

Compte rendu . . .

Date : 7 février 2104

Objet : Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupéenne – Copil diagnostic et enjeux

Etabli par : Marie LALIRE (erea-conseil)

Diffusion : Christian PONT (DEAL), Jérôme DANCOISNE (ADEME), Odyle ESPAGNET-BATTA (Cap Excellence), Cédric CORENTHIN (CANGT), Marie-Catherine PALMISTE (CANBT).

1. CADRAGE GÉNÉRAL

M. PONT et M. DANCOISNE rappellent l'objet de l'étude et Mme LALIRE présente les éléments du diaporama (cf. pièce jointe). Ce diaporama fait la synthèse des 3 éléments suivants :

- rapport diagnostic et enjeux
- annexe reportage photographique
- annexe compte-rendus des entretiens.

L'objectif de cette réunion est de valider le diagnostic et d'échanger sur les premiers enjeux proposés qui guideront la phase suivante de l'étude.

2. ECHANGES

M. CORENTHIN indique que l'aménagement de la trace entre Anse-Bertrand et Port Louis a été finalisé. En juillet, l'aménagement de la deuxième trace entre Port Louis et Petit Canal va débuter. Par ailleurs, des réflexions sont menées pour déplacer l'office municipal de tourisme, en lien avec l'espace multimédia, face à la Communauté d'Agglomération située à Anse-Bertrand. Concernant les traces dans les champs de canne à sucre, il s'agit de chemins d'exploitation, le foncier n'appartient donc pas à la commune.

Le Parc National de Guadeloupe dispose peut-être d'éléments relatifs à la fréquentation de certains sites touristiques tels que : les chutes du Carbet, le volcan, la cascade aux Ecrevisses... Mme LALIRE effectuera une demande auprès du PNG.

M. PONT informe les participants de la simplification des intercommunalités qui passent de 15 à 6 Périmètre de Transports Urbains, à l'exception de Sainte Anne et Saint François qui resteront sous la compétence du Conseil général.

Selon M. PONT, les bandes multifonctionnelles sont « les parents pauvres » des aménagements cyclables. Mme LALIRE ajoute que sur d'autres territoires tels que le département de la Drôme, ces aménagements étant bien signalés et continus, ils constituent un réel atout pour la pratique cyclable. Les principaux problèmes relevés en Guadeloupe sont : l'hétérogénéité de leur traitement, l'absence de signalétique, les interruptions brutales d'aménagement et la faiblesse de l'entretien pour un usage cycliste lié notamment aux milieux traversés (végétation luxuriante).

M. PONT et M. DANCOISNE soulignent la richesse et l'intérêt des nombreux entretiens réalisés. En particulier, ils illustrent les logiques individuelles de chaque acteur. Par exemple, le Conseil régional, le Conseil général affichent aujourd'hui la volonté de poursuivre des aménagements routiers sur leur réseau en vue de répondre aux forts besoins de déplacements motorisés ; et en parallèle les acteurs associatifs demandent eux la réalisation d'aménagements cyclables sécuritaires et continus. Ainsi, les aménageurs routiers n'ayant pas de demandes spécifiques de la part des cyclistes, aucune intervention en leur faveur n'est prévue ; bien qu'en réalité les associations soient plutôt demandeuses. Cela illustre le besoin de coordination entre les acteurs, afin de mettre en place des projets cohérents et concertés, que ce soit en matière d'infrastructures ou d'actions d'accompagnement.

M. PONT signale pour le CPER que les arbitrages finaux restent à faire, avant de savoir comment évolueront les dispositifs de soutien financier. Mme LALIRE ajoute qu'effectivement une veille sur l'ensemble des dispositifs financiers sera à mener. Par ailleurs, le fait que la compétence vélo soit partagée ne facilite pas la mise en œuvre des actions.

Les participants s'accordent sur le diagnostic sur le partage actuel de la voirie, largement en faveur des automobilistes, et la nécessité de l'améliorer en faveur de l'ensemble des modes alternatifs. M. PONT ajoute que l'insécurité liée à la pratique du vélo s'explique notamment par la faiblesse des pratiques cyclables, et en conséquence les aménagements en leur faveur très peu nombreux (bandes multifonctionnelles, zones 30, aires piétonnes...).

Mme ESPAINET-BATTA ajoute que sur le projet de promenade verte et bleue associé au projet de TCSP, le recensement des espaces d'intérêt a été effectué et que le tracé des promenades reste à dessiner (lien entre espaces verts, valorisation de la piscine intercommunale...).

M. PONT ajoute la nécessité de faire un rappel réglementaire sur l'obligation de création de stationnement vélo dans les logements sociaux ; ainsi que le développement d'une culture partagée en la matière.

Extrait de l'arrêté du 20 février 2012 :

« L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le (s) point (s) d'entrée du bâtiment.

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

— pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;

— pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements. »

M. CORENTHIN demande comment gérer l'exiguïté des voies lors de projets d'infrastructure. Mme LALIRE répond qu'effectivement il s'agit d'un frein majeur à la réalisation d'aménagements cyclables. Toutefois, en fonction des contextes traversés, de nombreuses possibilités sont offertes : zone 30, bande cyclable, piste cyclable... La réalisation d'une charte d'aménagement partagée par les acteurs impliqués permettrait de garantir un niveau minimal d'intervention et de s'assurer de leur mise en œuvre coordonnée. Il s'agit d'un sujet majeur qui reste à initier en profitant de l'opportunité liée à la faiblesse des aménagements réalisés à ce jour, afin de partir désormais sur des bases communes partagées par tous. Ainsi, le devenir et le statut des bandes multifonctionnelles sera à réfléchir, les typologies d'aménagement en fonction des contextes (bande cyclable, piste cyclable, différence entre zone 30 et voie limitée à 30...). M. PONT ajoute que la prise de compétence des AOTU sera également une opportunité pour réaliser des sites propres pour les bus.

Mme LALIRE interpelle les participants sur les enjeux présentés et les priorités ressenties.

Mme ESPAGNET-BATTA souhaite voir ajouter la prise en compte des vélos dans les documents de planification dans les **SCoT**, en complément des PLU.
Cette modification a donc été apportée aux documents de l'étude.

Elle ajoute que le volet touristique semble plus facile à mettre en œuvre dans un premier temps : d'une part les ressources financières apparaissent relativement plus élevées, et d'autre part des projets fédérateurs peuvent constituer une bonne porte d'entrée au développement de la pratique tous motifs. Il s'agira de s'appuyer dans ce cas sur des agglomérations volontaires.

M. DANCOISNE suggère de développer un lobby cyclistes pour inciter les acteurs locaux à se mobiliser, à l'instar des motards en Guadeloupe qui sont appuyés par la politique publique. M. CORENTHIN croit également à la fédération d'associations sportives pour dynamiser la mise en place d'actions en faveur du vélo.

M. PONT soulève l'intérêt de la dernière cartographie, qui permet d'illustrer l'émergence de plusieurs territoires et liaisons entre eux, la question demeurant sur la manière d'y parvenir dans le temps.

Mme LALIRE souligne les particularités locales : population jeune et fort taux de chômage ; ainsi ce public est une cible intéressante, avec laquelle les actions en terme d'événementiel peuvent être développée, en s'appuyant notamment sur l'EDD.

M. DANCOISNE enchérit avec son souhait de voir réaliser des événementiels en faveur du vélo, et notamment par rapport au public scolaire. Des événements type de journée sans voiture pourraient être une opportunité pour faire la promotion du covoiturage, du vélo et de la marche à pied. Ainsi, la semaine de grève des stations service aurait pu être utilisée à cette fin. Par ailleurs, des analyses plus détaillées sur l'accidentologie des cyclistes pourrait lever ce premier frein psychologique. M. PONT transmettra à erea-conseil des éléments d'analyse statistique sur l'accidentologie des vélos ces dernières années.

Mme PALMISTE informe que le projet de boucles pédestres sur la CANBT sont toujours à l'étude, et ne se prononce pas encore sur la prise en compte du vélo.

3. PROCHAINES ECHÉANCES

Phase 2 : mi-février à mi-mai.

Visioconférence : Jeudi 20 mars à 9h heure en Guadeloupe. (14h en métropole).

COFIL : Jeudi 15 mai à 10h.

COFIL : à caler du 16 au 22 septembre, lors de la semaine de la mobilité.