

Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo, dans les déplacements de la population Guadeloupéenne



Comité de Pilotage

Synthèse du Rapport Diagnostic et enjeux

7 février 2013

OBJET DE LA PRESENTATION

◆ Echanges sur le diagnostic et les enjeux, objet de la phase 1 de l'étude, en plusieurs points :

- ① Analyse socio-économique
- ② Sensibilités et opportunités
- ③ Réseaux de transport
- ④ Aménagements en faveur du vélo
- ⑤ Actions d'accompagnement en faveur du vélo
- ⑥ Pratiques cyclistes identifiées
- ⑦ Relations entre les acteurs locaux, dispositifs financiers
- ⑧ Perspectives d'évolution : projets et réflexions
- ⑨ Synthèse
- ⑩ Enjeux

◆ Planning et phases suivantes

INTRODUCTION

➤ Position du problème

- Une démarche volontariste de l'Etat, dans la continuité de l'application de la Loi Grenelle et des documents de planification locaux (SRCAE, PRERUR, SRIT, SAR, PDU)
- Une polarité forte de l'agglomération de Pointe-à-Pitre, conduisant à une organisation concentrique des déplacements
- Des territoires de contraste, avec un fort attrait touristique :
 - Basse-Terre : relief notoire, conduisant à un nombre d'axes routiers limités
 - Grande-Terre : relief modéré, avec un maillage routier
 - Une particularité d'archipel conduisant à l'isolement des îles :
 - Marie-Galante, un relief modéré, île la plus peuplée en décroissance continue d'habitants et d'emplois
 - Les Saintes : un relief marqué
 - La Désirade : un relief marqué, avec une côte plus plane concentrant l'activité
- Une voiture prédominante, générant des difficultés majeures : encombrements et insécurité
- Peu de projets d'infrastructures routières
- De nombreux projets en faveur des transports collectifs : TCSP de l'agglomération pointoise, création récente d'AOTU avec des projets de structuration
- Des aménagements cyclables quasi inexistant

➤ A terme, la nécessité de développer un panel d'actions varié, afin de développer les pratiques durables de déplacements à vélo

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

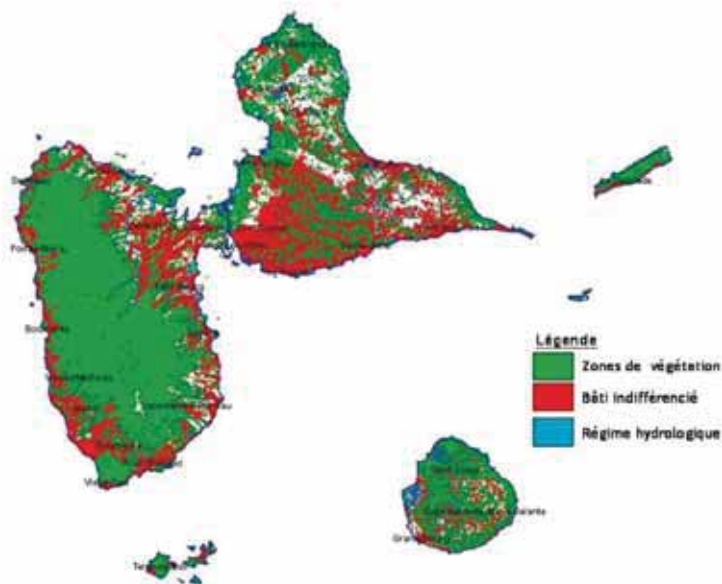
➤ BILAN

- **Un potentiel de développement de la part modale du vélo variable selon les territoires :**
 - Des communes plus peuplées et avec davantage d'emplois, où le potentiel est plus élevé
 - Une répartition géographique des actifs similaire à celle des emplois
 - Une population jeune en comparaison de la Métropole
 - Un taux de chômage très élevé en comparaison de la Métropole
 - Un taux de motorisation bas par rapport à la Métropole, mais en hausse
- **Des caractéristiques d'urbanisation spécifiques :**
 - Une forte polarisation de l'agglomération pointoise, avec des pôles secondaires d'équilibre : Ste Rose, Basse-Terre, Le Moule
 - Une diffusion de l'urbanisation peu favorable à l'usage du vélo, en raison de l'allongement des distances à parcourir
 - Des pôles générateurs situés le long des axes routiers majeurs, avec un attrait certain du littoral pour les touristes disposant d'une offre d'hébergement plus importante sur le Sud de Grande –Terre
- **En cohérence, des flux obligés (travail et études) majeurs à destination de l'agglomération pointoise :**
 - Une très faible part modale du deux roues à 2% pour le motif domicile-travail
 - Une part modale de la voiture à 81% pour le motif domicile-travail, avec une utilisation croissante de la voiture
 - Une mobilité domicile-travail interurbaine en croissance
 - Des inégalités de pratiques du vélo fortes selon les territoires pour le motif travail, laissant envisager des possibilités de croissance différenciées de l'usage du vélo
- **Une structuration récente des EPCI, qui devrait permettre un développement plus équilibré du territoire**

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Population

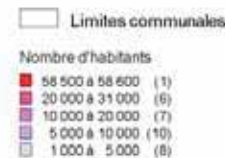
- Environ **404 000 habitants**, dont 131 000 sur l'agglomération pointoise (source : INSEE 2010)
- Une urbanisation diffuse



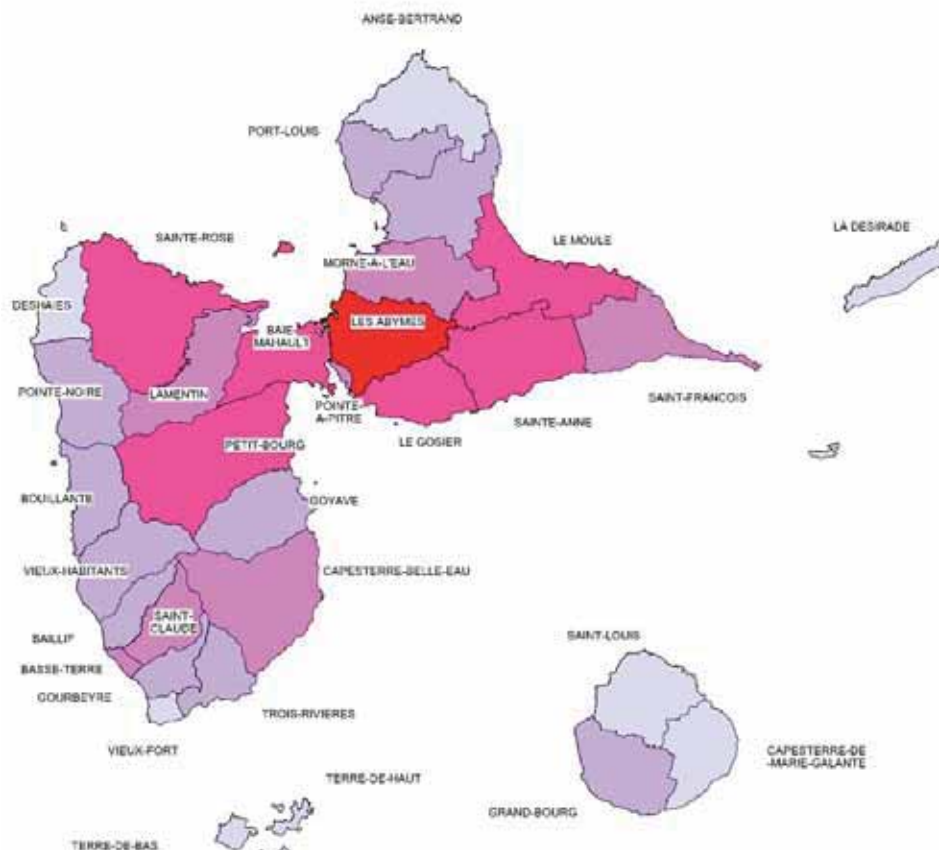
Source : SRIT, diagnostic, année 2011

Nombre d'habitants en 2010

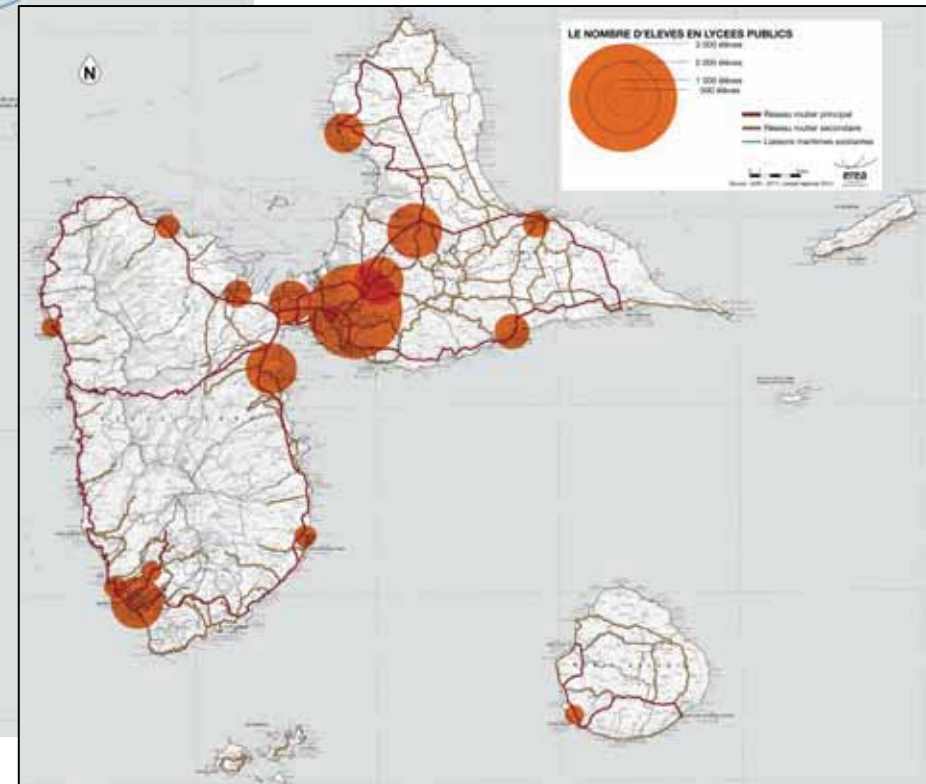
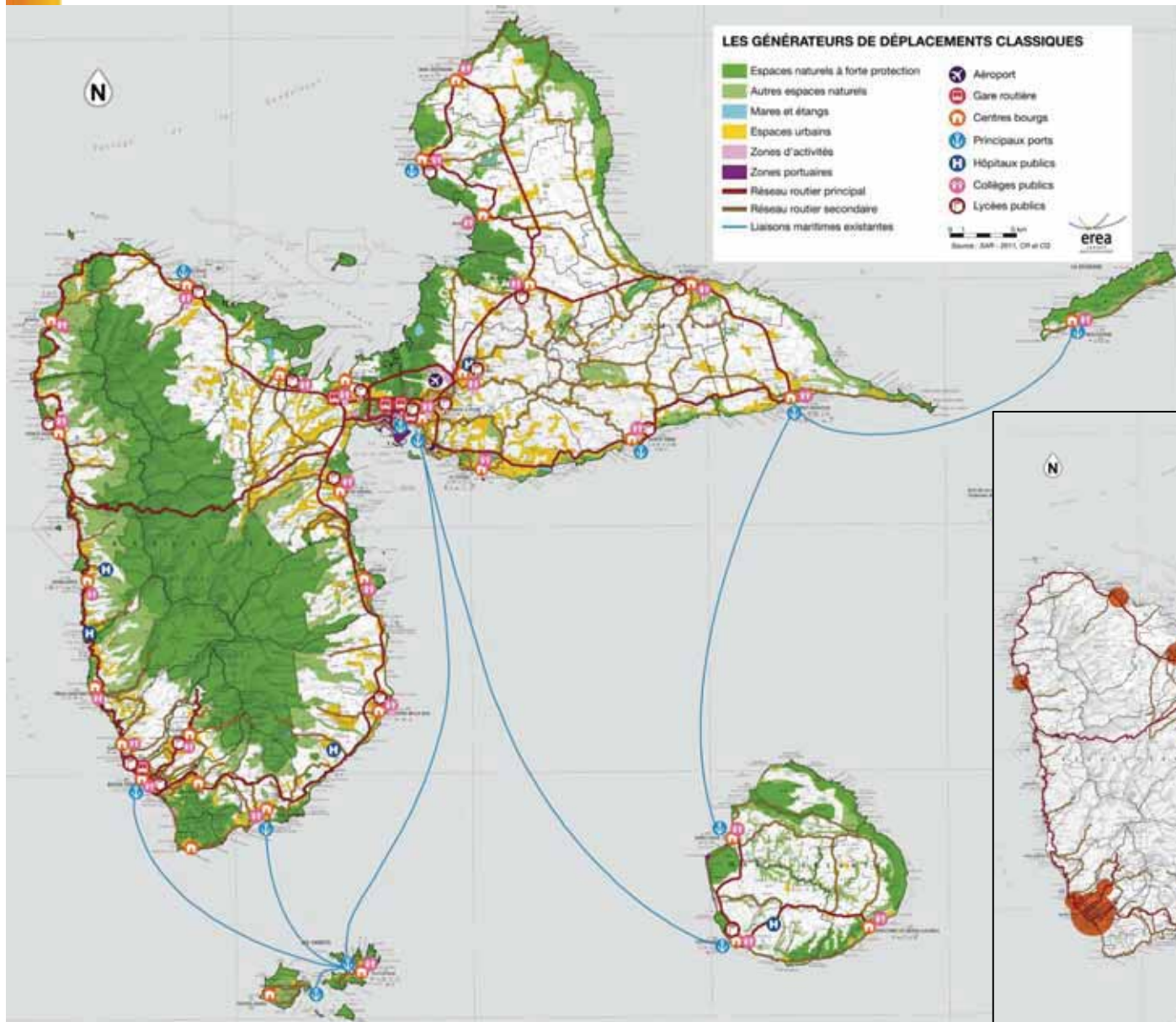
Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupéenne



Sources : Scan 100, BD Carto IGN et INSEE (population municipale issue du Recensement Général de la Population en 2010)



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

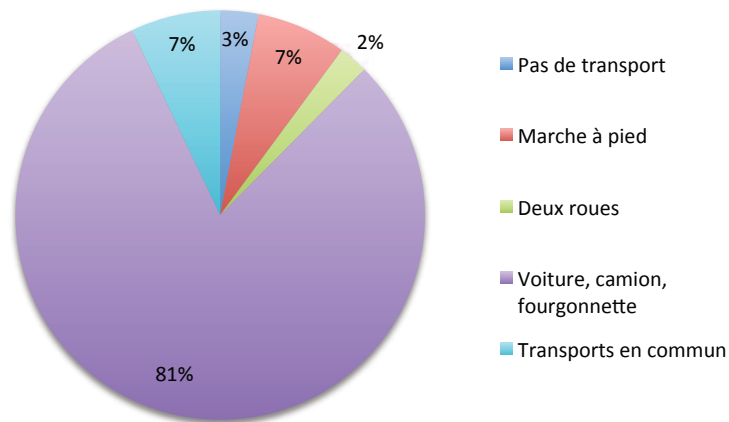


1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Flux domicile-travail

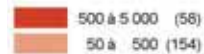
- 126 059 flux journaliers, représentant 54% des flux obligés
- 43% de flux intra-communaux
- 57% de flux intercommunaux

Parts modales pour les déplacements domicile-travail internes à la Guadeloupe



Flux* domicile - travail intercommunaux en 2010

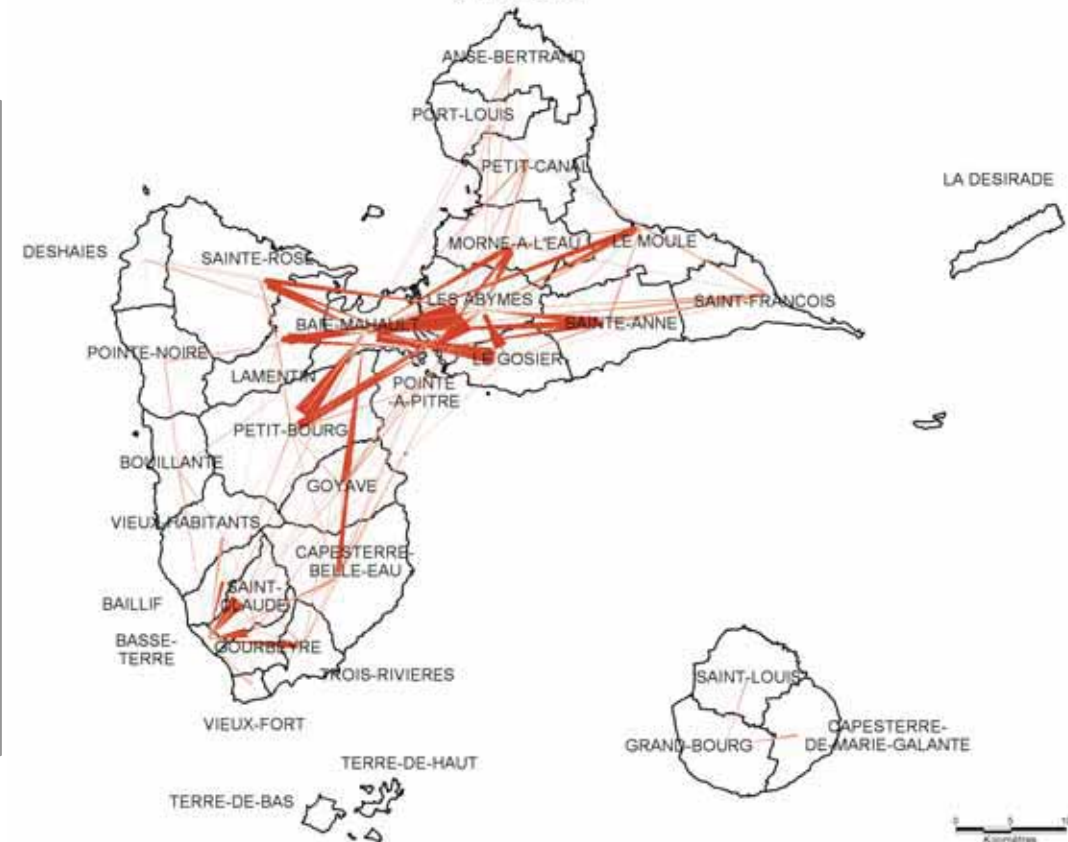
Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupéenne



□ Limites communales

Source : Scan 100, INSEE 2010

* Volume de flux correspondant au nombre de personnes actives ayant un emploi effectuant les navettes entre le domicile et le lieu de travail



2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ BILAN

• Potentialités

- Des reliefs plats ou modérés sur Grande-Terre, Marie Galante, et en bordure de littoral
- Un ensoleillement régulier toute l'année
- Un patrimoine exceptionnel de renommée internationale : variété des paysages, richesse des milieux naturels, Parc National de Guadeloupe (PNG), nombreux sites protégés
- Des opportunités foncières : traces à travers les bois et champs de canne à sucre, ainsi que le long du littoral, espaces littoraux non aménagés,

• Sensibilités / contraintes

- Des précipitations importantes de septembre à novembre et des températures élevées toute l'année
- Des reliefs élevés sur Basse-Terre, les Saintes et la Désirade
- Les milieux naturels de la Grande-Terre moins bien protégés que ceux de la Basse-Terre (aucune protection de la zone des Grands Fonds)
- Des richesses menacées par les fortes pressions naturelles (inondations, cyclones...) et la diffusion de l'urbanisation
- Plusieurs périmètres de protection environnementale, avec une contrainte forte le long du littoral et au sein du Parc National
- De nombreuses coupures : axes routiers majeurs, reliefs montagneux, rivière salée, océan, falaises...
- Des emprises foncières parfois limitées le long des axes routiers et du littoral

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

- **BILAN : une intermodalité avec le vélo non facilitée, et non visible dans les pratiques**

- **Réseaux routiers :**
 - Une hiérarchisation claire des principaux axes routiers, avec de nombreuses RD et RN
 - Des configurations routières des voies de circulation
 - Des trafics routiers croissants avec des saturations importantes du réseau
 - Une cohabitation difficile du trafic lourd (canne, extraction...) avec les cyclistes
 - Deux outils améliorant la gestion des trafics en cours de développement : le jalonnement routier des sites touristiques et Trafikera.fr

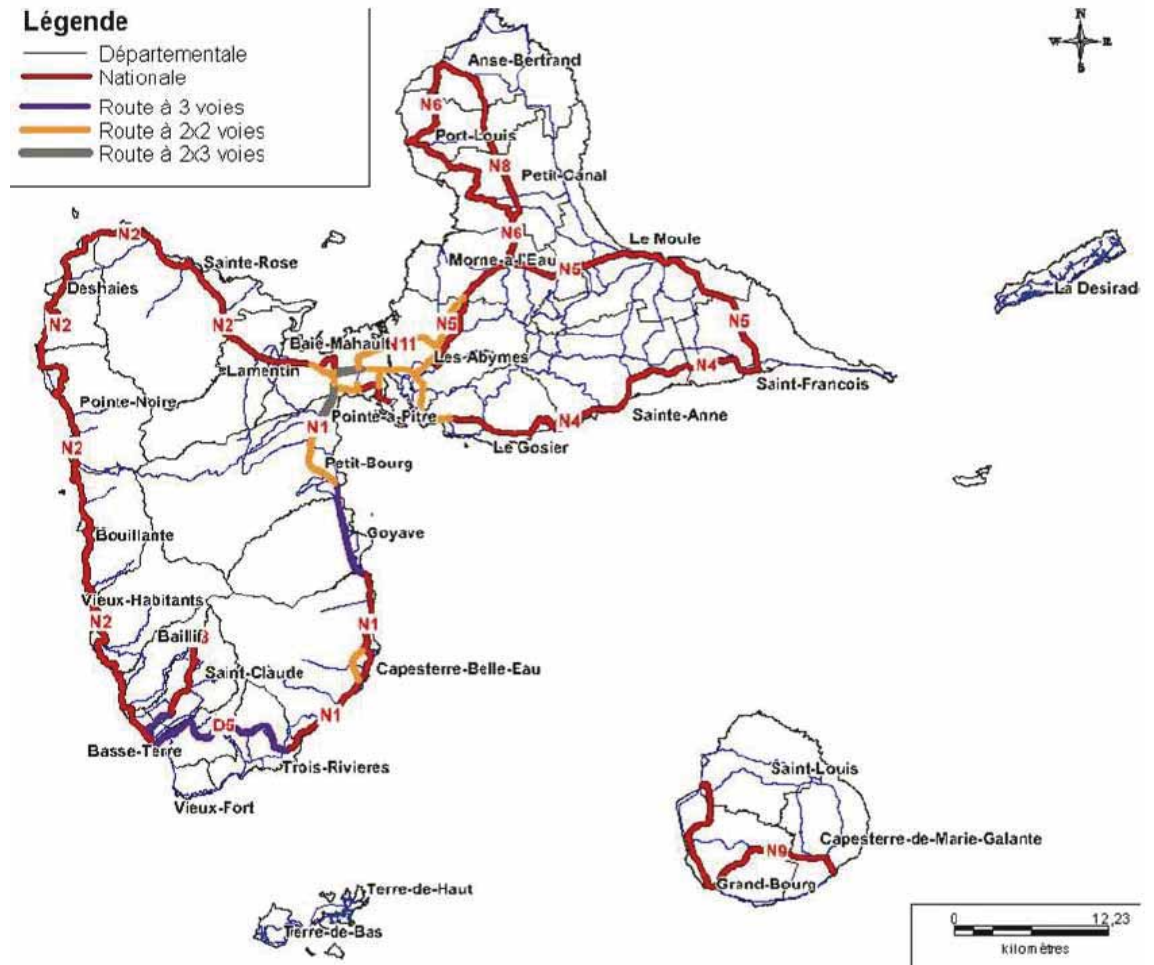
- **Réseaux de Transports Collectifs :** une intermodalité avec le vélo non facilitée, et non visible dans les pratiques
 - Une hiérarchisation du réseau départemental mise en place en 2007 et 4 réseaux urbains en cours de réorganisation
 - Une superposition de réseaux non coordonnés, avec une multiplicité de petits transporteurs dont une partie non contractualisés ; une absence de transport public pour les navettes maritimes
 - Des pôles d'échange non équipés de stationnement vélos ou d'aménagements de voirie en faveur des vélos : l'aérodrome pôle Caraïbes, les ports et les pôles d'échanges des transports collectifs routiers
 - Un embarquement des vélos dans les bus, cars ou bateaux non prévu
 - Une amélioration prévisible grâce à la prise de compétence des AOTU, nécessitant toutefois une coordination à l'échelle de la Guadeloupe
 - Des réflexions initiées par les AOTU dans les documents de planification ou études, mais dont la mise en œuvre reste à réaliser

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

- Réseau routier
- Une hiérarchisation claire des principaux axes routiers
- Un usage spécifique de **trafic lourd**, avec une **cohabitation difficile** avec les cyclistes

Source : SRIT, diagnostic, année 2012

Trafic lourd lié à la canne à sucre

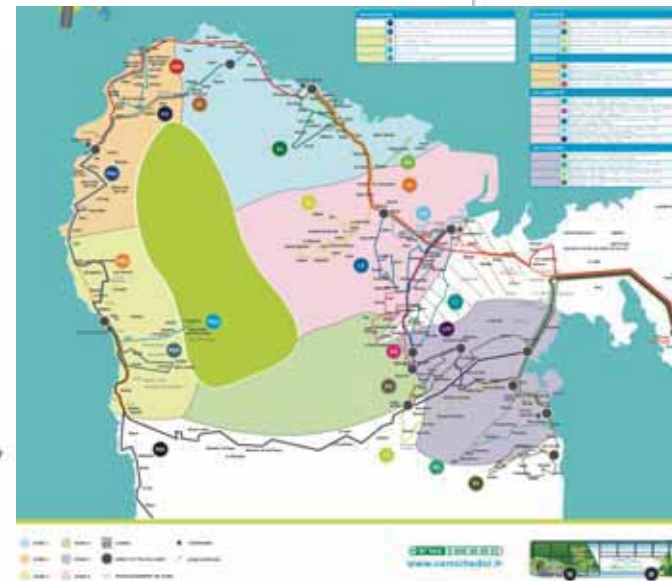
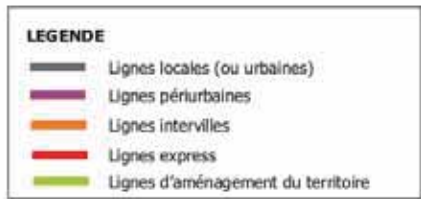
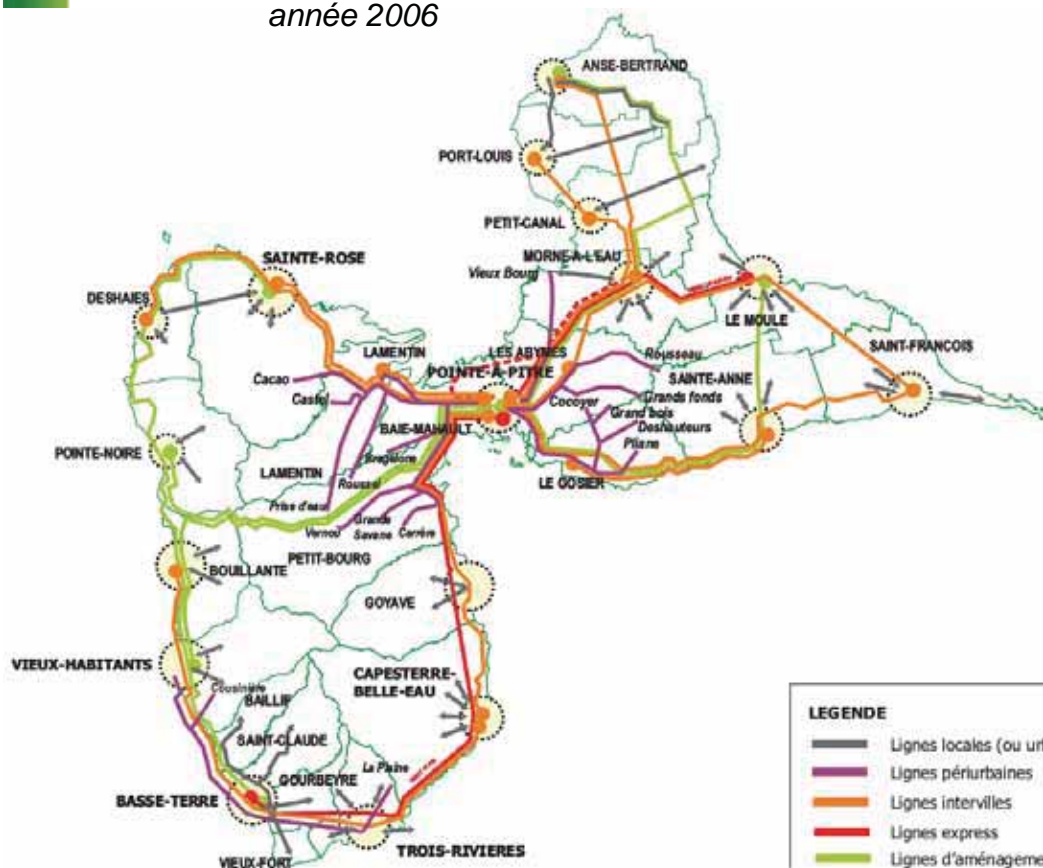


3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

- Le réseau départemental :
 - Une hiérarchisation des lignes définie dans le Plan Transport de 2006, effective depuis 2007
 - 4 réseaux urbains

Source : Plan Transport, année 2006



4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Aménagements cyclables existants :

- Un faible nombre d'aménagements recensés
- Quelques réalisations récentes ou non représentées :
 - Piste cyclable bidirectionnelle le long de la plage des raisins clairs à Saint-François
 - Bande multifonctionnelle à Marie-Galante sur une partie de la RN9 entre St Louis et Grand Bourg
 - Très ponctuellement : quelques zones 30 et aires piétonnes, et une zone de rencontre à Pointe-à-Pitre
 - Quelques cheminements doux : boulevard Chanzy à Pointe-à-Pitre, Marie-Galante à l'entrée de Capesterre-Belle-Eau, le long de la plage de Port Louis et d'Anse Bertrand, quartiers résidentiels de Baie-Mahault...

Source : SRIT, juin 2012, diagnostic prospectif ; observations de terrain

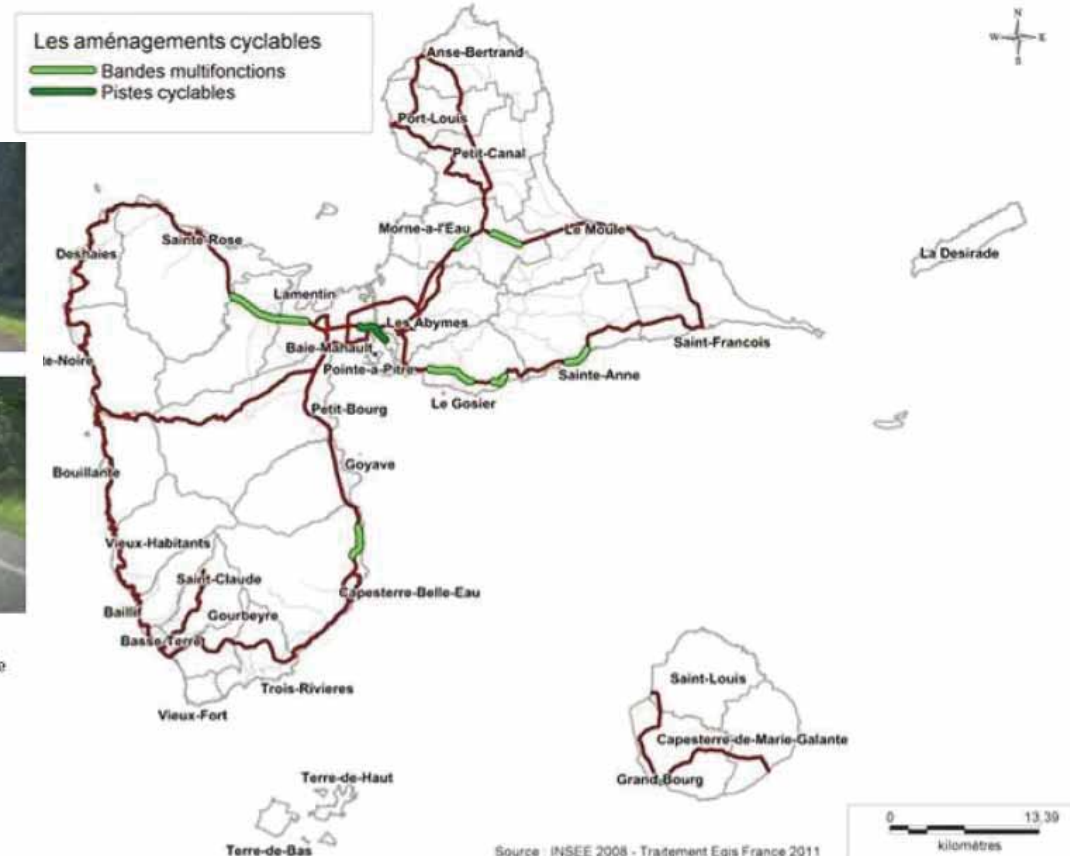


N1 - Entre Baie Mahault et Goyave : bandes multifonctionnelles ou bandes cyclables

Zone 30 - Les Saintes

Bande multifonctionnelle - entre Sainte Anne et Le Gosier

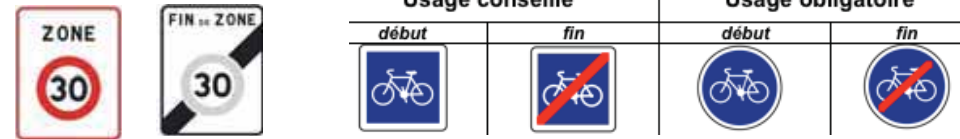
Bande cyclable, avec pictogramme effacé - entre Sainte Anne et Le Gosier



4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Aménagements cyclables existants :

- La bande multifonctionnelle ou bande multiusages : principaux aménagements réalisés, sans signalétique adaptée. Une confusion sur l'usage en raison de la présence de pictogrammes vélos effacés :
 - Sur Basse-Terre et Grande-Terre, ces voies servent aux voitures aux heures de pointe, avec un entretien limité en raison de l'usage intensif des voies
 - à Marie-Galante, il s'agit de voie pour les tracteurs
- D'autres aménagements très ponctuels et non homogènes sur le territoire, principalement en zone agglomérée :
 - Piste cyclable
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Aire piétonne
 - Ralentisseurs, chicanes et revêtements différenciés.



Quelques panneaux de signalisation

- Des interruptions brutales d'aménagement
- Une faible présence de signalétique ou inadaptée : confusion entre zone 30 et limitation à 30
- Une absence de jalonnement d'itinéraires
- Un entretien courant limité sur les bandes multiusages, et très hétérogène sur les autres types d'aménagement

4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

- **Sentiers de randonnées existants ou traces**, parfois utilisés ponctuellement par les VTTistes, mais globalement non adaptés
- **Traces pour les VTTistes**, conseillées par VTTGuadeloupe.com



La Basse Terre

Petit-Bourg route forestière de Moreau
Niveau **Rouge**

Petit-Bourg départ Plage de Viard pour une partie des rondes Vertes .
Passages techniques portages et traversées de gués
40 Km +/- . Niveau **Noir**

Solitude Marolles départ de la plage de Clugny à Sainte Rose.
Passages techniques Portages et traversées de gués
45 km +/- dénivelé positif plus de 1000 mètres
Niveau **Noir**

Solitude Départ de la plage de Clugny
Quelques passages techniques Traversées de gués
30 Km +/- dénivelé positif +/- 600 mètres
niveau **Rouge**

4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Projets d'aménagements cyclables



Projet de création ou valorisation des traces sur la CANGT

Promenade verte et bleue prévue dans le cadre du TCSP, dont le tracé reste à affiner

Source : CapEx, dossier appel à projet, septembre 2013



4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ BILAN

- **Un faible nombre d'aménagements et discontinus**, principalement des bandes multifonctionnelles, dont l'usage est mal défini
- **Des aménagements peu cohérents et peu lisibles**, voire quasi-inexistants en milieu naturel et en bordure du littoral
- **Une absence de jalonnement et une signalétique disparate**
- **Un entretien non adapté à un usage cyclable**
- **Des sentiers de randonnée non valorisés pour un usage VTTiste, mais utilisés ponctuellement et conseillés par VTTguadeloupe.com**
- **Quelques projets et réflexions :**
 - Création de promenades vertes et bleues sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre (allées ombragées), en lien avec l'insertion du TCSP
 - Aménagement de cheminements en Nord Grande Terre (CANGT) : initié pour les piétons, à terme pour le vélo et les chevaux ; dans une logique de développement économique et touristique du territoire
 - Création de boucles touristiques en Nord Basse Terre
 - Réalisation d'un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables à l'échelle de la Guadeloupe (Conseil régional)
 - Révision du PDIPR (Conseil général)
 - Création d'une liaison cyclable à la pointe des Châteaux
 - Projet de trame verte et bleue sur la commune de Morne-à-l'Eau, et étude d'aménagement de sentiers de randonnée
 - Schéma Directeur touristique de Marie-Galante, avec un produit touristique restant à définir « la route des Moulins »
 - Etude sur le potentiel de touristes intéressés par des produits vélos type ballade, VTT nature, visite guidée...

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Stationnement vélo

- Une très faible présence d'équipements pour se stationner, voire quasi absence sur l'ensemble du territoire
- Dans les bâtiments ou espaces publics :
 - Quelques abris très ponctuels dans les établissements scolaires, avec un usage extrêmement faible. Environ une dizaine de lycées publics disposent d'arceaux vélos. A Marie-Galante, les 3 collèges et le lycée disposent d'installations pour stationner les vélos. Lorsque les lycées sont neufs ou réhabilités, la possibilité d'équiper de stationnements vélos est étudiée.
 - Quelques arceaux à proximité d'équipements publics
- Dans les logements privés :
 - Absence de pratiques sur l'équipement de garages à vélos dans l'habitat collectif, malgré l'obligation
- En conséquence, des vélos stationnés sans accroche particulière, ou au mobilier urbain

5- Rares aménagements en faveur des vélos aux abords des équipements publics



Marie-Galante : abris vélos non utilisé dans l'enceinte du collège de Saint Louis



Université de Pointe-à-Pitre : pincettes devant l'UFR STAPS



Université de Pointe-à-Pitre : nombreuses voitures en stationnement

Source : entretiens, visite sur le terrain

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Actions de communication et sensibilisation

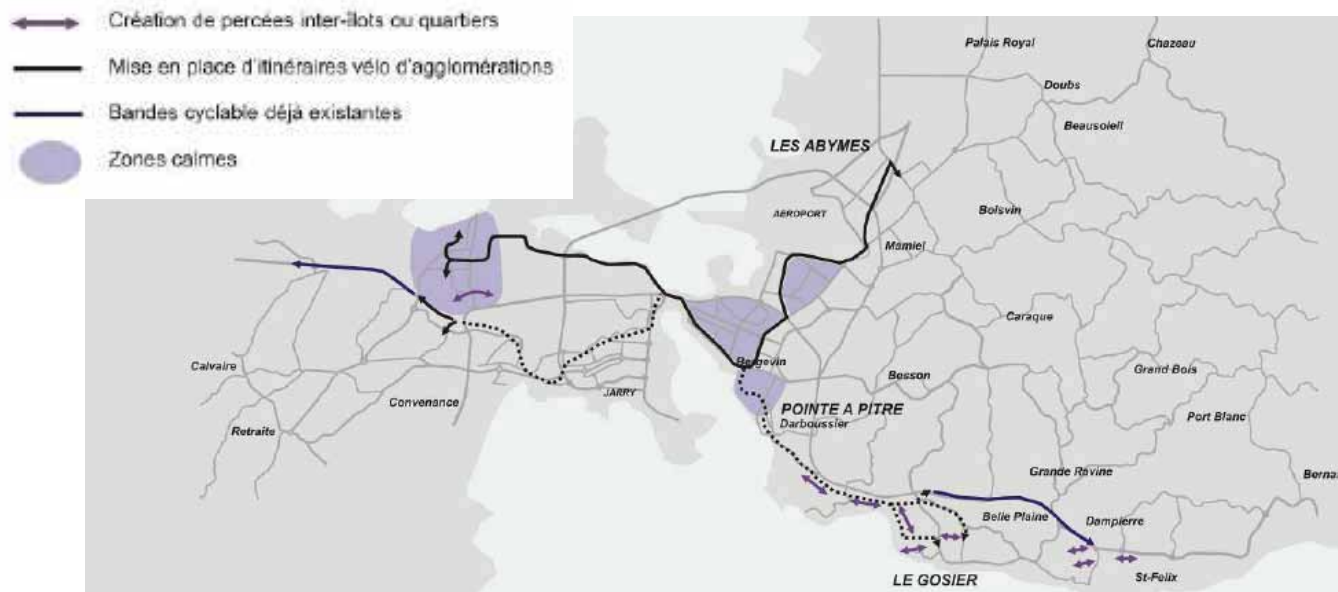
- Journée sur l'écomobilité, organisée par l'ORT, en partenariat avec le CAUE, la DEAL et l'ADEME,
- Projet de plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, mis en œuvre par l'association Digazon
- Association Syndicale Libre du Parc d'Activités de la Providence, lancement d'un PDIE
- Une démarche intéressante initiée par CAP Excellence visant à harmoniser les projets urbains sur l'agglomération pointoise
- Un projet d'éco-quartier porté par Cap Excellence à proximité du siège
- Mission de conseils du CAUE auprès du grand public, des professionnels et des collectivités territoriales
- Etude réalisée par l'ORT sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport pôle Caraïbes et de la ZAC Providence, dans la perspective d'expérimentation d'alternatives au véhicule particulier



5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Documents de planification

- SRCAE : Schéma Régional Climat Air et Energie (décembre 2011) : Action « promouvoir le développement des modes piétons et cyclables sur le territoire »
- SAR : les projets d'aménagement du littoral
- Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de l'agglomération pointoise : démarche initiée par le séminaire des élus « cap 2030 »
- Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération pointoise
- Plans Locaux d'Urbanisme : une prise en compte récente du vélo
- PCET : CANBT, Cap Excellence, Ville des Abymes, Ville de Baie-Mahault...
- Agendas 21 : ville des Abymes, ville de Capesterre et Saint Louis à Marie-Galante,...
- Plan de Déplacements de l'agglomération basse-terrienne (année 2006),
- Charte du Parc National



**Continuités cyclables
prioritaires affichées au PDU**

Source : PDU de
l'agglomération centre
Guadeloupe 2010-2019

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ BILAN

- **Des actions d'accompagnement très peu nombreuses** : très faible présence d'équipements pour le stationnement, quelques loueurs de vélos, absence de vélobus et de PDES (Plan de Déplacement des Etablissements Scolaires),
- Toutefois **de nombreuses initiatives lancées en matière de communication et de sensibilisation**
- **De nombreux documents de planification** en faveur d'un renforcement de la prise en compte du vélo, **restant à mettre en œuvre**
- **Nombreux projets et axes de réflexion** :
 - Mise en place d'une billettique interopérable sans contact sur tous les transports collectifs en lien avec l'agglomération de Pointe-à-Pitre, pouvant accepter éventuellement un vélo en location ; à terme, réflexion sur une intégration tarifaire
 - En lien avec le projet de TCSP à Pointe-à-Pitre, création de Parcs relais et Hubs (connexion urbain – interurbain) où des parcs de stationnement vélos seraient proposés
 - Harmonisation des projets urbains (opérateurs recensés et coordonnés par CAP Ex)
 - Développement de la centrale d'information multimodale en temps réel : trafikera.fr intégrant les transports collectifs
 - Mise en œuvre du jalonnement routier sur les RD et RN (après celui réalisé sur le jalonnement touristique) ; élaboration d'une charte de Signalisation d'Intérêt Local
 - Ecole verte du vélo au collège du Lamentin
 - Quelques réflexions en faveur de l'éco-mobilité : PDA (à lancer par la CANBT), PDIE de la ZA de la Providence, VAE, développement touristique durable à Marie-Galante, piste cyclable sur la pointe des châteaux, aide à la mobilité pour les personnes défavorisées aux Abymes...
 - Conseiller en mobilité (CCI/Ademe), en faveur du développement des plans de mobilité

6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ Nombre de licenciés de la Fédération Française de Cyclisme

- Des chiffres confirmant l'importance de la pratique sur route, avec toutefois de nombreux pratiquants pour le loisirs non inscrits
- Davantage de jeunes chez les VTTistes que chez les coureurs

Nombre de licences par activités

Activités	Route	VTT	BMX	Cycle - Salle
Nombre de coureurs	1 349	315	38	6

Source : CRC, année 2013

➤ Le vélo : un des sports le plus populaire

- Pourtant, un sport risqué et onéreux. Le Conseil général offre la première licence sportive. Des subventions sont versés à certains clubs par les collectivités territoriales.



6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ BILAN

➤ Des usages variables selon les territoires, avec globalement :

- Une forte pratique sportive, avec des manifestations de taille avec un vrai engouement
- Une pratique modérée pour les loisirs
- Une faible pratique pour les touristes
- De très faibles usages quotidiens, voire absents

➤ Un usage du vélo très faible, variable selon les territoires : seul 2% de part modale deux roues sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre

➤ Des lieux de pratique privilégiés :

- Axes routiers majeurs pour les cyclistes sur routes, principalement sur Grande Terre
- Dans les bourgs ou à proximité pour les utilitaires
- Dans les espaces naturels ou autour des lieux d'habitation pour les loisirs

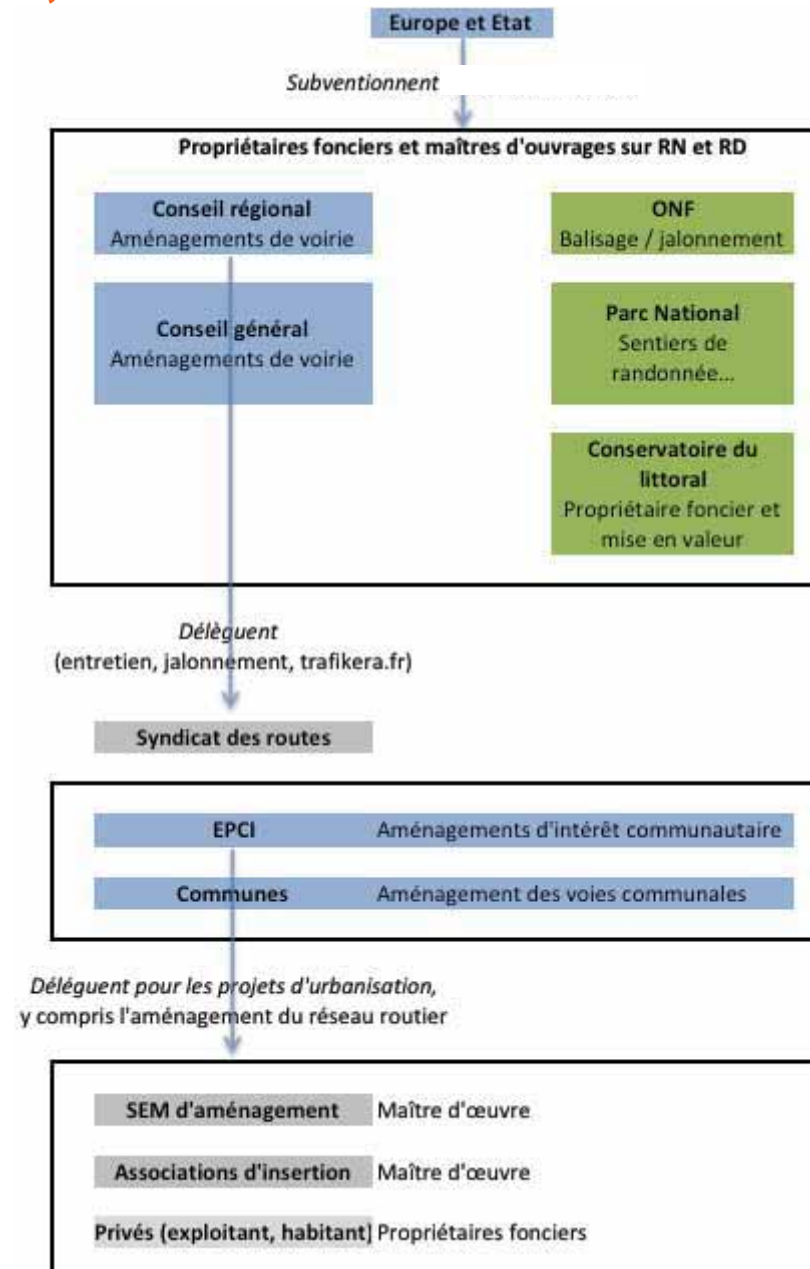
➤ Les freins et problèmes majeurs signalés :

- L'insécurité routière : une insécurité ressentie et réelle
- La météorologie : température élevée ne permettant pas d'aller au travail
- Le relief marqué de certains territoires
- Les distances importantes à parcourir, en raison d'un habitat diffus
- La culture du « tout voiture », tout le monde possède 1 voiture
- L'incivilité et l'insécurité (vol, agression physique...)

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

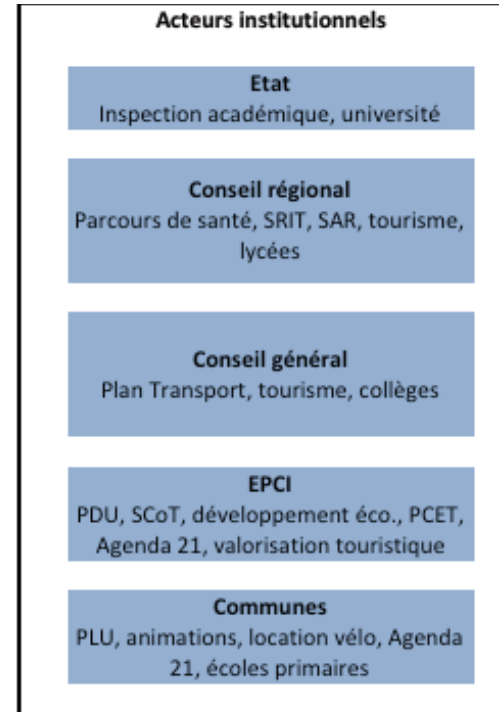
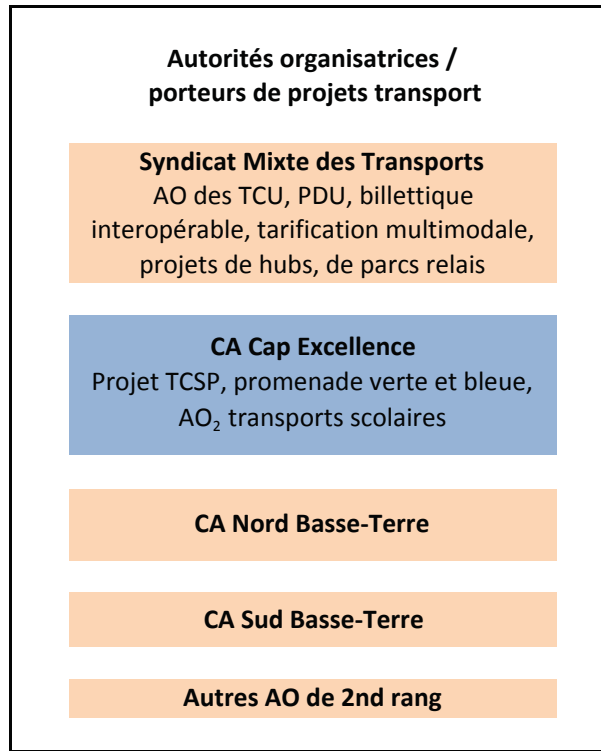
- Liens identifiés entre les acteurs

VOLET INFRASTRUCTURES



7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS VOLET ANIMATION, SENSIBILISATION, COMMUNICATION, SERVICES

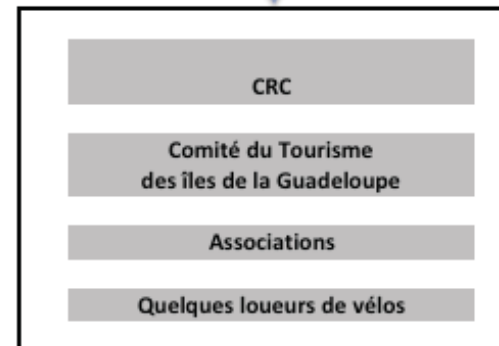
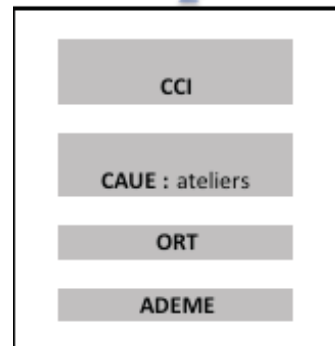
VOLET INTERMODALITE



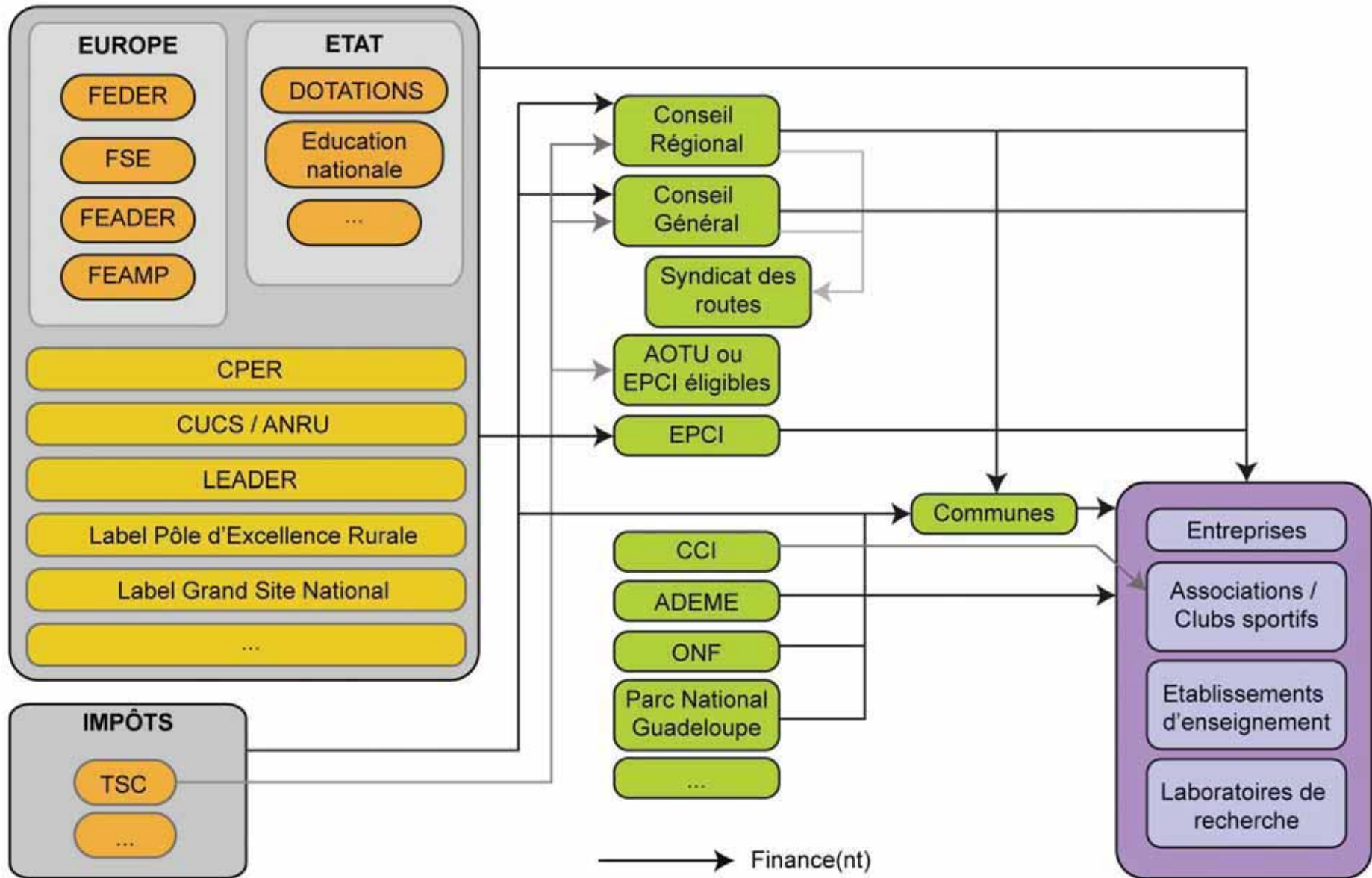
Coordonnent / accompagnent

Aident financièrement

Accompagnent



7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS



7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ BILAN :

➤ Mobilisation des acteurs locaux : une prise de conscience émergente

- Une implication forte autour des clubs sportifs
- Des réflexions émergentes et quelques projets isolés en faveur du développement de la pratique cyclable
- Peu de relations entre les acteurs ou au sein des institutions sur le thème du vélo
- Des appuis techniques auprès des porteurs de projets possibles, mais à rechercher (ex. : Digazon, CANBT, CAUE, Ademe, Education nationale, ...)
- De nombreuses attentes en matière de soutien financier

• Multiplicité d'acteurs pour une compétence partagée, rendant difficile la mise en œuvre des projets

• Dispositifs d'aide financière complexes et peu connus (Labels, politiques du Conseil régional, du Conseil général, CCI, Education nationale, ONF...), parfois non définis ou en cours d'évolution (aides européennes, CPER, Parc National)

• Attribution des aides financières souvent au « cas par cas » aux porteurs de projet

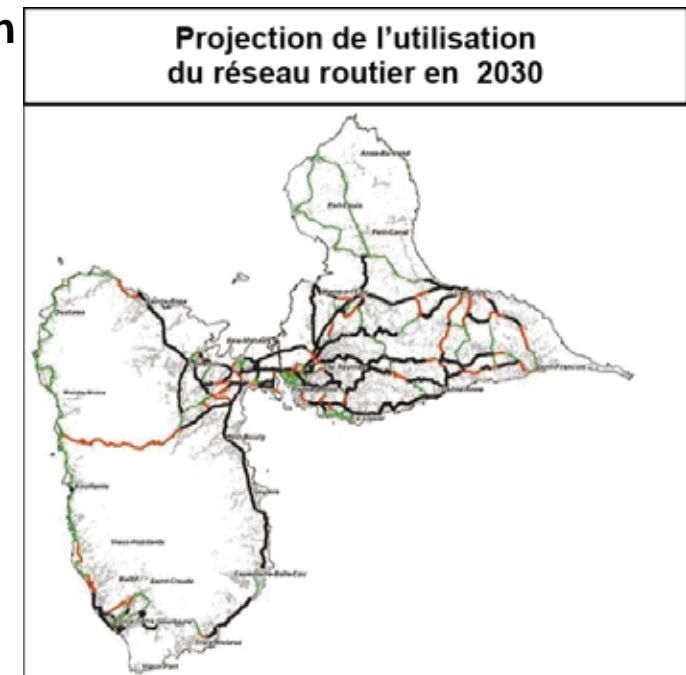
• Recours à la fiscalité locale (FIRT) principalement pour des projets de transport public ou d'infrastructures routières. Les opérations suivantes pourraient donc être incitées : location de vélo inscrit dans une DSP d'une AOTU, création d'aménagements cyclables, création de site propres bus...

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- **Des perspectives socio-démographiques à considérer :**
 - Selon l'INSEE, un taux de croissance annuel de la population qui devrait se ralentir entre 2010 et 2025, puis décroître, s'expliquant par un solde naturel devenant négatif (nombre naissances < décès)
 - Selon l'INSEE, le nombre d'habitants en Guadeloupe devrait diminuer en 2030 à 410 000 et en 2040 à un niveau proche de 2010, soit environ 404 000 habitants
 - Une population vieillissante

- **Une évolution de l'image touristique impulsée par le Comité du Tourisme, mais restant à construire à l'échelle de la Guadeloupe**

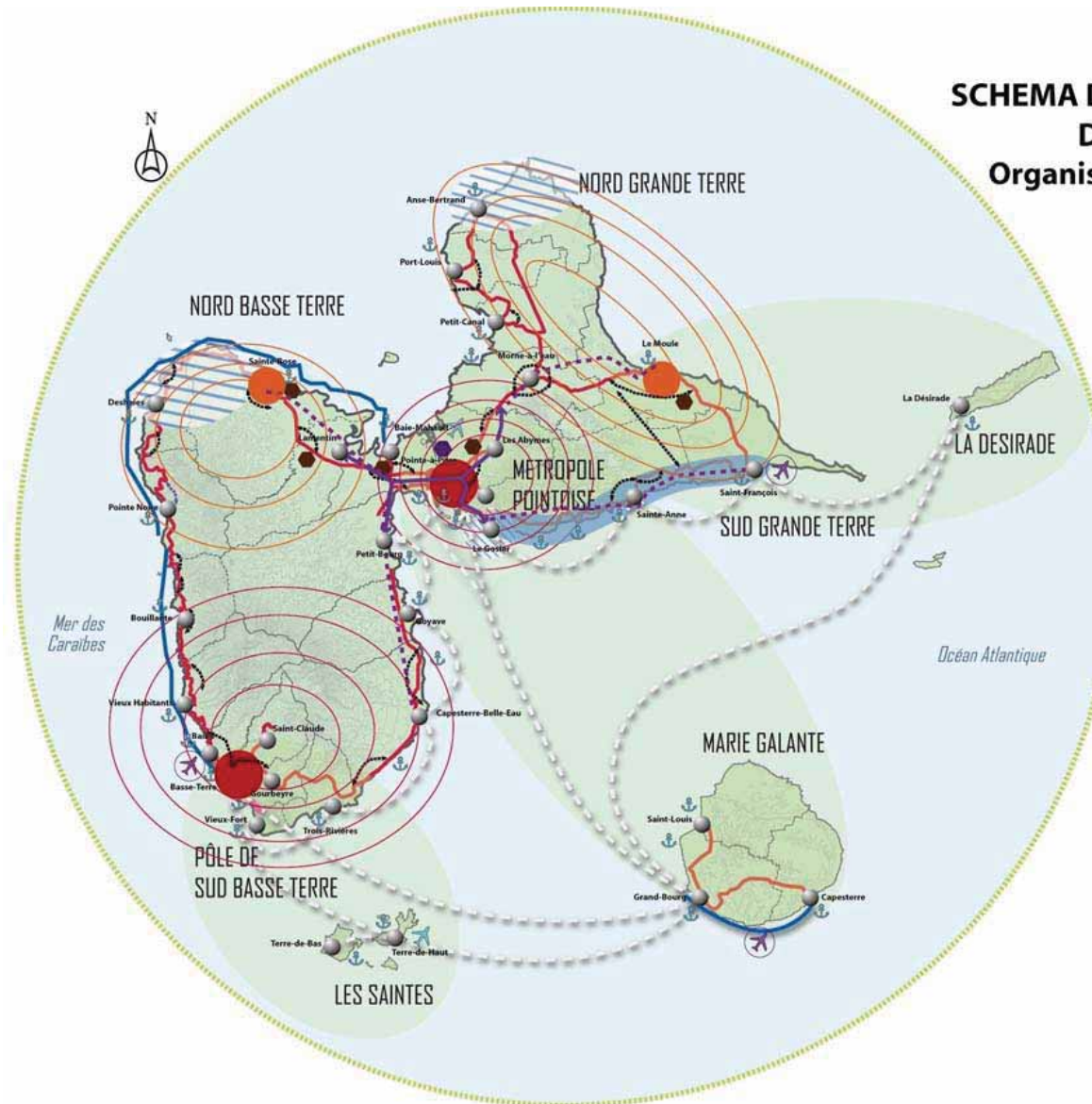
- **Des projections pessimistes d'aggravation de la saturation**



Source : SRIT, Diagnostic, année 2011

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- SRIT et SAR : des objectifs à prendre en compte



SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL DE LA GUADELOUPE : Organisation projetée du territoire



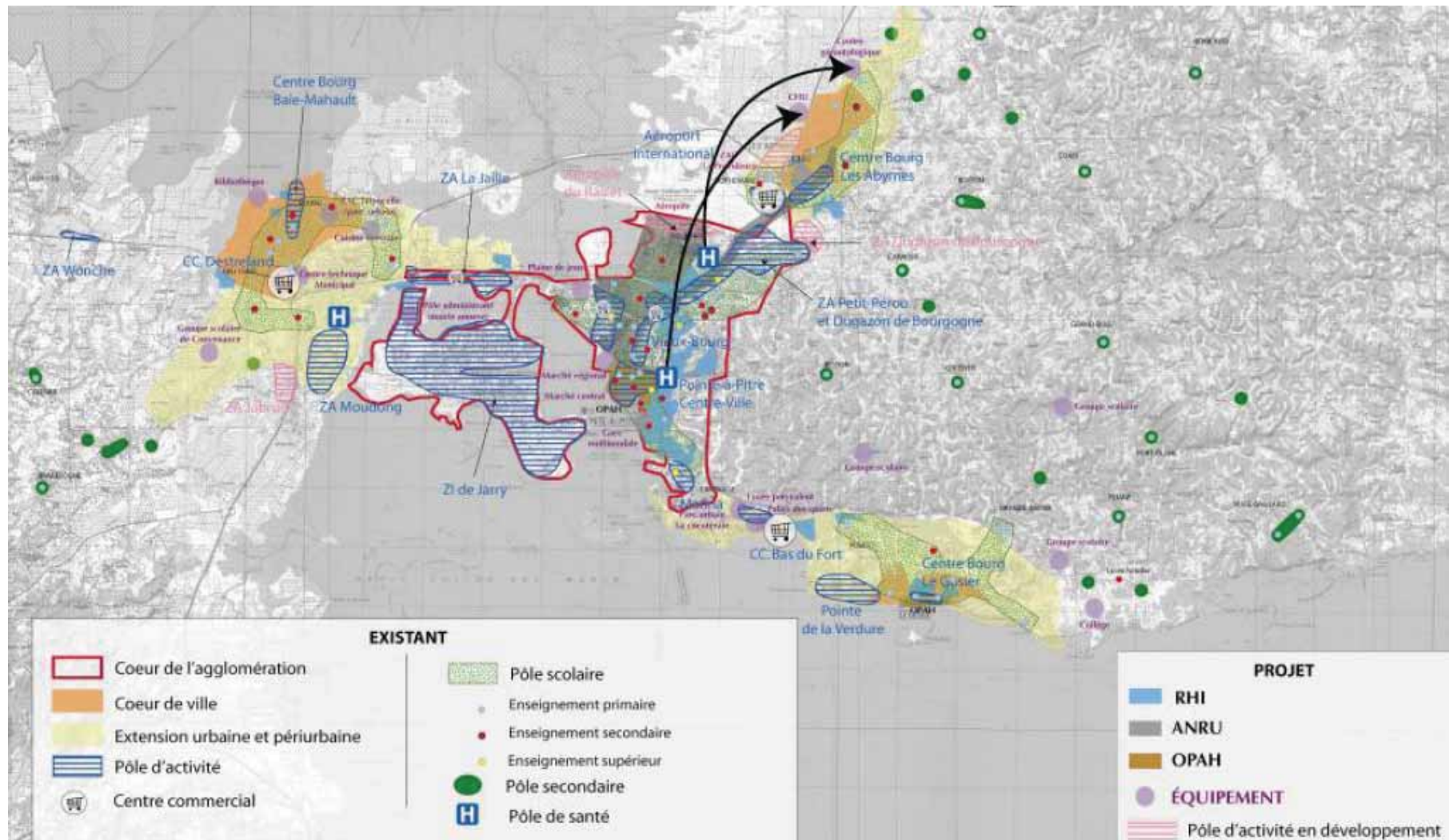
Source : SRIT, Diagnostic, année 2011

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- Les grands projets d'urbanisation : : des opportunités pour une mobilité durable

Pôles générateurs et projets d'urbanisation sur l'agglomération pointoise

Source : PDU de l'agglomération Centre Guadeloupe, étude de pré-faisabilité d'un réseau de TCSP, mai 2009



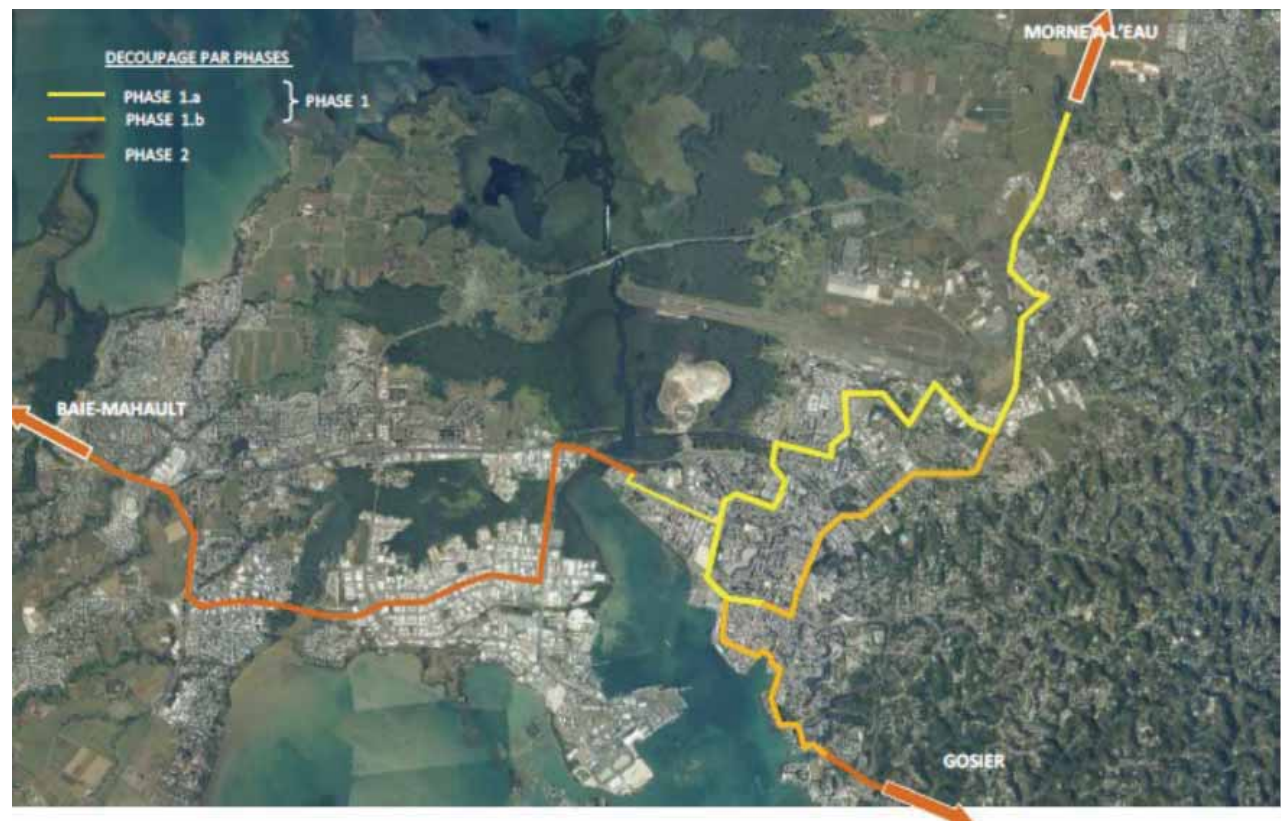
8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

➤ Les grands projets de transport

- Projets routiers, restant à définir et en réflexion dans le cadre du SRIT
- Le CHU / ZAC Dothémare : création de 2 échangeurs et d'un nouvel accès routier RN5/RN11 : un impact majeur sur les déplacements, avec des réflexions en faveur des modes alternatifs à la voiture
- Selon le Directeur des Routes de Guadeloupe, seul un projet de création de voie nouvelle est prévu à court terme : la déviation de Ste Rose d'environ 4 km
- Transport en Commun en Site Propre, inscrit au PDU de l'agglomération pointoise : un impact majeur sur l'organisation des déplacements

Phasage envisagé pour la mise en œuvre du TCSP

Source : CapEx, dossier appel à projet, septembre 2013



9. SYNTHÈSE

FORCES

- Richesses patrimoniales, paysagères et naturelles à valoriser
- Réseau de transport collectif en cours de restructuration, permettant la création de réels lieux d'intermodalité
- Usage sportif cycliste très élevé
- Possession de vélos par la majorité des habitants
- Nombreuses démarches de planification engagées, en faveur d'une mobilité durable : SRCAE, PCET, Agenda 21, PDU,
- Quelques réflexions initiées : PDIE, Plan de déplacements, création d'aménagements doux
- Démarche de sensibilisation à la sécurité routière et au développement durable dès l'école primaire

FAIBLESSES

- Encombrement routier majeur aux heures de pointe
- Prédominance de la voiture dans les usages et dans les aménagements des espaces publics et privés
- Sentiment d'insécurité lors de la pratique du vélo
- Réseau routier faiblement équipé en faveur des modes doux et de façon hétérogène et peu lisible
- Trafic lourd lié à l'exploitation de la canne sur les axes routiers majeurs, peu adapté à la cohabitation avec les vélos
- Emprises réduites de certaines voies
- Très faibles équipements en faveur des vélos : stationnement, jalonnement
- Services vélos très peu nombreux, et peu connus : loueurs, réparateurs
- Dispositif opaque d'aides financières aux communes, conduisant à des projets « au cas par cas »
- Démarches et réflexions dans les documents de planification non mises en œuvre et nécessitant une mise en cohérence et une appropriation par les acteurs locaux
- Un relief parfois peu adapté aux pratiques cyclables de loisirs ou utilitaires
- Un climat chaud peu propice à des usages utilitaires

OPPORTUNITÉS

- Opportunités foncières avec des réflexions actuelles sur la clarification des domanialités des RN et RD
- Traces en forêts et bordure de littoral, chemins d'exploitation de la canne... à valoriser
- Mobilisation de certains acteurs sur les mobilités durables, avec de nombreuses réflexions et quelques projets, dont le projet majeur de TCSP sur l'agglomération pointoise
- Faible usage du vélo, laissant envisager une forte marge de progression
- Faible taux de motorisation par rapport à la métropole et fort taux de chômage
- Emergence de projets en faveur des pratiques durables
- Fortes attentes des personnes interrogées, ouvertes à des solutions multiples

MENACES

- Incertitudes sur la mobilisation et multiplicité des acteurs impliqués
- Multiplicité des gestionnaires de voirie
- Réticence au changement : culture forte de l'usage de la voiture, sensibilité des usagers aux possibilités de stationnement offertes
- Question de l'équilibre budgétaire et des moyens engagés : investissements coûteux en matière d'aménagement des espaces publics

9. SYNTHÈSE

➤ Souhaits exprimés par les personnes interrogées, en matière d'infrastructures :

- Encouragement des pratiques cyclables sur les zones les plus planes, en particulier pour la **randonnée, les loisirs, le sport et le tourisme** ; pouvant ainsi **contribuer à développer l'activité économique**
- Résorption des discontinuités cyclables (Pointe-à-Pitre–Petit-Bourg et Ste Rose-Lamentin) et amélioration de la **liaison cyclable entre Basse-Terre et Grande-Terre** (pont de la Gabarre interdit aux vélos, pourtant utilisé, piste cyclable peu connue passant derrière le camp militaire à Jarry)
- Développement **des aménagements cyclables sécurisés** : pistes cyclables (en particulier pour les scolaires, les familles, les touristes, les personnes âgées,.. ; et en milieu périurbain), bandes cyclables en milieu urbain ou voies peu empruntées à jalonner (ex : grands fonds) ; mais problème de manque de disponibilité foncière
- **Amélioration des cheminements existants** déjà pratiqués et non signalés, en particulier en milieu rural (ancienne voie ferrée, chemin d'exploitation de la canne, chemin forestier...)
- Amélioration de la **visibilité des aménagements** réalisés pour les vélos : piste cyclable (séparée de la chaussée, panneaux de jalonnement, pictogramme au sol...)
- **Priorité au vélo** par rapport à la voiture, notamment au niveau des **intersections**
- Création de **sites pour les VTTistes** (réflexion ONF/Conseil général/CRC non aboutie)
- Amélioration de **l'entretien des routes**, en particulier le balayage en bordure sur les bandes multifonctionnelles ; mais problème de la canne transportée, des nombreux poids lourds et de la végétation luxuriante, allié à la nécessité d'assurer la fluidité du trafic sur les axes routiers majeurs

9. SYNTHÈSE

➤ Souhaits exprimés par les personnes interrogées, en matière d'actions d'accompagnement :

- Développement d'actions de communication et de sensibilisation, donnant envie de faire du vélo et sur la sécurité routière
- Création de **produits ou d'animations spécifiques**, tels que : manifestation à Jarry en accord avec les commerçants en prêtant des vélos et fermant certaines voies, fermeture de voies à la circulation automobile aux heures d'entrée / sortie de certains établissements scolaires, journée sans voiture...
- Développement et amélioration de la connaissance des **aides financières** pour les porteurs de projets : Communauté de Communes, Communes, associations, clubs cyclistes, établissements scolaires... ; voire mise en place d'un budget spécifique pour aider les collectivités, certaines étant en difficultés financières et répondant à d'autres priorités (actions économiques et sociales notamment)
- **Création de produits touristiques** autour du vélo, permettant également de dynamiser l'activité économique et de proposer des emplois aux habitants, tels que : circuits dans les bourgs de la côte sous le vent, location de vélos aux croisiéristes à Pointe-à-Pitre, excursion vélo dans les îles, visite guidée St François-Pointe des Châteaux-Plantations...
- Amélioration de la **visibilité des cyclistes** : gilets, lumières...
- Développement du **Vélo à Assistance Electrique**, notamment sur les îles, avec des systèmes de location de vélos pour le Tour de Marie Galante par exemple
- Création d'un **Vélo libre service** sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre
- **Expérimentations de vélobus, Vélo à Assistance Electrique**

10. ENJEUX

➤ Enjeux généraux :

- Prendre en compte **l'ensemble des pratiques**, en s'appuyant notamment sur l'importante pratique sportive, l'émergence de pratiques loisirs comme levier au développement de la pratique touristique et utilitaire
- Agir de façon différenciée selon **les potentialités et les contraintes du territoire**
- **Lever les freins institutionnels et organisationnels**, en vue de dégager les leviers d'intervention
- **Clarifier le rôle des acteurs** intervenant sur le vélo
- Développer le vélo, comme **projet de territoire et de développement économique**, tout en permettant une **mobilité plus durable**
- Valoriser le territoire par le biais du **vélo tourisme, en accompagnant la diversification de la politique touristique**
- **Clarifier les dispositifs financiers** d'aide aux porteurs de projets
- **Agir sur la fiscalité** afin de dégager des marges financières pour le vélo
- **Développer la culture positive du vélo** auprès de tous : élus, habitants, aménageurs, promoteurs...
- Affirmer la place du vélo dans le **système de mobilité durable**
- Développer des **outils de programmation, de suivi et d'aide à la mise en œuvre de projets concertés**
- **Favoriser l'intégration sociale par le vélo**

10. ENJEUX

➤ Enjeux spécifiques :

- Favoriser la pratique du vélo sur le réseau routier dans les **meilleures conditions de confort et de sécurité**
- Assurer la **cohérence et la continuité des aménagements en faveur des vélos**, tout en considérant la **place des piétons**, en particulier :
 - Développer les aménagements en faveur du vélo dans les **centres-bourgs**, en valorisant les **fronts de mer**
 - **Clarifier le rôle de la bande multifonctionnelle**
 - Aménager les **lieux d'intermodalité, les équipements majeurs, les principales zones d'emploi**
 - Mettre en place un **jalonement et une signalétique** cohérente...
- Saisir l'**opportunité des nombreux projets d'urbanisation et de transports** : TCSP de Pointe-à-Pitre, boucles de la CANGT, restructuration des réseaux de transports collectifs...
- S'assurer de la bonne prise en compte du vélo dans les documents de planification, notamment les **SCoT** et les **PLU**
- Intégrer systématiquement le vélo aux **projets de mise en valeur touristique des territoires**
- Développer un panel d'**actions de communication**, différenciées selon les publics
- Développer les **actions de sensibilisation en matière de sécurité** pour les usagers de la route
- Développer les **incitations aux porteurs de projets locaux** : associations cyclistes, associations d'aide à l'insertion, établissements scolaires, loueurs,...
- **Développer le stationnement vélo**, en différenciant les besoins (stationnement privé/public, stationnement sécurisé ou non, abris, arceaux...)
- **Développer les services** à destination des cyclistes (location, réparation, information, ...)

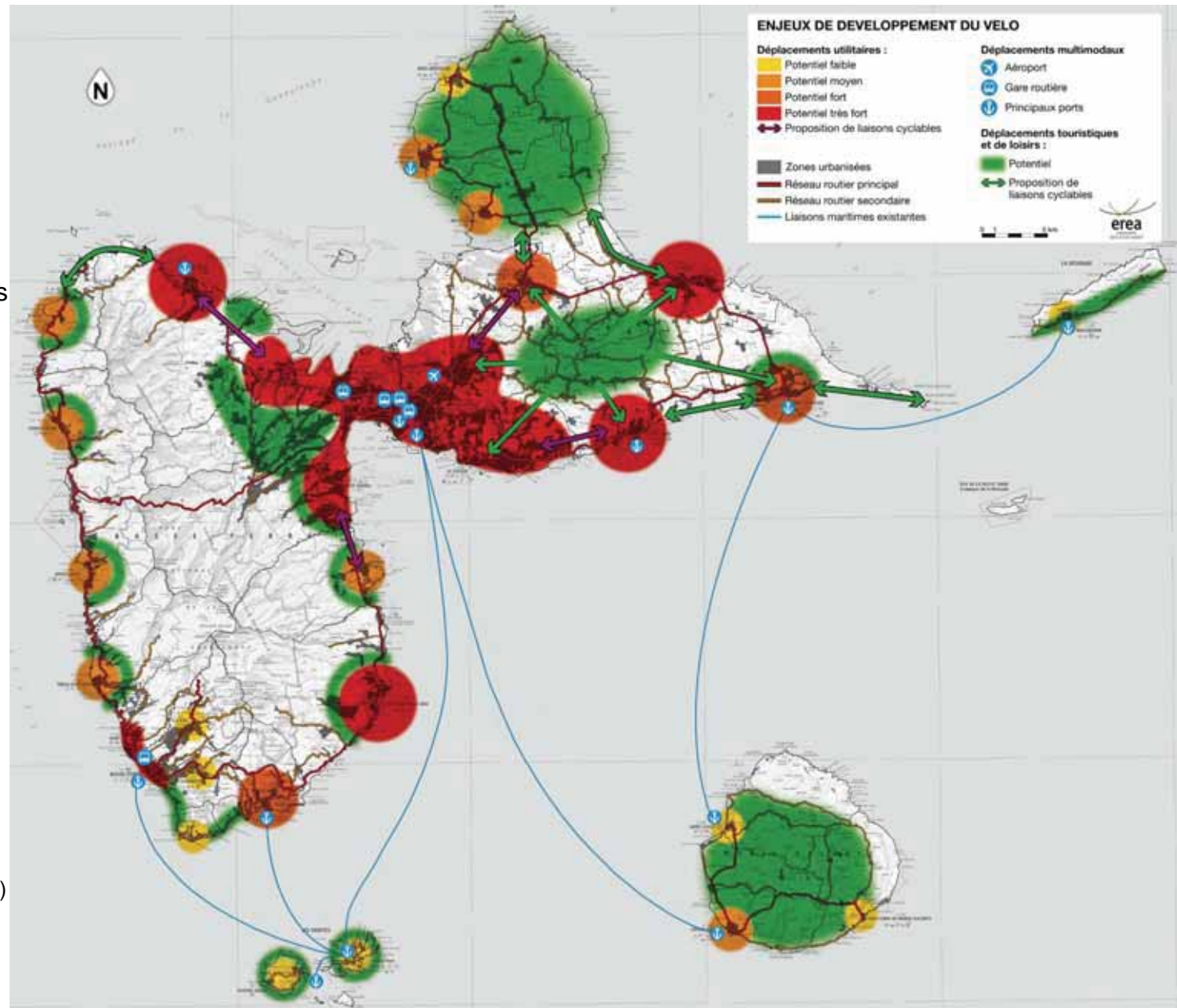
10. ENJEUX

➤ Potentiels identifiés selon les territoires et les motifs, sur la base des éléments suivants :

- Répartition nombre d'habitants + nombre d'emplois par commune
- Localisation et typologie des générateurs de déplacements
- Zones urbanisées
- Relief
- Configurations du réseau routier
- Flux de déplacements, et pratiques cyclables

➤ Potentiels élevés :

- **Pour tous motifs sur :**
- L'agglomération pointoise
- Basse-Terre
- Centres-bourgs
- Pour les loisirs et le tourisme :
- Grande Terre (Grands fonds, partie Nord, pointe des Châteaux)
- Les îles
- L'ouest de l'agglomération pointoise



PLANNING

➤ Prochaines dates :

- Visio le 20 mars
- Copil le 15 mai

	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre
Enquête écrite auprès des 4 EPCI et des 39 communes												
Vingtaine d'entretiens avec les acteurs locaux : recueil de données, diagnostic sur le terrain...		Terrain : 18 oct - 8 nov										
Analyse de l'offre actuelle et future en infrastructure cyclable												
Analyse de la demande : recensement des pôles générateurs et l'analyse des sensibilités et opportunités												
Analyse de la demande : bilan des différentes pratiques cyclistes constatées, potentielles et de la demande												
Analyse de la demande : actions d'accompagnement de la pratique cyclable												
Propositions de liaisons cyclables												
Rapport d'étape		06-nov			07-févr							
2 réunions en Comité Technique : lancement et présentation de la phase 1												
Phase 1 : Diagnostic												
Choix des principes d'intervention												
Elaboration de propositions d'actions												
Identification des actions d'accompagnement : services et communication												
Rapport d'étape												
1 réunion intermédiaire en Comité Technique : choix des actions et échanges sur leur contenu								20-mars				
Réunion en Comité Technique									15-mai			
Phase 2 : opportunités réglementaires, organisationnelles et institutionnelles												
Affinement des potentiels de report modaux												
Réalisation de fiches d'actions territorialisées												
Programmation financière pluriannuelle												
Evaluation et suivi												
Rapport final, incluant une synthèse de 2 pages												
Plaquette de communication (6 pages), à la charte graphique du maître d'ouvrage												
1 réunion intermédiaire en Comité Technique : échanges sur le contenu détaillé des fiches												
Réunion en Comité Technique												
Phase 3 : définition du plan d'actions vélo												