



## **Chapitre 4 : Cartes des hypothèses des déplacements sur le site du projet**

Hypothèse sur des potentialités d'aménagement .....	99
Hypothèse de schéma global de déplacements .....	100
Hypothèse de réseau routier dans l'emprise du projet hydraulique .....	101
Explication de l'hypothèse d'axe structurant est - ouest pour les vélos .....	102
Carte de l'hypothèse du grand axe est - ouest vélos .....	103
Hypothèse de liaisons vélos nord - sud pour franchir la vallée .....	104
Carte de l'hypothèse des itinéraires cyclables franchissant la vallée .....	105
Carte des hypothèses de bouclages pour mailler le réseau cyclable .....	106
Carte de l'hypothèse du réseau maillé cyclable .....	107
Carte des hypothèses d'itinéraires de randonnée .....	108
Ne pas gêner les déplacements de la faune .....	109
Carte des franchissements d'animaux, recensés et à prévoir .....	110

# Hypothèse sur des potentialités d'aménagement

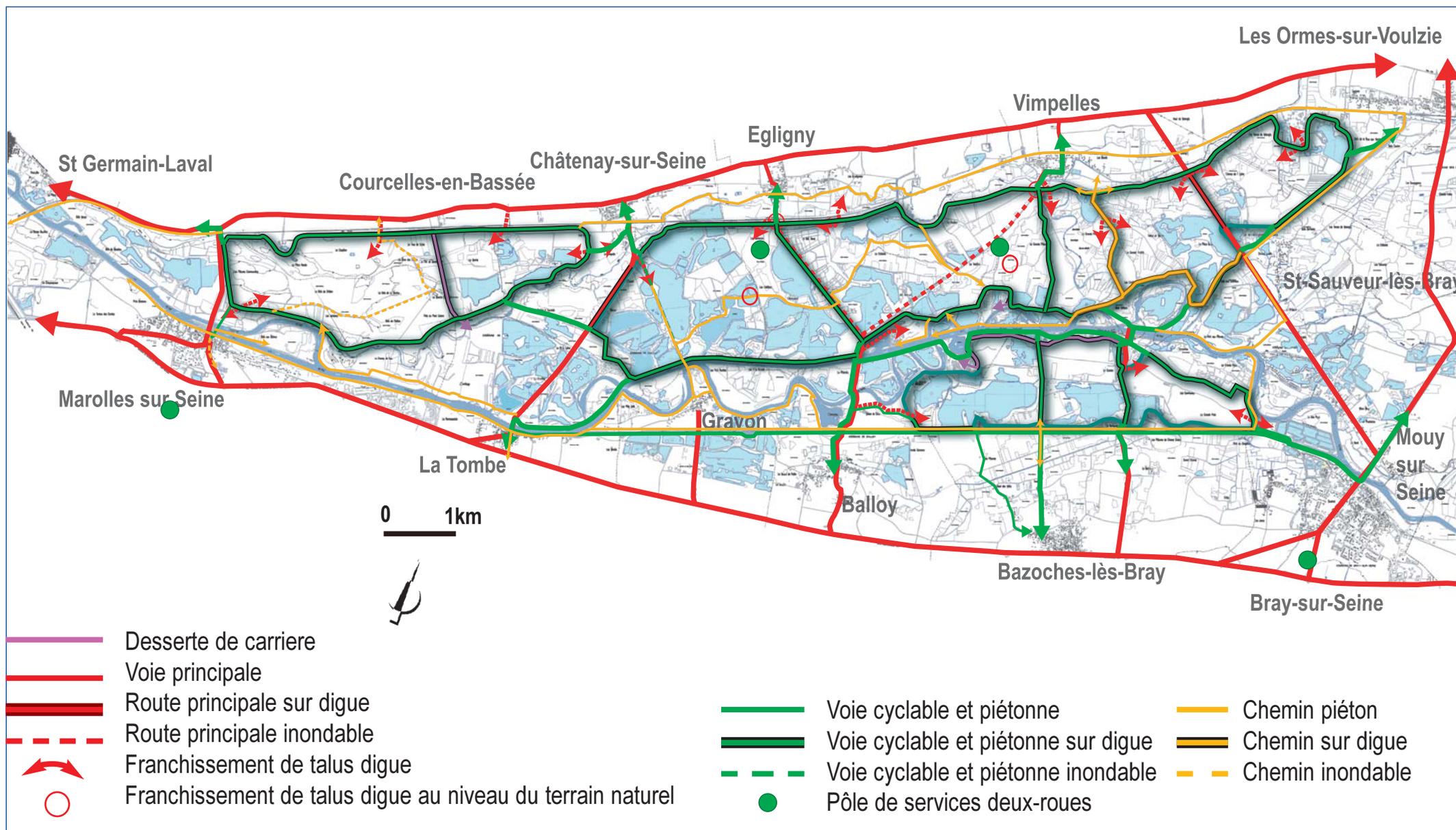
Le projet de territoire définira les données à prendre en compte pour l'étude plus fine du projet hydraulique.

Les propositions ci-après sont issues d'une réflexion sur des potentialités d'aménagement concernant les croisements entre les contraintes fonctionnelles actuelles, les potentialités de déplacements doux et le projet hydraulique lui-même.

Ces propositions sont dans le registre de la "faisabilité". Elles préfigurent la démarche nécessaire pour une étude du projet et de son insertion dans le territoire.

Ces cartes ne sont que des hypothèses de travail pour permettre une évaluation financière et une approche paysagère concrète.

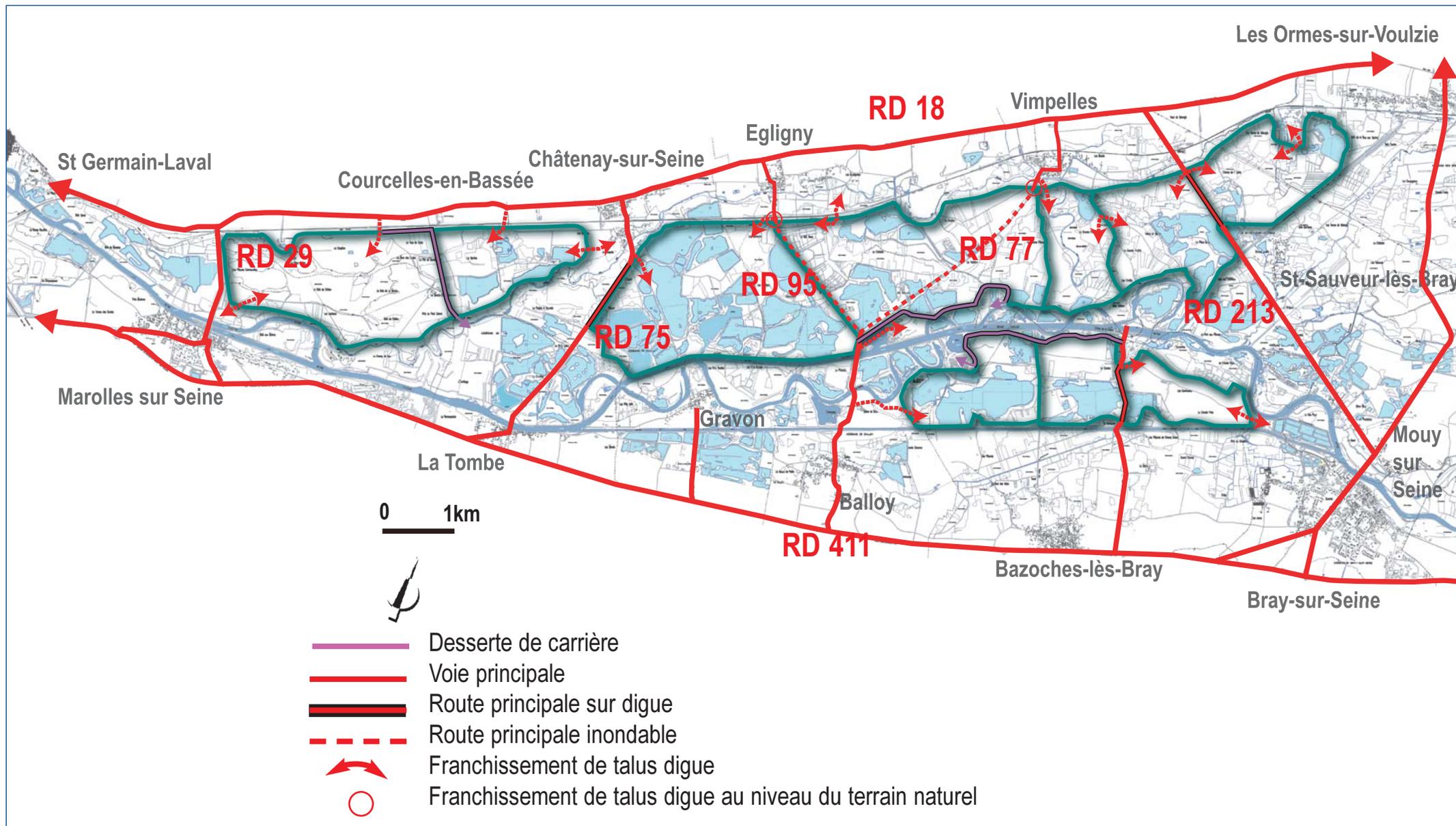
# Hypothèse de schéma global de déplacements



[Retour au sommaire](#)

[Ch1](#) [Ch2](#) [Ch3](#) [Ch4](#) [Ch5](#) [Ch6](#) [<](#) [>](#)

# Hypothèse de réseau routier dans l'emprise du projet hydraulique



[Retour au sommaire](#)

[Ch1](#)
[Ch2](#)
[Ch3](#)
[Ch4](#)
[Ch5](#)
[Ch6](#)
[<](#)
[>](#)

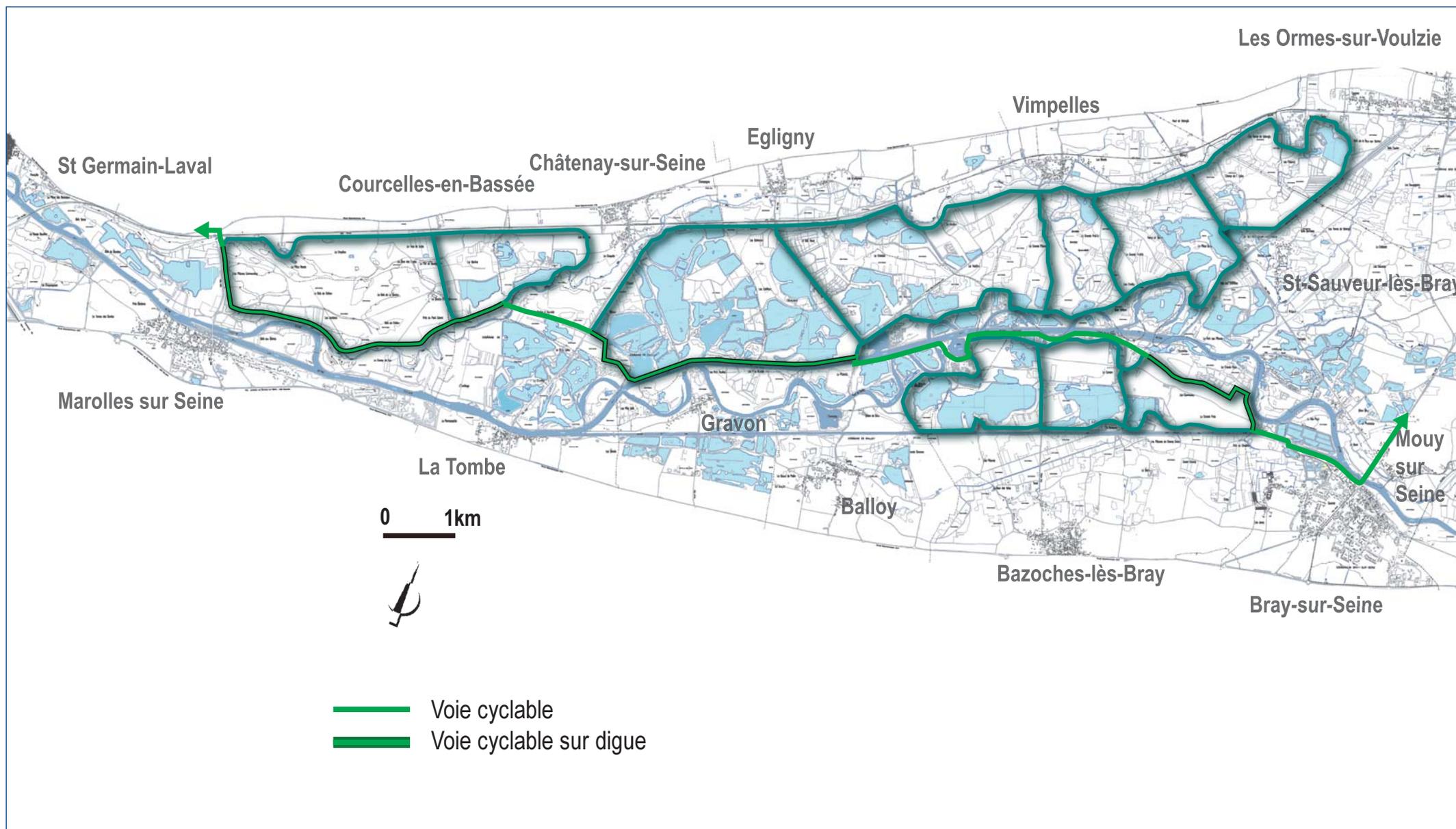
# Explication de l'hypothèse d'axe structurant est - ouest pour les vélos

L'itinéraire central est - ouest peut chercher à suivre la Seine au coeur de la vallée. Il peut s'implanter de préférence sur les talus-digues.

Il pourra être revêtu et devra présenter une largeur de 4,50 m pour accueillir les vélos, les rollers, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Un éclairage pourrait être prévu.

# Carte de l'hypothèse du grand axe est - ouest vélos



[Retour au sommaire](#)

[Ch1](#) [Ch2](#) [Ch3](#) [Ch4](#) [Ch5](#) [Ch6](#) [<](#) [>](#)

Etude paysagère d'insertion et de valorisation des ouvrages

Etude globale  
pour  
l'aménagement de la Bassée  
[www.la-bassee.com](http://www.la-bassee.com)

RappCH4  
Mai 2004  
Studio Nemo

103

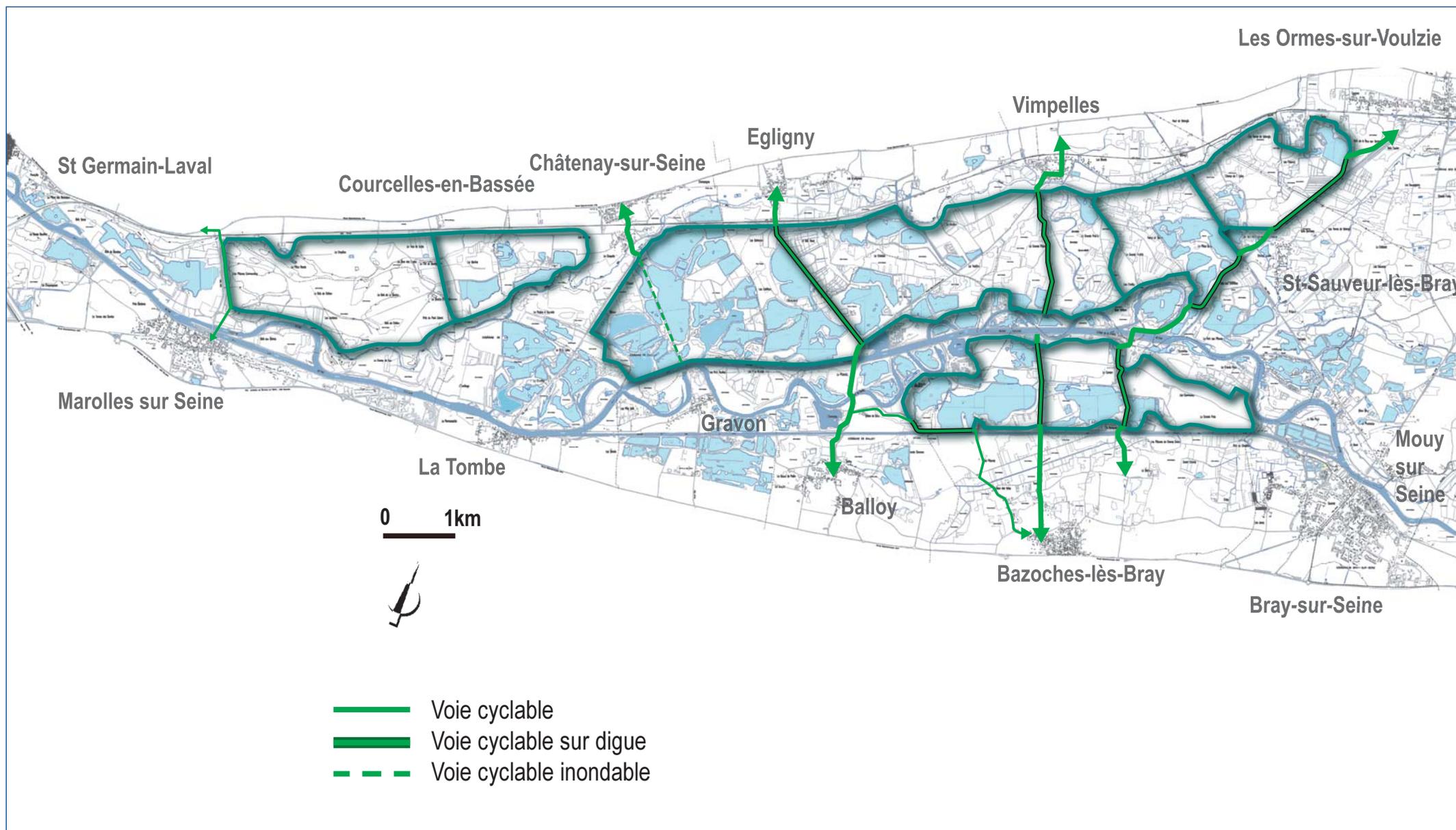
# Hypothèse de liaisons vélos nord - sud pour franchir la vallée

La possibilité d'axe central vélos est - ouest doit pouvoir croiser des itinéraires franchissant la vallée :

- En amont de Bray via les Ormes vers Provins.
- La RD 213 est une voie trop circulée pour offrir une solution confortable et attractive. Il semble préférable d'aller rechercher le barrage de la Grande Bosse en utilisant l'axe central, puis en remontant le long de la Vieille Seine vers Vimpelles.
- Entre Balloy et Egligny, la RD 95 est longée par un talus-digue qui présente toutes les qualités pour cette traversée.
- La RD 75 risque, comme la RD 213, d'être une voie très circulée. Dévier l'itinéraire plus à l'Est entre les grands plans d'eau, au niveau du terrain naturel, semble une solution plus attractive bien qu'inondable.
- La RD 29 est longée par un talus qui se prête parfaitement à l'implantation d'une liaison vélo entre Marolles et Courcelles.

L'aménagement et l'équipement de ces voies cyclables pourraient être comparables à ceux du grand axe central est - ouest.

# Carte de l'hypothèse des itinéraires cyclables franchissant la vallée



[Retour au sommaire](#)

[Ch1](#) [Ch2](#) [Ch3](#) [Ch4](#) [Ch5](#) [Ch6](#) [<](#) [>](#)

Etude paysagère d'insertion et de valorisation des ouvrages

Etude globale  
pour  
l'aménagement de la Bassée  
[www.la-bassee.com](http://www.la-bassee.com)

RappCH4  
Mai 2004  
Studio Nemo

105

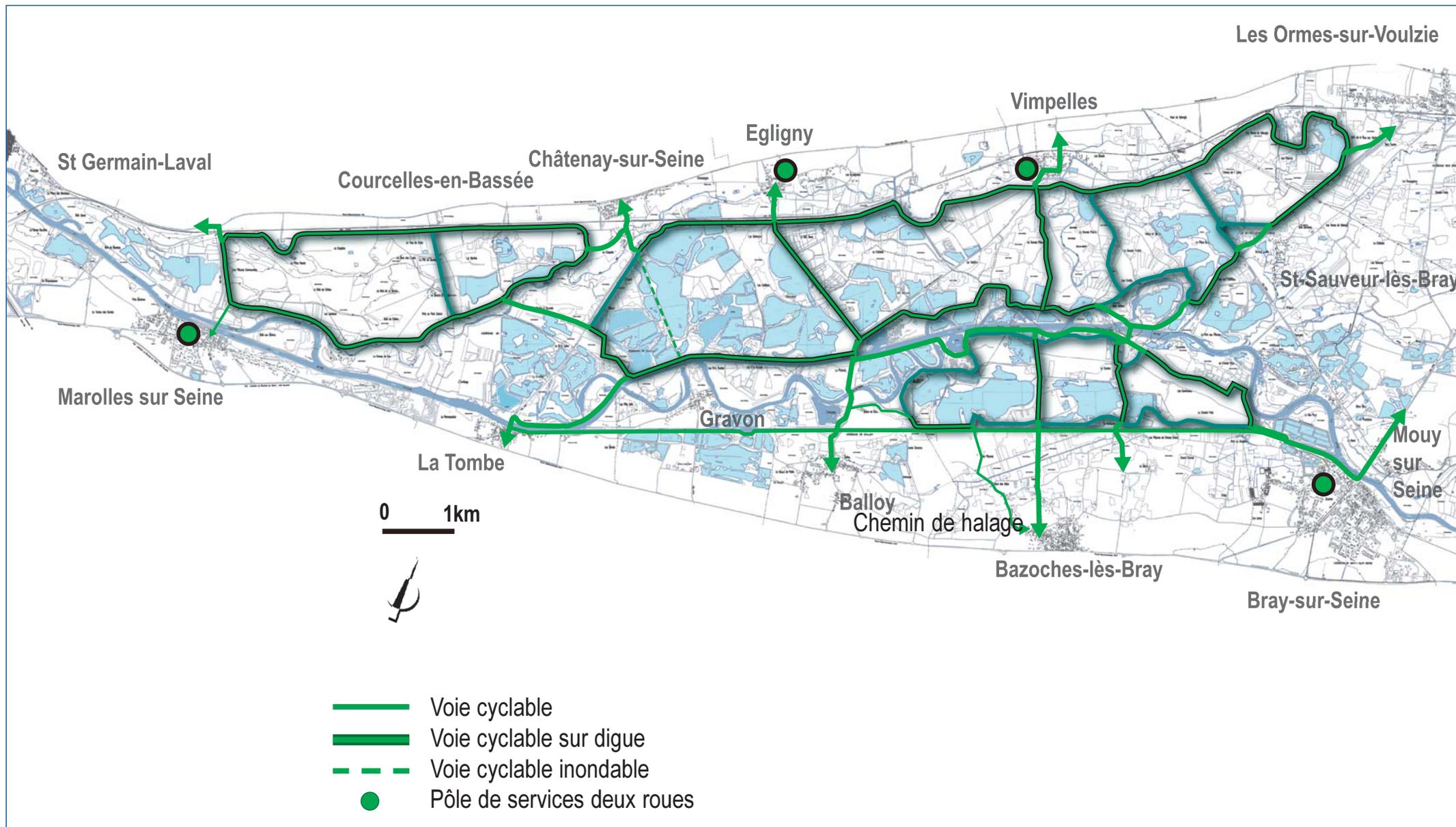
# Carte des hypothèses de bouclages pour mailler le réseau cyclable

L'axe central vélos et les liaisons de franchissement assurent une fonctionnalité structurante. Cependant il faut mailler le réseau pour offrir des parcours alternatifs et surtout boucler les itinéraires de promenade.

Lorsque le territoire présente ou présentera un intérêt, il sera toujours possible d'utiliser les talus-digues, les cheminements existants et les petites routes communales pour compléter le réseau de base fléché.

Une bonne signalétique et une grande qualité d'aménagement, en particulier pour la sécurité, doivent accompagner cette volonté de créer un réseau cyclable véritablement attractif.

# Carte de l'hypothèse du réseau maillé cyclable



[Retour au sommaire](#)

[Ch1](#)

[Ch2](#)

[Ch3](#)

[Ch4](#)

[Ch5](#)

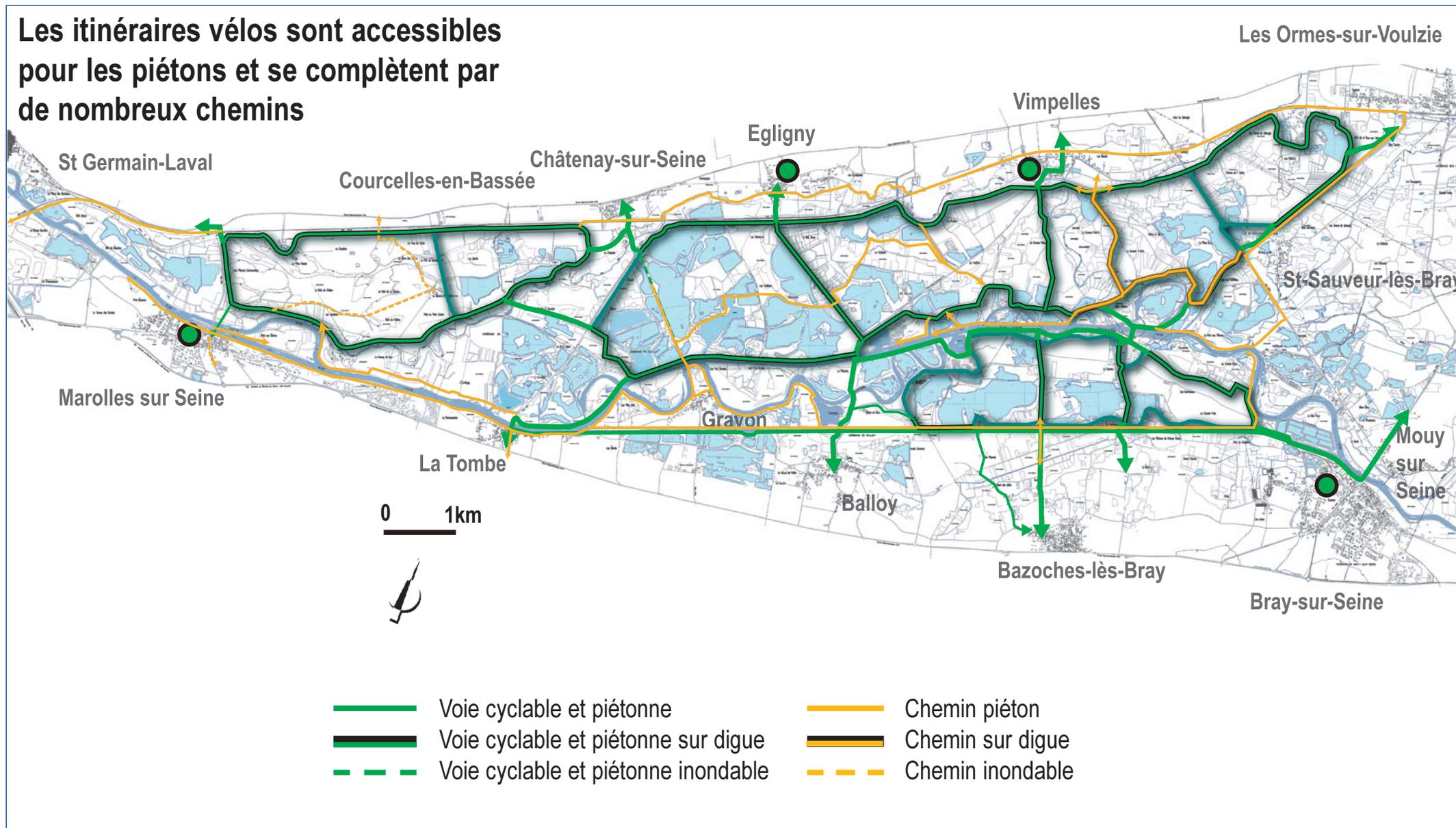
[Ch6](#)

[<](#)

[>](#)

# Carte des hypothèses d'itinéraires de randonnée

Les itinéraires vélos sont accessibles pour les piétons et se complètent par de nombreux chemins



[Retour au sommaire](#)

[Ch1](#) [Ch2](#) [Ch3](#) [Ch4](#) [Ch5](#) [Ch6](#) [<](#) [>](#)

Etude paysagère d'insertion et de valorisation des ouvrages

Etude globale  
pour  
l'aménagement de la Bassée  
[www.la-bassee.com](http://www.la-bassee.com)

RappCH4  
Mai 2004  
Studio Nemo

108

# Ne pas gêner les déplacements de la faune

Que ce soit en temps normal ou lors de l'utilisation des zones de surstockage, les talus - digues doivent être aisément franchissables.

Lors du remplissage des réserves, il faudra veiller à ne pas provoquer d'enfermement, quitte à mettre en place un remplissage préventif avec un palier destiné à provoquer la fuite des animaux. Il faudra relier les bombements aux passages des talus pour ne pas créer des îles qui risqueraient d'être encerclées.



# Carte des franchissements d'animaux, recensés et à prévoir

