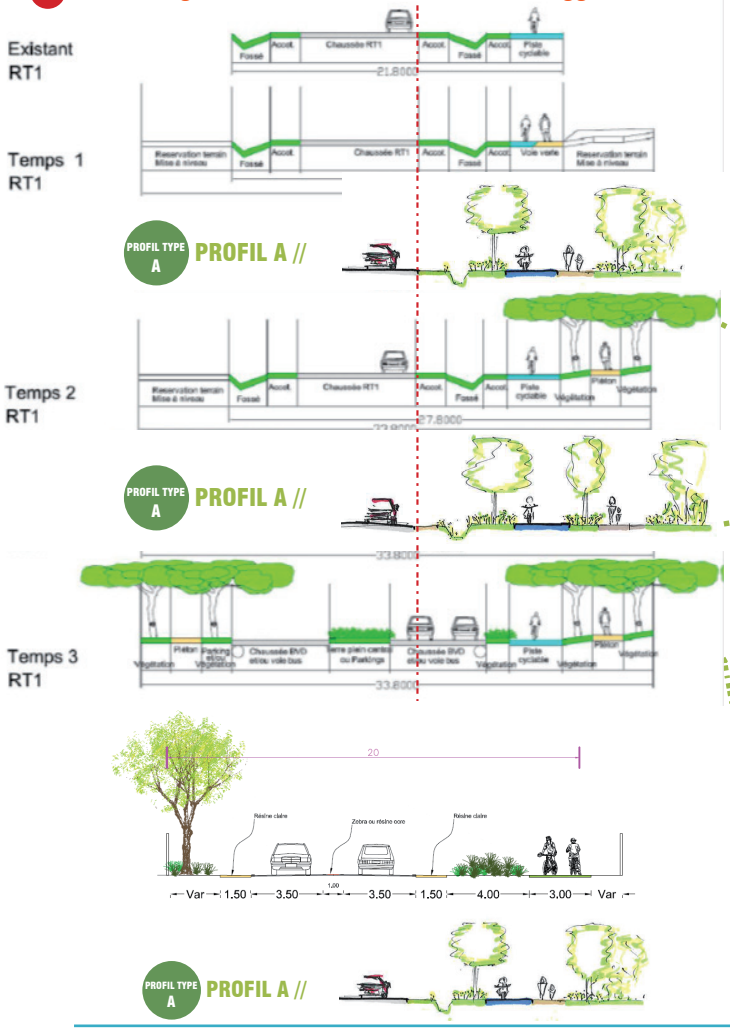
KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

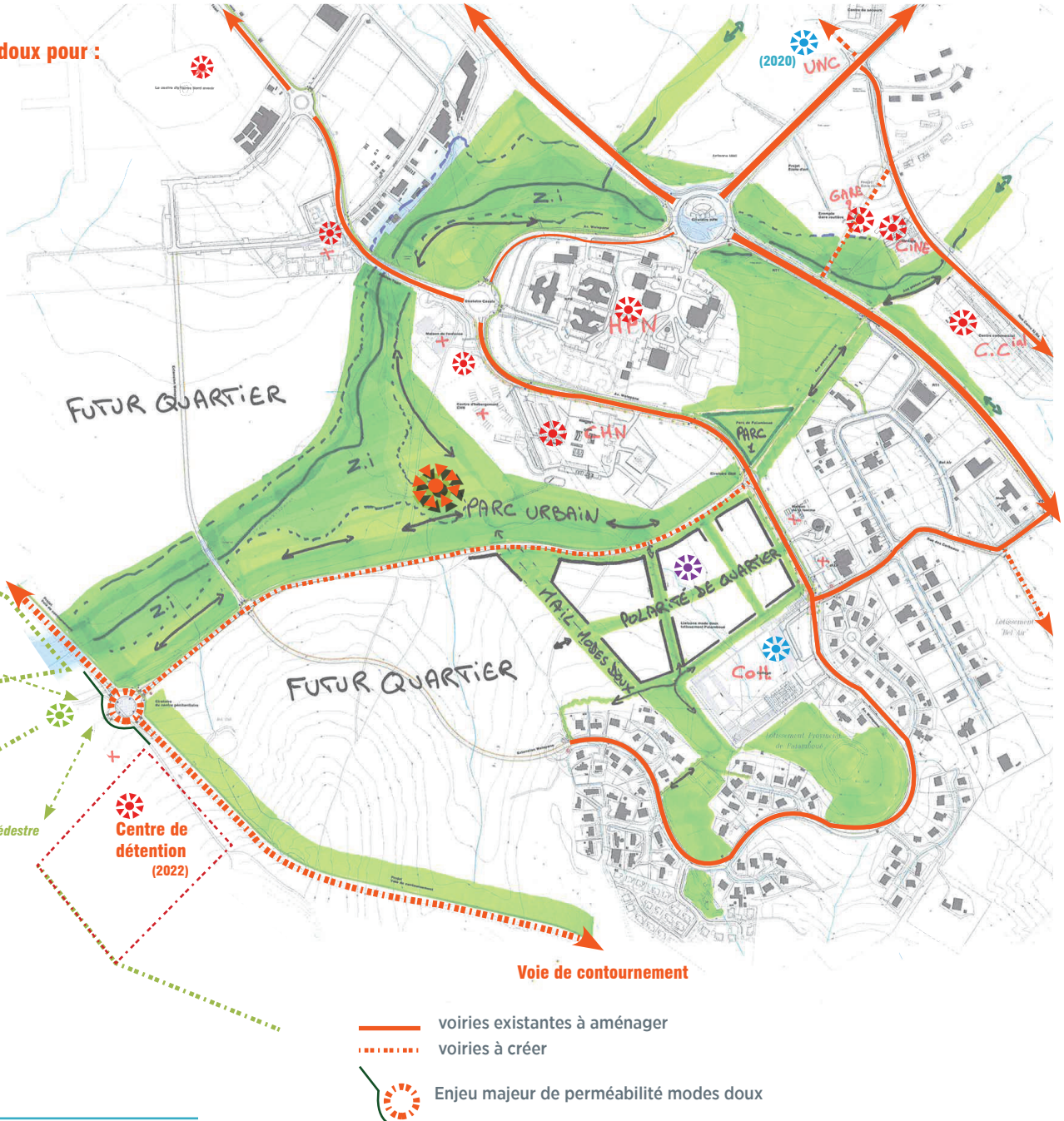
> Des études complémentaires nécessaires à l'intégration des modes doux pour :

> Polarité de quartier de Païamboué
> > étude de cadrage et programmation architecturale urbaine et paysagère
> > CPAUPE

> Parc 'du Creek du Pont Blanc' :
> > étude de programmation et d'aménagement

> Aménagement de la RT1 en traversée d'agglomération

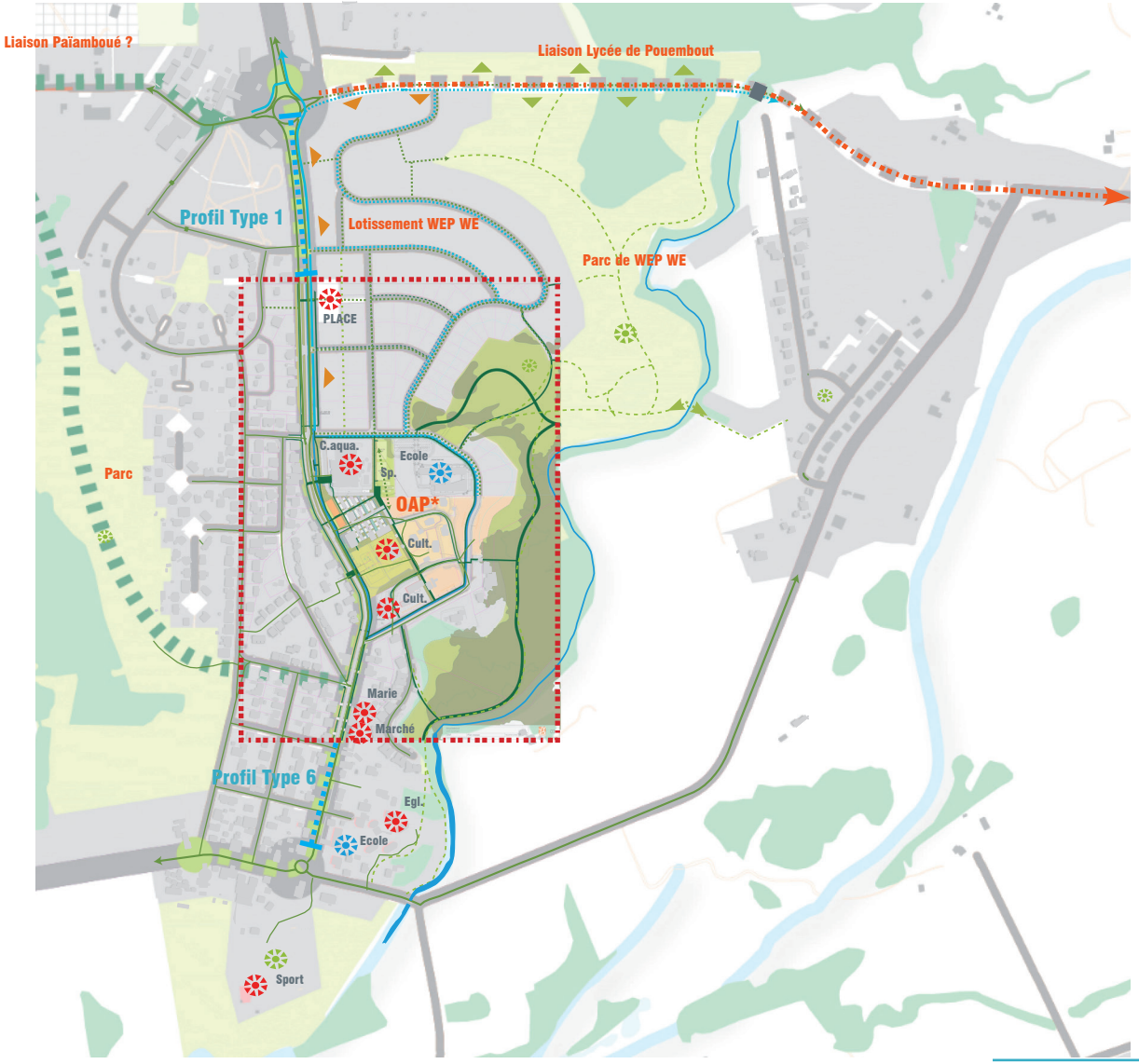


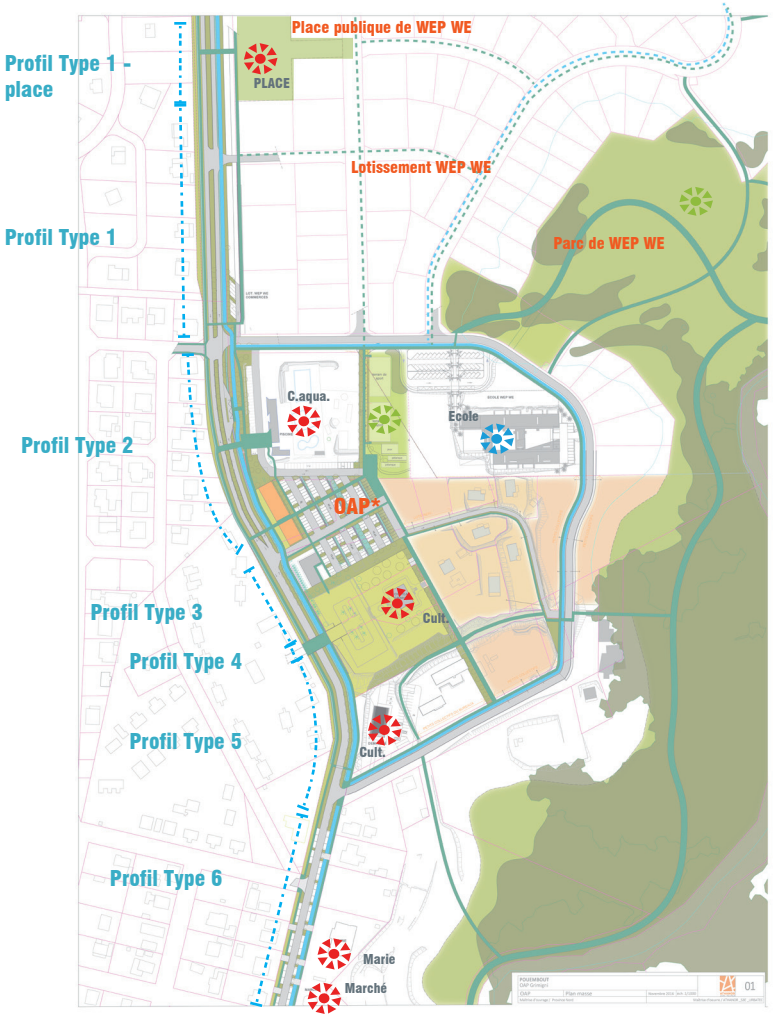


ZOOM SUR LE CENTRE DE POUEMBOUT

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> ENJEU DE COORDINATION ENTRE L'OPÉRATION WEPWÉ, L'OAP DE POUEMBOUT ET LA REQUALIFICATION DE LA RT1
> ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA FAÇADE URBAINE ET SÉCURISER LES MODES DOUX
> PARC À ÉTUDIER



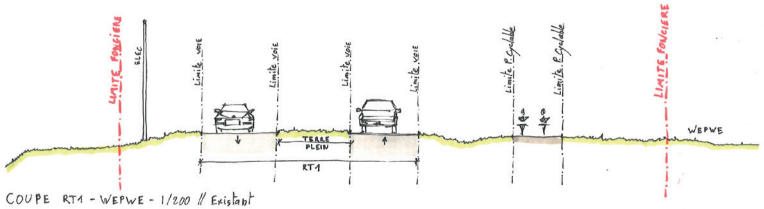


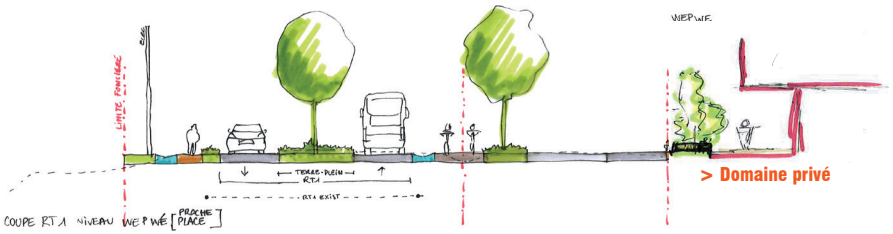
*OAP (orientation d'aménagement et de programmation)

ZOOM SUR LE CENTRE DE POUEMBOUT

Profil Type 1

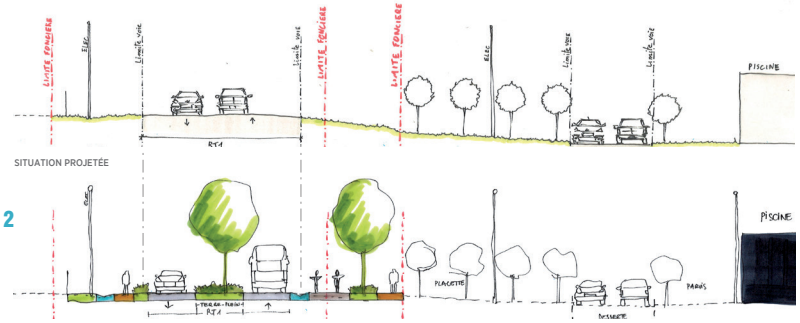
> PROFIL RT1 EN TRAVERSÉE DE WEP WE (façade urbaine animée, commerces, services, place, etc.)



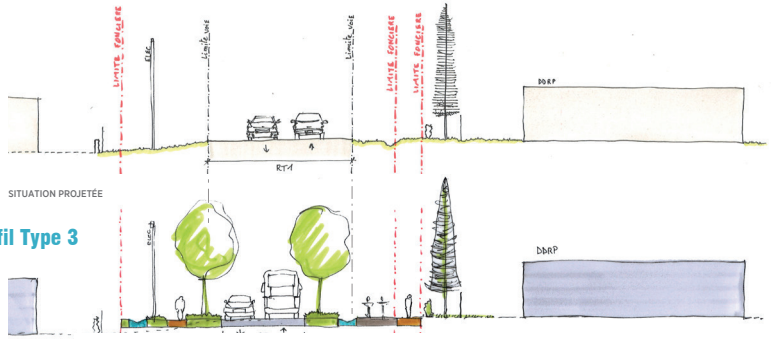


> Domaine privé

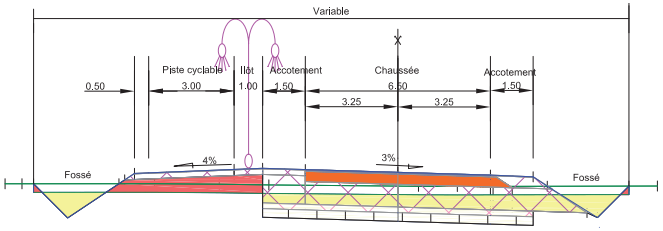
Profil Type 2

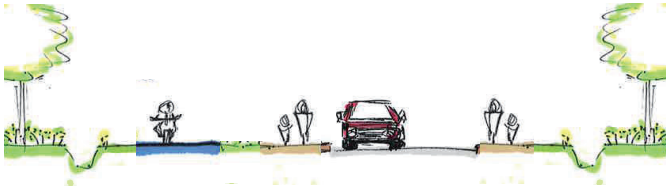


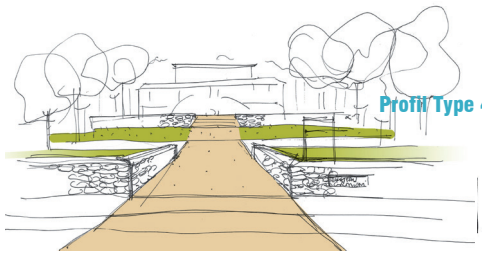
Profil Type 3



> LIAISON LYCÉE DE POUEMBOUT > PROJET DE VOIRIE :







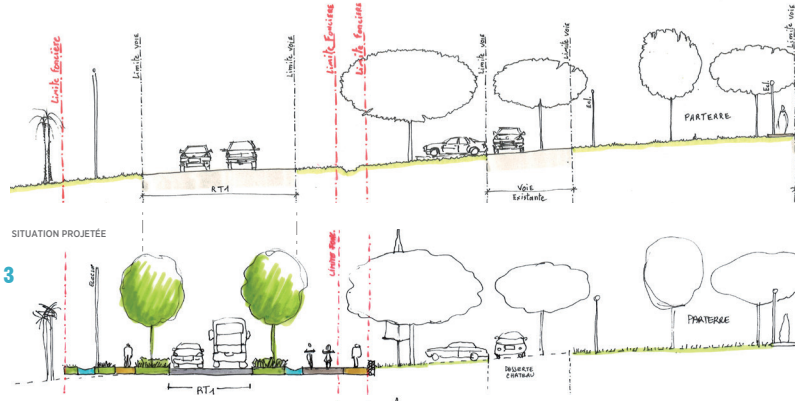
Sur la portion allant du Rdt point à la limite de Parc de Wep Wé (pont)

> profil évolutif, emprises larges, non limitées sur la partie Nord et coté Parc

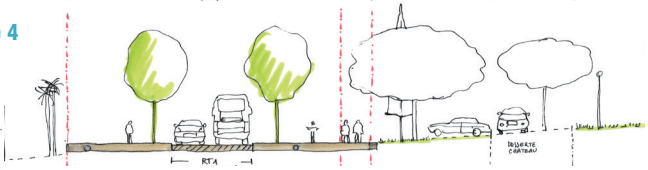
> en partie à traiter en lien avec la façade urbaine de Wep Wé

> profil adapté à mettre en oeuvre

Profil Type 3



Profil Type 4



ZOOM SUR LE CENTRE DE VILLAGE DE KONÉ

PROPOSITION 1 //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE

> OBJECTIFS

> renforcer le dynamisme et l'attractivité du centre-ville, valoriser l'identité paysagère, favoriser les modes doux, assurer l'accessibilité PMR, initier son renouvellement, etc.

> MOYENS

> supprimer l'offre de stationnement permanente sur la RT1 (possibilité de conserver des 'arrêts minutes')

> conditionné à la réalisation de parkings mutualisés (Cf. projet de requalification urbaine de l'ilot central notamment), d'une offre en stationnement parallèle et accessible

> redonner la place au modes doux et aux aménagements paysagers

> traiter les ronds-points et carrefours

> accompagner le renouvellement du front urbain, l'animation des RDC et la continuité du traitement de l'espace public

PROPOSITION 2 //
LA MODIFICATION DU PLAN DE CIRCULATION EN CENTRE-VILLE

> Etude circulation // stationnement

PROPOSITION 2 bis //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PERPENDICULAIRE CENTRALE

+autres sens uniques a étudier au sud ?

> OBJECTIFS

> Id. Proposition 1

> favoriser l'accès vers le Parking mutualisé à l'Ouest, l'îlot de requalification urbaine et l'équipement

> favoriser l'accès vers la Place centrale à l'Est, les équipements et la sortie de village Est

> futur axe commerçant à terme > apaisement des flux

> MOYENS

> passage des voiries en sens unique

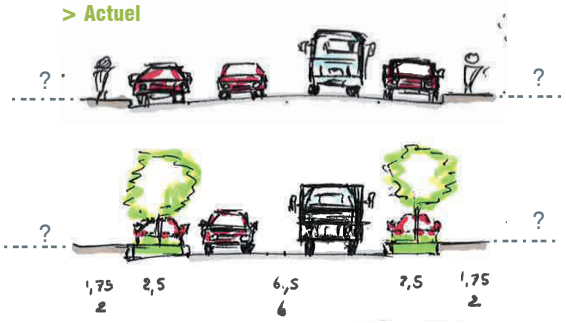
> récupération de l'emprise foncière au profit des modes doux et du paysage

> donner une identité à la voie apaisée (profil à plat, revêtement, possibilités de terrasses extérieures, etc.)

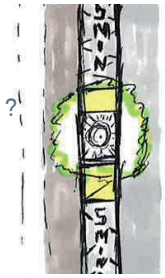
> enfouissement des réseaux aériens, éclairage public

PROPOSITION 1 //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE
(> dans les 15.00m d'emprise publique)

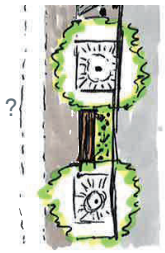
> Actuel



> Propositions d'aménagement sur la base de l'existant > possibilité à court terme



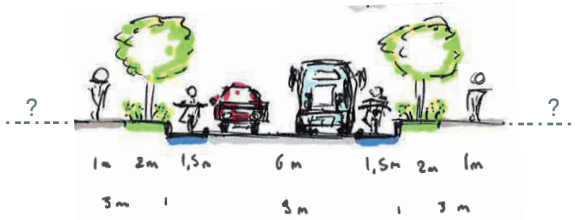
> Un aménagement simple



> Un aménagement paysager qualitatif

> Un vrai travail d'aménagement paysager adapté

PROPOSITION 2 //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PERPENDICULAIRE CENTRALE
(> dans les 15.00m d'emprise publique)



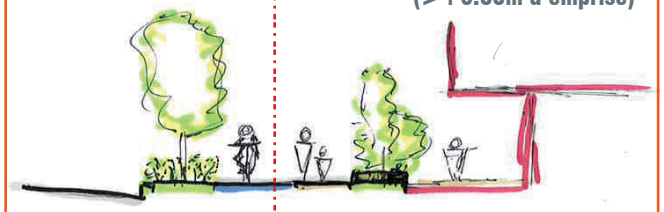
> Emprise publique de 15.00m insuffisante pour permettre la création de bandes ou accotements cyclables + paysages + piétons

> possibilité d'une bande unilatérale unique dans le sens de la montée (descente et plat dans les flux automobiles) ?

Rappel des nouvelles règles d'urbanisme sur ces axes :

> + 5.00m d'epace public aménageable sur le domaine privé de part et d'autre, obligation d'animation des RDC (peu de maîtrise et de visibilité sur le renouvellement du bâti)

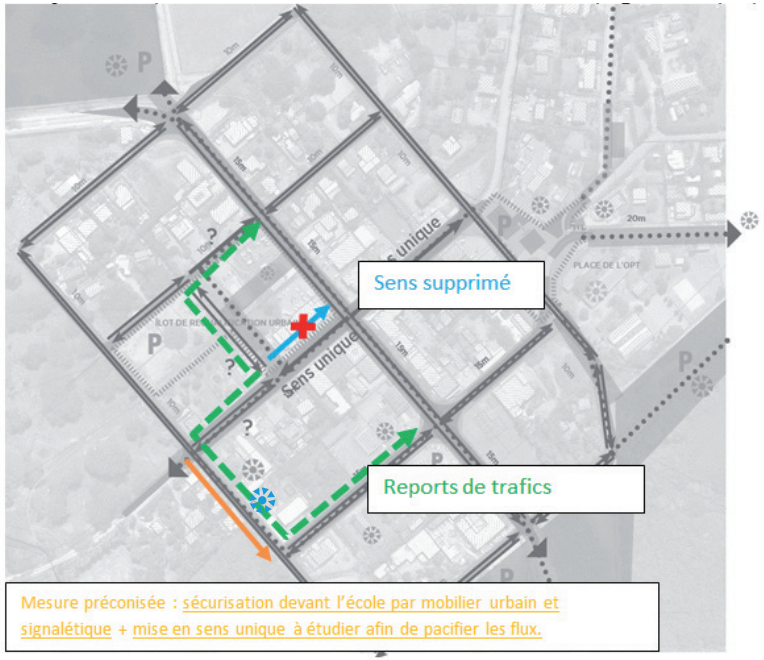
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE
(> +5.00m d'emprise)



> Domaine public **> Domaine privé**

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> Analyse des reports de trafics induits et mesures d'accompagnement proposées :



>Il est préconisé d'aménager les abords de l'école afin de sécuriser les flux (mobilier, signalétique, vitesse, etc.). Une mise à sens unique est à étudier + l'identification des zones de dépôt/reprise des enfants

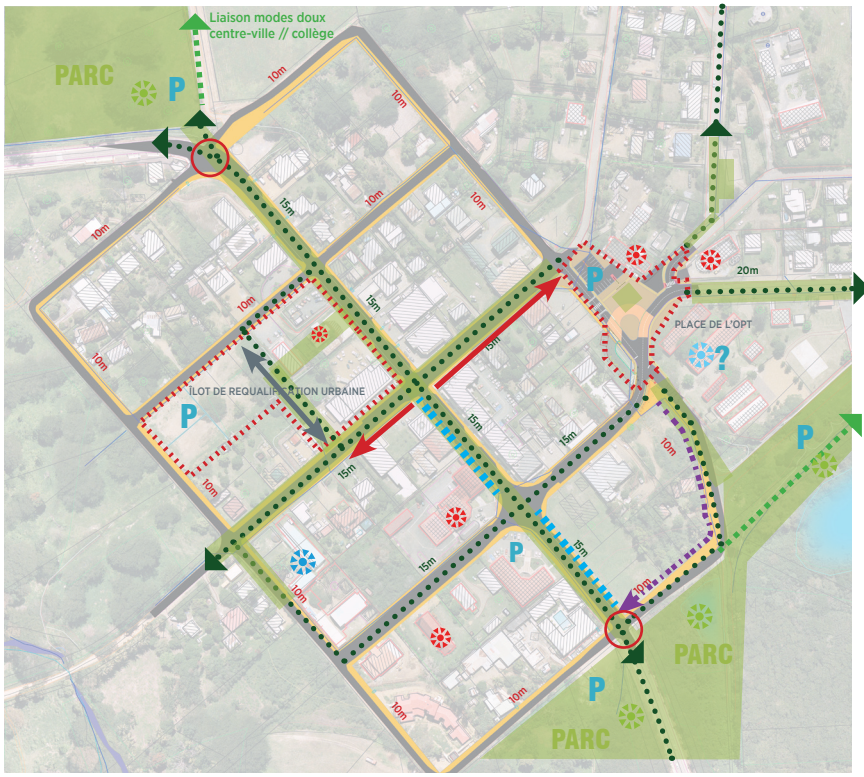
Le schéma modes doux ne remplace par une étude de circulation et de stationnement.

Il serait notamment nécessaire de procéder à :
> Quelques comptages au niveau des axes du centre-ville : une enquête par relevé de plaque minéralogique permettrait d'identifier le volume de trafic de transit et le trafic interne. Sept points d'enquête permettraient d'assurer un cordon autour du centre-ville.
> Une enquête d'usage des places de stationnement y compris relevé du stationnement sauvage permettrait de confirmer les propositions en matière de stationnement. L'enquête devrait être réalisé a minima en deux moments de la journée afin de distinguer le stationnement courte durée (chalands, administrés effectuant des démarches, dépôt d'enfants, etc...) du stationnement longue durée, dit « ventouse » (employés, commerçants, agents des services publics).
Les stationnements devant les portes des commerces sont souvent utilisés par des voitures ventouses plutôt que par des chalands. Ainsi leur suppression n'a pas forcément d'impact sur la fréquentation des commerces mais peut être mal perçue par les commerçants.

L'analyse de ces données permettrait ensuite de confirmer le bon fonctionnement des propositions émises ci-dessus et surtout d'affiner les aménagements à réaliser, le dimensionnement des voies des carrefours.

Liaison modes doux centre-ville // collège

Ouvrage de franchissement // passerelle



P Parkings publics, existants ou à créer

Concentration des flux modes doux (zones à aménager en priorité)

Équipements publics, pôles d'attractivité

École

Parcs en entrée et sortie de village

> études d'aménagement, programmation, phasage

Sens unique de circulation + requalification

Sens unique de circulation + requalification à étudier

Liaison à créer

Traitement des entrées et sorties de village

Projet de requalification urbaine de l'îlot central

> Étude paysagère à réaliser pour la requalification de ces espaces

> donner une identité à la traversée de village (+ mobilier urbain, assises, éclairage public, etc.)

> CIBLER L'AMÉNAGEMENT DES AXES À ENJEUX (> scénario temporalité, niveau de priorité)

ZOOM SUR LE CENTRE DE VILLAGE DE KONÉ

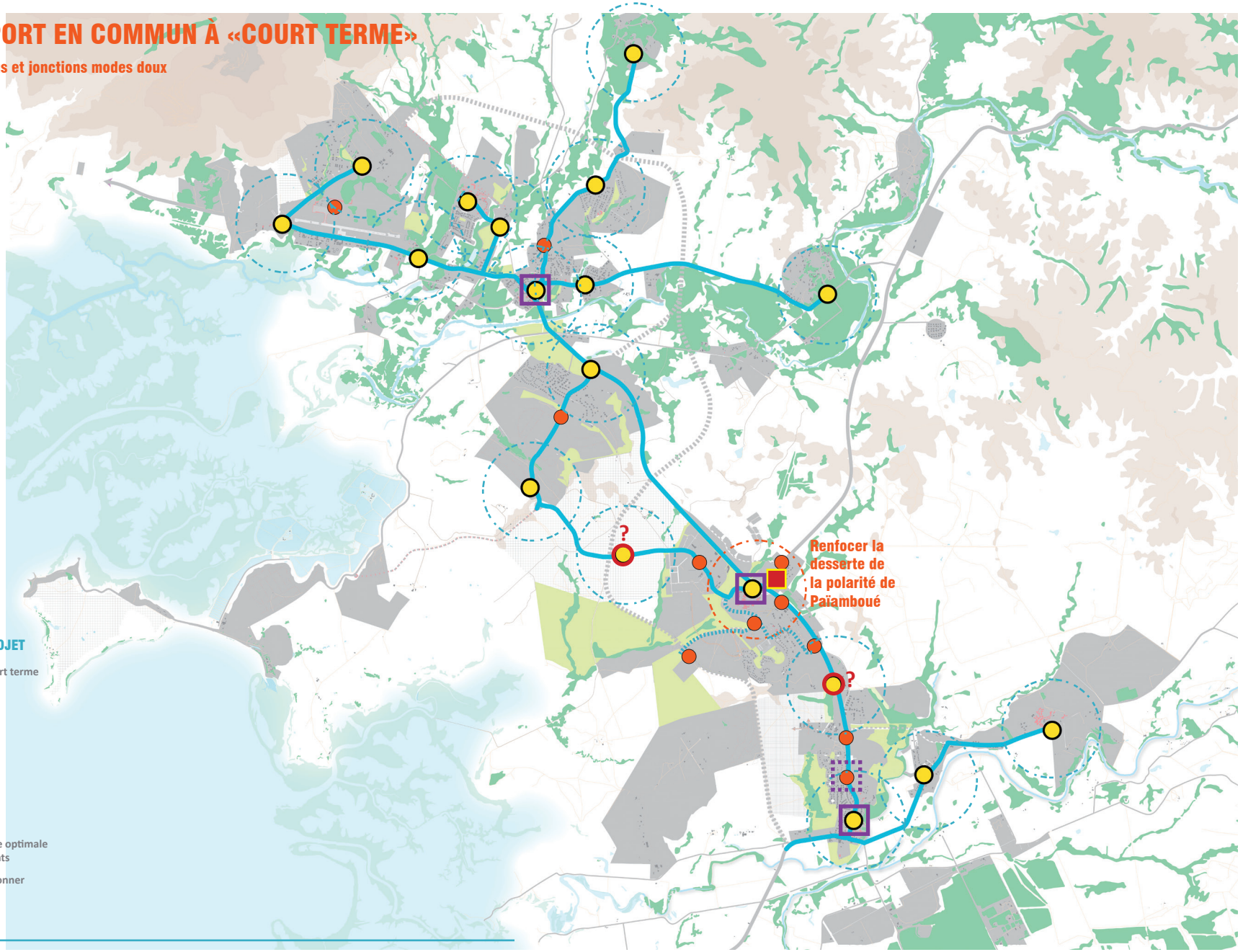
KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> Sortir du tout voiture sur la RT1

RÉFLEXION TRANSVERSALE

RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À «COURT TERME»

> Aménagement des arrêts de bus et jonctions modes doux



RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EN PROJET

- Réseau de transport en commun projeté à court terme
- Secteurs desservis, arrêts
- Accessibilité piétonne environ 1Km
- Transport interurbain - arrêts
- Projet de gare routière (> abandonné ?)
- Arrêts à étudier pour une couverture piétonne optimale des zones urbaines et équipements structurants
- Arrêts prévus à court terme > intérêt à questionner

SCHÉMA MODES DOUX

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

> APPROCHE FINANCIÈRE

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> EXEMPLE

OUVRAGE : PASSERELLE

Emprise publique 10m en partie basse insuffisante, puis 20m

Section aménagée

+ ÉCLAIRAGE PUBLIC ?

+ ÉCLAIRAGE PUBLIC

PERSPECTIVE D'UN SCHÉMA OPÉRATIONNEL, ESTIMATION DES TRAVAUX :

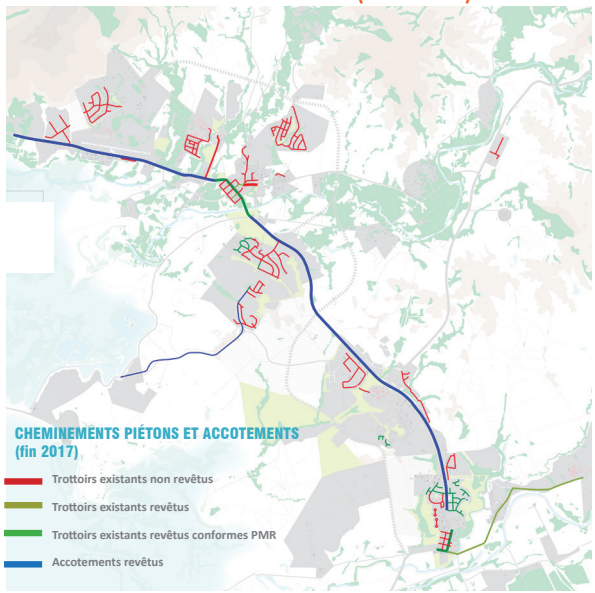
> CE SCHÉMA INTERVIENT SUR DE L'EXISTANT (PARFOIS NON)
> QUE PRENDRONS-NOUS EN COMPTE DANS LES ESTIMATIONS :
- les aménagements doux uniquement
- la réfection complète de la voirie (dépasse le seul aspect modes doux)
+ intégration de l'éclairage public, des réseaux éventuels, des aménagements divers, etc.

Exemple de classification des Aménagements :

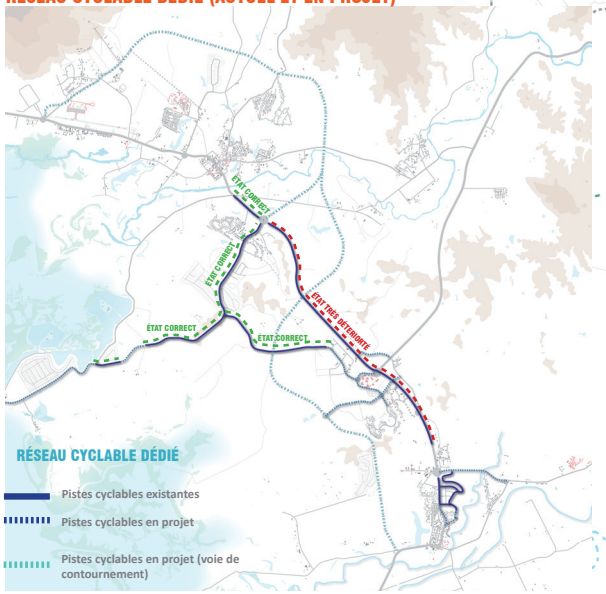
- Pistes cyclable indépendantes
- Pistes cyclables sur trottoir
- Bandes cyclables
- Aménagement accotement
- Aménagement cyclable dans un projet de requalification ou de création (accotement ou piste cyclable)

En parallèle de l'aménagement des sections :
> TRAITEMENT DES POINTS DE CONNEXIONS / CARREFOURS / POINTS PARTICULIERS
> TRAITEMENT DES ABORDS DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS
> SIGNALÉTIQUE
> MOBILIER URBAIN (Workout, abris et stationnement vélos, etc.)

CHEMINEMENTS PIÉTONS ET ACCOTEMENTS (ÉTAT ACTUEL)



RÉSEAU CYCLABLE DÉDIÉ (ACTUEL ET EN PROJET)



APPROCHE FINANCIÈRE

Prix unitaire infrastructure cycle

Type d'infrastructure	Type de travaux	fonction	Fonctionnement	Largeur (mini) en m	Structure	Prix unitaires (ml)					Observations
						Enrobé (6cm) + GNT (15cm)	Enrobé (4cm) + GB (8cm)	Enduit 4/6+ GC (17cm)	Dalle béton (10cm)	Stabilisé renforcé	
Accotement (mixité vehicule et cycle)	Neuf	Sportif (roulant)/utilitaire	Unidirectionnel	1,50	Structure équivalente à la chaussée	11 963					Suivant profil type chaussée exsistant et classification du trafic poids lourd. (revêtement enrobé)
Bande cyclable	Neuf	Sportif (roulant)/utilitaire	Unidirectionnel	1,50	Structure équivalente à la chaussée	11 963					Suivant profil type chaussée exsistant et classification du trafic poids lourd. (revêtement enrobé)
Piste cyclable	Neuf	Promenade	Unidirectionnel ou bidirectionnel	Unidirectionnel : 2,00	Structure inédependante de la chaussée	9 150	11 200	Grave ciment non utilisée en NC	24 000		
				Bidirectionnel : 3,00		13 725	16 800	Grave ciment non utilisée en NC	36 000		
Piste cyclable	Réfection	Promenade	Unidirectionnel ou bidirectionnel	Bidirectionnel : 3,00	Modification du revêtement existant de type enduit superficiel en enrobé	3 300		Grave ciment non utilisée en NC			Pas de cas existant en fontionnement unidirectionnel. Revêtement en enrobé.
Voie verte	Neuf	Promenade	Bidirectionnel	Entre 3,00 et 5,00	Structure inédependante de la chaussée					15 000	Lageur de 5,00 retenue pour l'estimation. Apport de matèriaux + stabilisation au liant.
Ouvrage d'art de type passerelle	Neuf	Promenade/sportif/utilitaire	Bidirectionnel	3,00 (optimisation)		1 500 000					Afin de contenir les couts, la largeur est comptabilisée à 3,00m (cycles et piétons)
Eclairage public	Neuf	Promenade/sportif/utilitaire				30 000					Eclairage pour une piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle
						Surlargeur plateforme 0,3 de part et d'autre. Hypothèse structure posée sur plateforme de type PF3 (donc pas de couche de forme à réaliser et donc comptabilisée).					
Plantations						55 000 F / U (2,50m)					Fosse + terre végétale + arbre haute tige 3,00 m
						30 000 F / ml (2,50m)					Terre végétale, engazonnement, plantations basses et arbustes
Bancs						25 000 F / ml (sections 45X45)					Bancs bétons "classiques"

	Unité	PU	Plus value Enrobé coloré
Enrobé (6cm)	m2	3300	2500
Enrobé (4cm)	m2	2200	2500
GNT (15cm)	m2	1275	
GB (8cm)	m2	3400	
Enduit 4/6	m2	800	
GC	m3		
Béton	m2	12000	
Stabilisé renforcé (15cm)	m²	2500	
Fossé	ml	2500	
Eclairage public	ml	30000	

RÉFLEXION PARALLÈLE :

> Étudier la faisabilité de la mise en place d'un plan de plantation en parallèle du ppi : anticiper la plantation d'arbres à haute tige (ombrage et paysage), et d'autres espèces sélectionnées (choix des essences), etc.

Pistes cyclables, aires piétonnes

Tableau extrait du guide *Structures et revêtements de l'espace public*

Critères	Enduit	Béton bitumineux noir	Béton bitumineux coloré	E.C.F. ou Coulis	Asphalte noir	Asphalte coloré	Béton	Sols stabilisés
Différenciation visuelle (hors variation des constituants)	-	-	+	-	0	++	+ / ++ (**)	+
Confort de circulation ou de marche	0	++	++	+	++	++	+	+ / 0
Adhérence	+	+	+	0	0	0	+	-
Adaptation aux conditions d'applications urbaines et facilité de réparations, y compris réfection de tranchées (travail possible en petites quantités)	0	+	-	0	+	0	0	+
Résistance au trafic occasionnel (sous réserve d'un support correct)	+	+	+	+	+	+	+	-
Savoir faire «courant»	+	+	+	0	0	0	0	0
Matériau peu salissant ou facilite à nettoyer	-	+	0	+	+	0	+	sans objet

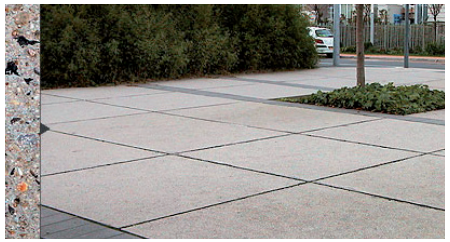
(*) Zones sans aucune circulation automobile
(**) Selon traitement de surface

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

MATERIAUX, REVÊTEMENTS

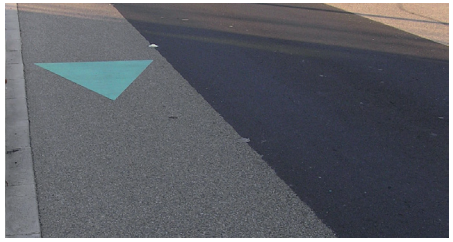
pavés

dalles béton



béton grenaillé

enrobés



béton désactivé

Stabilisé

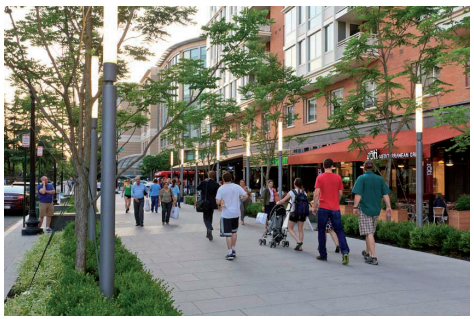
enrobés et béton

pavés et béton désactivé

Bandes et pistes cyclables

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

ESPACES CYCLABLES, PIÉTONS ET PAYSAGE



traversée piétonne inclue dans un système de trame plus global

SCHÉMA MODES DOUX

Annexes

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

SCHÉMA MODES DOUX

PHASE 3 // SCÉNARIOS PRÉFÉRENTIEL

(faisabilité technique, financière, opérationnelle)

Schéma à Court // Moyen // Long terme
Carnet des profils types par sections + points spécifiques
Plan de repérage des sections et aménagements
Tableau de suivi opérationnel

> Plan Pluriannuel d'Investissement

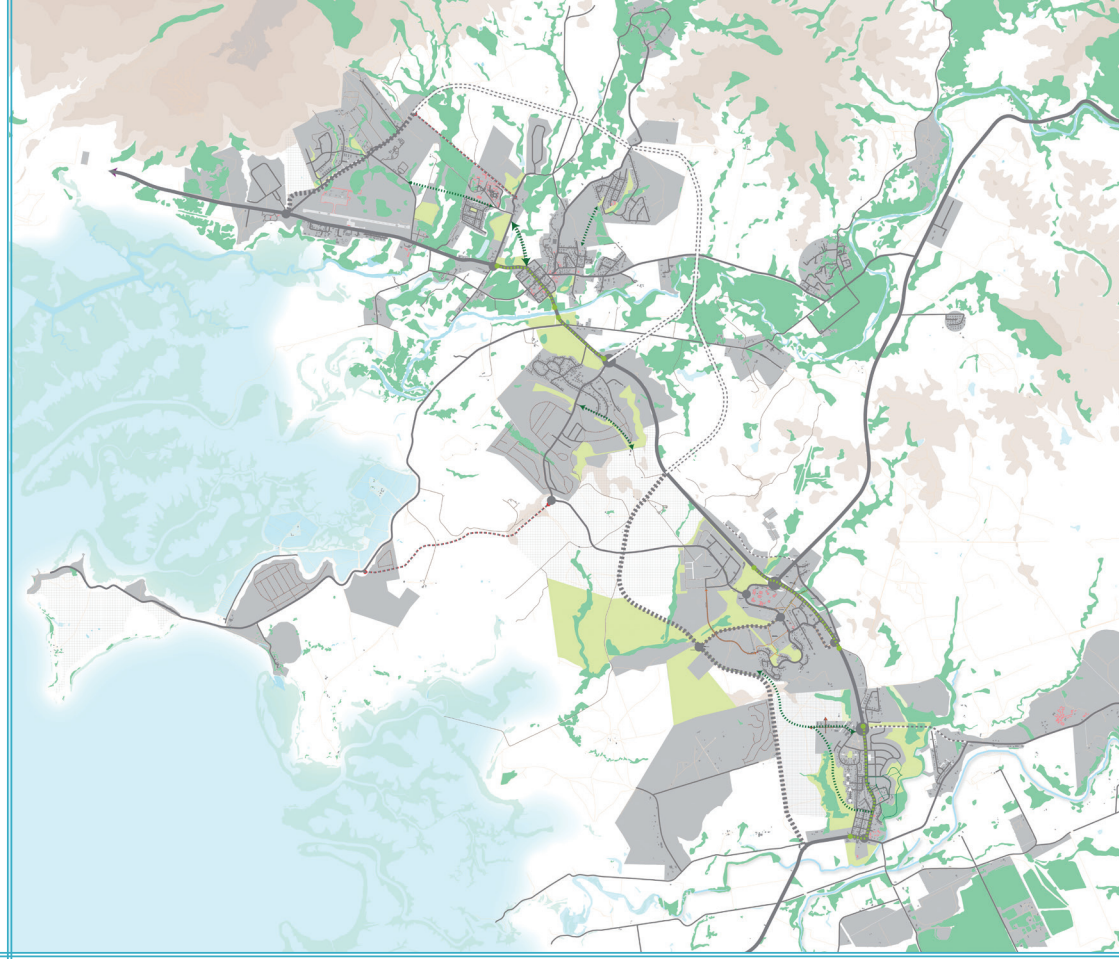
> Plan d'actions

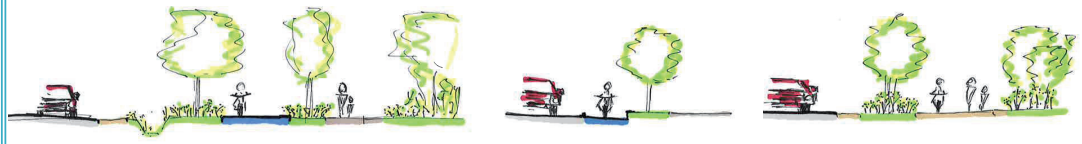
SCHÉMA MODES DOUX

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

PHASE 3 // FICHES ACTIONS

AOÛT 2018





ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

Maîtrise d'ouvrage : PROVINCE NORD, DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU FONCIER
Maîtrise d'œuvre : ATHANOR / TILT-SECAL / ETIK

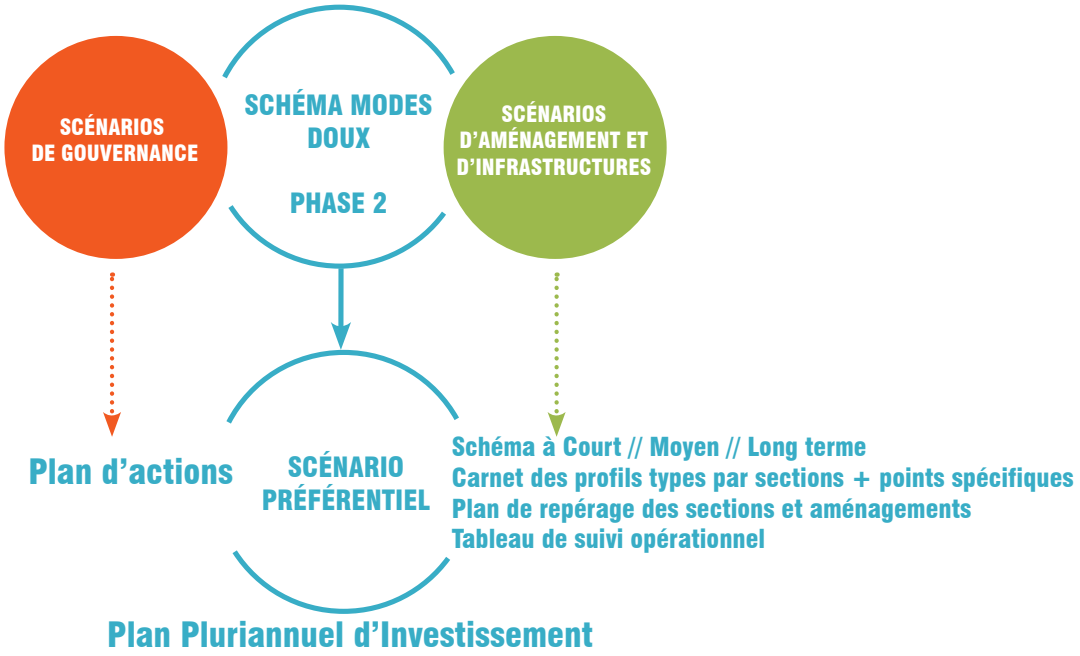
ENJEUX, CONTEXTE, OBJECTIFS

La province Nord a engagé, en 2017, une étude relative à la mise en place d'un schéma modes doux sur la zone Koné-Pouembout.

Cette étude vise le secteur le plus dense de la province Nord et doit permettre d'anticiper le développement urbain de la zone dans une forte volonté de développement des modes actifs, en cohérence avec son engagement sur diverses démarches de développement durable (Plan Climat notamment).

Elle est menée en partenariat étroit avec les autres acteurs impliqués à savoir, au premier chef : les communes, la Nouvelle-Calédonie, les associations.

A l'issu d'un diagnostic complet réalisé en 2017, l'étude a permis de construire plusieurs scenarios d'actions. Le schéma vise à travailler deux axes en parallèle : la gouvernance et communication autour des modes actifs d'une part, les aménagements/infrastructures d'autre part.
En effet, le développement de l'usage des modes actifs (piétons, vélos) passe par des actions fortes à la fois sur les infrastructures et sur la sensibilisation/gouvernance portant sur plusieurs publics.



La province Nord a retenu un scenario préférentiel qui fait l'objet actuellement d'un Schéma accompagné d'un Plan Pluriannuel d'Investissement et de Fiches Actions.

SCHÉMA MODES DOUX

VOLET 1 :

ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

> PLAN D'ACTIONS

SCHÉMA MODES DOUX

> PLAN D'ACTIONS

6 objectifs ont été définis dans le cadre de la construction du schéma, sur la base d'ateliers participatifs puis **13 actions** permettant d'y répondre.

Le plan d'action est donné ci-après :

Cette étude est menée en partenariat étroit avec les autres acteurs impliqués à savoir, au premier chef : les communes, la Nouvelle-Calédonie, les associations.

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIFS RETENUS	PISTES D'ACTIONS
1 METTRE EN RELATION LES ACTEURS, STRUCTURER LA GOUVERNANCE ET PRENDRE DES ENGAGEMENTS COMMUNS	1.1 MISE EN PLACE D'UNE INSTANCE TYPE COMITÉ DE SUIVI ASSOCIANT PROVINCE, COMMUNES, NC. 1.2 RÉDACTION D'UNE CHARTE D'OBJECTIFS REPRENANT LES COMPÉTENCES ET ENGAGEMENTS DE CHACUN (INVESTISSEMENT, ENTRETIEN). 1.3 IDENTIFICATION D'UN RÉFÉRENT «MODES DOUX» À LA PROVINCE NORD POUR ANIMER LE RÉSEAU.
2 INTÉGRER LES MODES DOUX COMME COMPOSANTE ESSENTIELLE DU PLAN CLIMAT ET DES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PROVINCIALE.	2.1 CONFIRMER LA PRÉSENCE DES MODES DOUX DANS LES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PROVINCIALE ET VÉRIFIER LA PERTINENCE DES ACTIONS PROPOSÉES. 2.2 CONFIRMER LA PRÉSENCE DES MODES DOUX DANS LES ACTIONS DU PLAN CLIMAT ET VÉRIFIER LA PERTINENCE DES ACTIONS PROPOSÉES.
3 POURSUIVRE LES ACTIONS DE SENSIBILISATION MENÉES AUPRÈS DU GRAND PUBLIC, DU SCOLAIRE ET INTÉGRER LES ACTEURS EXTÉRIEURS.	3.1 RENFORCER LES ACTIONS SUR LA SEMAINE ÉCOMOBILITÉ + ÉLARGIR LA PARTICIPATION À D'AUTRES ACTEURS (AMÉNAGEURS, PROMOTEURS, ENTREPRISES). 3.2 POURSUIVRE LES OPÉRATIONS PÉDIBUS SUR LES ÉCOLES PRIMAIRES, LES ACCOMPAGNER ET LES VALORISER.
4 ENGAGER UNE DÉMARCHE INTERNE EN FAVEUR DE L'ÉCO-MOBILITÉ	4.1 INCITER AU COVOITURAGE DES AGENTS POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL. 4.2 ACHAT DE VAE DE SERVICES + CAMPAGNE DE SENSIBILISATION
5 PRENDRE EN COMPTE LES MODES DOUX DANS TOUS LES PROJETS DE LA PROVINCE ET DES COMMUNES (ÉQUIPEMENTS, AMÉNAGEMENTS).	5.1 GUIDE SUR LES BONNES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENTS AVEC DIFFUSION INTERNE ET EXTERNE + DEMI-JOURNÉE DE FORMATION. 5.2 AFFIRMER LE RÔLE D'UN RÉFÉRENT INTERNE DANS CHAQUE COLLECTIVITÉ.
6 SENSIBILISER LE GRAND PUBLIC PAR UNE COMMUNICATION MASSIVE ET RÉGULIÈRE PORTANT SUR LES DIFFÉRENTES CIBLES IDENTIFIÉES.	6.1 COMMUNICATION AUPRÈS DES ENTREPRISES, DES COMMUNES, DES ASSOCIATIONS SUR L'IMPORTANCE DES MODES DOUX. 6.2 PROJET ÉDUCATIF SPÉCIFIQUE POUR LES LYCÉES AVEC RENOUVELLEMENT DES ACTIONS CHAQUE ANNÉE (CONCOURS, JEU, TESTS, ETC...)

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIF 1 METTRE EN RELATION LES ACTEURS, STRUCTURER LA GOUVERNANCE ET PRENDRE DES ENGAGEMENTS COMMUNS

PISTES D'ACTIONS

1.1 MISE EN PLACE D'UNE INSTANCE TYPE COMITÉ DE SUIVI ASSOCIANT PROVINCE, COMMUNES, NC.

OBJECTIFS : garantir un suivi dans le temps du schéma et la cohérence des actions menées par les acteurs (gouvernance partagée).

DÉROULÉ : mettre en place un comité de suivi composé de la province Nord, des communes et du Gouvernement. Côté province Nord, il sera nécessaire de mobiliser plusieurs directions, permettant ainsi de travailler en transversalité (référent plan Climat, référent sécurité routière, référent Infra, référent Transport).
Ce comité devra se réunir à fréquence fixe : ex. 2 fois par an.
Il sera animé par le référent « Modes doux » de la province Nord qui dressera le bilan des actions menées, pourra identifier des orientations pertinentes et formuler des conseils ou diffuser des informations utiles.

BUDGET : 0 MF (poste chiffré en action n°1.3)

1.2 RÉDACTION D'UNE CHARTE D'OBJECTIFS REPRENANT LES COMPÉTENCES ET ENGAGEMENTS DE CHACUN (INVESTISSEMENT, ENTRETIEN).

OBJECTIFS : partager les conclusions du schéma et garantir la mise en œuvre des actions.

DÉROULÉ : rédaction d'une charte sous la forme d'un document court (2 pages) qui fera référence au schéma modes doux.
Il est préconisé que cette charte comporte, a minima, les articles suivants :

- **Article 1** = reconnaissance de l'importance de la prise en compte des modes doux (avec référence santé, climat, sécurité, etc...) et lien avec les engagements Plan Climat et Sécurité Routière.
- **Article 2** = approbation des grands principes du Schéma Modes Doux qui fixe des orientations et engagements des acteurs à examiner la possibilité d'une programmation budgétaire des actions proposées.
- **Article 3** = mise en place d'un référent et d'un comité de suivi organisé par la province Nord
- **Article 4** = engagement à prendre en compte les modes doux dans les projets d'infrastructure et d'aménagement, dans la limite des possibilités techniques et budgétaires.

BUDGET : 0 MF.

1.3 IDENTIFICATION D'UN RÉFÉRENT «MODES DOUX» À LA PROVINCE NORD POUR ANIMER LE RÉSEAU.

OBJECTIFS : permettre la mise en œuvre des actions du schéma.

DÉROULÉ : recruter un référent « Modes Doux » à temps plein pour l'animation et mise en œuvre des actions du plan. Ce référent serait intégré à l'équipe du plan Climat, à la DDEE pour mise en cohérence des actions.
En complément : des relais seront identifiés dans chaque équipe permettant de former une communauté pour diffuser les messages et piloter certaines actions (un référent au bureau route, la chargée de mission « sécurité routière », le référent transport de la DAF + un référent à la cellule COM).

BUDGET : 8 MF/an à partir de 2019.

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIF 2 INTÉGRER LES MODES DOUX COMME COMPOSANTE ESSENTIELLE DU PLAN CLIMAT ET DES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PROVINCIALE.

PISTES D'ACTIONS

2.1 CONFIRMER LA PRÉSENCE DES MODES DOUX DANS LES ACTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PROVINCIALE ET VÉRIFIER LA PERTINENCE DES ACTIONS PROPOSÉES.

OBJECTIFS : assurer la cohérence des politiques publiques.

DÉROULÉ : le présent schéma sera transmis aux référents du plan de la sécurité routière pour mise en cohérence des plans.

BUDGET : 0 MF.

2.2 CONFIRMER LA PRÉSENCE DES MODES DOUX DANS LES ACTIONS DU PLAN CLIMAT ET VÉRIFIER LA PERTINENCE DES ACTIONS PROPOSÉES.

OBJECTIFS : assurer la cohérence des politiques publiques.

DÉROULÉ : le présent schéma sera transmis aux référents du plan Climat pour mise en cohérence des plans.

BUDGET : 0 MF.

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIF 3 POURSUIVRE LES ACTIONS DE SENSIBILISATION MENÉES AUPRÈS DU GRAND PUBLIC, DU SCOLAIRE ET INTÉGRER LES ACTEURS EXTÉRIEURS.

PISTES D'ACTIONS

3.1 RENFORCER LES ACTIONS SUR LA SEMAINE ÉCOMOBILITÉ + ÉLARGIR LA PARTICIPATION À D'AUTRES ACTEURS (AMÉNAGEURS, PROMOTEURS, ENTREPRISES).

OBJECTIFS : élargir le public touché par les actions menées dans le cadre de la semaine écomobilité.

DÉROULÉ : Le programme de la semaine écomobilité 2018 est en cours de finalisation en interne à la province Nord.
Pour 2018 et au-delà il est préconisé de compléter le programme par des animations/actions nouvelles liées aux actions du présent plan : par exemple le lancement de nouvelles opérations pédibus sur deux nouveaux groupes scolaires (cf. action 3.2) ou l'ajout d'un Challenge Covoiturage pour les agents de la province Nord (cf. action 5.1).
A partir de 2019 : un budget supplémentaire sera prévu afin de monter une opération « grand public » de plus grande envergure avec tests de VAE, multiplication des stands (type salon du Vélo). Une prestation d'assistance extérieure permettra d'engager la recherche de partenariats (avec le SMTI, ENERCAL, KNS par exemple,des aménageurs , des vendeurs de vélos) et d'envisager de réserver des axes aux modes doux pour une journée modes doux.

BUDGET : 2 MF/an

3.2 POURSUIVRE LES OPÉRATIONS PÉDIBUS SUR LES ÉCOLES PRIMAIRES, LES ACCOMPAGNER ET LES VALORISER.

OBJECTIFS : étendre les pédibus à 2 écoles en 2019 puis 3 autres en 2020 (toutes les écoles de la zone d'étude).

DÉROULÉ : sur la base de l'opération pédibus menée sur le groupe scolaire de Teari, l'action consiste en :

- valoriser l'initiative en effectuant un bilan du fonctionnement ainsi qu'un guide pratique permettant de porter l'expérience auprès d'autres groupes scolaires,
- participer financièrement à l'achat de matériel nécessaire à l'opération (T-Shirts, cartons), etc...,
- accompagner l'association des parents d'élèves ou la Direction dans la mise en œuvre de cette action une fois par semaine.

Pour cela il est proposé de recourir à une prestation extérieure ponctuelle sur l'année 2019 uniquement.

BUDGET : 1 MF en 2019 et 0,5 MF en 2020.

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIF 4 ENGAGER UNE DÉMARCHE INTERNE EN FAVEUR DE L'ÉCO-MOBILITÉ

PISTES D'ACTIONS

4.1 INCITER AU COVOITURAGE DES AGENTS POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL.

OBJECTIFS : sensibiliser les agents de la province Nord au covoiturage et créer une communauté d'utilisateurs.

DÉROULÉ : le covoiturage n'est pas une pratique courante à ce jour, sauf nécessité. Afin d'accompagner son développement la province Nord pourra créer une communauté sur la plate-forme covoiturage.nc et communiquer, au moyen d'affiches et de messages sur l'Intranet, sur le fonctionnement et les effets positifs du covoiturage.
Un challenge par Directions pourrait être lancé lors de la semaine de la mobilité.
Cette pratique doit être incitée de façon ludique et au départ ponctuelle (une fois par mois puis une fois par semaine).

Les actions seront pilotées par le référent modes doux.

BUDGET : 0 MF.

4.2 ACHAT DE VAE DE SERVICES + CAMPAGNE DE SENSIBILISATION

OBJECTIFS : développer l'usage du vélo à assistance électrique pour les déplacements professionnels.

DÉROULÉ : à partir de 2020, achat d'un VAE de service et campagne de sensibilisation sur les bienfaits du vélo (affiches) + formation sur la sécurité en interne. En 2021, deux VAE supplémentaires + 1 à l'antenne de Koumac.
L'action sera menée par le référent modes doux.

BUDGET : 0,5 MF en 2020 et 1,5 MF en 2021.

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIF 5 PRENDRE EN COMPTE LES MODES DOUX DANS TOUS LES PROJETS DE LA PROVINCE ET DES COMMUNES (ÉQUIPEMENTS, AMÉNAGEMENTS).

PISTES D'ACTIONS

5.1 GUIDE SUR LES BONNES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENTS AVEC DIFFUSION INTERNE ET EXTERNE + DEMI-JOURNÉE DE FORMATION.

OBJECTIFS : améliorer la qualité des aménagements cycles réalisés.

DÉROULÉ : une première étape consistera en la rédaction d'un guide sur les bonnes pratiques d'aménagements cycles. Ce guide sera produit sur la base des documents de références publiés par le CEREMA tout en posant une analyse des contraintes particulières en Nouvelle-Calédonie.
Il sera conçu en concertation avec des acteurs de l'aménagement.
La province Nord proposera ensuite une demi-journée de formation/ateliers ouverte aux partenaires au cours de laquelle quelques cas pratiques seront examinés.
Cette action passe par une prestation extérieure. Le cahier des charges de cette prestation sera rédigé par le référent modes doux.

BUDGET : 4MF en 2019.

5.2 AFFIRMER LE RÔLE D'UN RÉFÉRENT INTERNE DANS CHAQUE COLLECTIVITÉ.

OBJECTIFS : créer une synergie permettant de systématiser la prise en compte des modes doux dans les projets.

DÉROULÉ : Les acteurs mobilisés dans le cadre du Comité de Suivi et de la Charte (actions N°1.1 et 1.2) produiront une note interne à destination de leurs équipes permettant de confirmer l'engagement de l'institution et demandant de veiller à la prise en compte des modes doux dans les différents projets. Un modèle de note sera produit par le référent de la province Nord.
Cette note prévoira une procédure de contrôle interne avec sollicitation d'avis du référent modes doux sur tous les projets.

BUDGET : 0 MF.

DESCRIPTIF DES ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

OBJECTIF 6 SENSIBILISER LE GRAND PUBLIC PAR UNE COMMUNICATION MASSIVE ET RÉGULIÈRE PORTANT SUR LES DIFFÉRENTES CIBLES IDENTIFIÉES.

PISTES D'ACTIONS

6.1 COMMUNICATION AUPRÈS DES ENTREPRISES, DES COMMUNES, DES ASSOCIATIONS SUR L'IMPORTANCE DES MODES DOUX.

OBJECTIFS : sensibiliser les acteurs.

DÉROULÉ : la province Nord établira, en lien étroit avec la Nouvelle-Calédonie et l'ADEME, un document de communication sur les modes doux ainsi que les démarches de type PDE/PDA. Ce document présentera tous les enjeux d'une démarche en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière tant sur la santé, le coût, l'environnement, la qualité de vie, etc...
Le contenu du document sera proposé par les techniciens des différentes institutions concernées ; seule la mise en forme sera externalisée à un prestataire spécialisé en communication.
Le document sera diffusé aux entreprises, associations, communes, en version numérique.

BUDGET : 1MF en 2020.

6.2 PROJET ÉDUCATIF SPÉCIFIQUE POUR LES LYCÉES AVEC RENOUVELLEMENT DES ACTIONS CHAQUE ANNÉE (CONCOURS, JEU, TESTS, ETC...)

OBJECTIFS : sensibiliser la population aux modes doux.

DÉROULÉ : La DEFI (Direction de l'Enseignement, de la Formation et de l'Insertion) pilotera cette action qui vise à construire un projet éducatif particulier à destination des lycéens (voire collégiens).
Plusieurs actions sont possibles :
1/ Organiser un jeu de pistes, rallye piéton ou vélo ludique.
2/ Faire travailler les jeunes sur la valorisation des autres modes de déplacements (image/affiche/vidéo, etc...)
3/ Faire intervenir les jeunes en équipes projet pour des relevés terrains d'obstacles, de difficultés sur des itinéraires modes doux
4/ Challenge Ecomobilité sur les classes (exemple : Dédé le Tricot Rayé).
Il est proposé qu'un programme différent soit proposé chaque année sur une période de trois ans puis répété sur les trois années suivantes.
Un budget est sollicité pour l'animation, l'accompagnement/expertise ainsi que la production de supports ou achat de petits matériels.

BUDGET : 1MF/an.

ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

> PLANNING

Le tableau ci-dessous synthétise le planning prévisionnel de de chaque action.

PISTES D'ACTIONS	2019			2020			2021		
	T1	T2	T3	T1	T2	T3	T1	T2	T3
1.1 Mise en place d'une instance type Comité de Suivi associant province, communes, NC.									
1.2 Rédaction d'une charte d'objectifs reprenant les compétences et engagements de chacun (investissement, entretien).									
1.3 Identification d'un référent "Modes doux" à la province Nord pour animer le réseau.									
2.1 Confirmer la présence des modes doux dans les actions de sécurité routière provinciale et vérifier la pertinence des actions proposées.									
2.2 Confirmer la présence des modes doux dans les actions du Plan Climat et vérifier la pertinence des actions proposées.									
3.1 Renforcer les actions sur la semaine écomobilité + élargir la participation à d'autres acteurs									
3.2 Poursuivre les opérations Pédibus sur les écoles primaires, les accompagner et les valoriser.									
4.1 Inciter au covoiturage des agents pour les déplacements Domicile-Travail									
4.2 Achat de VAE de services + campagne de sensibilisation									
5.1 Guide sur les bonnes pratiques d'aménagements avec diffusion interne et externe + demi-journée de formation.									
5.2 Affirmer le rôle d'un référent interne dans chaque collectivité.									
6.1 Communication auprès des entreprises, des communes, des associations sur l'importance des modes doux.									
6.2 Projet éducatif spécifique pour les lycées avec renouvellement des actions chaque année (concours, jeu, tests, etc…)									

ACTIONS DE GOUVERNANCE/COMMUNICATION

> PLANIFICATION BUDGETAIRE

Le tableau ci-dessous synthétise le budget prévisionnel de de chaque action sous forme d'un Plan Pluriannuel d'Investissement.

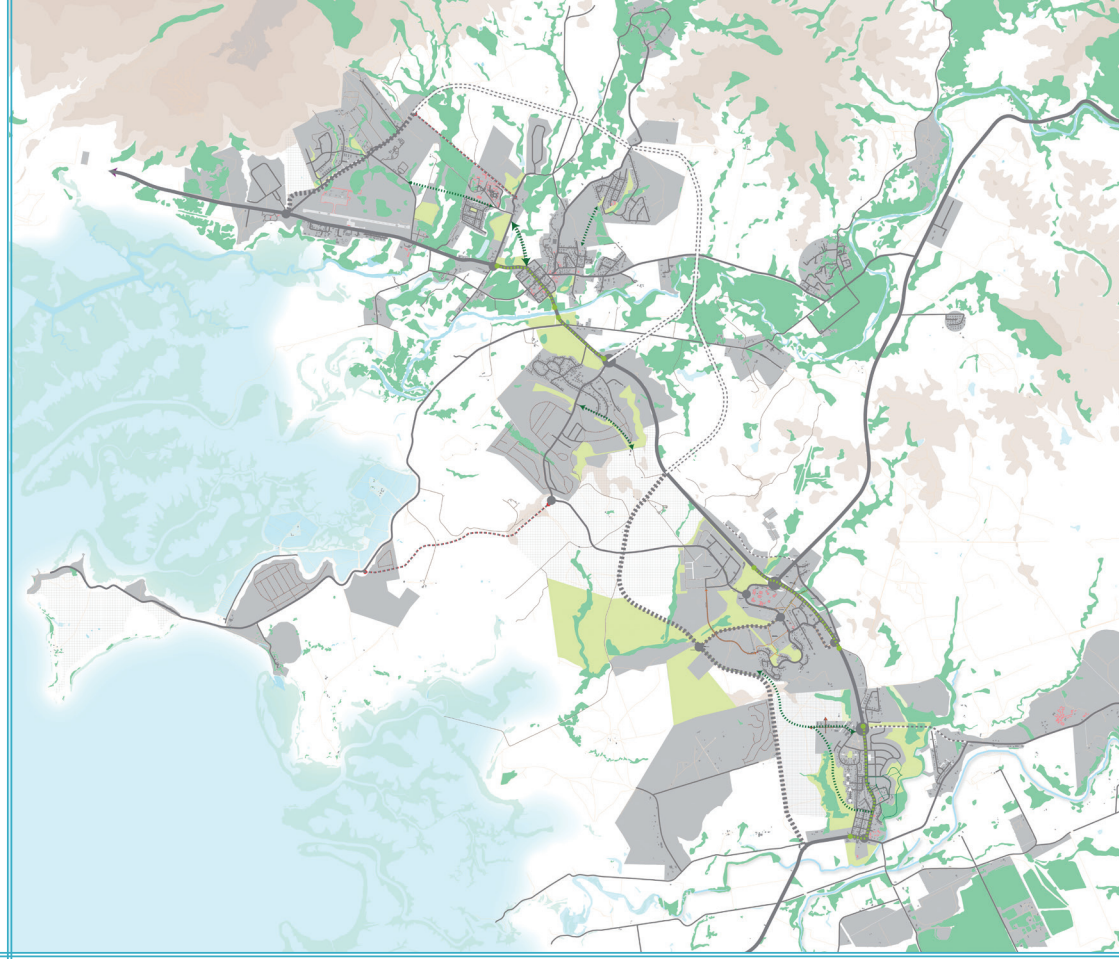
PISTES D'ACTIONS	BUDGET (en Millions de Francs)		
	2019	2020	2021
1.1 Mise en place d'une instance type Comité de Suivi associant province, communes, NC.			
1.2 Rédaction d'une charte d'objectifs reprenant les compétences et engagements de chacun (investissement, entretien).			
1.3 Identification d'un référent "Modes doux" à la province Nord pour animer le réseau.	8	8	8
2.1 Confirmer la présence des modes doux dans les actions de sécurité routière provinciale et vérifier la pertinence des actions proposées.			
2.2 Confirmer la présence des modes doux dans les actions du Plan Climat et vérifier la pertinence des actions proposées.			
3.1 Renforcer les actions sur la semaine écomobilité + élargir la participation à d'autres acteurs (aménageurs, promoteurs, entreprises).	2	2	2
3.2 Poursuivre les opérations Pédibus sur les écoles primaires, les accompagner et les valoriser.	1	0,5	
4.1 Inciter au covoiturage des agents pour les déplacements Domicile-Travail	0,5	0,5	0,5
4.2 Achat de VAE de services + campagne de sensibilisation		0,5	1,5
5.1 Guide sur les bonnes pratiques d'aménagements avec diffusion interne et externe + demi-journée de formation.	4		
5.2 Affirmer le rôle d'un référent interne dans chaque collectivité.			
6.1 Communication auprès des entreprises, des communes, des associations sur l'importance des modes doux.		1	
6.2 Projet éducatif spécifique pour les lycées avec renouvellement des actions chaque année (concours, jeu, tests, etc…)	1	1	1
TOTAL :	16,5 MF	13,5 MF	13 MF

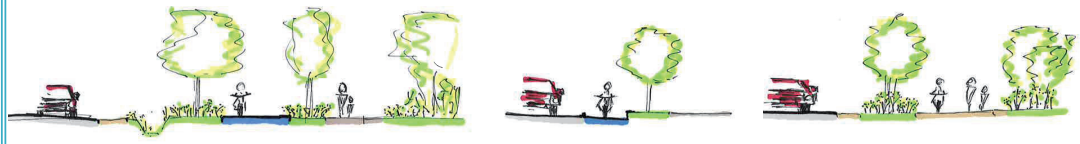
SCHÉMA MODES DOUX

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

PHASE 3 // FICHES ACTIONS

SEPTEMBRE 2018





ACTIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

Maîtrise d'ouvrage : PROVINCE NORD, DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT ET DU FONCIER
Maîtrise d'œuvre : ATHANOR / TILT-SECAL / ETIK

PRÉAMBULE

Le plan d'actions du schéma modes doux porte sur 2 volets parallèles :

> VOLET 1 : GOUVERNANCE (PORTAGE, ACTIONS DE COMMUNICATION ET D'ACCOMPAGNEMENT)

> Travail sur la stimulation de la demande, la sensibilisation
> Niveau d'investissement et d'implication des institutions (concerne particulièrement la province Nord, dans son rôle de moteur du schéma) à travers ce schéma, suivi des actions, communication et les actions engagées

> VOLET 2 : AMÉNAGEMENT, INFRASTRUCTURES (PERSPECTIVE OPÉRATIONNELLE)

> Travail sur l'offre, la qualité des aménagements, la sécurité, l'incication à la pratique
> Aménagement type des sections : scénarios dans le temps, matériaux, qualité, profil, investissements
> Concerne les propriétaires et gestionnaires d'espaces publics et de voirie (province Nord, communes, DITTT)

Le volet gouvernance et communicqation ne peut être déployé sans la mise en œuvre du volet aménagement et infrastructures.
En effet certains prérequis existent en termes d'aménagements d'infrastructures.
Par exemple faire un plan de communication sur les modes doux sur un collège si les infrastructures ne permettent pas d'y accéder en vélo en toute sécurité serait contre productif et porterait à critique.
Invesement le volet aménagement infrastructures, sans moyens de gouvernance et de communication serait également peu efficace (croisement de compétences et d'acteurs) et n'engagerait pas de démarche incitative, de stimulation de la demande, de sensibilisation, etC.

Des liens seront explicités entre les actions des deux volets pour former des ensembles cohérents.

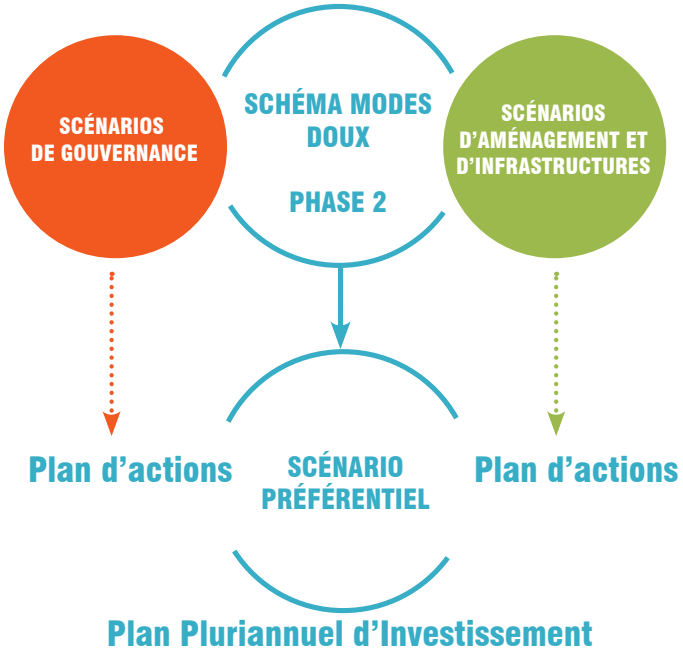


SCHÉMA MODES DOUX

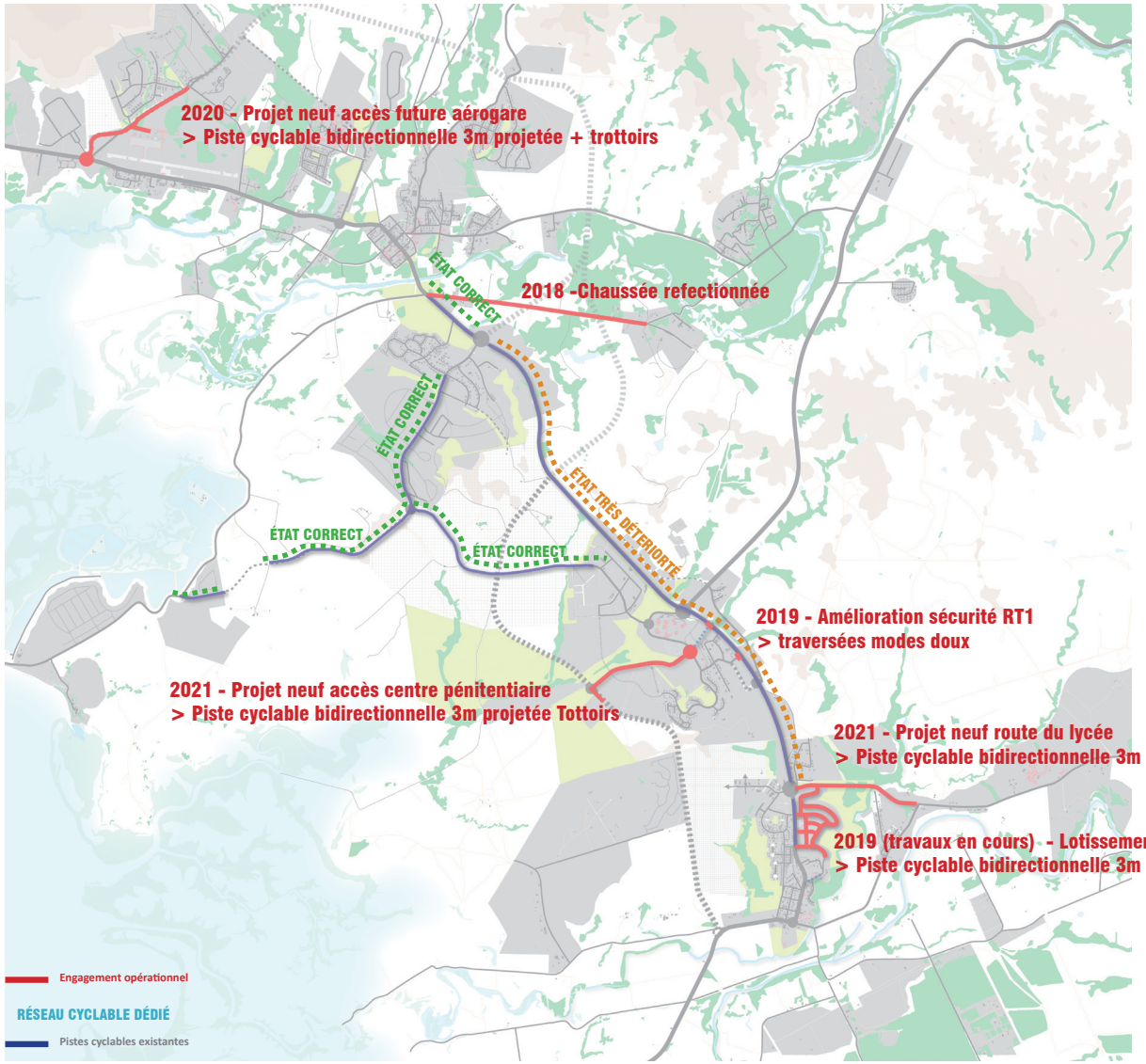
VOLET 2 :

ACTIONS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

> PLAN D'ACTIONS

ETAT DE L'OFFRE ET PROGRMMATION EN COURS // Septembre 2018

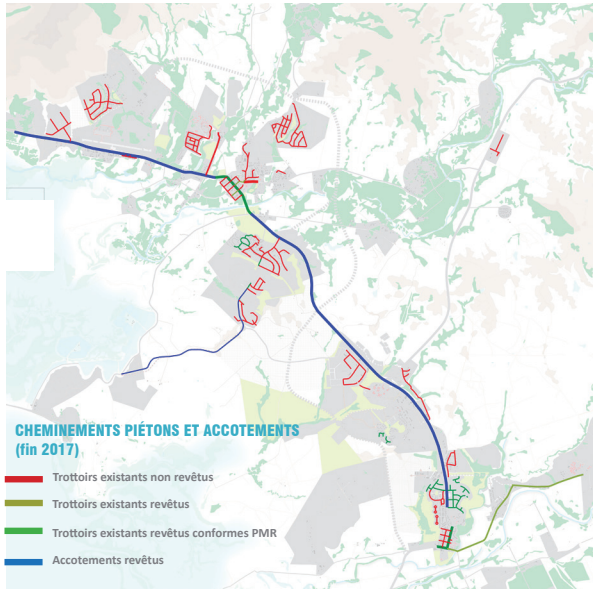
OUTILS DE SUIVI DES ACTIONS

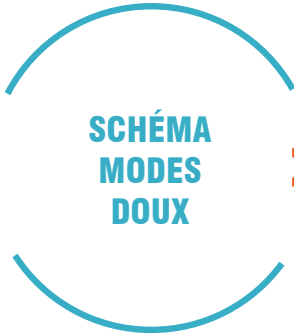


Le schéma modes doux se compose d'un plan d'actions ci-aprés décliné et d'éléments de suivi opérationnel :

> le plan de repérage des aménagements réalisés ou programmés et des aménagements restant à mettre en oeuvre (profils types par sections).
> Une estimation financière est fournie pour chaque section du plan d'action (à affiner en fonction des choix d'aménagement opérés par la maîtrise d'ouvrage).

Ces éléments constituent un outil d'accompagnement qui doit évoluer dans le temps en fonction des réalisations et programmations.





> PLAN D'ACTIONS OPÉRATIONNELLES

Pour répondre aux **objectifs opérationnels**, les travaux d'élaboration du schéma modes doux de Koné / Pouembout ont conduit à cibler **3 actions prioritaires** en terme d'aménagement et d'infrastructures.

A ces actions prioritaires, s'ajoutent des actions qui resteront à programmer dans le temps pour aboutir à un schéma optimal en faveur du développement des modes doux sur l'agglomération. Ces actions nécessitent du poursuivre la concertation et la coordination avec les différents acteurs (parallèle avec les actions de gouvernance du schéma modes doux).

Le plan d'action est donné ci-après :

Cette étude est menée en partenariat étroit avec les autres acteurs impliqués à savoir, au premier chef : les communes, la Nouvelle-Calédonie, les associations.

OBJECTIF 1 — CRÉER UNE ARMATURE MODES DOUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION
> LIAISONS MODES DOUX

PISTES D'ACTIONS

> LES AXES PRIORITAIRES À TRAITER

ACTION PRIORITAIRE

- REQUALIFICATION DE LA RT1, CONTINUITÉ DU COLLÈGE DE KONÉ AU VILLAGE DE POUEMBOUT PUIS AU LYCÉE DE POUEMBOUT
  > Colonne vertébrale de l'armature modes doux
- LIAISON VILLAGE DE KONE - TRIBU DE BACO
  > Sécurisation des modes doux et renforcement des liens Baco - polarités
- LIAISON MER MONTAGNE LE LONG DE LA RIVIÈRE DE KONÉ
  > Valorisation du cadre de vie, des loisirs

> LES AUTRES AXES À PROGRAMMER

ACTIONS A PROGRAMMER

- LIAISONS ET MAILLAGE DES QUARTIERS ET ÉQUIPEMENTS
- VALORISATION DU CADRE DE VIE (SPORT ET LOISIRS)

OBJECTIF 2 — CRÉER DES CENTRALITÉS MODES DOUX
> CIBLES PRIVILÉGIÉES POUR LES MODES DOUX

- VILLAGE DE KONÉ
- CENTRALITÉ DE PAÎAMBOUÉ
- VILLAGE DE POUEMBOUT
- TÉARI

ACTIONS A PROGRAMMER

> Concertation à poursuivre, suivi des études et travaux
> Parallèle avec les actions de gouvernance

OBJECTIF 3 — TRAITER LES ABORDS DES ÉQUIPEMENTS
INTERMODALITÉ - TRANSPORT EN COMMUN, ETC.

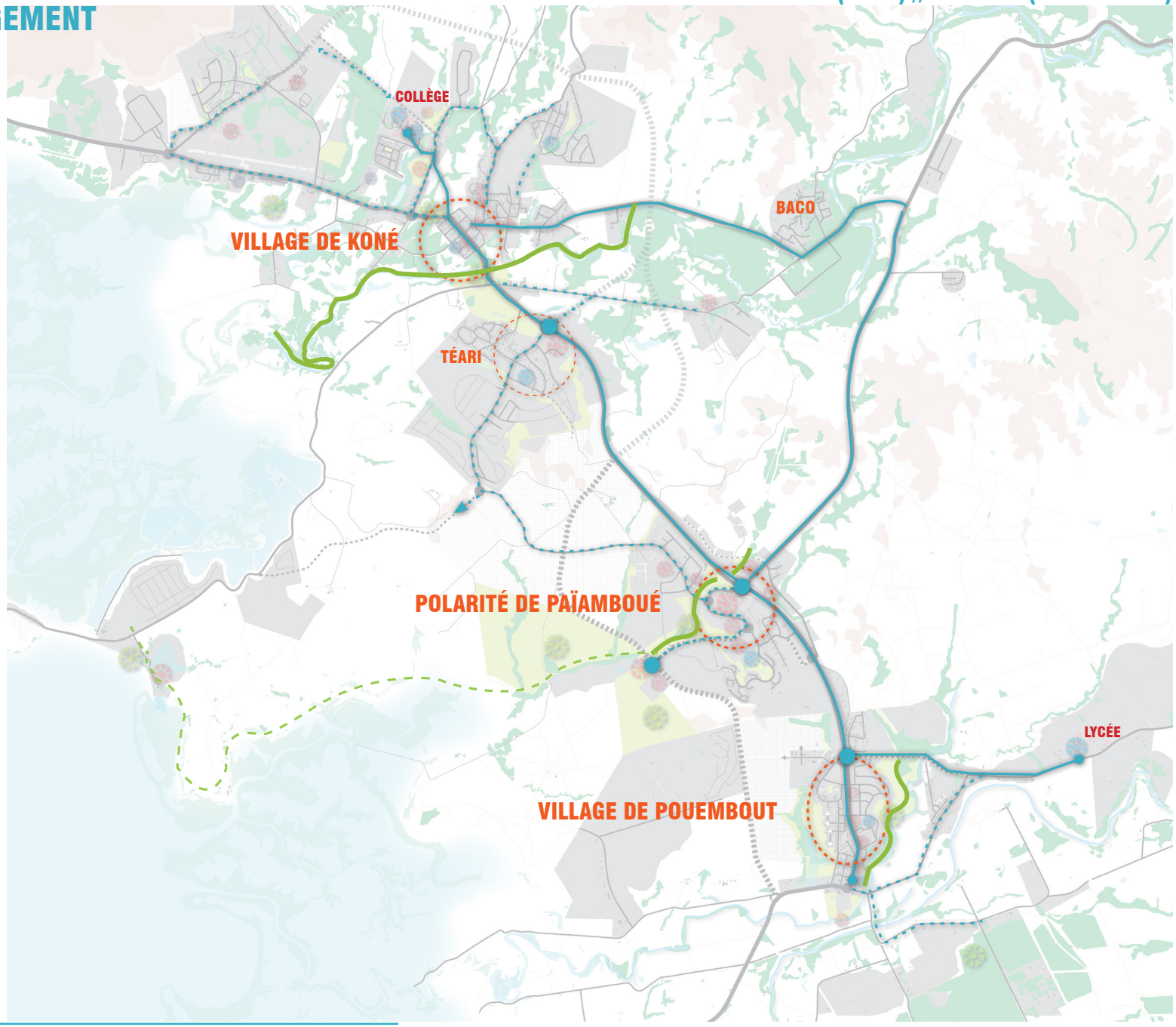
- LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES COMME CIBLE PRIORITAIRE
- LES GRANDS ÉTABLISSEMENTS
- ABORDS DES ARRÊTS BUS ET POINTS DE STATIONNEMENT

ACTIONS A PROGRAMMER

> Concertation à poursuivre, suivi des études et travaux
> Parallèle avec les actions de gouvernance

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

SCHÉMA GLOBAL D'AMÉNAGEMENT



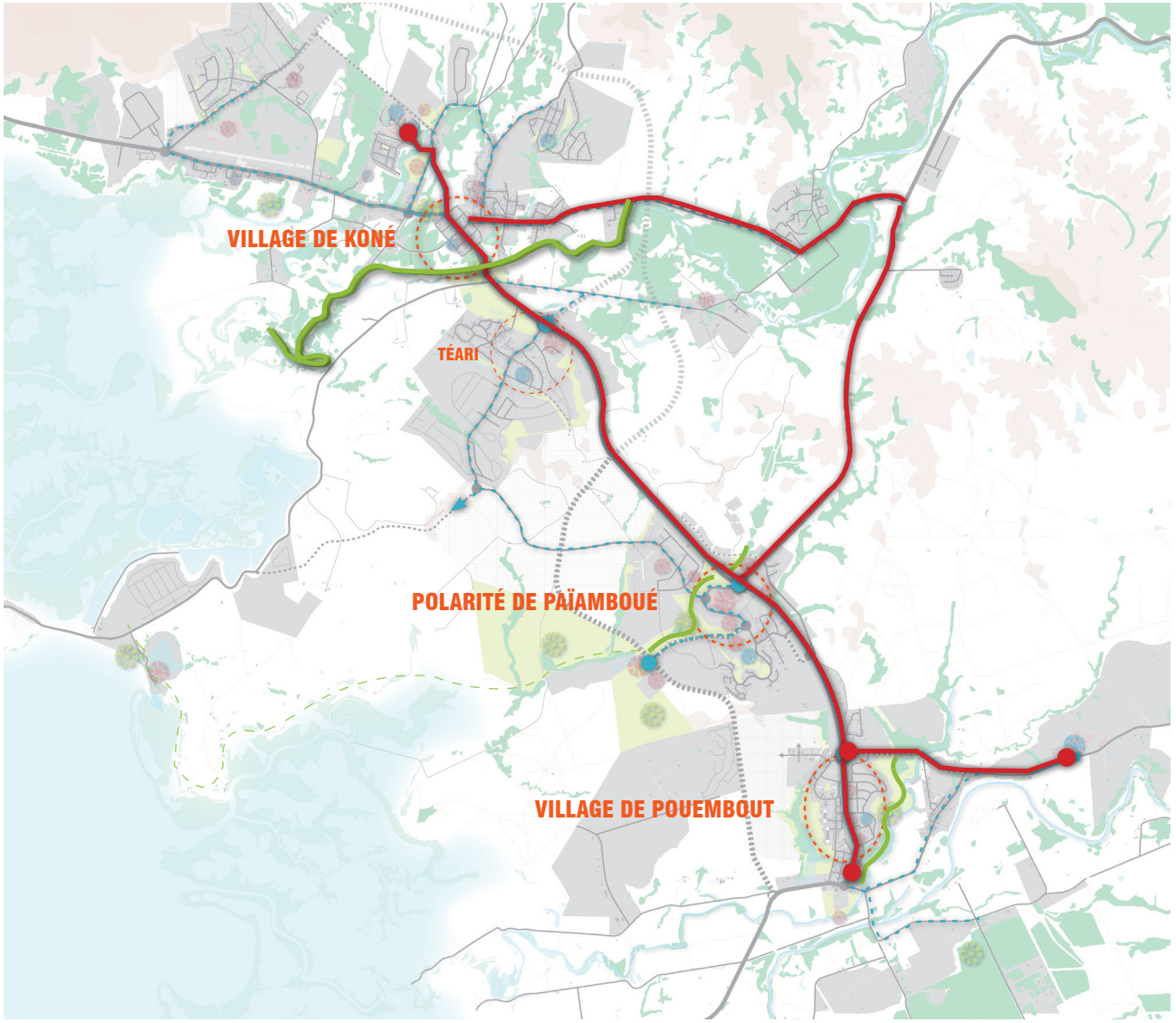
OBJECTIF 1 CRÉER UNE ARMATURE MODES DOUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION
> LES AXES PRIORITAIRES À TRAITER

ACTION PRIORITAIRE

- **REQUALIFICATION DE LA RT1, CONTINUITÉ DU COLLÈGE DE KONÉ AU VILLAGE DE POUEMBOUT PUIS AU LYCÉE DE POUEMBOUT**
  > Colonne vertébrale de l'armature modes doux

- **LIAISON VILLAGE DE KONE - TRIBU DE BACO**
  > Sécurisation des modes doux et renforcement des liens Baco - polarités

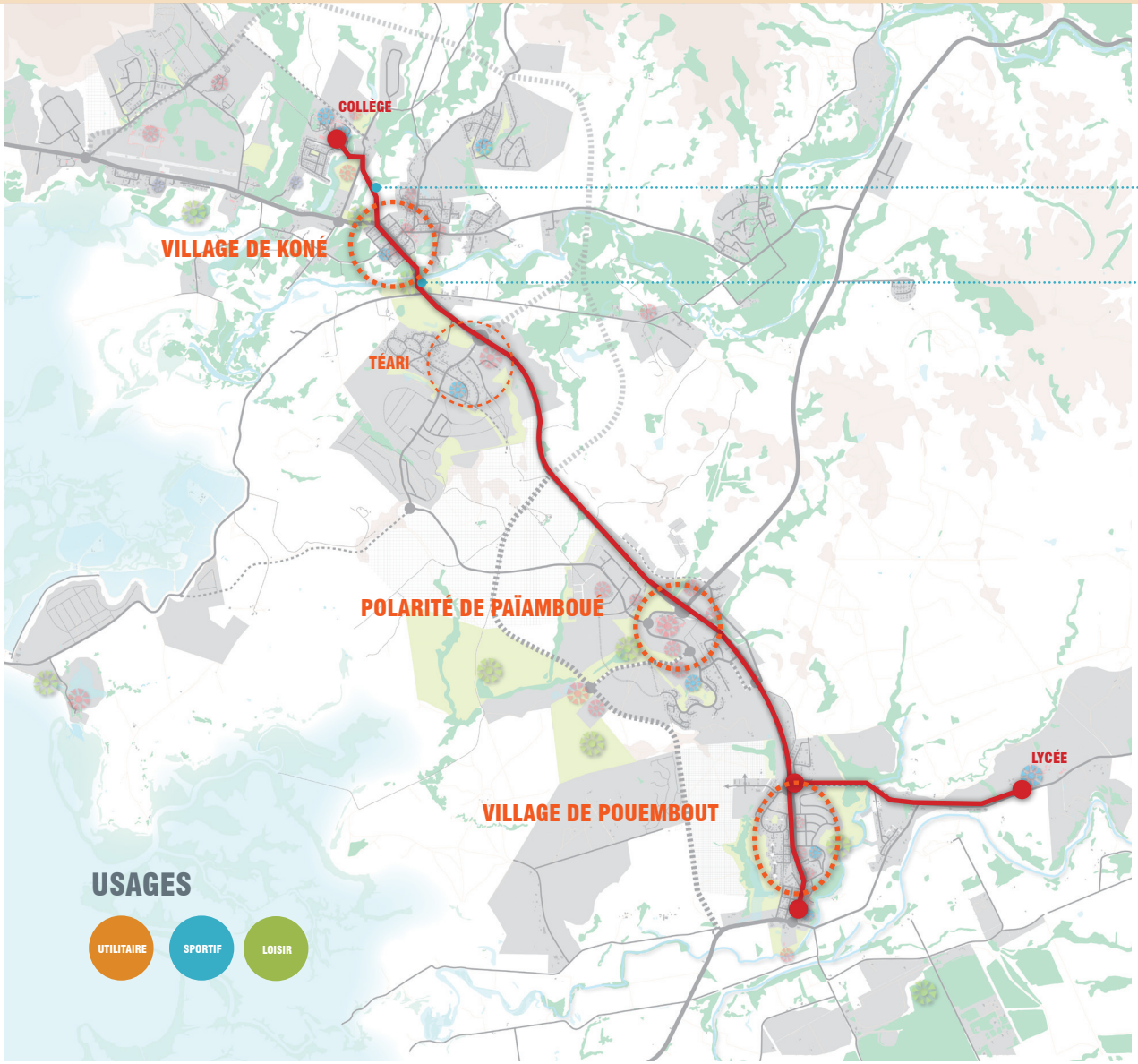
- **LIAISON MER MONTAGNE LE LONG DE LA RIVIÈRE DE KONÉ**
  > Valorisation du cadre de vie, des loisirs



REQUALIFICATION DE LA RT1 ET CONTINUITÉ DU COLLÈGE DE KONÉ AU VILLAGE DE POUEMBOUT PUIS AU LYCÉE DE POUEMBOUT

> COLONNE VERTÉBRALE DE L'ARMATURE MODES DOUX

ACTION PRIORITAIRE



Aménagements et infrastructures à mettre en oeuvre

> Piste Cyclable bidirectionnelle continue partant du collège de Collège de Koné via le le centre de village de Koné, Téari, la polarité de Païamboué et le village de Pouembout.
> Accotements piétons sécurisés (trottoirs)
> Aménagement paysager, mobilier, végétalisation
(> possibilité de profil type évolutif en terme de qualité de traitement à condition de conserver les emprises nécessaires)
> Éclairage public
> Ouvrages de franchissement (passerelles) à prévoir

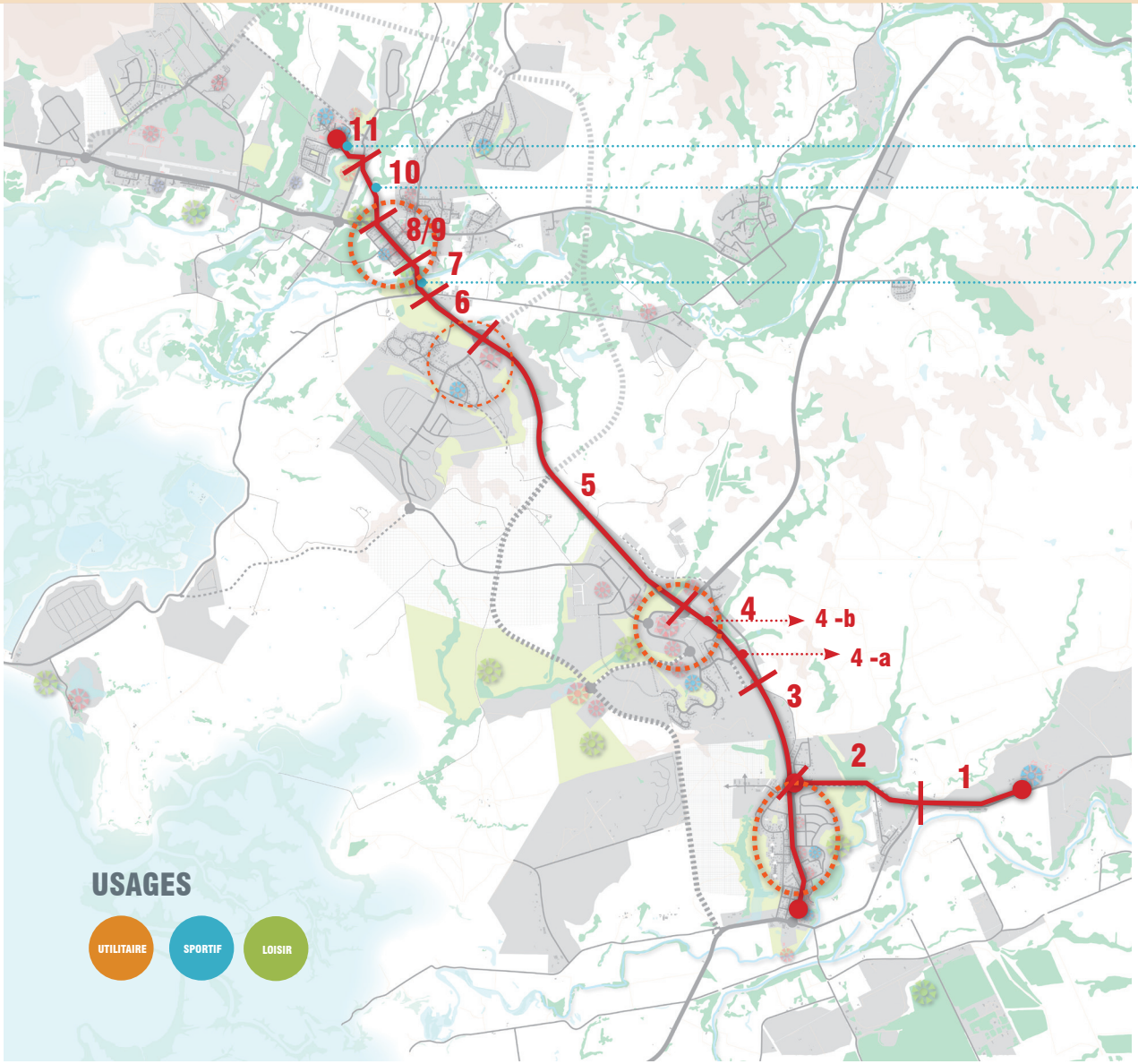
Compétence partagée selon les sections (gouvernement, province, communes)

Détails des aménagements, sections, profils types et budgets associés dans les documents annexes.

REQUALIFICATION DE LA RT1 ET CONTINUITÉ DU COLLÈGE DE KONÉ AU VILLAGE DE POUEMBOUT PUIS AU LYCÉE DE POUEMBOUT

> COLONNE VERTÉBRALE DE L'ARMATURE MODES DOUX

ACTION PRIORITAIRE



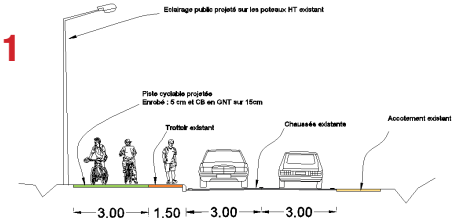
PLAN DE REPÉRAGE DES SECTIONS
> Profils type par sections

Passerelle à créer

Passerelle à créer

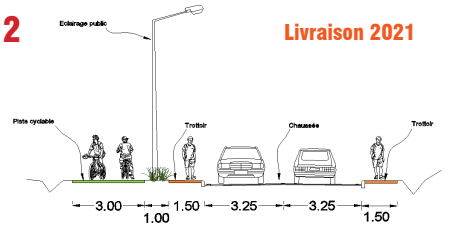
Passerelle à créer

1



Longueur de la section : 1620 ml
Budget : 107 230 000xpf (dont part aménagements paysagers 16 200 000xpf et part éclairage public 40 500 000xpf)

2 Livraison 2021



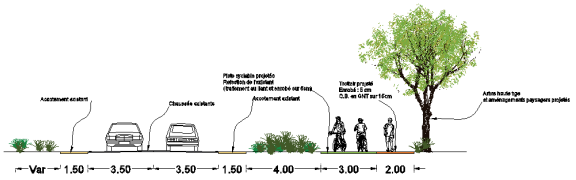
REQUALIFICATION DE LA RT1 ET CONTINUITÉ DU COLLÈGE DE KONÉ AU VILLAGE DE POUEMBOUT PUIS AU LYCÉE DE POUEMBOUT

> COLONNE VERTÉBRALE DE L'ARMATURE MODES DOUX

ACTION PRIORITAIRE

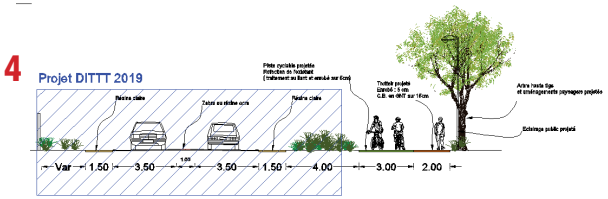
PROFILS TYPE PAR SECTIONS

3



Longueur de la section : 1150 ml
Budget : 70 600 000xpf (dont part aménagements paysagers 23 000 000xpf)

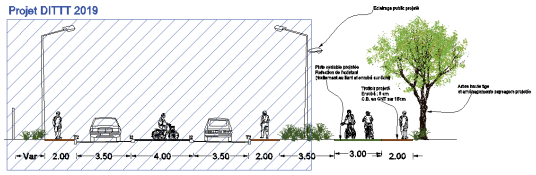
4



Longueur de la section : 1110 ml
Budget : 134 400 000xpf (dont part aménagements paysagers 22 000 000xpf et part éclairage public 55 000 000xpf)

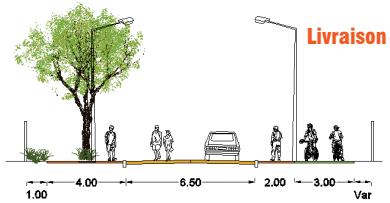
4 -a

Livraison 2019

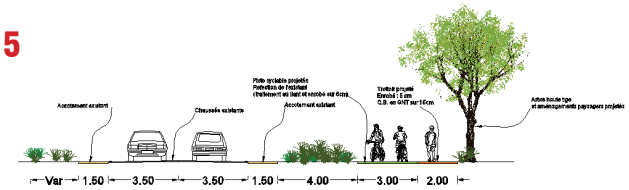


4 -b

Livraison 2019

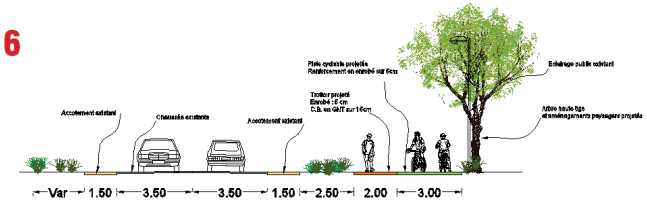


5



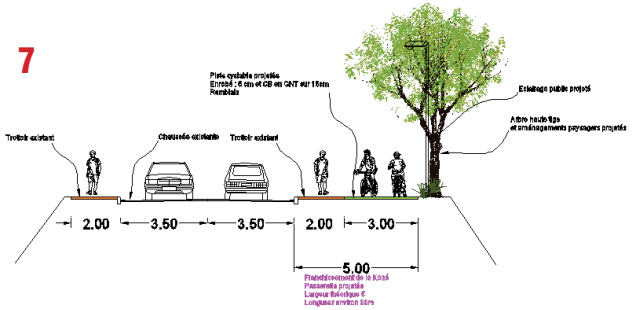
Longueur de la section : 3700 ml
Budget : 218 540 000xpf (dont part aménagements paysagers 74 000 000xpf)

6



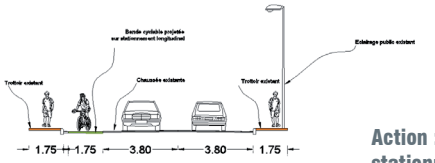
Longueur de la section : 710 ml
Budget : 40 850 000xpf (dont part aménagements paysagers 14 200 000xpf)

7



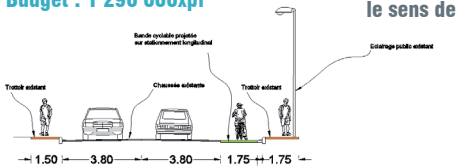
Longueur de la section : 378 ml
Budget : 97 340 000xpf (dont part aménagements paysagers 7 560 000xpf et part éclairage public 18 900 000xpf)
+ Passerelle sur la Koné 80 ml : 200 000 000xpf

8/9



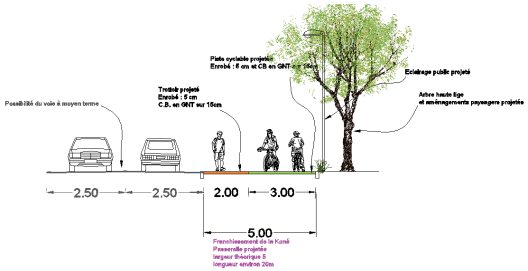
Longueur de la section : 100 ml
Budget : 1 290 000xpf

Action : Neutralisation du stationnement longitudinal pour réaliser une bande cyclable dans le sens de la montée.



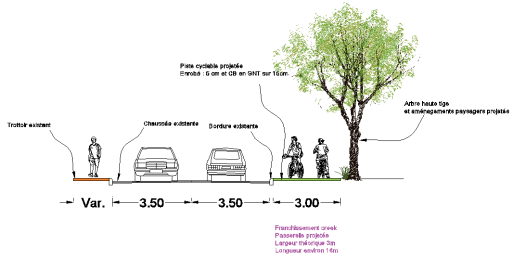
Longueur de la section : 100 ml
Budget : 1 480 000xpf

10



Longueur de la section : 310 ml
Budget : 78 670 000xpf (dont part aménagements paysagers 6 200 000xpf et part éclairage public 15 500 000xpf et part passerelle 32 000 000xpf)

11

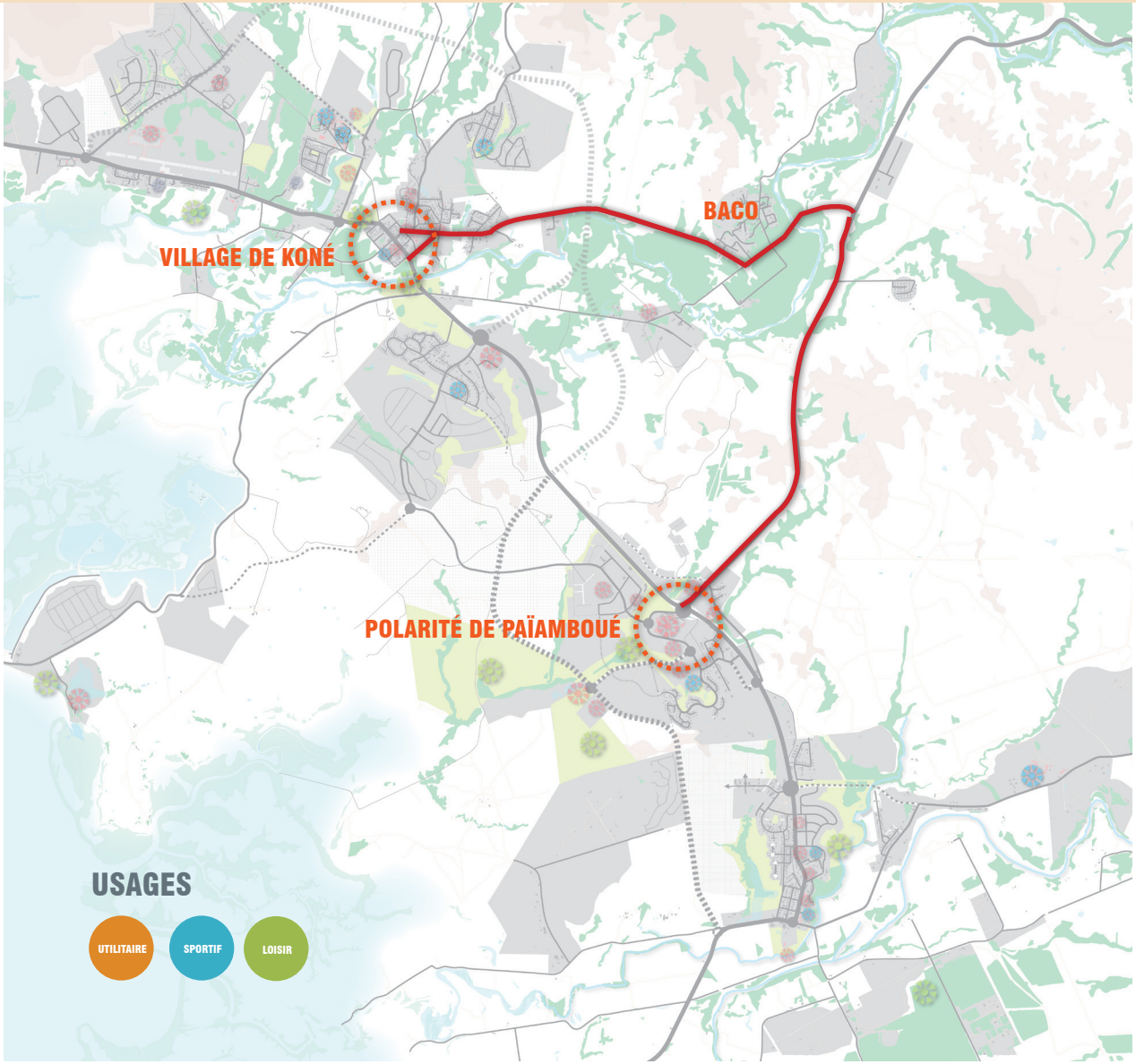


Longueur de la section : 480 ml
Budget : 53 460 000xpf (dont part aménagements paysagers 9 600 000xpf et part passerelle 24 000 000xpf)

LIAISON KONÉ / BACO / PAÏAMBOUÉ

> SÉCURISATION DES MODES DOUX ET RENFORCEMENT DES LIENS BACO - POLARITÉS

ACTION PRIORITAIRE



Aménagements et infrastructures à mettre en oeuvre

> sécurisation des modes doux le long de la liaison village de Koné - tribu de Baco par des accotements protégés et une piste cyclable bidirectionnelle dans la section urbaine.
> sécurisation des modes doux le long de la RPN2 entre la tribu de Baco et la polarité de Païamboué par la création piste cyclable bidirectionnelle protégée au-delà des accotements existants. Renforcement et traitement qualitatif de la section allant du giratoire de l'Hôtel de la province Nord à l'antenne de l'université.

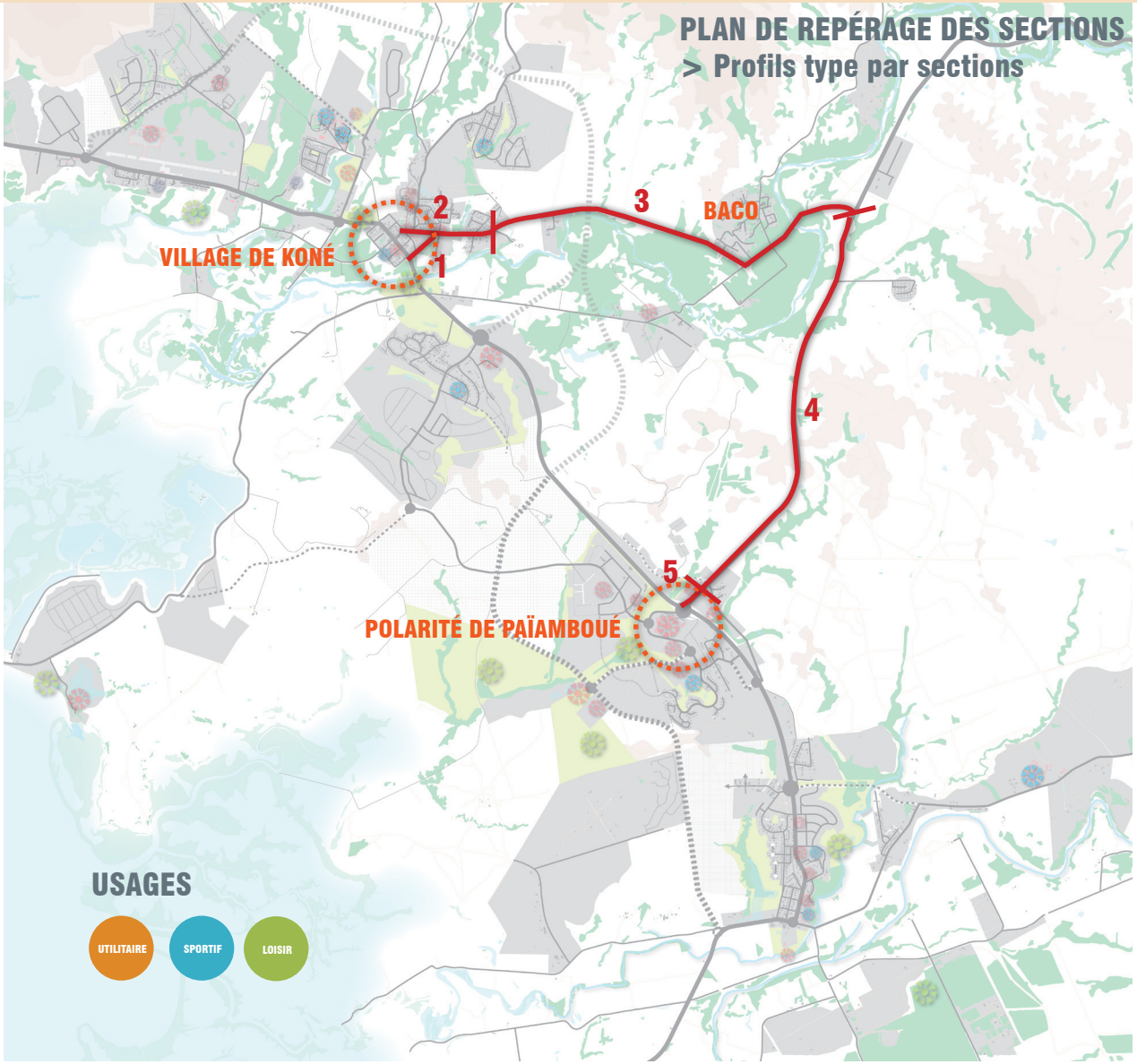
Compétence partagée selon les sections (province, commune de Koné)

Détails des aménagements, sections, profils types et budgets associés dans les documents annexes.

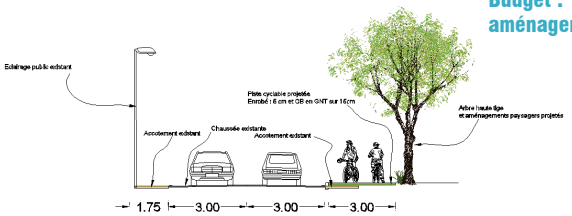
LIAISON KONÉ / BACO / PAÏAMBOUÉ

> SÉCURISATION DES MODES DOUX ET RENFORCEMENT DES LIENS BACO - POLARITÉS

ACTION PRIORITAIRE

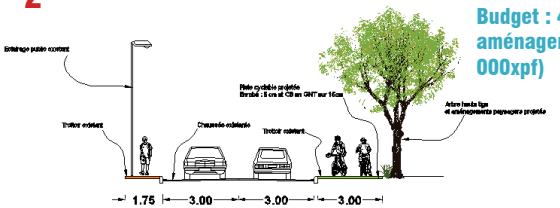


1



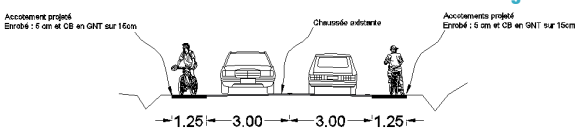
330 ml
Budget : 19 420 000xpf (dont part aménagements paysagers 6 600 000xpf)

2



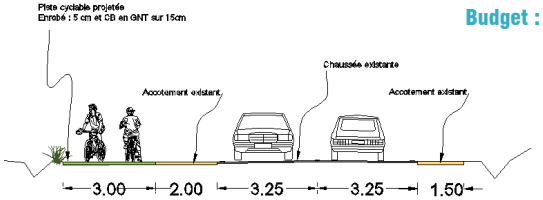
680 ml
Budget : 41 450 000xpf (dont part aménagements paysagers 13 600 000xpf)

3



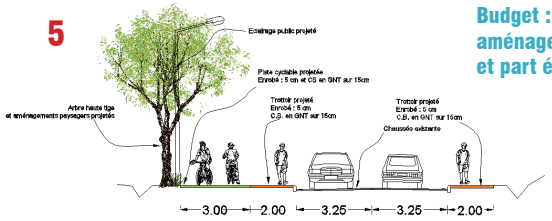
4 240 ml
Budget : 60 000 000xpf

4



4 270 ml
Budget : 77 830 000xpf

5

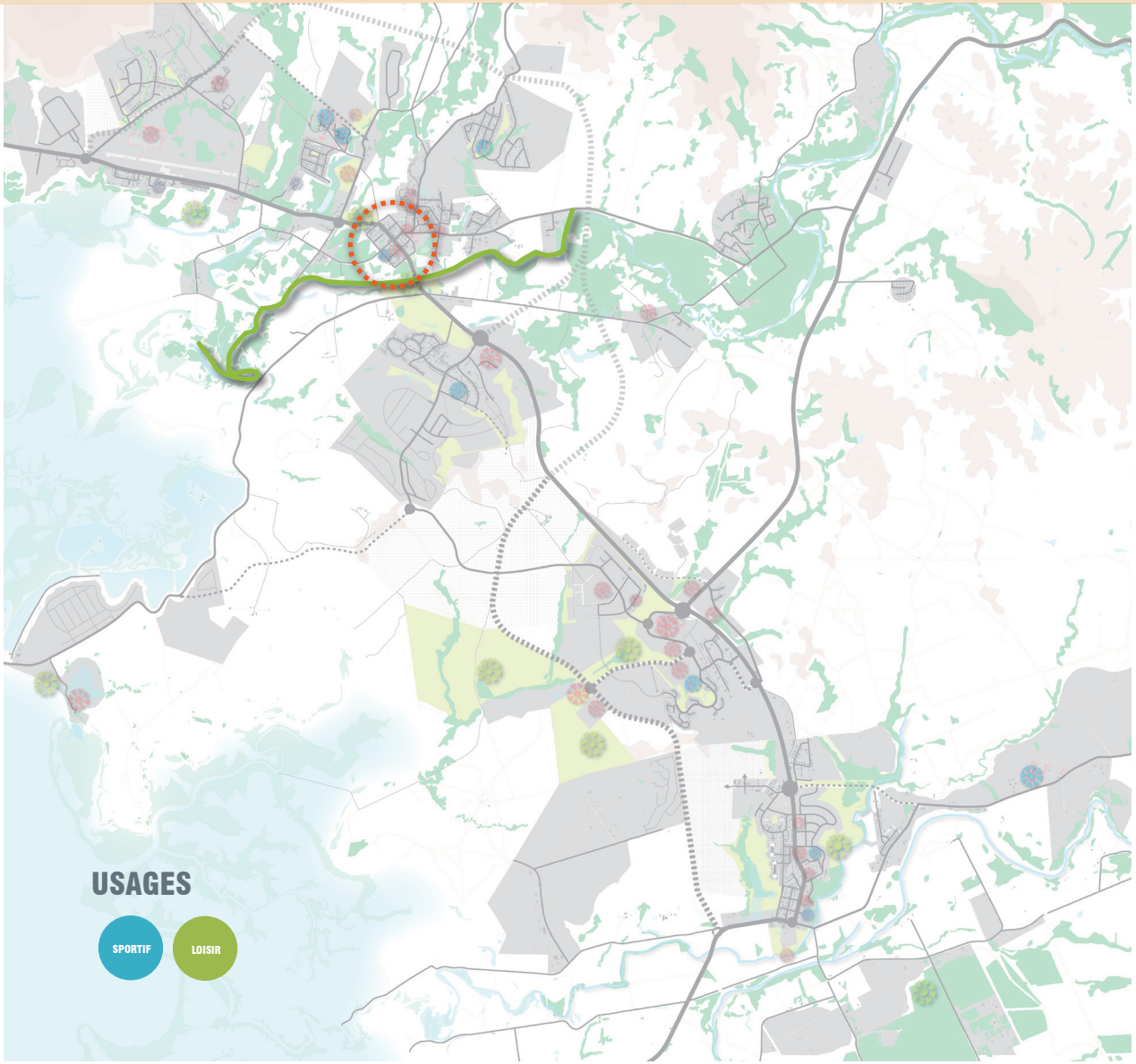


330 ml
Budget : 43 830 000xpf (dont part aménagements paysagers 6 600 000xpf et part éclairage public 16 500 000xpf)

LIAISON MER MONTAGNE LE LONG DE LA RIVIÈRE DE KONÉ

> VALORISATION DU CADRE DE VIE, DES LOISIRS

ACTION PRIORITAIRE



Aménagements et infrastructures à mettre en oeuvre

> voie verte le long de la rivière de Koné
> en lien avec le parc public projeté en entrée de village
> valorisation des aménités paysagère du parcours
> valorisation des accès à la rivière (puis à la mer in fine - question du passage du barrage anti-sel à traiter)
> possibilité d'aménagements d'agréments de sports et de loisirs

> voie verte

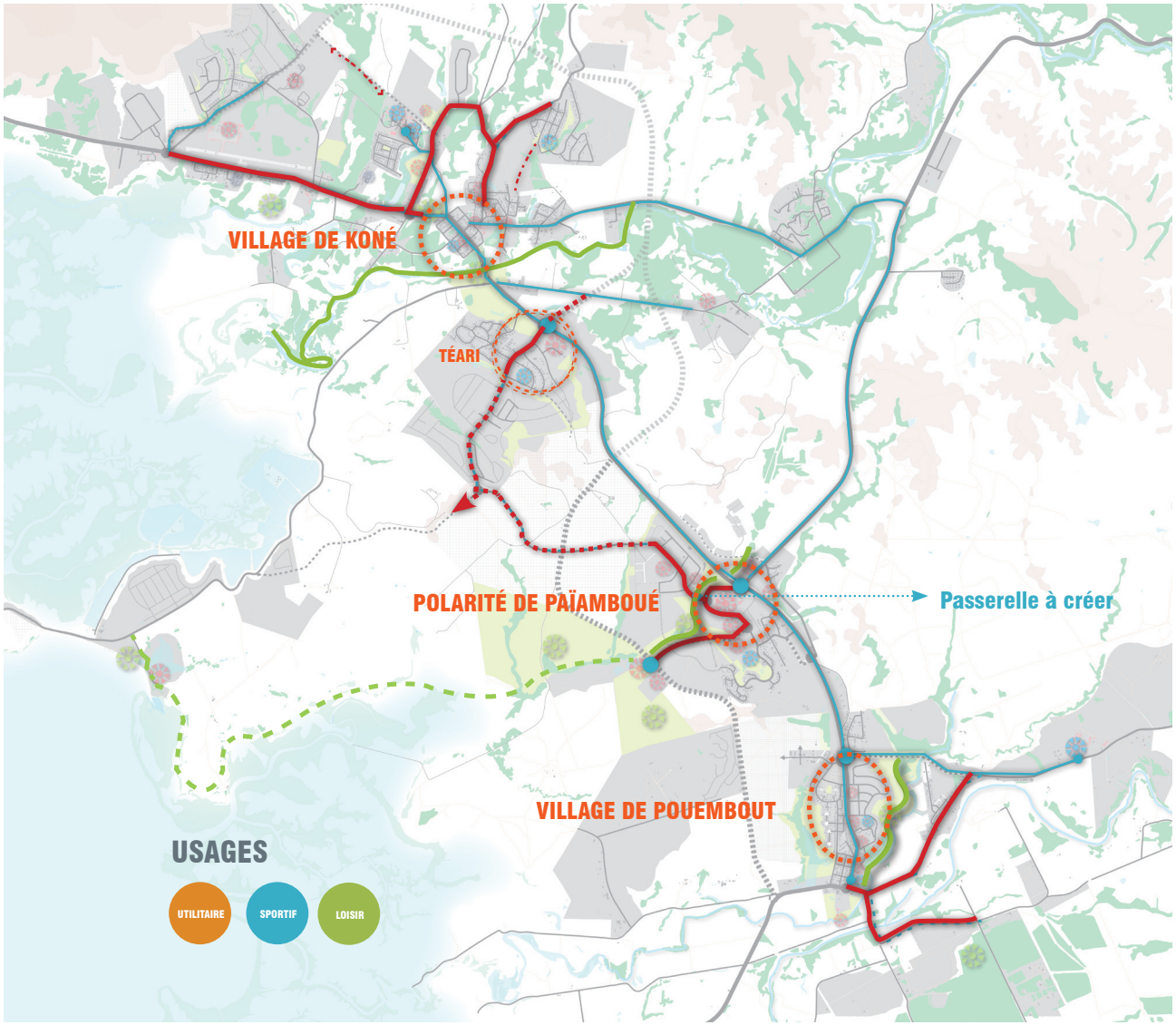
Compétence partagée (gouvernement, province, commune de Koné)

Action nécessitant des études complémentaires et une démarche de concertation avec les acteurs concernés et propriétaires riverains

OBJECTIF 1 CRÉER UNE ARMATURE MODES DOUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION
> LES AUTRES AXES À PROGRAMMER

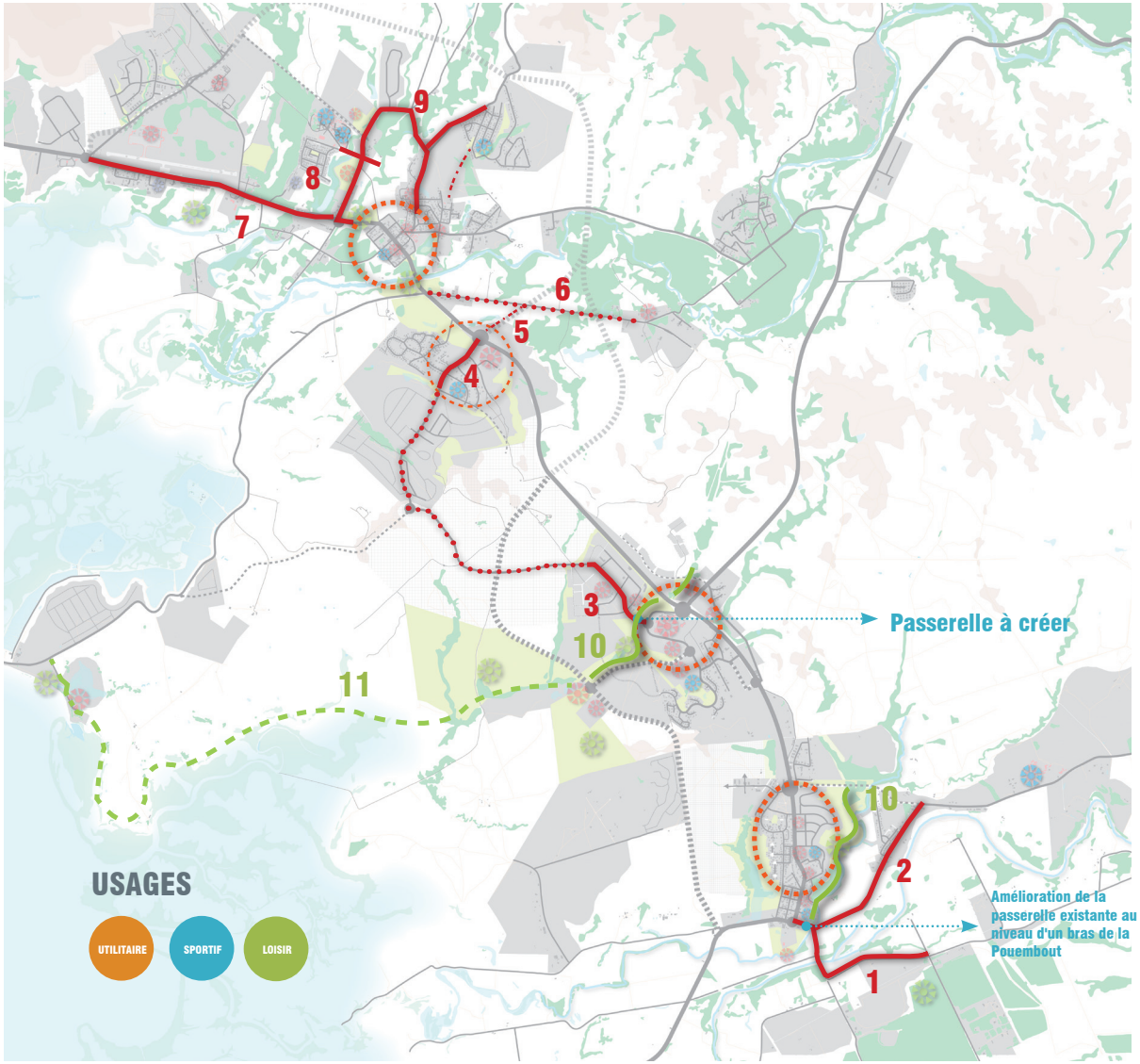
ACTIONS A PROGRAMMER

- LIAISONS ET MAILLAGE DES QUARTIERS ET ÉQUIPEMENTS
- VALORISATION DU CADRE DE VIE (SPORT ET LOISIRS)



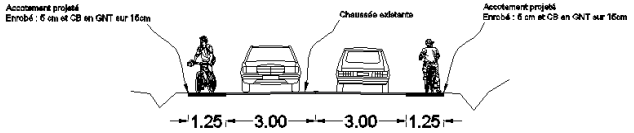
OBJECTIF 1 CRÉER UNE ARMATURE MODES DOUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION
> LES AUTRES AXES À PROGRAMMER

ACTIONS A PROGRAMMER



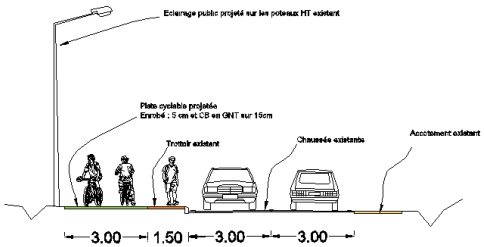
PLAN DE REPÉRAGE DES SECTIONS
> Profils type par sections

1



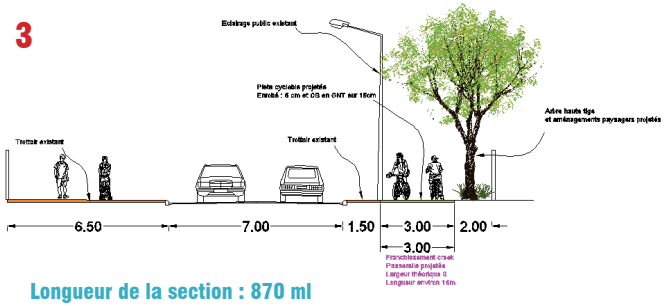
Longueur de la section : 1 660 ml
Budget : 24 710 000xpf

2



Longueur de la section : 1 980 ml
Budget : 141 900 000xpf (dont part aménagements paysagers 19 800 000xpf, part éclairage public 49 500 000xpf et part passerelle 9 000 000xpf)

3



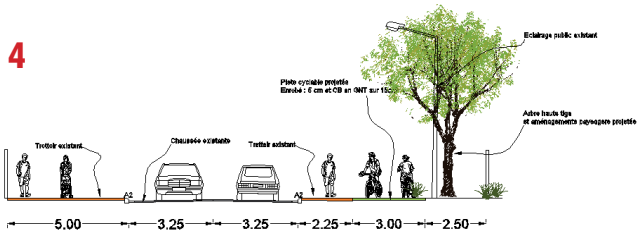
Longueur de la section : 870 ml
Budget : 76 560 000xpf (dont part aménagements paysagers 17 400 000xpf et part passerelle 24 000 000xpf)

OBJECTIF 1 CRÉER UNE ARMATURE MODES DOUX À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION
> LES AUTRES AXES À PROGRAMMER

ACTIONS A PROGRAMMER

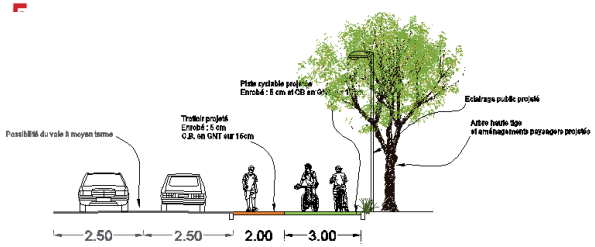
PROFILS TYPE PAR SECTIONS

4



Longueur de la section : 450 ml
Budget : 19 860 000xpf (dont part aménagements paysagers 9 000 000xpf)

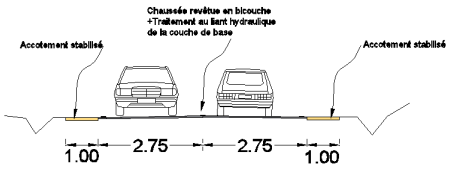
5



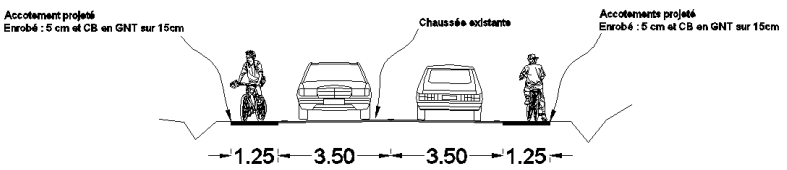
Longueur de la section : 420 ml
Budget : 52 610 000xpf (dont part aménagements paysagers 8 400 000xpf et part éclairage public 21 000 000xpf)

Chaussée réfectionnée 2018

6

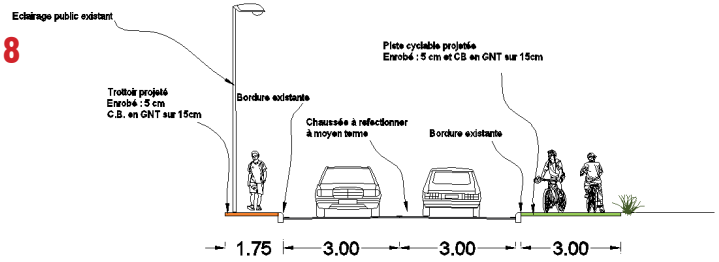


7



Longueur de la section : 3 000 ml
Budget : 42 480 000xpf

8



Longueur de la section : 680 ml
Budget : 25 740 000xpf

9 **RM19 R.Marliez + RM1 +RM2 (Raccordement Internat-Les Cigales- centre ville koné) > Profil non déterminé. Projet de requalification totale des voies existantes. Prévoir au projet une piste cyclable bidirectionnelle.**

10 **> Parcs de Païamboué et de Pouembout (>cf. objectif 2, les centralités modes doux)**

11 **> Voie verte littorale**

> voie verte

OBJECTIF 2 CRÉER DES CENTRALITÉS MODES DOUX
> CIBLES PRIVILÉGIÉES POUR LES MODES DOUX

ACTIONS A PROGRAMMER

- VILLAGE DE KONÉ
- CENTRALITÉ DE PAÎAMBOUÉ
- VILLAGE DE POUEMBOUT
- Téari

PISTES D'ACTIONS

ACTIONS À ENVISAGER :

> CIBLER L'AMÉNAGEMENT DES AXES À ENJEUX

> LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE
> LA MODIFICATION DU PLAN DE CIRCULATION EN CENTRE-VILLE (> Etude circulation // stationnement)
> LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PERPENDICULAIRE CENTRALE (> Étude paysagère à réaliser pour la requalification de ces espaces, > donner une identité à la traversée de village)
> LES PARCS EN ENTRÉE /SORTIE DE VILLAGE

> SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DE L'HÔTEL DE LA PROVINCE NORD À METTRE EN OEUVRE > Cf. Profils types

> PARC ET CENTRALITÉ URBAINE À ÉTUDIER

> ENJEU DE COORDINATION ENTRE L'OPÉRATION WEPWÉ, L'OAP DE POUEMBOUT ET LA REQUALIFICATION DE LA RT1 POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA FAÇADE URBAINE ET SÉCURISER LES MODES DOUX
> PARC À ÉTUDIER

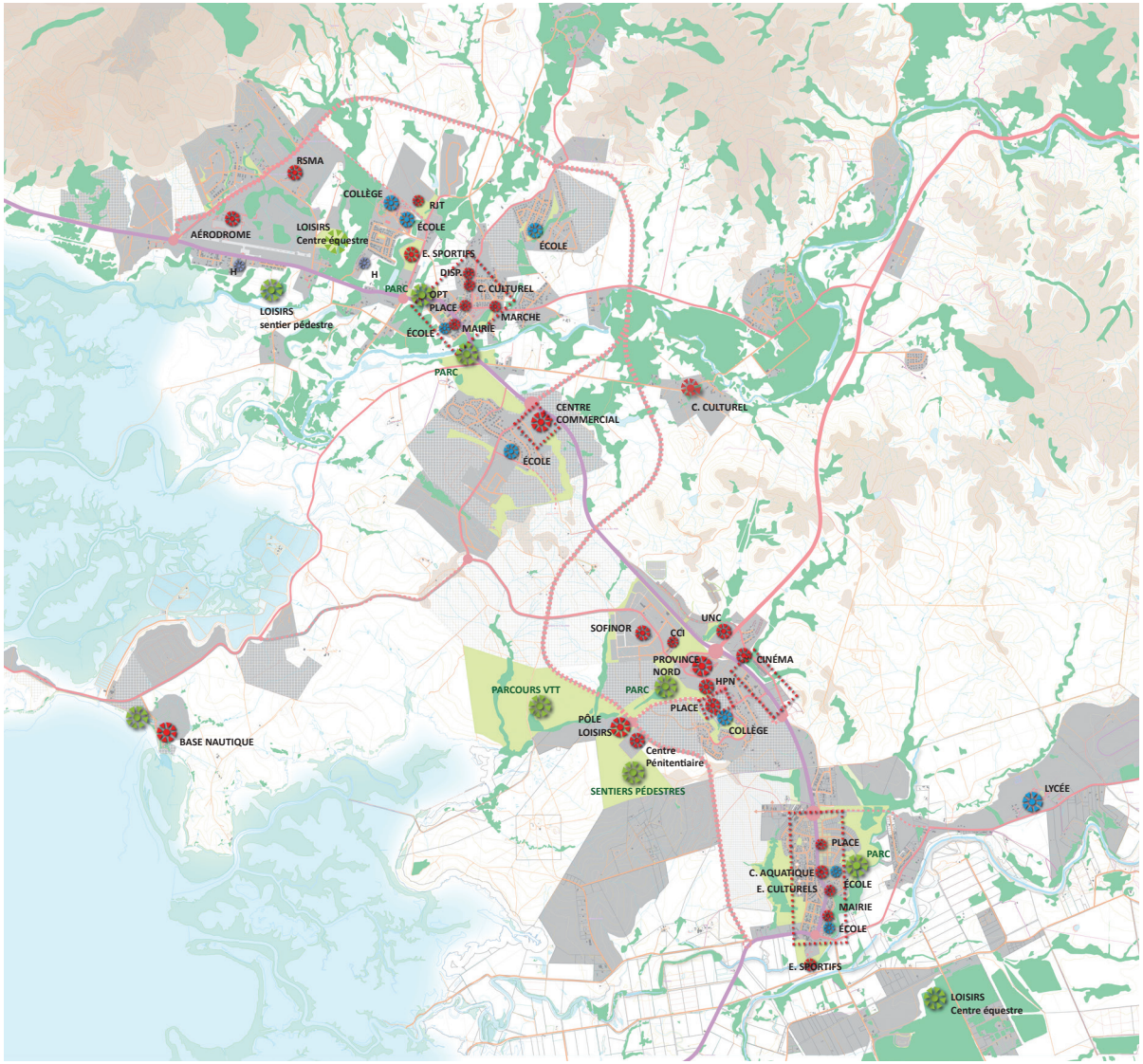
> Cf. RAPPORT PHASE SCÉNARIOS : ZOOM SUR LES POLARITES URBAINES
> état des réflexions et projets en lien avec les modes doux sur chaque polarités

> Concertation à poursuivre, suivi des études et travaux
> Parallèle avec les actions de gouvernance

OBJECTIF 3 TRAITER LES ABORDS DES ÉQUIPEMENTS INTERMODALITÉ - TRANSPORT EN COMMUN, ETC.

ACTIONS A PROGRAMMER

- LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES COMME CIBLE PRIORITAIRE
- LES GRANDS ÉTABLISSEMENTS
- ABORDS DES ARRÊTS BUS ET POINTS DE STATIONNEMENT



PÔLES D'ATTRACTIVITÉ À CONNECTER
> + traitement des abords

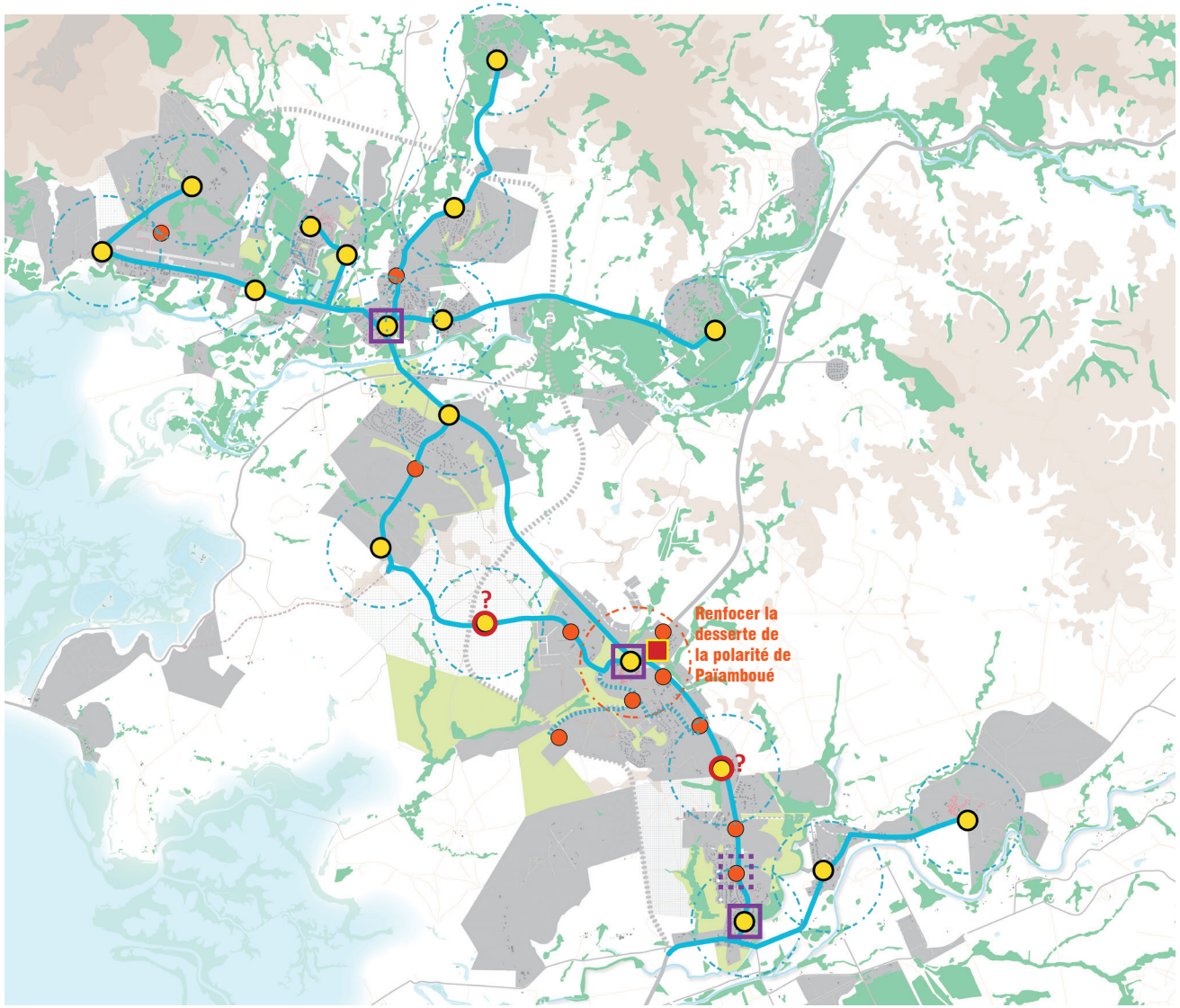
- Équipements scolaires (effectifs scolaires 2017)
- Grands équipements publics et privés attractifs
- Loisirs (sport, promenade)
- Tourisme (hôtel)
- Centralités, lieux de vie Commerces, services
- Parcs, zones de loisirs, espaces naturels aménagés et équipements de loisirs
- Forêts, espaces naturels, sous-bois, bords de cours d'eau et de rivière
- Zones urbaines actuelles et projetées à court/moyen terme

OBJECTIF 4 TRAITER LES ABORDS DES ÉQUIPEMENTS INTERMODALITÉ - TRANSPORT EN COMMUN, ETC.

ACTIONS A PROGRAMMER

- **RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN À «COURT TERME»**

> Aménagement des arrêts de bus et jonctions modes doux



RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN EN PROJET

- Réseau de transport en commun projeté à court terme
- Secteurs desservis, arrêts
- Accessibilité piétonne environ 1Km
- Transport interurbain - arrêts
- Projet de gare routière (> abandonné ?)
- Arrêts à étudier pour une couverture piétonne optimale des zones urbaines et équipements structurants
- Arrêts prévus à court terme > intérêt à questionner

SCHÉMA MODES DOUX

Annexes

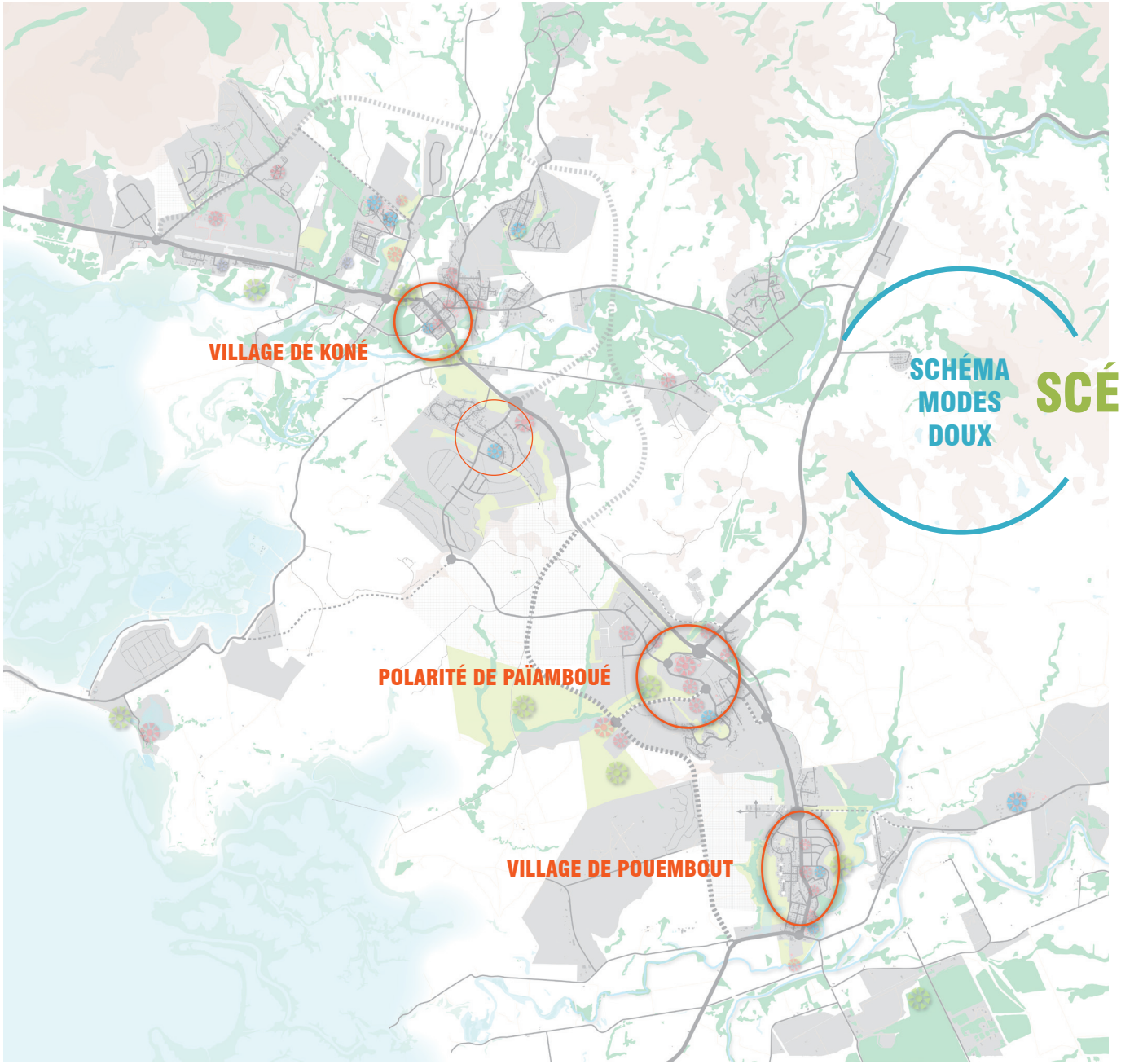


SCHÉMA MODES DOUX

(RAPPEL À TITRE INFORMATIF)

SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET D'INFRASTRUCTURES

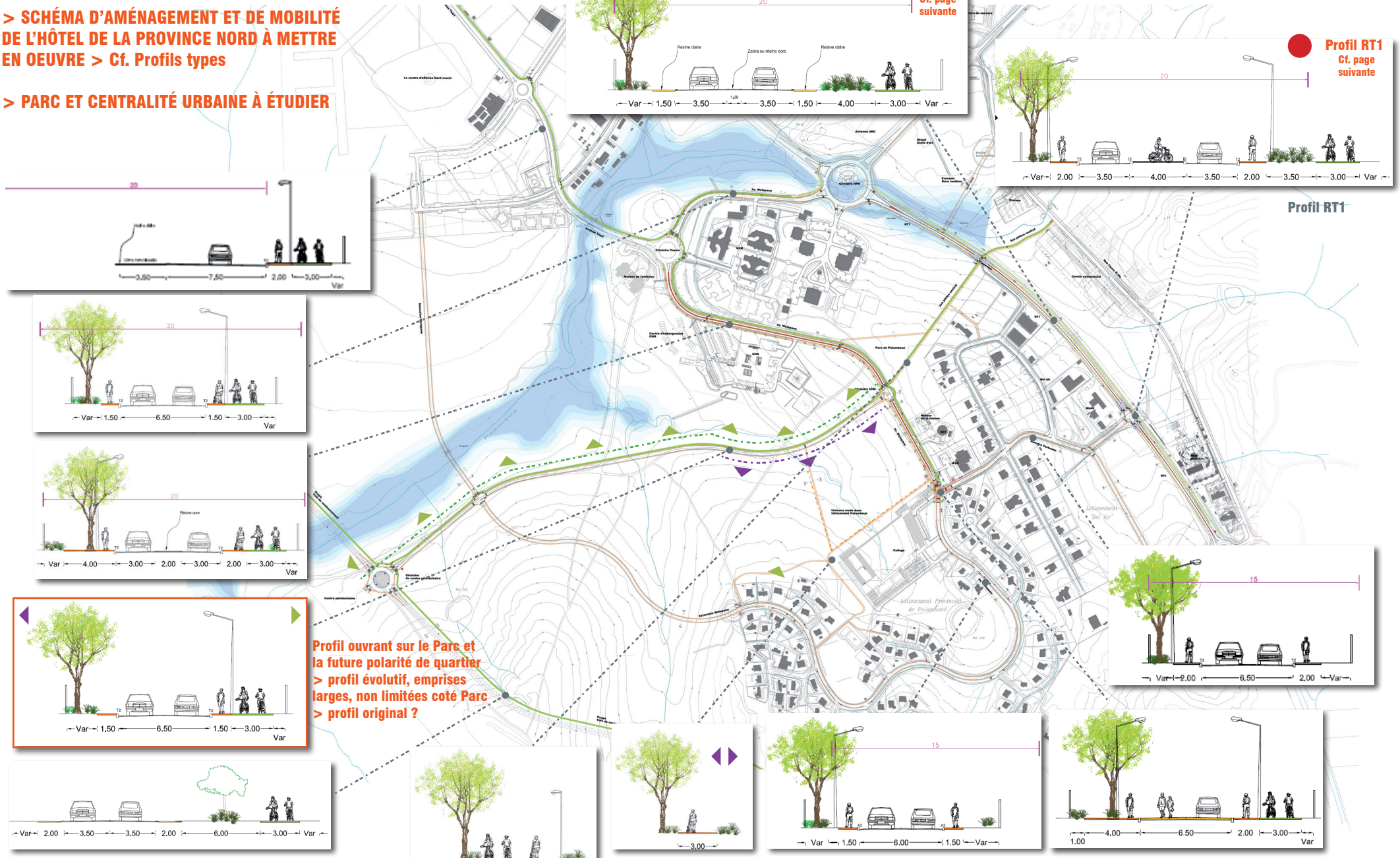
> ZOOM SUR LES POLARITES URBAINES
Cible privilégiée pour les modes doux

> Des niveaux d'études différents selon les polarités
rappel des projets, études validées et opérations en cours

ZOOM SUR LE CENTRE DE PAÏAMBOUÉ

> SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE MOBILITÉ DE L'HÔTEL DE LA PROVINCE NORD À METTRE EN OEUVRE > Cf. Profils types

> PARC ET CENTRALITÉ URBAINE À ÉTUDIER



ZOOM SUR LE CENTRE DE PAÏAMBOUÉ

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> Des études complémentaires nécessaires à l'intégration des modes doux pour :

> Polarité de quartier de Païamboué
> > étude de cadrage et programmation architecturale urbaine et paysagère
> > CPAUPE

> Parc 'du Creek du Pont Blanc' :
> > étude de programmation et d'aménagement

> Aménagement de la RT1 en traversée d'agglomération

Existant RT1

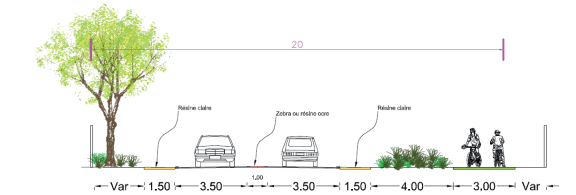
Temps 1 RT1

PROFIL TYPE A **PROFIL A //**

Temps 2 RT1

PROFIL TYPE A **PROFIL A //**

Temps 3 RT1



PROFIL TYPE A **PROFIL A //**

voiries existantes à aménager

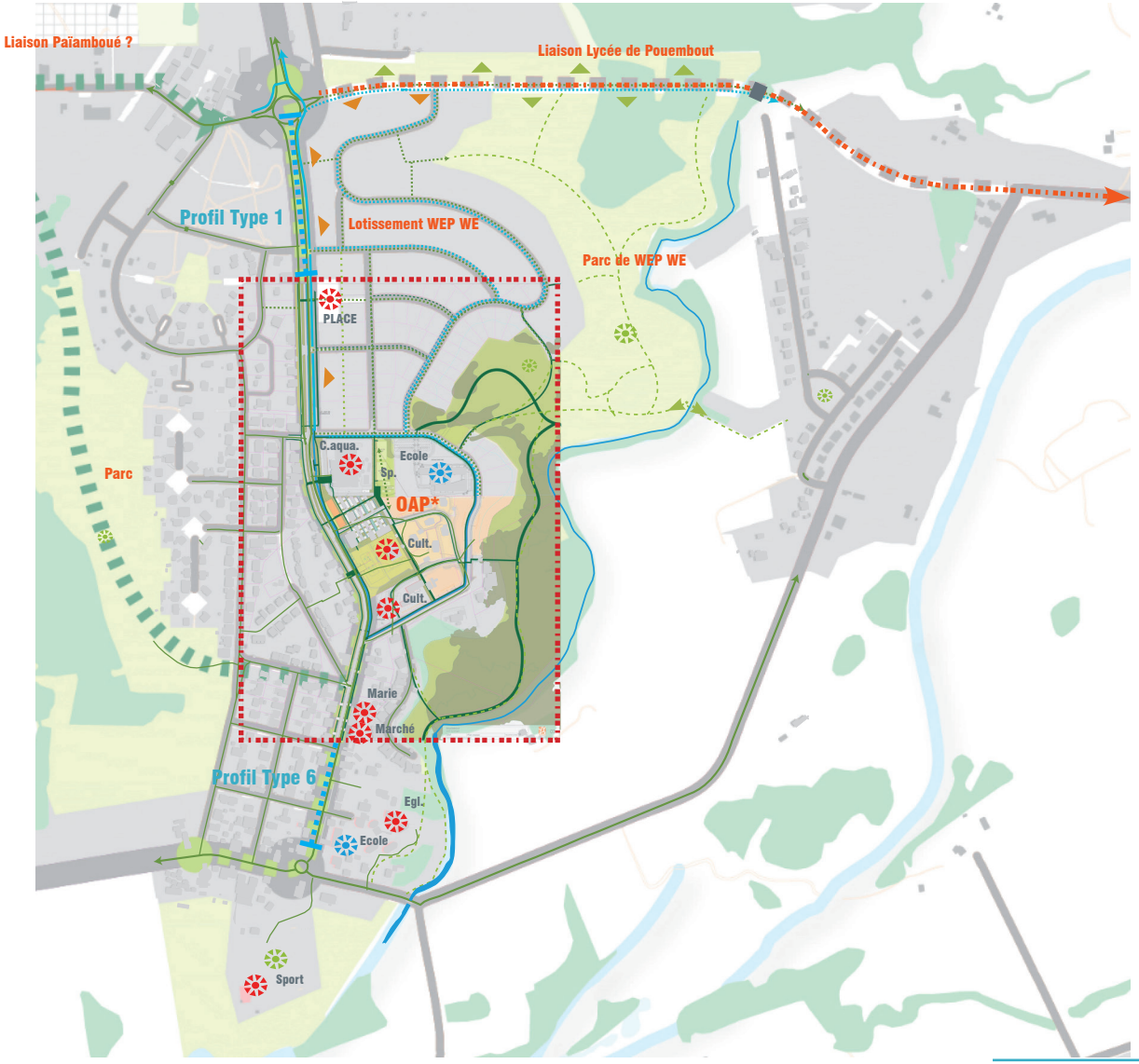
voiries à créer

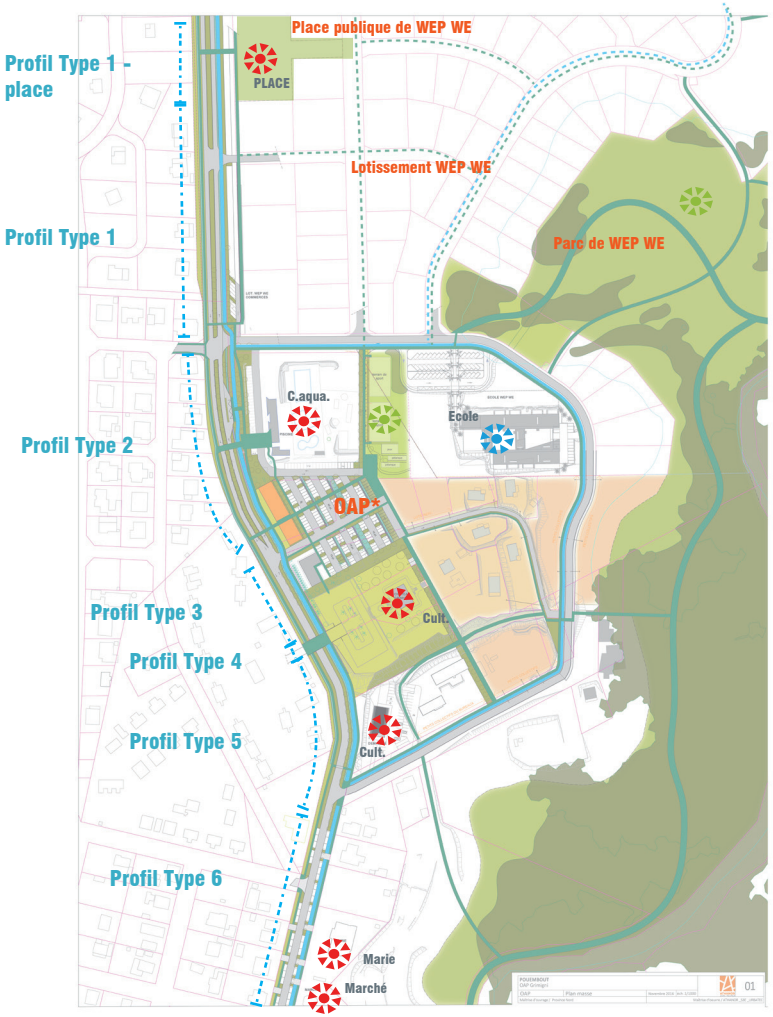
Enjeu majeur de perméabilité modes doux

ZOOM SUR LE CENTRE DE POUEMBOUT

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> ENJEU DE COORDINATION ENTRE L'OPÉRATION WEPWÉ, L'OAP DE POUEMBOUT ET LA REQUALIFICATION DE LA RT1
> ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA FAÇADE URBAINE ET SÉCURISER LES MODES DOUX
> PARC À ÉTUDIER



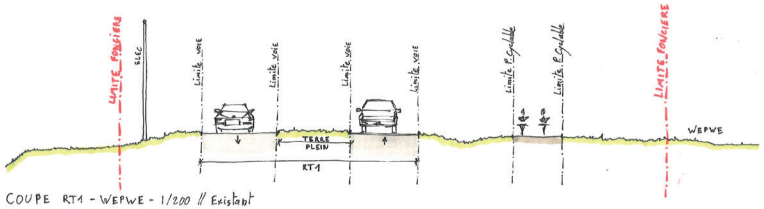


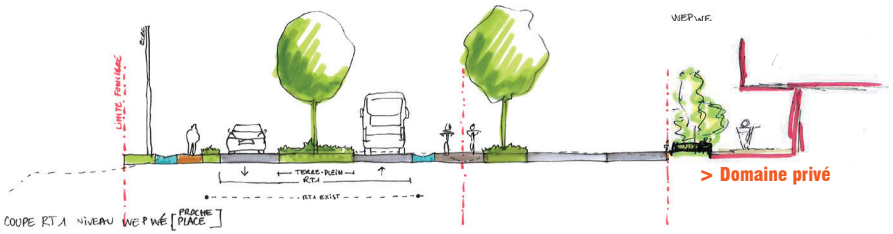
*OAP (orientation d'aménagement et de programmation)

ZOOM SUR LE CENTRE DE POUEMBOUT

Profil Type 1

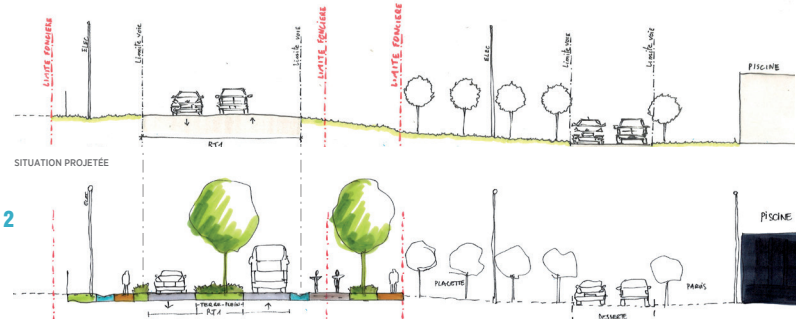
> PROFIL RT1 EN TRAVERSÉE DE WEP WE (façade urbaine animée, commerces, services, place, etc.)



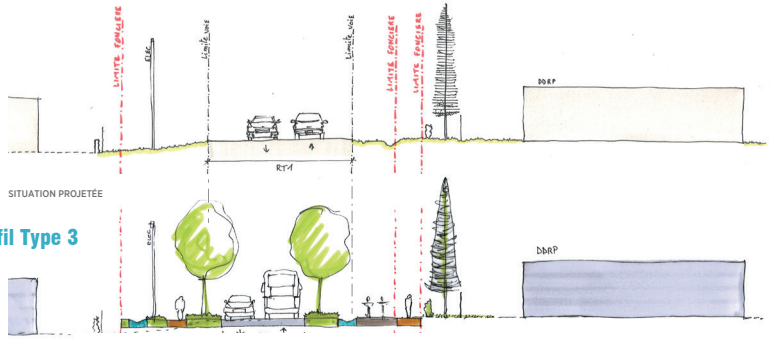


> Domaine privé

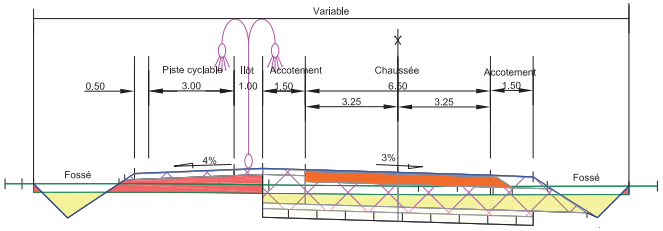
Profil Type 2

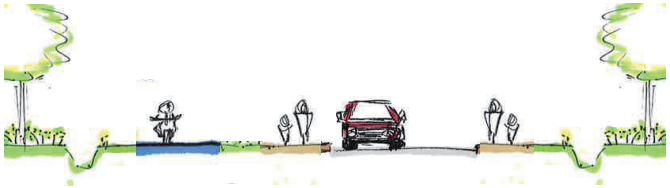


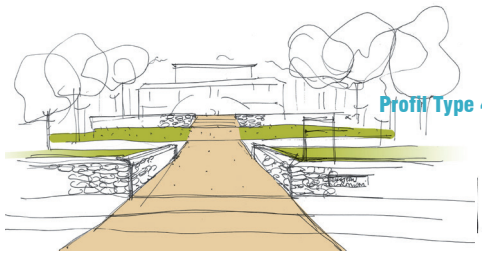
Profil Type 3



> LIAISON LYCÉE DE POUEMBOUT > PROJET DE VOIRIE :







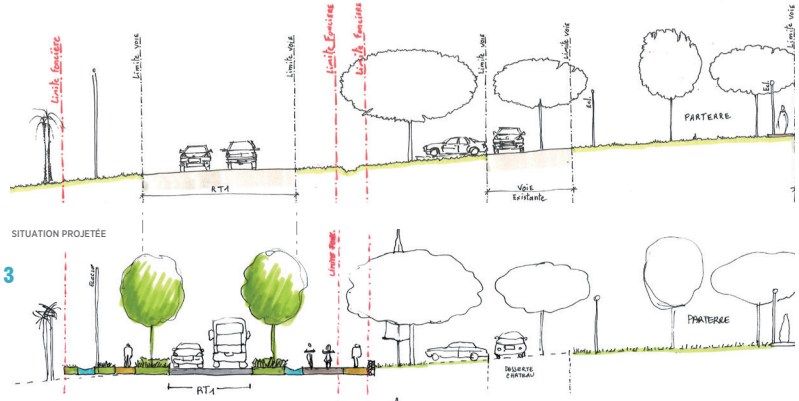
Sur la portion allant du Rdt point à la limite de Parc de Wep Wé (pont)

> profil évolutif, emprises larges, non limitées sur la partie Nord et coté Parc

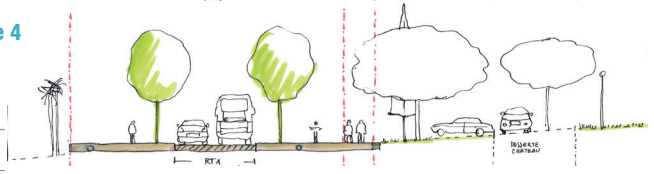
> en partie à traiter en lien avec la façade urbaine de Wep Wé

> profil adapté à mettre en oeuvre

Profil Type 3



Profil Type 4



ZOOM SUR LE CENTRE DE VILLAGE DE KONÉ

PROPOSITION 1 //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE

> OBJECTIFS

> renforcer le dynamisme et l'attractivité du centre-ville, valoriser l'identité paysagère, favoriser les modes doux, assurer l'accessibilité PMR, initier son renouvellement, etc.

> MOYENS

> supprimer l'offre de stationnement permanente sur la RT1 (possibilité de conserver des 'arrêts minutes')

> conditionné à la réalisation de parkings mutualisés (Cf. projet de requalification urbaine de l'ilot central notamment), d'une offre en stationnement parallèle et accessible

> redonner la place au modes doux et aux aménagements paysagers

> traiter les ronds-points et carrefours

> accompagner le renouvellement du front urbain, l'animation des RDC et la continuité du traitement de l'espace public

PROPOSITION 2 //
LA MODIFICATION DU PLAN DE CIRCULATION EN CENTRE-VILLE

> Etude circulation // stationnement

PROPOSITION 2 bis //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PERPENDICULAIRE CENTRALE

+autres sens uniques a étudier au sud ?

> OBJECTIFS

> Id. Proposition 1

> favoriser l'accès vers le Parking mutualisé à l'Ouest, l'îlot de requalification urbaine et l'équipement

> favoriser l'accès vers la Place centrale à l'Est, les équipements et la sortie de village Est

> futur axe commerçant à terme > apaisement des flux

> MOYENS

> passage des voiries en sens unique

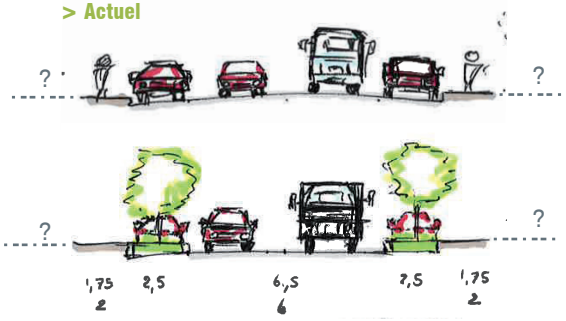
> récupération de l'emprise foncière au profit des modes doux et du paysage

> donner une identité à la voie apaisée (profil à plat, revêtement, possibilités de terrasses extérieures, etc.)

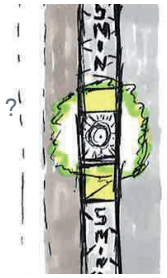
> enfouissement des réseaux aériens, éclairage public

PROPOSITION 1 //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE
(> dans les 15.00m d'emprise publique)

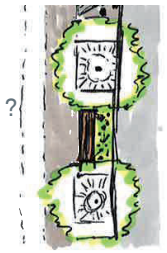
> Actuel



> Propositions d'aménagement sur la base de l'existant > possibilité à court terme



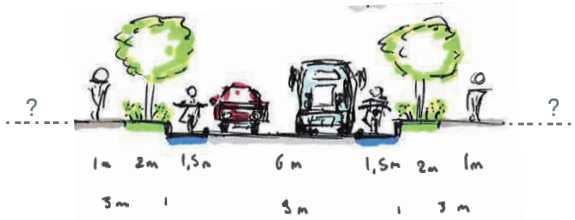
> Un aménagement simple



> Un aménagement paysager qualitatif

> Un vrai travail d'aménagement paysager adapté

PROPOSITION 2 //
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PERPENDICULAIRE CENTRALE
(> dans les 15.00m d'emprise publique)



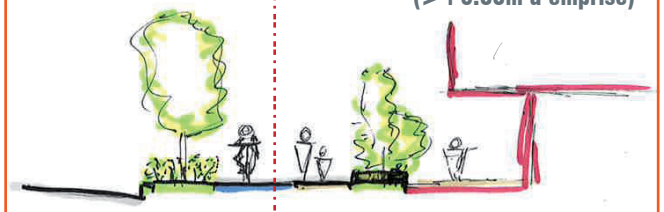
> Emprise publique de 15.00m insuffisante pour permettre la création de bandes ou accotements cyclables + paysages + piétons

> possibilité d'une bande unilatérale unique dans le sens de la montée (descente et plat dans les flux automobiles) ?

Rappel des nouvelles règles d'urbanisme sur ces axes :

> + 5.00m d'epace public aménageable sur le domaine privé de part et d'autre, obligation d'animation des RDC (peu de maîtrise et de visibilité sur le renouvellement du bâti)

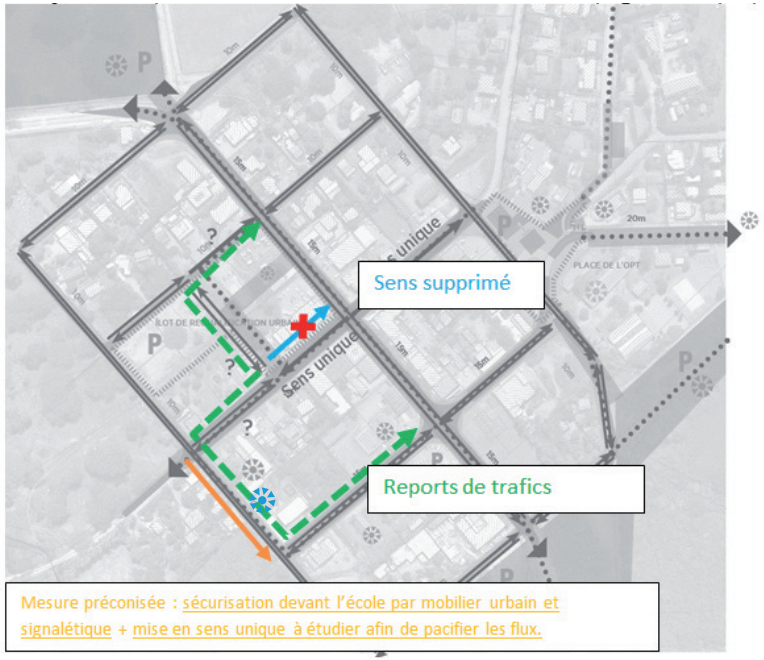
LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA RT1 EN TRAVERSÉE DE VILLAGE
(> +5.00m d'emprise)



> Domaine public **> Domaine privé**

KOOHNE (KONE) // PWËBUU (POUEMBOUT)

> Analyse des reports de trafics induits et mesures d'accompagnement proposées :



>Il est préconisé d'aménager les abords de l'école afin de sécuriser les flux (mobilier, signalétique, vitesse, etc.). Une mise à sens unique est à étudier + l'identification des zones de dépôt/reprise des enfants

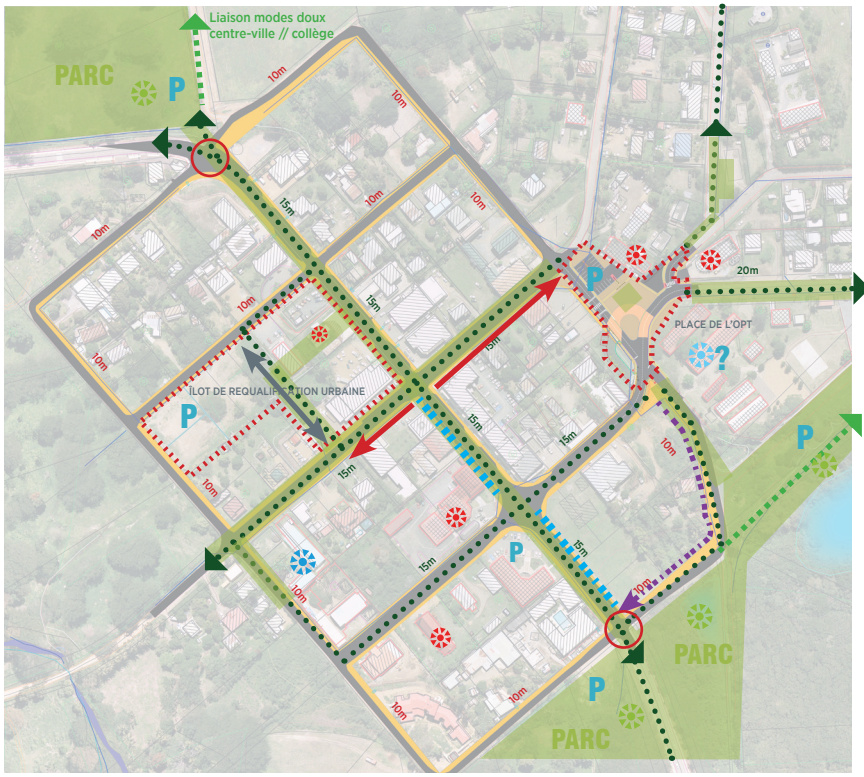
Le schéma modes doux ne remplace par une étude de circulation et de stationnement.

Il serait notamment nécessaire de procéder à :
> Quelques comptages au niveau des axes du centre-ville : une enquête par relevé de plaque minéralogique permettrait d'identifier le volume de trafic de transit et le trafic interne. Sept points d'enquête permettraient d'assurer un cordon autour du centre-ville.
> Une enquête d'usage des places de stationnement y compris relevé du stationnement sauvage permettrait de confirmer les propositions en matière de stationnement. L'enquête devrait être réalisé a minima en deux moments de la journée afin de distinguer le stationnement courte durée (chalands, administrés effectuant des démarches, dépôt d'enfants, etc...) du stationnement longue durée, dit « ventouse » (employés, commerçants, agents des services publics).
Les stationnements devant les portes des commerces sont souvent utilisés par des voitures ventouses plutôt que par des chalands. Ainsi leur suppression n'a pas forcément d'impact sur la fréquentation des commerces mais peut être mal perçue par les commerçants.

L'analyse de ces données permettrait ensuite de confirmer le bon fonctionnement des propositions émises ci-dessus et surtout d'affiner les aménagements à réaliser, le dimensionnement des voies des carrefours.

Liaison modes doux centre-ville // collège

Ouvrage de franchissement // passerelle



P Parkings publics, existants ou à créer

Concentration des flux modes doux (zones à aménager en priorité)

Équipements publics, pôles d'attractivité

École

Parcs en entrée et sortie de village

> études d'aménagement, programmation, phasage

Sens unique de circulation + requalification

Sens unique de circulation + requalification à étudier

Liaison à créer

Traitement des entrées et sorties de village

Projet de requalification urbaine de l'îlot central

> Étude paysagère à réaliser pour la requalification de ces espaces

> donner une identité à la traversée de village (+ mobilier urbain, assises, éclairage public, etc.)

> CIBLER L'AMÉNAGEMENT DES AXES À ENJEUX (> scénario temporalité, niveau de priorité)