GROUPE PIROGUE
TRAME URBAINE ET MOBILITÉ
Programme d'Actions

Benjamin BOUTAUD - Saloua BOUGHROUDI - Maxime SAWADOGO - Pierre MÉNARD - Lisa NGUYEN

Etat des lieux

Dans notre étude, le foncier et la trame urbaine sont intrinsèquement liés, nous aborderons donc successivement ces deux thèmes. La voirie délimitera des macros-îlots qui préfigureront la structure du quartier.

Trame urbaine et mobilité

L'étude bibliographique et le travail de terrain nous ont permis de souligner des mobilités majoritairement piétonnes. Les forts dénivelés présents dans certains secteurs du quartier (Lumina Sophie et Paul Castaing) ainsi que la présence de bras de crique compliquent l'accès tant pour les piétons que pour les véhicules, avec peu de connexions avec le reste du quartier. Au niveau du secteur Lumina Sophie, la construction voisine d'un ensemble de logements par la SODIM pose un risque de fermeture des entrées de quartier correspondantes et d'accentuation de l'enclavement de ce secteur. La faible emprise des voies, leur instabilité et leur nature sableuse amplifient le phénomène.

Des difficultés de circulation sont soulignées par l'ensemble des usagers, y compris pour les services de secours et les services publics (ces derniers évoquent notamment l'immobilisation des véhicules, en particulier durant la saison des pluies, terrains glissants et inaccessibles aux personnes à mobilité réduite). La faible capacité de stationnement dans le quartier (pas d'emplacement aménagés, éloignement des habitations) ne permet pas non plus l'amélioration des déplacements motorisés. Au regard des éléments mentionnés supra, précisons que les habitants ne sont pas tous propriétaires de véhicules.

Par ailleurs, le passage à même le sol de câbles électriques mal isolés pose des questions de sécurités face au risque d'électrocution. Pour autant, le quartier reste proche et facilement connectable à la trame viaire actuelle et à venir. Concernant les transports en communs, les habitants utilisent principalement les taxis collectifs. Bien que les chauffeurs ne possèdent pas de licence et que les véhicules ne répondent pas aux normes françaises, ce système de transport semble plus adapté que le précédent système de bus ou l'acquisition d'une voiture individuelle (cf. Fiches bibliographiques, p. 28).

Foncier

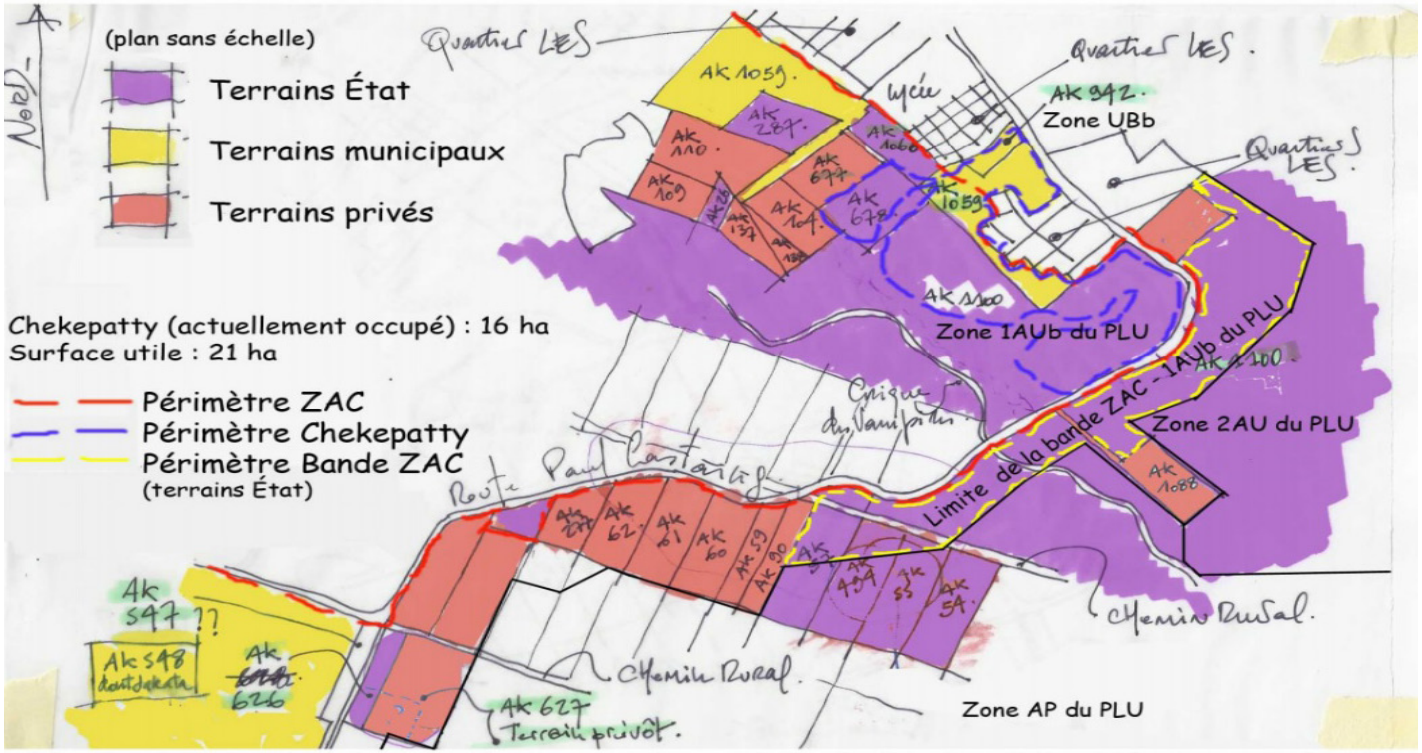
Chekepatty est le plus grand quartier d'habitat spontané (21,6 ha de surface utile) de la ZAC Saint-Maurice et l'un des plus importants de Saint-Laurent du Maroni. Il regroupe 60% de l'habitat spontané repéré sur la ZAC fin 2017. Bien qu'aucun plan parcellaire n'existe officiellement pour le quartier, les habitants ont délimité des terrains individuels, collectifs ou familiaux.

Source: EUP, 2018

Source: EUP, 2018

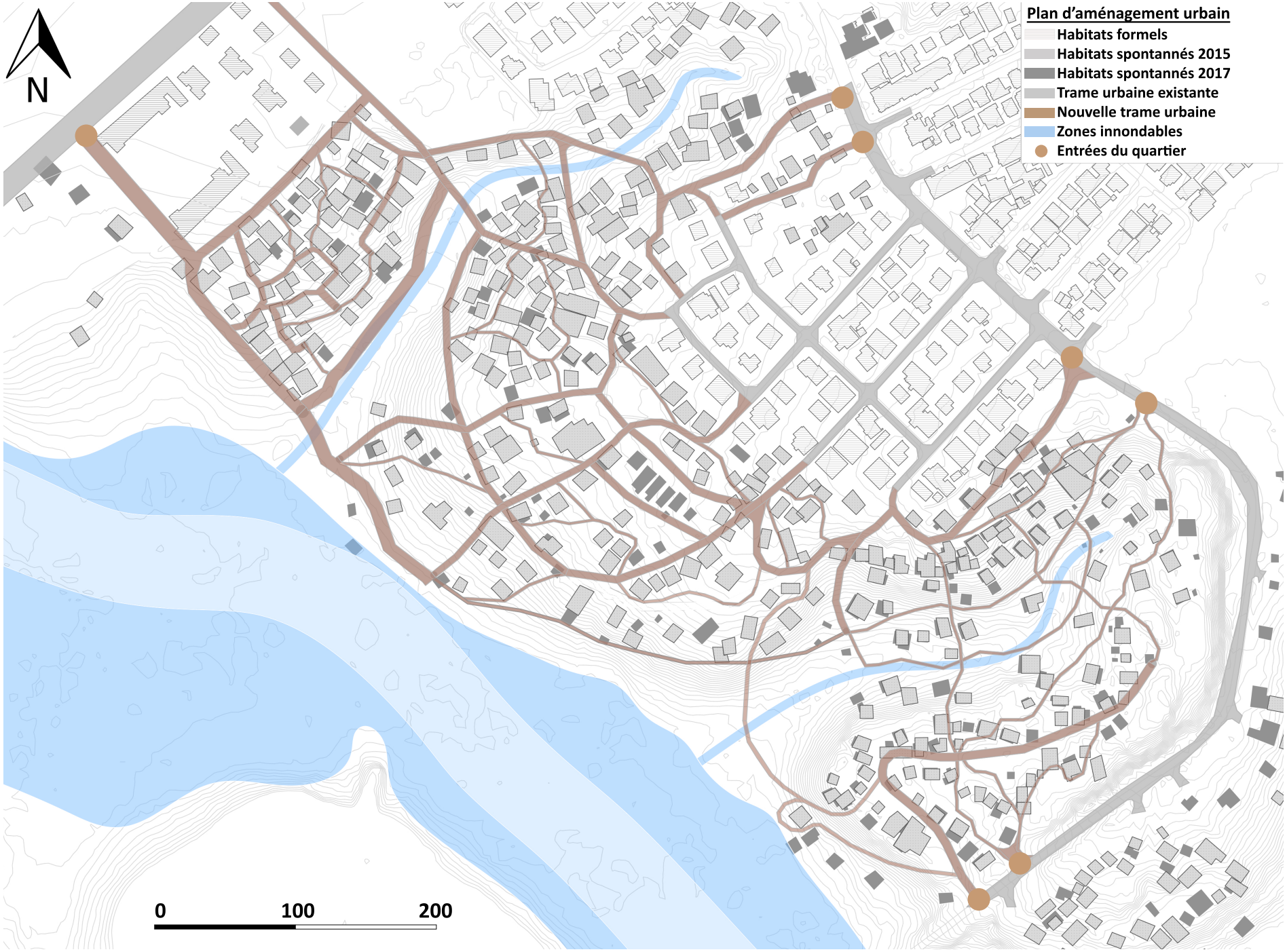
Le secteur est en zone 1AUB du PLU et les parcelles appropriées par les habitants sont de dimensions généralement importantes, de ce fait une densification du quartier pourrait être envisagée. Par ailleurs, bien que l'implantation du bâti (dont l'état est hétérogène) ne soit pas planifiée, il existe un réel savoir-faire et des compétences en autoconstruction qui peuvent être mis à contribution pour la gestion et l'entretien des aménagements prévus (dans l'idée, détaillée par la suite, d'une évolution de ces derniers vers une gestion classique).

Selon les éléments cadastraux présents dans le plan pré-opérationnel du GRET sur Chekepatty (2014, p. 12) il est possible de considérer que la commune n'aura pas de difficulté à obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble et à un coût



Source: Statuts foncier et xtraits cadastraux - Chekepatty, Gret, Avril 2014

Les propositions suivantes se basent d'abord sur des aménagements temporaires, permettant de maintenir l'évolutivité des pratiques de mobilité pour penser ensuite des travaux de viabilisation classique adaptée à la mise en place de certains services (transports collectifs, scolaires et le passage de camions de ramassage de déchets). Dans une vision durable du développement du quartier, il s'agira par ailleurs de prioriser d'autres types de mobilités douces.


N
Plan d'aménagement urbain
Habitats formels
Habitats spontannés 2015
Habitats spontannés 2017
Trame urbaine existante
Nouvelle trame urbaine
Zones innondables
Entrées du quartier
0
100
200

Principes d'aménagement

Axe 1: Sécurisation foncière

Une attention particulière est accordée à la sécurisation foncière dans le quartier ***(fiche 1)***. La définition du parcellaire s'appuie sur les macro-îlots (qui pourrait s'apparenter à une forme de remembrement concerté avec les habitants).

Elle consisterait à identifier les limites existantes des parcelles avec les habitants au sein de chaque îlot, puis de définir les limites des futures parcelles définitives toujours en concertation avec les habitants en tenant compte de plusieurs facteurs :

- dégager éventuellement de l'espace pour réinstaller les maisons à démolir pour réaliser la voirie carrossable ;
- libérer éventuellement de l'espace pour des places de stationnement ;
- rationaliser l'organisation des parcelles pour optimiser les raccordements futurs au réseau (cf. propositions d'implantation contrainte du bâti faites par le Gret) ;
- respecter le choix des habitants de rester en famille (une parcelle pouvant correspondre à plusieurs bâtis existants de plusieurs membres de la famille – une mère et ses enfants par exemple) ou de définir une parcelle par maison (parcelles plus petites).

Concernant la sécurisation foncière, nous proposons deux options :

- en reprenant la proposition faite dans les rapports pré-opérationnels du Gret de bail à construction à l'envers - affectation finale des terrains aux preneurs (et non un retour au bailleur) qui auront réglé tous leurs loyers - selon deux options : l'acquisition immédiate pour les ménages qui en auraient les moyens ou l'acquisition différée. Les parcelles pouvant être de tailles différentes, les loyers mensuels, indexés sur les surfaces parcellaires (prix au m²) seront variables selon les ménages.
- via la création d'un Organisme foncier solidaire (OFS) et le système de bail réel solidaire (BRS, soit la propriété du bâti et non du foncier par le biais du paiement des quittances de loyer), démarche qui est en cours au sein de l'EPFAG pour le projet expérimental d'accompagnement à la construction (Opération 0662 "accompagnement à la construction") en étendant ses compétences au quartier de Chekepatty. La création d'un opérateur de gestion est requise, plus long à mettre en œuvre que la gestion attribuée au bailleur du bail à construction. Le loyer reste néanmoins inférieur à celui-ci étant donné que le payeur ne devient pas propriétaire.

Le risque de non-paiement reste présent dans les deux options. Il est donc nécessaire d'apporter des solutions en prévention de ce risque. L'adhésion sociale à l'option de sécurisation retenue est le levier principal. Une sensibilisation auprès des payeurs doit être menée quant à la nécessité de s'acquitter du loyer, condition sine qua non de l'accession à la propriété dans le cadre du bail à construction. Un système "gagnant" peut être mis en œuvre si les paiements sont effectués.

A l'inverse, un contrôle social sous forme de garantie collective - caution solidaire au sein d'un même îlot peut permettre de contraindre les ménages à recouvrir les impayés. Le prélèvement sur les aides sociales peut également être mis en place, cette solution posant néanmoins la question des familles qui ne touchent pas les prestations sociales.

Tableau de synthèse avantages/inconvénients OFS vs Bail à construction

	OFS	Bail à construction
Modalités d'attribution foncière	Dissociation perpétuelle du bâti et du foncier. Sécurité foncière des occupants.	Accession à la propriété foncière après paiement des quittances de loyer (droit réel immobilier). Sécurité foncière des occupants
Type de bail	Bail réel solidaire directement entre l'OFS et les occupants d'un logement occupé / par l'OFS à un opérateur chargé de construire ou de réhabiliter des logements	Bail à construction entre la commune ou autre opérateur à désigner (après revente des terrains par la SENOG à la commune / cet opérateur) et les ménages
Loyer	Formule de prix réduit pour améliorer l'accès des ménages modestes, prix maintenu sur plusieurs générations.	Calculé pour être accessible aux ménages modestes. Révisable tous les trois ans dont le montant est fonction du revenu brut de l'immeuble
Propriété foncière	OFS	Occupant après paiement des quittances de loyer, propriétaire du foncier en attendant
Montage	Création d'un office foncier solidaire puis pilotage par EPFA ou commune	Commune ou opérateur à désigner comme propriétaire bailleur

Axe 2: Trame urbaine et mobilité

Voies carrossables, noues, points d'entrée et sortie et places de stationnement

L'amélioration de la voirie ***(fiche 2)*** et des cheminements ***(fiche 3)*** s'effectue d'abord par la stabilisation des sols afin d'améliorer leur praticabilité et de faciliter les déplacements internes à la fois des habitants et des services publics. L'utilisation de grilles polyéthylène est retenue à ces fins, en fonction de l'usage attribué au sol : une dalle gravier perméable pour la voirie carrossable, une dalle avec différents types de remplissage (engazonnement, gravier) qui rend praticables les cheminements pour les piétons et véhicules à roues (poussettes, brouettes, etc) et qui peut également être applicable sur les noues. Le phénomène d'érosion, le dénivelé, les différentes mobilités et habitudes de circulation, la perméabilité des sols sont ainsi intégrés dans l'aménagement de la trame viaire. Néanmoins, ces grilles n'ont pas vocation à rester : elles sont rapides à poser, modulables, respectent les normes en vigueur et permettent la viabilisation dès la phase 2.

Les premières voies améliorées s'étendent des points d'entrées du quartier aux limites intérieures (les "pénétrantes"). Afin d'éviter au maximum les impasses (demande émanant notamment des services de police, des pompiers et des urgences), des voies carrossables transversales relient l'ensemble de la trame viaire tout en évitant les zones inondables (cf. PPRI). Le tracé s'appuie sur l'existant pour limiter les démolitions et figer les emprises du bâti. Par ailleurs, en l'état de nos premières investigations, il semblerait que 24 démolitions totales et 34 partielles soient à envisager. Les ménages concernés seront accompagnés afin d'adapter les solutions de relogement ou de déplacement/destruction partielle aux préférences et aux situations (présence légale/illégale sur le territoire français) de chacun d'entre eux. Quand cela est possible, nous leur proposons un relogement sur place ou dans des logements sociaux.

Des noues creusées le long des axes carrossables sont ainsi envisagées pour le recueil, la rétention, l'évacuation et/ou l'infiltration des eaux pluviales. Dans les zones à fort relief, elles peuvent être consolidées par des grilles polyéthylène. Afin de protéger leurs emprises, de stabiliser davantage les sols et d'accroître l'absorption des eaux, les noues sont séparées de la voirie par des plants de vétivers.

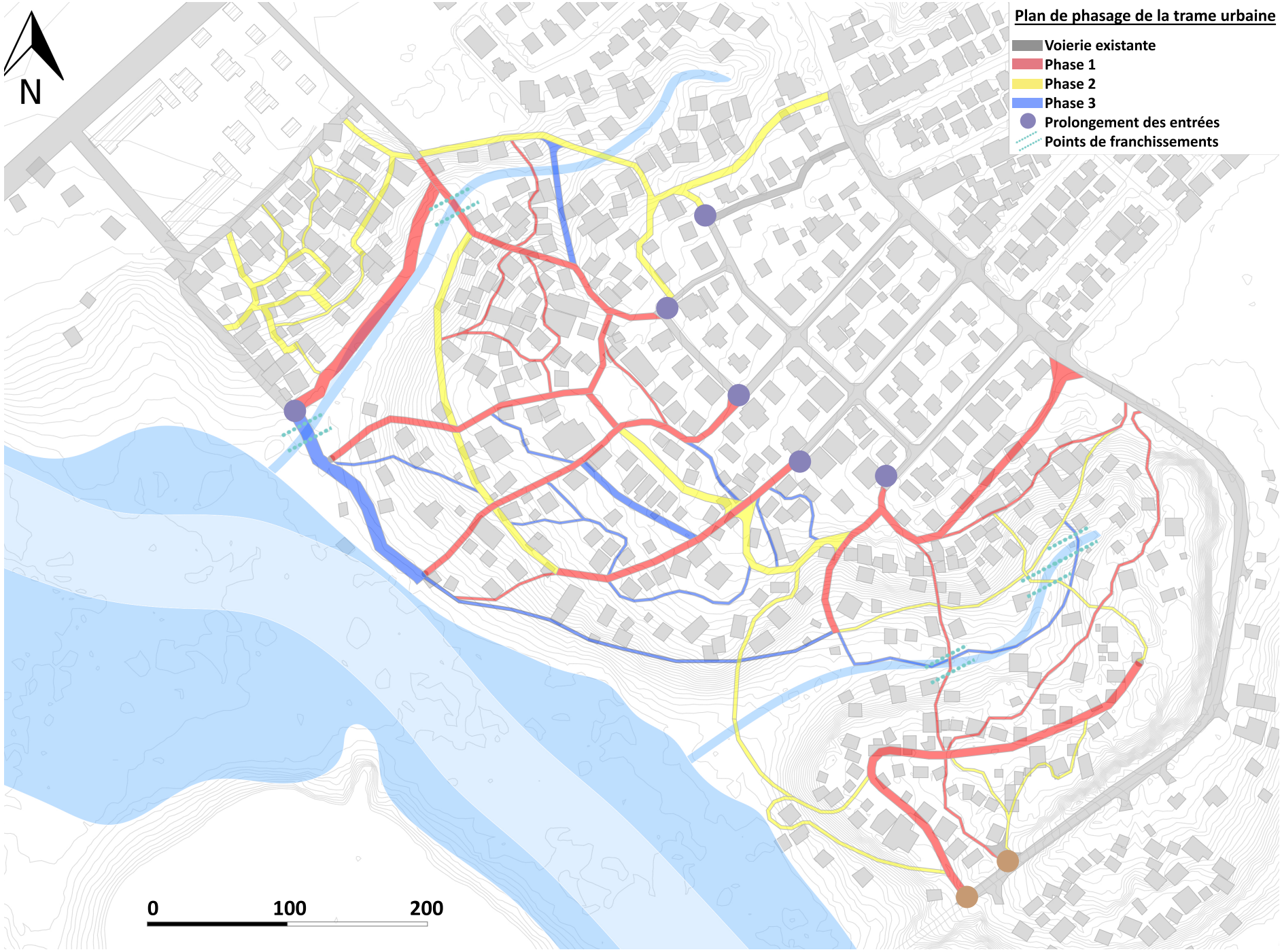
Par ailleurs, l'aménagement progressif d'espaces de stationnement permet à terme à chaque ménage de bénéficier d'une place de parking, en prévision d'un accroissement du taux de motorisation des ménages (lié à l'amélioration de l'accès et de la circulation des véhicules au sein du quartier et à une augmentation du niveau de vie des ménages). Le stationnement individuel sur les terrains mêmes des habitations est privilégié. En cas de forte densité d'habitations des espaces de stationnement collectifs pourront être aménagés (toujours à moins de 100m de chaque habitation). Ces derniers accueilleraient dans un premier temps des fonctions diverses (culture, équipements sportifs légers ou jeux, etc.), afin de préserver leurs emprises. Leur changement d'usage aurait lieu progressivement, en fonction de la volonté et des besoins de stationnement des ménages concernés.

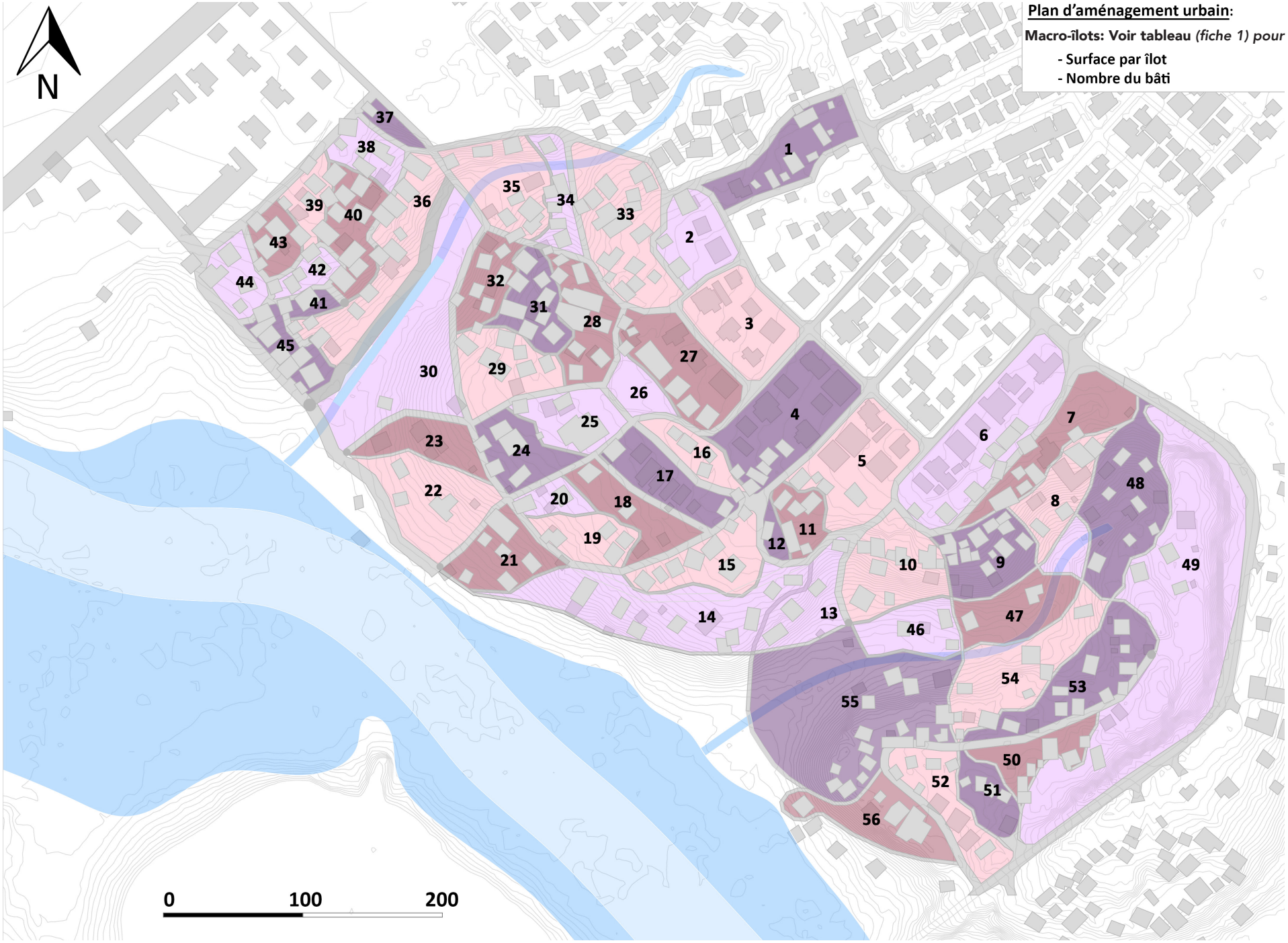
En parallèle, l'aménagement des points d'entrée et de sortie ***(fiche 4)*** complète le réseau viaire et matérialise les connexions avec les quartiers environnants. Les points d'entrée et de sortie doivent permettrent à la fois le passage et la rencontre. Il y a là la nécessité de rompre avec les entrées de ville peu visibles, marqués par les ronds-points, la prévalence de la voiture individuelle et peu de végétation. Leur rôle étant primordial dans l'accessibilité du quartier, les cheminements piétons sont prolongés jusqu'à chaque entrée et sortie pour favoriser les modes de déplacement doux. Le dénivelé entre les points d'entrée et les axes formels est ensuite réduit (par la réalisation de travaux de terrassement) et les centralités (espaces publics, commerces, etc.) sont indiquées. Ces aménagement doivent permettre de forger des identités aux lieux pour permettre leur appropriation par les habitants. Ils sont pensés comme des points de rupture de charge et des zones tampons entre deux quartiers pouvant évoluer. Bien qu'un travail concret reste à effectuer dans la mise en œuvre de l'action, une proposition d'aménagement est formulée dans les fiches actions.

Cheminements piétons, escaliers, rampes et passerelles

Le désenclavement de Chekepatty se poursuit par des aménagements piétons ***(fiche 3)*** pour faciliter l'accès aux habitations, en cœur d'îlot ou inaccessibles en voiture (emprise trop faible, forte pente). Les cheminements sont rendus davantage praticables (travail de défrichement et de terrassement, délimitation par du vétiver et renforcement via les grilles polyéthylène quand nécessaire, pour les raisons évoquées précédemment). Des passerelles et des escaliers sont également aménagés afin de permettre le franchissement de zones escarpées (bras de crique et reliefs). Aussi, des rampes sont prévues de sorte à simplifier le passage de véhicules légers non motorisés et le déplacement des personnes à mobilité réduite.

Les emprises publiques concernées par les aménagements sont fixées préalablement en concertation avec l'ensemble des acteurs (emprises viaires, espaces publics, espaces naturels, tout espace non bâti et non cultivé), les emprises privées corres


Plan de phasage de la trame urbaine
Voierie existante
Phase 1
Phase 2
Phase 3
Prolongement des entrées
Points de franchissements
N
0
100
200


Plan d'aménagement urbain:
Macro-îlots: Voir tableau (fiche 1) pour
- Surface par îlot
- Nombre du bâti
N
0
100
200

pondent alors à l'espace lotissable libre (cf. plan des espaces publics).

Macro-îlots, gestion et entretien

Il s'agit par la suite de délimiter des macro-îlots, lesquels servent ensuite pour le foncier. Il faut entendre par ce terme la division du quartier par la trame urbaine, dont résulte le regroupement de plusieurs habitations. Ces derniers contribuent à la définition d'unités de gestion collective (services publics en régie ou déléguée, opérateurs privés à but lucratif ou non (établissement d'économie sociale et solidaire (ESS), association) ou des formes hybrides évolutives (ex. forme associative professionnalisée ensuite en micro-entreprise pour la création d'emploi), à l'échelle des macro-îlots mêmes.

Ces différents dispositifs d'organisation sont à réfléchir en concertation avec les habitants dans la mesure où ils seront partie prenante de la gestion et de l'entretien des aménagements. Cette pratique existe déjà, pour ne prendre que l'exemple des noues : les habitants construisent déjà des noues ; il est question ici de structurer et améliorer ces initiatives.

A cette fin, un appui à l'organisation des habitants est essentiel, supervisée par la collectivité. Il est par ailleurs nécessaire de penser une gestion du quartier dans son ensemble, pour assurer, en collaboration avec les habitants, la surveillance du quartier pour le repérage et la résolution des problèmes d'entretien en particulier concernant l'état de la voirie viabilisée, des passerelles, des rampes et des escaliers, ainsi que contrôler les nouvelles installations, pour préserver les emprises destinées au réseau viaire et aux équipements et espaces publics. L'entretien des noues quant à lui, passe en partie par la gestion des déchets pour éviter que des ordures n'y soient déversées.

Libérer du foncier étant prioritaire (notamment pour les travaux d'aménagement viaire), une attention particulière doit être portée sur la concertation et l'information des habitants au tout début de la mise en oeuvre. Cela est particulièrement vrai lors des démolitions envisagées, les habitants concernés devant être accompagnés vers le relogment. Ainsi, comme le soulignait le GRET en 2014, "l'accompagnement amont, pendant et après l'opération est un gage de réussite du projet".

Cet accompagnement doit passer par :

- l'information constante des habitants : par le biais des médiateurs, des référents, des chefs coutumiers ou toute autre personne ou structure à même de pouvoir communiquer fréquemment avec la population du quartier
- la concertation et la participation des habitants à la conception et à la mise en œuvre du projet ;
- l'appropriation collective du projet et son acceptabilité sociale, primordiale pour que la trame viaire soit validée avec l'ensemble des acteurs (habitants, aménageurs, autorités communales) ;
- la réussite de l'intégration des familles dans leur nouveau logement pour les ménages dont les habitations ont été partiellement ou entièrement démolies ;
- l'engagement des habitants concernant la gestion et l'entretien des aménagements dont ils auront la responsabilité.

Phasage d'ensemble

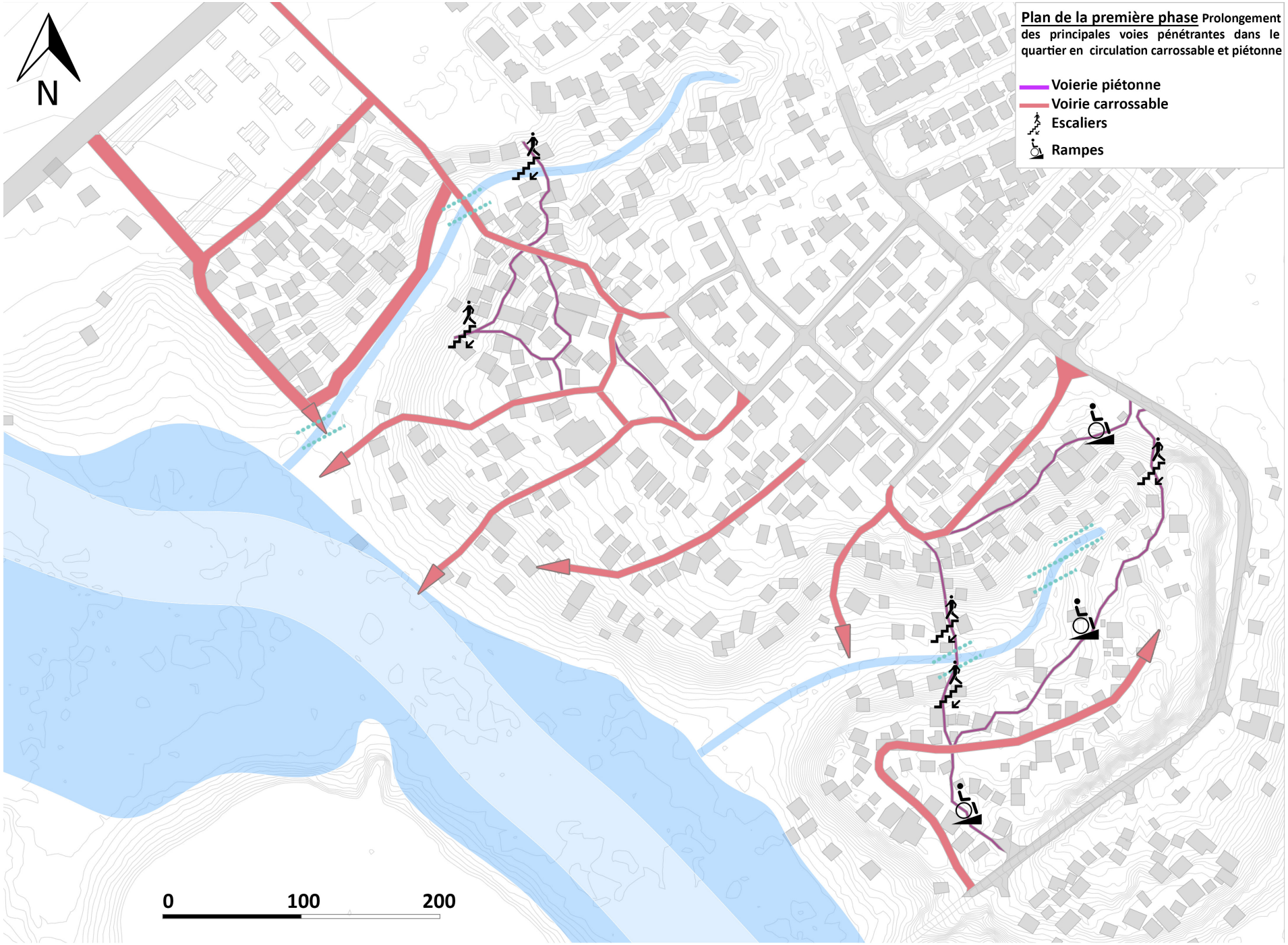
Lors de la mise en place de notre proposition de réhabilitation du quartier de Chekepatty, nous nous sommes appuyés sur un aménagement transitoire, pour pouvoir améliorer les conditions de vie des habitants et avec comme objectif pour long terme une régularisation du quartier.

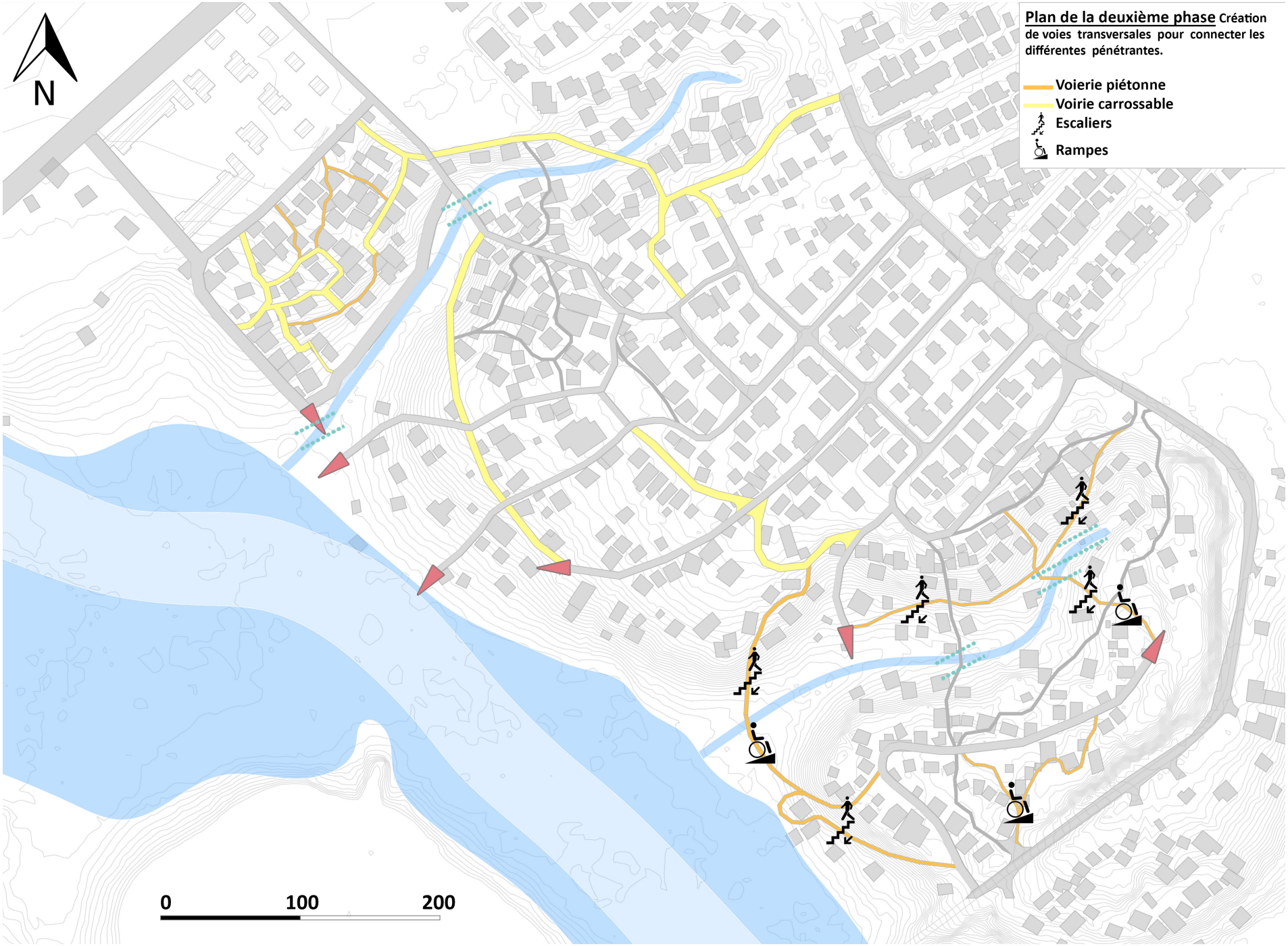
Nous avons opté pour un travail en phase suivant une logique évolutive du projet urbain dans son ensemble avec des orientations stratégiques dans le domaine du foncier, de la mobilité et des entrées et sorties du quartier.

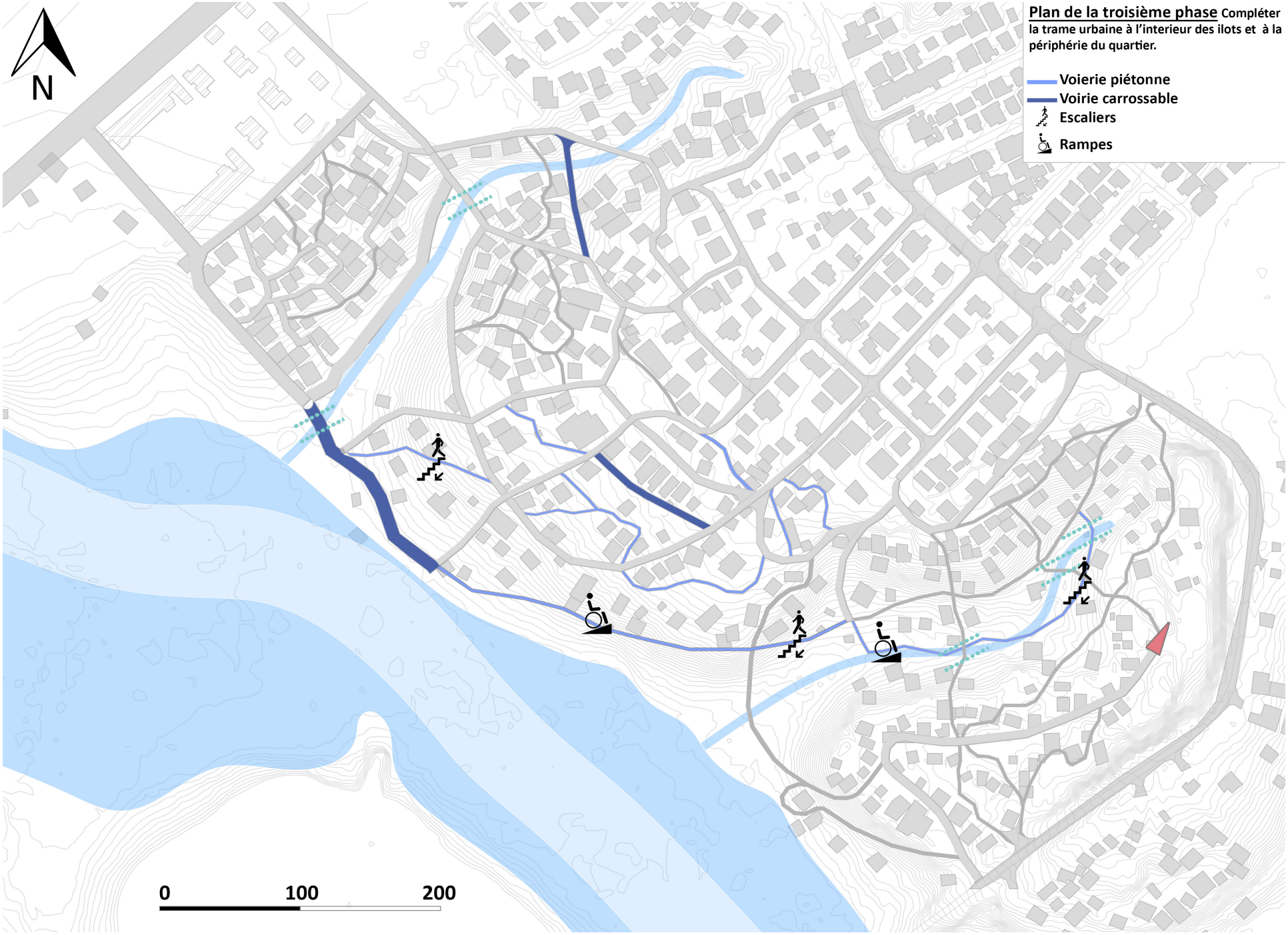
Nous avons délimité un phasage temporel pour chacune de nos actions. Dans le tableau suivant nous nous sommes basés sur trois phases :

- Une première phase d'une durée de trois ans
- Une seconde phase d'une durée de cinq ans
- Une troisième phase d'une durée de dix ans

Fiches	Nom de l'action	Phase 1 (3 ans)	Phase 2 (5 ans)	Phase 3(10 ans)	Adaptabilité et durabilité
Préalable	Information des habitants et ajustement du projet				
Action 1	Définition du parcellaire et des modalités de régularisation				
	Mise en œuvre de l'option de régularisation retenue				
	Généralisation du dispositif de définition du parcellaire et de régularisation				
	Mise en place de la gestion foncière				
Action 2	Concertation avec les habitants sur les modalités de destruction/ relogement et définition d'un plan d'action concerté				
	Destruction des habitations situées sur le tracé viaire				
	Aménagement des voies carrossables par pose de grilles polyéthylène				
	Viabilisation de la voirie carrossable				
	Aménagement des emplacements de stationnement individuels				
	Aménagement des espaces de stationnement collectifs sur les emplacements réservés				
	Définition et mise en place d'un dispositif de gestion et entretien des voies par les habitants				
	Suivi-évaluation et ajustement du dispositif de gestion et d'entretien				
Action 3	Stabilisation des sols et pose de grilles polyéthylène sur les cheminements piétons				
	Création de 5 passerelles traversant les bras de criques				
	Aménagements d'escaliers et de rampes				
Action 4	Aménagement des points d'entrées et de sorties du quartier				

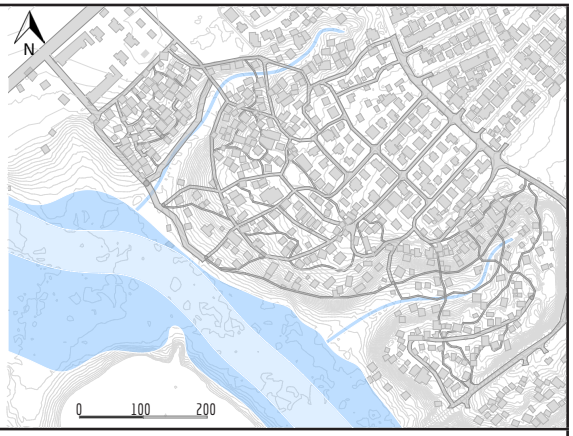

Plan de la première phase Prolongement des principales voies pénétrantes dans le quartier en circulation carrossable et piétonne
Voierie piétonne
Voirie carrossable
Escaliers
Rampes
N
0
100
200


Plan de la deuxième phase Création de voies transversales pour connecter les différentes pénétrantes.
Voierie piétonne
Voirie carrossable
Escaliers
Rampes
N
0
100
200


N
Plan de la troisième phase Compléter la trame urbaine à l'interieur des ilots et à la périphérie du quartier.
Voierie piétonne
Voirie carrossable
Escaliers
Rampes
0
100
200

Fiches d'actions :

Action 1 : Sécurisation foncière

Le projet	Localisation	• La totalité du quartier de Chekepatty. • Démarer par un ou plusieurs ilots-pilotes pour tester et ajuster la démarche. 
	Objectifs	• Définition du parcellaire et régularisation du foncier dans le quartier. La démarche que nous proposons s'appuie sur les macro-îlots définis à partir de la trame urbaine, lesquels peuvent faire l'objet d'une division parcellaire. Il s'agit là d'une forme de remembrement concerté avec les habitants, suite à quoi la régularisation foncière intervient suivant deux scénarios.
	Résultats attendus	La légalisation du foncier sous la forme d'accession individuelle à la propriété classique ou via un bail à construction « à l'envers » ou via un bail réel solidaire dans le cadre d'un organisme foncier solidaire.
	Description du projet	**Phase 1 : Mise en œuvre court terme (3 ans)** **Etape 1: Définition du parcellaire et des modalités de sécurisation** *NB : Procéder par macro-îlot, en démarrant sur un îlot pilote pour tester la méthodologie puis généraliser la démarche à l'ensemble du quartier* *Îlot pilote : tester des actions toujours dans un elogique d'évolutivité.* **1.1. Étude auprès de la population : analyse de l'existant et exploration des préférences et options possibles** • Définir les limites existantes des terrains, leur type (familial, individuel, collectif) ·et leur occupation • Définir les options de relogement pour les logements détruits, au cas par cas *sur la même parcelle/macro îlots limitrophes/ dans des espaces libres lotissables dans le quartier à identifier/ relogement social)/lots libres dans ou hors de la ZAC* • Définir les options pour les espaces de stationnement dans les îlots • Définir les options pour l'implantation du bâti afin de faciliter/réduire le coût, à terme du raccordement aux réseaux • Explorer les capacités financières, préférences et attentes des ménages en terme d'accession au foncier • Accès à la propriété immédiate / décalée dans le temps / BRS et préférence pour un parcellaire individuel/familial/collectif

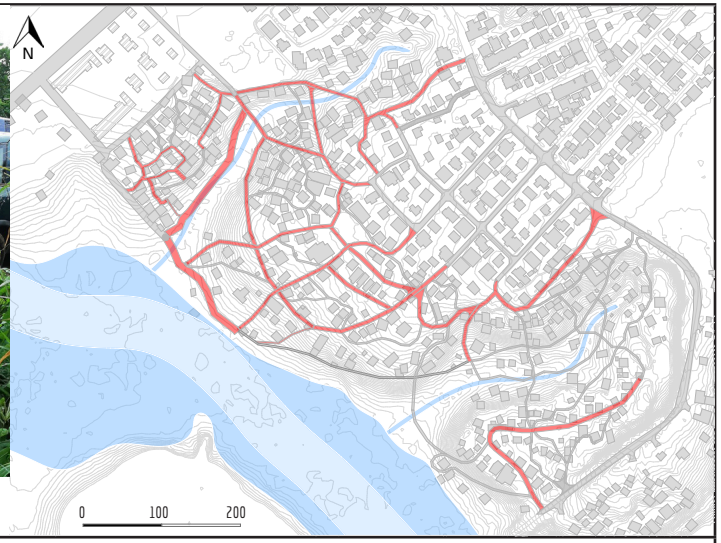
		1.2. En parallèle, définition avec les acteurs locaux de l'option de sécurisation à retenir et mise en place : Option 1: OFS / Option 2: Bail à construction à l'envers • Analyse sur les avantages et inconvénients, analyse de faisabilité : choix d'une option • Définition du plan d'action et calendrier de mise en œuvre **1.3. Définition du parcellaire définitif en concertation avec les habitants et bornage** • Attribution des parcelles • Contractualisation entre les occupants et l'opérateur de gestion foncière • Accession directe à la propriété pour les ménages le souhaitant et ayant les capacités financières dans le cadre d'un bail à construction Phase 2 et 3 : Mise en œuvre moyen et long terme (5-10 ans) **Etape 1: Généralisation du dispositif de définition du parcellaire et de sécurisation à l'ensemble des îlots du quartier** • Analyse sur les avantages et inconvénients, analyse de faisabilité : choix d'une option • Définition du plan d'action et calendrier de mise en œuvre **2. Mise en place de la gestion foncière** • Accompagnement social et collecte des loyers/redevances par l'opérateur de gestion foncière • Si option de bail à construction : délivrance des titres de propriété une fois la totalité des loyers payés • Mise en place d'impôts locaux	
Gestion de projet	Principaux partenaires et gouvernance	**Maîtrise d'ouvrage** : Municipalité **Opérateur** : OFS/EPFAG ou service logement/foncier de la municipalité ou autre opérateur à désigner **MOUS** : équipe municipale ou équipe dédiée de l'opérateur foncier/OFS **SENOG** : impliqué dans la cession foncière	
	Estimation des coûts	Scénario 1 : OFS (pour une parcelle d'environ 300 m² avec une SHAB d'environ 60 m²) 1 • Prix de vente des droits réels avec portage foncier et TVA à 5,5% (134 518 € en zone A) = 67 386 € à SLM (soit 25 000 206 € pour les 371 logements considérés dans l'étude), 35 334 € à Chekepatty (soit 13 108 914 €)	Scénario 2 : Bail à construction (pour une parcelle d'environ 300 m² avec une SHAB d'environ 60 m²) L'estimation des coûts s'appuie sur les montants déterminés dans le rapport pré-opérationnel du GRET sur Chekepatty :

Gestion de projet		• Montant des mensualités pour un crédit PSLA sur 20 ans (Prêt Social Location Accession, 570 € en zone A) = 286 € à SLM (68 640 € sur 20 ans), 150 € à Chekepatty (soit 36 000 € sur 20 ans) • Redevance foncière (4 € / m² / mois en zone A, soit 240 € / mois) = 120 € / mois à SLM (environ 2 € / m² / mois), 63 € / mois à Chekepatty (environ 1 € / m² / mois) **Total des 2) et 3) = 406 € / mois à SLM (jusqu'à la fin de la période de remboursement du crédit, puis 120 € / mois jusqu'à la fin du bail), 213 € / mois à Chekepatty (puis 63 € / mois).** **TOTAL = 25 000 206 € sur 20 ans pour SLM, 13 108 914 € sur 20 ans pour Chekepatty** *1 Coûts indexés sur le calcul théorique (réalisé pour l'OFS de Lille) d'un ménage en zone A, où le prix moyen de vente sur le marché libre est de 5330 € / m². Ce prix est de 2 670€ / m² à SLM (zone B1), le prix bas étant de 1 381€ (2018). Estimant que la valeur foncière de Chekepatty est dépréciée, ce prix est arrondi à 1 400€ / m². Les prix indiqués pour SLM donc donc les prix hauts, ceux pour Chekepatty représentent les prix bas. Les PSLA sont soumis à des plafonds de revenus.*	• Accompagnement social : 3 000 € / ménage - recettes (360 000 €) = 753 000 € • Gestion (10% du foncier) = 720 000 € • Coût surfacique des parcelles = 36 € / m² (90€ / mois par attributaire sur 10 ans), soit un total de 10 800 € / logement, soit 4 006 800 € pour les 371 logements considérés dans l'étude. **TOTAL= 5 479 800 € sur 10 ans**
	Source de financement possibles	**Foncier** : familles **Accompagnement social** : Mairie / SENOG (budget accompagnement social de la ZAC) / OFS / EPFAG **Gestion** : Mairie / EPFAG / DEAL (LBU : faire appel crédits de droit commun via le dépôt d'un dossier RHS, FRAFU)	
	Conditions de faisabilité/risques	• Décision politique de sécurisation foncière • Faisabilité institutionnelle: aboutissement du montage institutionnel, choix/existence d'un opérateur de gestion foncière • Faisabilité sociale: adhésion des familles et paiement des loyers/redevance • Accompagnement social sur toute la durée de l'intervention	

Tableau récaputilatif des surfaces des macro-îlots et du nombre du bâti correspondant (vous trouverez la numérotation des îlots dans le plan d'aménagement macro-îlot)

Numéro de l'îlot	Surface en m2	Nombre du bâti
1	3 340	10
2	2 585	5
3	3 915	7
4	5 613	12
5	4 727	10
6	6 865	14
7	3 432	6
8	2 513	6
9	3 087	16
10	3 953	10
11	1 400	5
12	465	1
13	2 637	4
14	7 105	14
15	2 993	8
16	1 417	4
17	2 663	8
18	2 415	4
19	1 983	4
20	963	4
21	2 748	5
22	2 293	4
23	2 111	5
24	2 330	5
25	2 452	4
26	1 195	0
27	4 020	8
28	2 926	7
29	3 223	8
30	7 836	7
31	2 317	8
32	1 997	8
33	5 740	16
34	1 500	5
35	3 754	9
36	4 418	11
37	562	1
38	1 529	5
39	1 323	5
40	2 731	9
41	500	1
42	896	3
43	1 323	3
44	1 690	4
45	1 640	5
46	2 244	4
47	2 887	2
48	5 307	11
49	17 105	11
50	1 937	6
51	1 625	5
52	2 923	9
53	4 303	13
54	4 695	9
55	12 111	15
56	3 210	6

Action 2 : Aménagement de voies carrossables

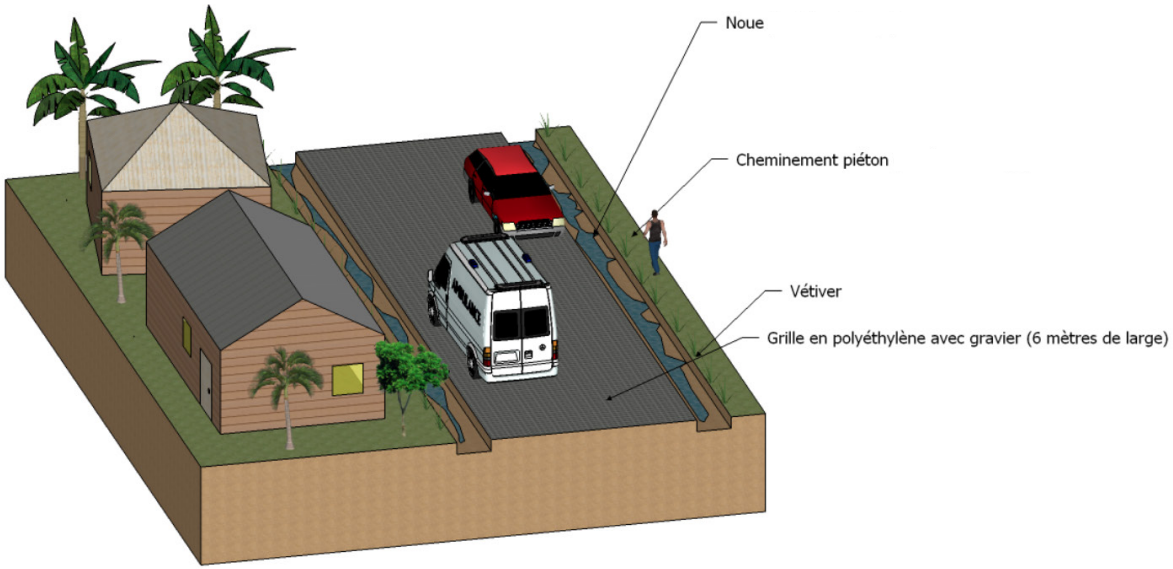
Le projet	Situation existante Localisation	 Source: EUP, 2018 Source: EUP, 2018
	Objectifs	• Un réseau de voies carrossables praticables accompagné d'un système de noues dessert l'ensemble du quartier. Environ 371 places de stationnement sont créées à moins de 100 mètres de chaque habitation. Le processus de viabilisation de la voirie est engagé, par la pose dans un premier temps d'un revêtement temporaire constitué de grilles en polyéthylène avant la réalisation d'une viabilisation classique permanente.
	Résultats attendus	• Un système de voiries carrossables, reliées entre elles, permet de fluidifier la circulation au sein du quartier (de faciliter les mobilités des habitants et des services publics tels que la police, les pompiers, les urgences, etc.) et de desservir un maximum d'îlots en détruisant un nombre minimum de bâtis existants (24 habitations à détruire totalement et 34 partiellement). • Des solutions de relogement ou de déplacement du bâtiments pour les ménages dont l'habitation est située sur le tracé de la voirie. • Un aménagement des voiries carrossables s'appuyant sur l'utilisation d'un revêtement à bas coût et perméable, qui pourrait ensuite progressivement remplacé par de la voirie classique (bitumée) • Environ 371 places de stationnement à destination des habitants du quartier sont aménagées à proximité de leurs habitations, dont : • environ 40 places de stationnement individuels, situés sur le terrain même des habitations • Des espaces pouvant dans un premier temps avoir différents usages (culture, espaces collectifs, équipements sportifs légers, etc) pouvant devenir à plus long terme des parkings collectifs ou des places de stationnement le long des voies selon leur situation.

Le projet	Description du projet	**Etudes préalables** • Repérer des voies existantes dans le quartier. Ces voies doivent être suffisamment larges pour être carrossables • Réaliser des entretiens avec la population afin de les informer des nouveaux tracés de la voirie carrossable • Repérer les espaces de stationnement projetés et vérifier la pertinence des solutions proposées auprès de la population • Réaliser des études afin de vérifier la faisabilité technique et financière des solutions retenues **Phase 1 Mise en œuvre court terme (3 ans) = "Pénétrantes"** **1- Aménagement des voies carrossables** • **Rendre des voies carrossables partant des entrées de quartiers existantes** par la pose d'un revêtement temporaire en grille de polyéthylène (terrassement, défrichement, travaux de soutènement légers si nécessaire et pose des grilles). Ces voies ont pour objectif de desservir le quartier en profondeur, ce sont des pénétrantes. • 12 habitations sont détruites entièrement et 17 le sont partiellement **2- Aménagement des espaces de stationnements** • Aménager une partie des terrains "affectés" en des espaces de stationnement (environ 50 places prévues) le long des voies carrossables mises en place durant la même phase : débroussailler si nécessaire, travaux de terrassement et pose des grilles en polyéthylène. • Stabiliser et renforcer les sols au niveau des stationnements individuels (40 places prévues) • Définir et mettre en place d'un dispositif de gestion et entretien des voies et espaces de stationnements par les habitants qui sont incités à se regrouper en coopérative. **3- Définir et mettre en place un dispositif de gestion et entretien des voies et espaces de stationnements** par les habitants qui sont incités à se regrouper en coopérative. **Phase 2 : Mise en œuvre à moyen terme (5 ans) = "Transversales"** **1- Aménagement des voies carrossables** **1.1 Rendre carrossables les voies transversales.** Ces voies ont pour objectif de relier les pénétrantes entre elles (défrichement, terrassement et pose des grilles en polyéthylène) • Délimiter les voies transversales de part et d'autre par des plantation de vétivers et des noues (d'un mètre de largeur). • 11 habitations sont détruites entièrement et 13 le sont partiellement **1.2 Viabiliser les voies carrossables pénétrantes aménagées en phase 1.** Une fois viabilisée, la voirie est gérée et entretenue par la commune.

Le projet	Description du projet	**2- Aménagement des espaces de stationnements** Transformation d'une partie des terrains "affectés" en des espaces de stationnement groupés le long des voies carrossées (115 places prévues).* **3- Assurer le suivi-évaluation et ajuster les modalités de gestion, le cas échéant** Phase 3 : Mise en œuvre à long terme (10 ans) = "Voies de contournement " **1- Aménagement des voies carrossables** **1.1 Réaliser des voies carrossables principalement en bordure des limites du quartier**, à proximité de la crique, afin de relier encore davantage les voies carrossables entre elles (défrichement, terrassement et pose des grilles en polyéthylène). Une habitation est détruite entièrement et quatre le sont partiellement **1.2 Viabiliser les voies carrossables aménagées en phase 2.** Les voies rendues carrossables en phase 3 seront viabilisées à plus long terme. **2- Aménagement des espaces de stationnements** Transformation d'une partie des terrains "affectés" en des espaces de stationnement groupés le long des voies carrossées durant le projet (100 places prévues)* **Dans chacune de ces phases :** • Les voies carrossables mesurent au moins 6 mètres de largeur (suffisamment larges pour que deux voitures puissent se croiser) • Elles sont conçues avec un rayon de braquage suffisant pour que les véhicules puissent manœuvrer aisément dans les virages et au fond des impasses • Chaque voie carrossable est délimitée de part et d'autre par des vétivers et des noues (d'un mètre de largeur). Les vétivers sont de petites plantes non envahissantes, ayant un rôle de stabilisateur des sols. Les noues permettent un meilleur écoulement des eaux et limitent donc le risque d'inondations. Dans les zones à fort dénivelé, nous posons des grilles en polyéthylène de type Multifixx au fond des noues afin de consolider davantage les sols • Les grilles en polyéthylène utilisées pour la voirie sont de type "GravelGrid" (elles sont renforcées par du gravier et résistent aux poids des véhicules lourds, à contrario des grilles de type Multiflixx utilisées pour les cheminements piétons, qui sont recouvertes de gazon ou de gravier). ** Ces espaces seront aménagés en tant que parkings collectifs uniquement si les habitants du quartier possèdent suffisamment de véhicules pour en avoir besoin. En attendant de devenir des parkings, ce sont des espaces collectifs dédiés aux habitants et pouvant répondre à différents usages (cultures, équipements sportifs légers, etc)*

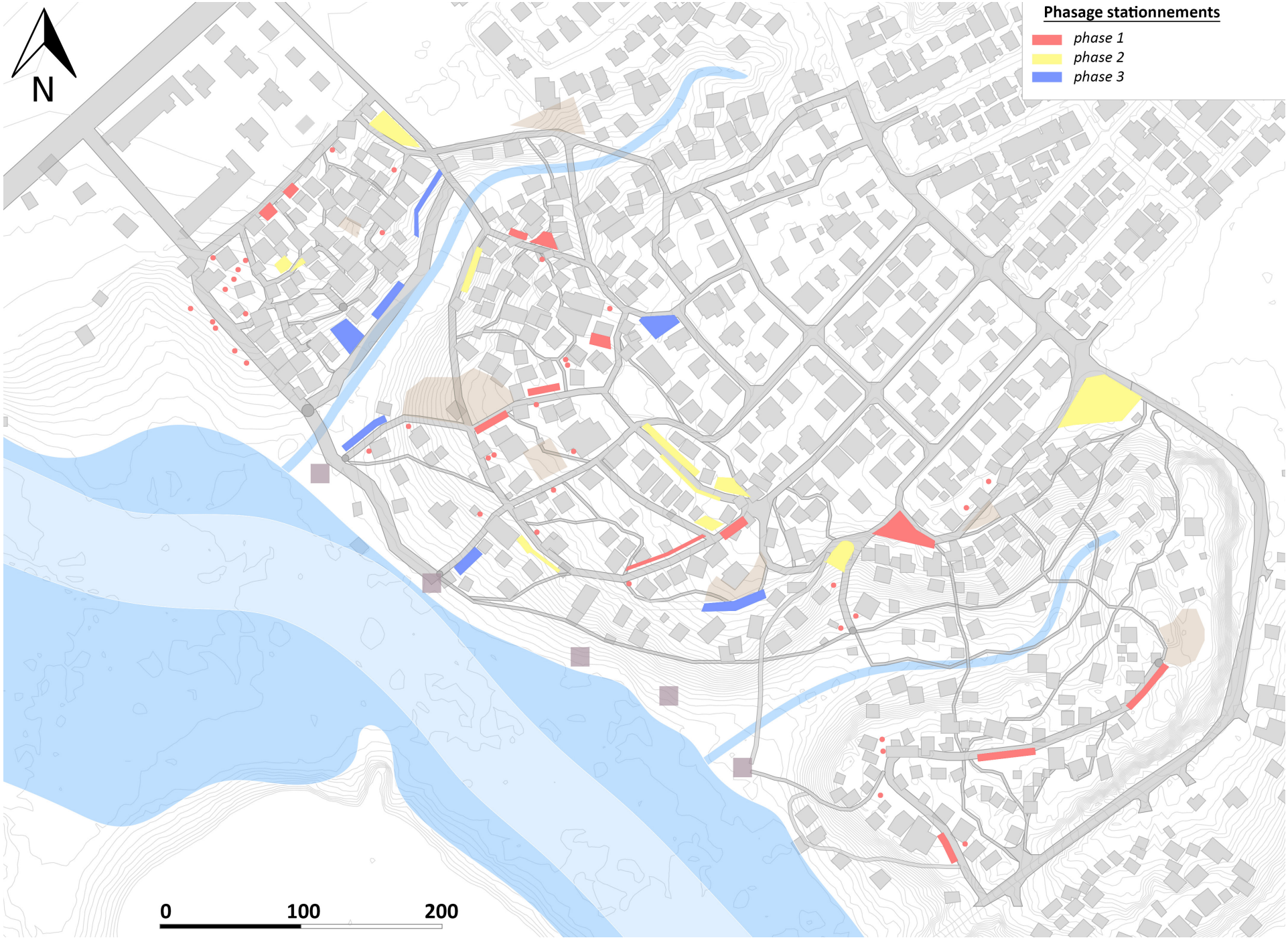
Gestion de projet	Principaux partenaires et gouvernance	Commune & DEAL & SENOG
	Estimation des coûts	Voir tableau annexe 1 - Récapitulatif des coûts totaux liés aux aménagements viaires.
	Source de financement possibles	• CTG, municipalité, FEDER, DEAL (OIN), LBU (en cas de financement RHS) • Fondation de France (financements sous forme de subventions)
	Conditions de faisabilité/risques	• Le tracé des voies carrossables doit limiter au maximum la destruction du bâti existant • Avoir des voies existantes suffisamment larges pour devenir carrossables • Installation de nouveaux bâtis sur le tracé des voies : ce risque peut être réduit par une démarche concertée de définition de la trame viaire et des options d'aménagement avec les habitants et le démarrage d'actions démontrant la volonté des acteurs publics d'aménager le quartier • L'aménagement des places de stationnement est dépendant de la création de la voirie carrossable • L'encombrement des places est contrôlé par les autorités communales et respecté/contrôlé par les habitants

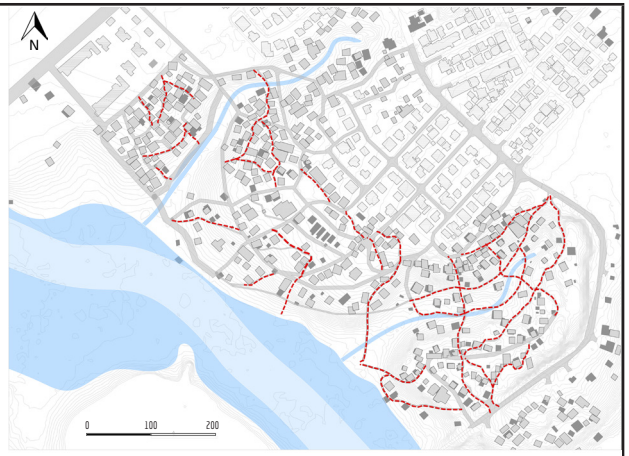
Aménagements proposés



Source: EUP, 2018

Source: EUP, 2018


N
Phasage stationnements
phase 1
phase 2
phase 3
0
100
200

Le projet	Situation existante Localisation	 Source: EUP, 2018 Source: EUP, 2018 
	Objectifs	Les cheminement piétons intérieurs aux îlots sont stabilisés et sécurisés. Les déplacements non motorisés sont facilités par la mise en place de passerelles, d'escaliers (pour les piétons) et de rampes (pour les engins à roues, personnes à mobilité réduite).
	Résultats attendus	Un réseau de cheminements praticables et accessibles par les piétons (trottoirs de voiries carrossables, cheminements piétons et passerelles) et divers engins à roues (brouettes, poubelles, vélos, poussettes, fauteuils roulants, brancards, etc.) est aménagé, complétant le réseau de voirie carrossable.

	Description du projet	**Etudes préalables**
		• Déterminer avec les habitants la pertinence du tracé des cheminements relevés pendant l'étude et des aménagements prévus
		• Définir le tracé, le type et la localisation des aménagements en concertation avec les habitants
		• Réaliser des études afin de vérifier la faisabilité technique et financière des solutions retenues
		
		Phase 1 Mise en œuvre court terme (3 ans)
		• Stabiliser les sols, procéder au terrassement et à des travaux de soutènement légers si nécessaire avant la pose des grilles en polyéthylène sur les pénétrantes et traversantes piétonnes (y compris en contrebas de Paul Castaing au Sud Est du quartier)
		• Faciliter l'accès à l'Est de Lumina Sophie par l'aménagement d'une passerelle au dessus du bras de crique
		• Aménager des rampes pour permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : Dans notre cas précis nous privilégions des rampes construites sur place. Pour cette option, deux méthodes peuvent être envisageables :
		  • Utiliser le même système d'aménagement avec les grilles en polyéthylène comme effectué au niveau de voies piétonnes.
		  • Construire des rampes d'accès à ossature de bois.
		• Construire des escaliers sur certaines pentes fortes.

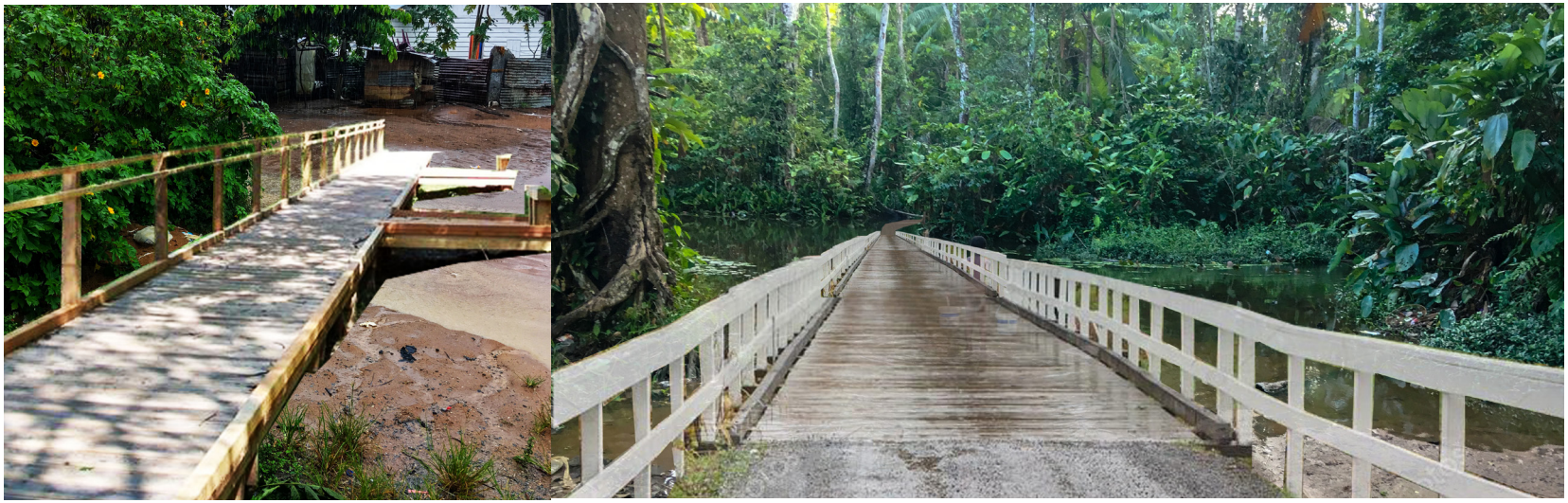
Le projet	Description du projet	**Phase 2 : Mise en œuvre à moyen terme (5 ans)** • Délimiter les voies transversales de part et d'autre par des plantation de vétivers et des noues (d'un mètre de largeur). • Aménager des escaliers / gradines secondés de rampes (cheminements piétons classiques avec grilles structurées en sillon de part et d'autre des escaliers/gradines) pour les passages soumis à un dénivelé fort, notamment le long de la route Paul Castaing (sud est du quartier) **Phase 3 : Mise en œuvre à long terme (10 ans)** • Aménager davantage de cheminements piétons au sein des îlots et voies piétonnes au sud du quartier en fond de crique (au travers de la zone de pédo-épuration) • Faciliter l'accès au Sud de Lumina Sophie par l'aménagement d'une passerelle au dessus du bras de crique **Dans chacune de ces phases :** • Les grilles en polyéthylène utilisées pour les cheminements piétons sont de type "Multiflixx", elles sont recouvertes de gravier ou de gazon.
	Principaux partenaires et gouvernance	Commune, DEAL, SENOG
	Estimation des coûts	Voir tableau annexe 1 - Récapitulatif des coûts totaux liés aux aménagements viaires.
	Source de financement possibles	• CTG, municipalité, FEDER, DEAL (OIN), LBU (en cas de financement RHS) • Fondation de France (financements sous forme de subventions)
	Conditions de faisabilité/risques	• Entretien régulier des cheminements

Aménagements proposés

Illustrations :
Les escaliers mis en place sur les fortes pentes

Source: EUP, 2018

Source: EUP, 2018



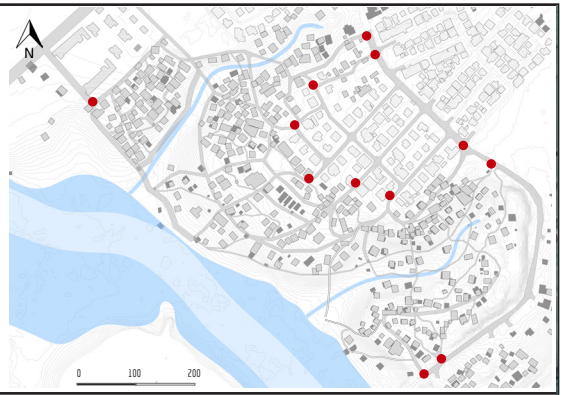
Aménagements proposés

À gauche : illustration du franchissement piéton du bras de crique

À droite : Illustration du franchissement piéton de la crique

Source: EUP, 2018

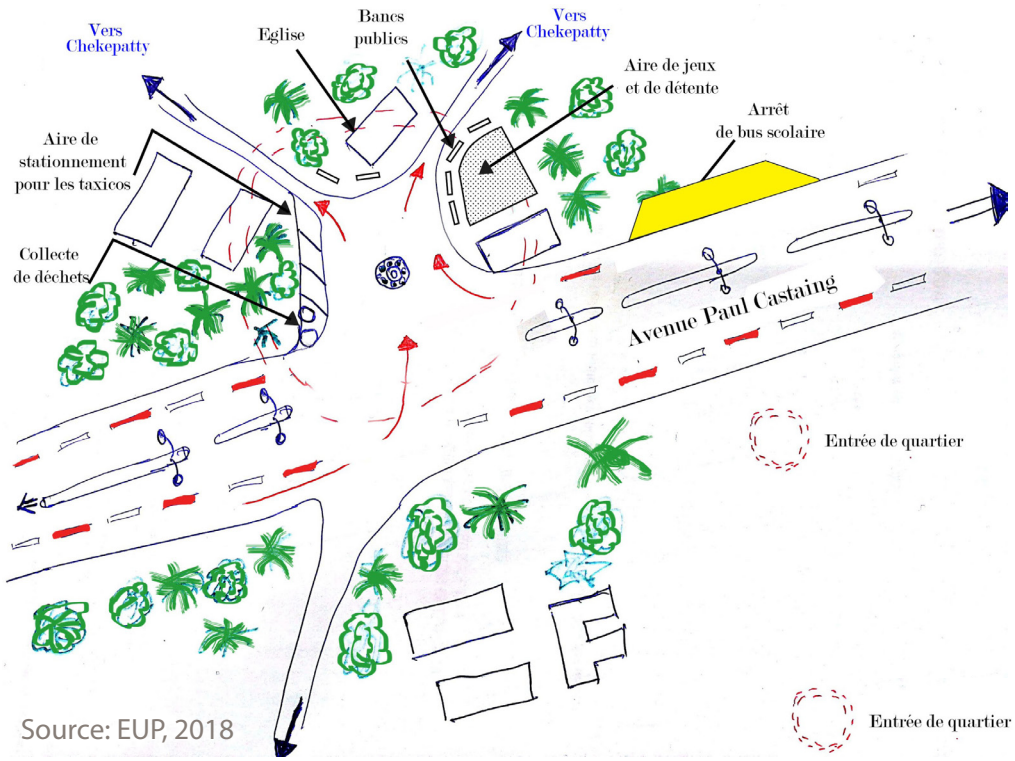
Action 4 : Aménagement des points d'entrées et de sorties du quartier

Le projet	Localisation	• Les 12 points d'entrées au quartier de Chekepatty
		  • *6 depuis la route Paul Castaing,*
		  • *1 depuis le chemin des Buissons Ardents,*
		  • *5 depuis l'arriière du quartier des Sables Blancs*
		 

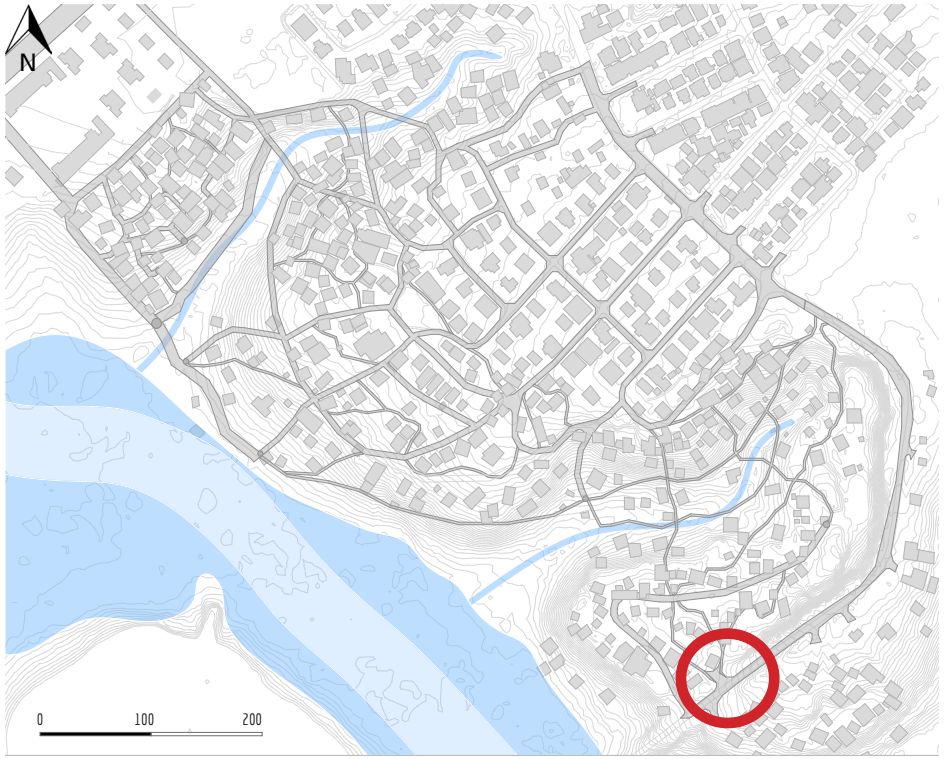
	Objectifs	Les points d'entrée et de sortie du quartier sont rendus visibles et praticables non seulement pour les automobilistes, cyclistes et piétons mais surtout pour les transports publics en l'occurrence les taxicos et les bus scolaires. Ces entrées et sorties sont les points d'accès du quartier et dans une certaine mesure, elles offrent une première image du quartier. Ainsi donc, il est donc indispensable d'éviter l'encombrement de ces espaces, d'améliorer leur visibilité, leur accessibilité et leur connectivité au reste du quartier. Cela passe essentiellement par une bonne signalétique, une viabilisation de la voirie en continuité avec la voirie existante des quartiers formels environnants, un aménagement paysager de sorte à offrir des espaces de détente, d'attente ou de stationnement.
	Résultats attendus	Identifier les entrées de quartier et les mettre en valeur (en les sécurisant, en améliorant leur accessibilité, en mettant en place une signalétique, en les embellissant) afin d'une part d'améliorer l'intégration du quartier au reste de la ville et d'autre part d'améliorer l'image du quartier. En fonction des points d'entrée et de sortie identifiés, il peut s'agir d'un aménagement de zones d'attentes de taxicos, d'aire de détente ou de jeux avec un mobilier urbain, de point de collecte de déchets, d'un embellissement paysager.
	Description du projet	**Etudes préalables** • Identifier les points d'entrées et de sorties • Réalisation d'études sur les points d'entrée et de sortie afin de vérifier la faisabilité technique et financière des solutions retenues **Phase 1 Mise en œuvre court terme (3 ans)** • Réaliser des travaux de terrassement au niveau des points d'entrée pour limiter le fort dénivelé • Relier les points d'entrée et de sortie aux voies carrossables existantes et projetées, en les rendant eux même carrossables (mise en place de grilles en polyéthylène et travaux de terrassement / défrichement) • Installer une signalétique indiquant les principaux lieux du quartier (terrain de football, la crique, commerce, les espaces publics etc) • Prolonger les cheminements piétons jusqu'aux entrées de quartier • Végétaliser les lieux pour les embellir • Aménagement test de l'entrée sud de Chekepatty donnant sur l'avenue secteur Paul Castaing.

Le projet	Principaux partenaires et gouvernance	Commune, DEAL, SENOG
	Source de financement possibles	• CTG, municipalité, FEDER, DEAL (OIN), LBU (en cas de financement RHS) • Fondation de France (financements sous forme de subventions)
	Conditions de faisabilité/risques	• Mettre en valeur les points d'entrée pour intégrer le quartier avec le reste de la ville, mais faire attention que ces aménagements ne marquent pas une frontière entre le quartier et l'extérieur • L'encombrement des points d'entrée et de sortie par les carcasses de voitures, le stationnement sauvage et et le dépôts des ordures doivent être contrôlé par les autorités communales • Accord à trouver avec la SODIM afin d'éviter une fermeture des deux points d'accès au secteur Lumina Sophie

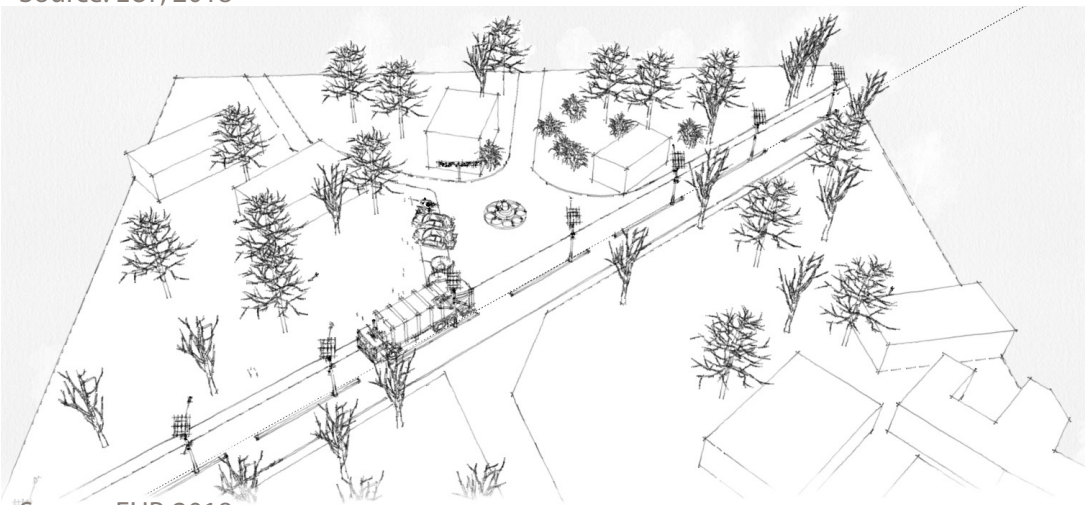
Proposition d'aménagement pour l'une des entrées du quartier



Source: EUP, 2018



Source: EUP, 2018



Source: EUP, 2018

Au niveau de cette entrée de quartier les espaces suivants seront aménagés:

- Une aire de stationnement pour les transports collectifs (taxi collectifs).
- Une aire de jeux et du mobilier pour les passagers en attente.
- Un arrêt de bus scolaire.
- Une zone de collecte des déchets facilement accessible par les services publics de ramassage.
- Un repère sera mis en place au centre du carrefour pour mettre en valeur la qualité paysagère de cette entrée de quartier.

Illustration en haut à gauche : Plan masse texturé de l'entrée du quartier aménagée.

Illustration en bas à gauche : Croquis du concept d'aménagement.

Illustration en bas à droite : Image de synthèse de l'entée du quartier

Source: EUP, 2018

Coûts de sécurisation foncière

Ces estimations s'appuient sur la mise en place du dispositif de sécurisation foncière en phase 1 dans un îlot pilote de 7 parcelles (2 100 m²), au vu des dimensions moyennes des îlots.

Option 1: OFS		*Phase 1*	*Phase 2*	*Phase 3*	*Total*
Vente des droits réels avec portage foncier et TVA à 5,5% → coût unitaire: 35 334€/parcelle (valeur foncière estimée à 1 400€/m ²)	Nombre de parcelles	7 (ilôt pilote)	364 (parcelles restantes)	0	371
	Coût par phase	247 338 €	12 861 576€	0 €	13 108 914 €
TOTAL		**247 338 €**	**12 861 576€**	**0 €**	**13 108 914 €**

Option 2: Bail à construction		*Phase 1*	*Phase 2*	*Phase 3*	*Total*
Accompagnement social → coût unitaire: 3 000€/ménage	Nombre d'attributaires	7 (ilôt pilote)	364 (parcelles restantes)	0	371
	Coût par phase	21 000 €	1 092 000 €	0 €	753 000 €
Recettes Montant: 360 000€ sur 10 ans → 36 000€/an (en supposant une répartition égale des recettes dans le temps)	Nombre d'années	3	2	5	10
	Coût par phase	-108 000 €	- 72 000 €	-180 000 €	-360 000 €
Gestion Montant: 720 000 € sur 10ans → 72 000 € /an (en supposant une répartition égale du coût de gestion dans le temps)	Nombre d'annéwes	3	2	5	10
	Coût par phase	216 000 €	144 000 €	360 000 €	720 000 €
Coût des parcelles Coût surfacique des parcelles: 36 € / m² → 1 080€/an/attributaire sur 10 ans	Nombre d'unités (nombre d'attributaire x nombre d'années)	7 x 3	7 x 2 + 364 x 5	371 x 5	371x10
	Coût par phase	22 680 €	1980 720 €	2 003 400 €	4 006 800 €
TOTAL		**151 680 €**	**3 144 720 €**	**2 183 400 €**	**5 479 800€**

Coûts d'aménagement des linéaires de voirie

Ces estimations sont faites à partir de la grille des prix des aménagements de voirie avec des grilles en polyéthylène de la société Duperret Distribution SARL. Pour se faire, trois qualité de grille ont été retenues. L'estimation finale a été faite en retenant le prix le moins coûteux parmi les trois types de grille, soit Gravelgrid.

Voiries aménagées			*Phase 1*	*Phase 2*	*Phase 3*
Pénétrantes de 10 m	Longueurs cumulées		2709,18404 m	2172,745948 m	467,4891786 m
	Surfaces cumulées		27091,840 m²	21727,459 m²	4674,891 m²
	Coût HT (selon technologie utilisée)	**GravelGrid**	**146 458,49 €**	**117 458,65€**	**25 272,47 €**
		ProGrass	159 137,47 €	127 627,10 €	27 460,31 €
		MultiFlixx	167 427,57 €	134 275,70 €	28 890,83 €
Pénétrante interne de 6 m	Longueurs cumulées		276,3530458 m	160,9109254 m	101,0648355 m
	Surfaces cumulées		1658,118 m²	965,4654 m²	606,388 m²
	Coût HT (selon technologie utilisée)	**GravelGrid**	**9 959,76 €**	**5 799, 23 €**	**3 642,38 €**
		ProGrass	10 821,99 €	6 301,20 €	3 957,70 €
		MultiFlixx	11 385,75 €	6 629,53 €	4 163,87€
Voie piétonne de 2m	Longueurs cumulées		368,343 m	180,511 m	488,341 m
	Surfaces cumulées		736,686m²	361,022 m²	976,682 m²
	Coût HT (selon technologie utilisée)	**GravelGrid**	**6 703,84 €**	**3252,81 €**	**8799,90 €**
		ProGrass	7 212,16 €	3534,41 €	9561,72 €
		MultiFlixx	7 587,87 €	5029,91 €	10059,82 €
Noues (avec MeroFlexx)	Coût HT		9105,4389 €	4462,23 €	65937,12 €
TOTAL HT		**GravelGrid**	**163 122,50 €**	**126 510, 69 €**	**37 714,75 €**
		ProGrass	177 171,62 €	137 462, 71 €	40 979,73 €
		MultiFlixx	186 401,19 €	145 935,14 €	43 113,69 €

Parkings (avec Multiflixx)	*Phase 1*	*Phase 2*	*Phase 3*
TOTAL HT	**6 907,63 €**	**2 180,91€**	**2 214,00 €**

Coûts globaux d'aménagement de la trame viaire

Pour la phase 1, l'estimation financière est la somme du coût de l'aménagement de la voirie en polyéthylène + coût de l'aménagement des parkings en phase 1 + coût de l'aménagement des passerelles.

Le montant de la phase 2 = coût de l'aménagement de la voirie en polyéthylène ,(Gravelgrid) + coût de l'aménagement des parkings en phase 2 + Coût de l'aménagement classique de la première phase

Le montant de la phase 3 = coût aménagement classique de la phase 2 et de la phase 3 + coût de l'aménagement des parkings

Pour l'aménagement classique, nous avons réalisé des moyennes à partir des estimations recueillies auprès des services techniques de la mairie de Saint Laurent du Maroni :

- 1250€ pour 1m linéaire * 6 m d'emprise
- 2083 pour 1m linéaire*10m d'emprise
- 150 m pour 1m linéaire de voie piétonne * 2 m d'emprise

	Phase 1	*Phase 2*	*Phase 3*	**Total**
Aménagement de la voirie	254 227,50 €	6 170 421,13 €	5 927 368,56 €	**12 352 017,19 €**
Aménagement des passerelles	35 250,00 €	0 €	0 €	**35 250,00 €**
Aménagement des parkings	6 907,63 €	2 180,91 €	2 214,00 €	**11 302,55 €**