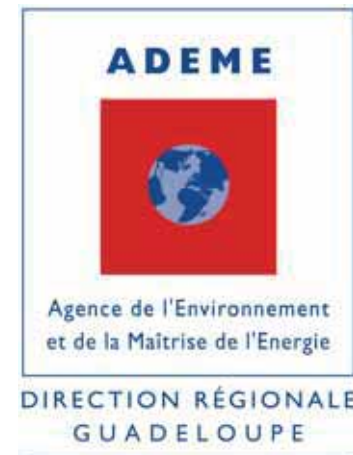


Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo, dans les déplacements de la population Guadeloupéenne



Comité de Pilotage

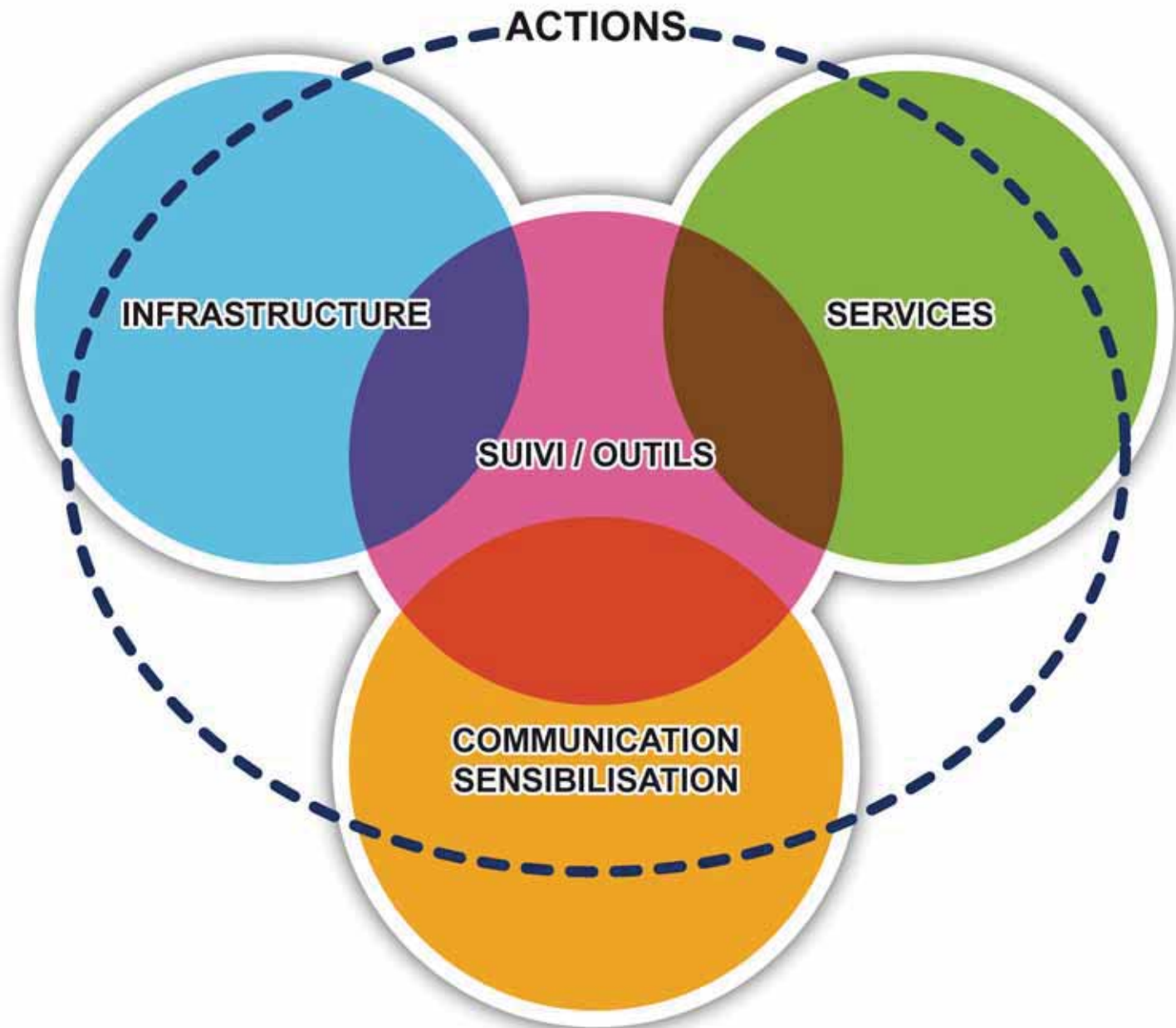
Stratégie

15 Mai 2014

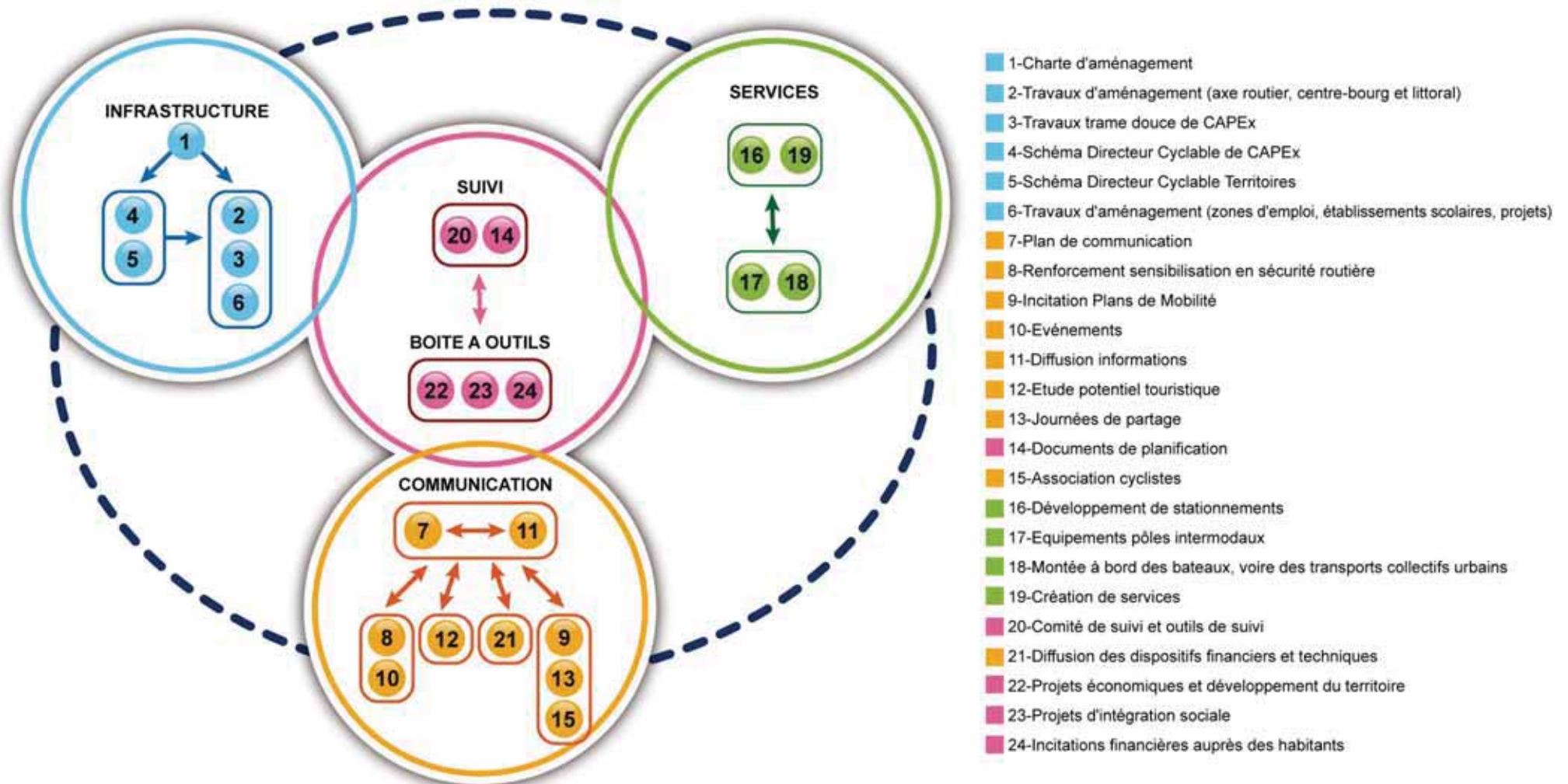
OBJET DE LA PRESENTATION

- ① **Schémas illustrant les relations entre les actions**
- ② **Retour des rencontres avec les territoires où le potentiel de développement de la pratique cyclable est jugé majeur, sur la base d'un document transmis au préalable :**
 - CAP Ex : Mme Espagnet-Batta, Mme Adelaïde, M. Balensi
 - Ville de Morne-à-l'eau : Mme Caroupanapoulle
 - Ville de Saint François : M. Gane, Mme Quillin : la Communauté de Communes de La Riviera du Levant n'étant pas encore établie
 - Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre : M. Leroux, M. Piquion, M. Kucheta
 - Communauté de Communes de Marie-Galante : M. Pasbeau
 - Communauté d'Agglomération Nord Grande Terre : M. Toumson, M. Corenthin et M. Sahai, contactés mais sans échange sur le plan d'actions
- ③ **Echanges sur les actions proposées au Comité de Pilotage du 21 mars 2014, ayant fait l'objet d'une analyse multicritères**
 - Actions à retenir
 - Actions à écarter
 - Actions à regrouper
 - Priorités entre les actions retenues
- ④ **Suite de l'étude : formalisation du plan d'actions**
 - Fiches d'actions générales, spécificités par territoire
 - Quelques exemples de format

1. RELATIONS ENTRE LES ACTIONS



1. RELATIONS ENTRE LES ACTIONS

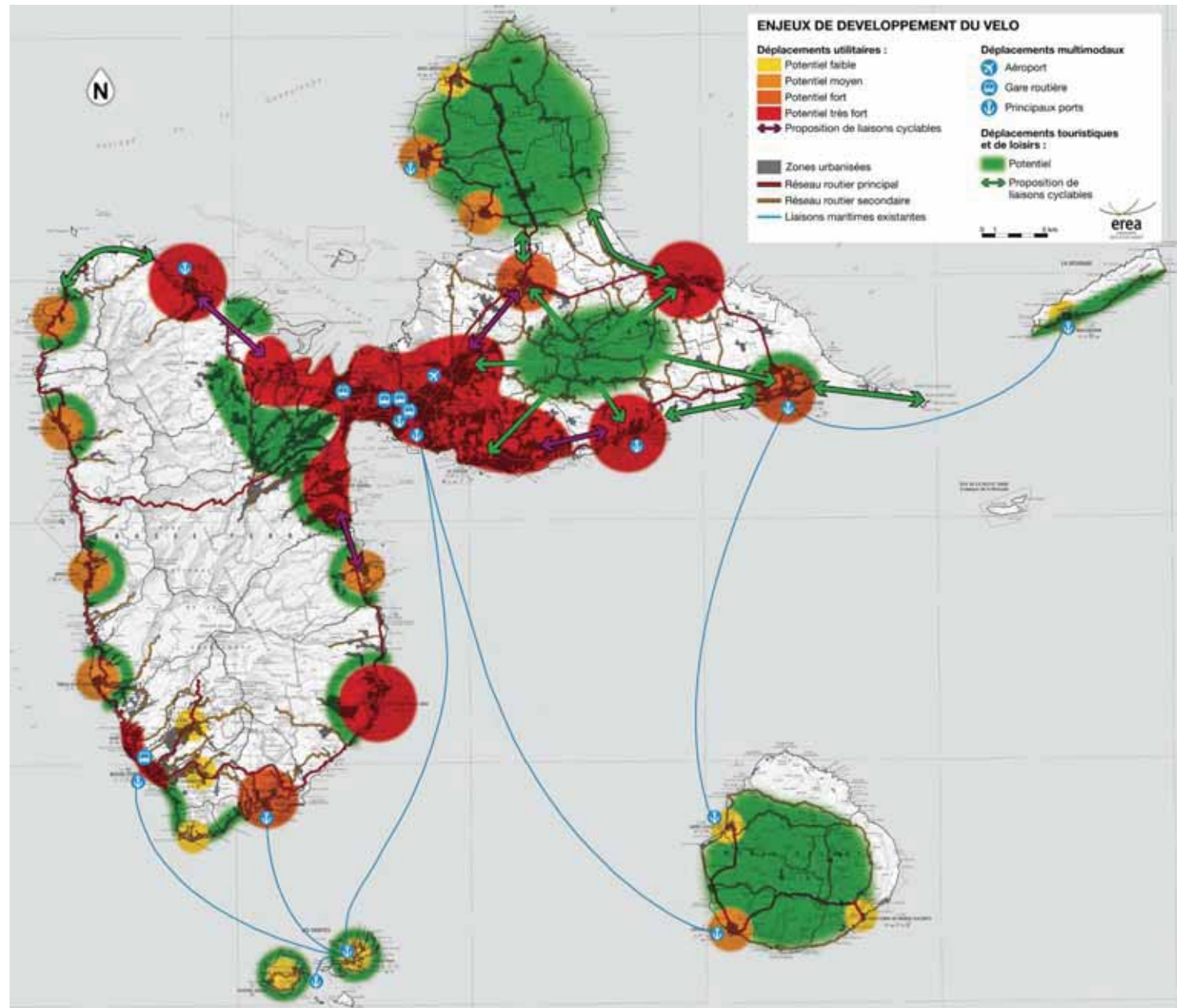


➤ **Des actions majeures fédératrices pour une mise en œuvre coordonnée du plan d'action :**

- 20-Comité de suivi
- 14-Documents de planification
- 1- Charte d'aménagement
- 4/5-Schémas Directeurs cyclables
- 7- Plan de communication
- 11-Diffusion de l'information
- 16-Développement de stationnements
- 19-Création de services

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- Synthèse des enjeux territoriaux
- Potentiels identifiés selon les territoires et les motifs



2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Une adhésion générale au plan d'actions proposé**
- **Aucune action écartée et une action sous réserve de validation des élus : la mise en place d'incitations financières**
- **Quelques actions reformulées :**
 - SD cyclable -> SD des modes actifs sur Cap Ex
 - Travaux d'aménagements cyclables : des particularités selon les territoires à prendre en compte
- **Une mise en œuvre approfondie en fonction des contextes**
- **Des échéances précisées, dépendant :**
 - Des opportunités et actions engagées, notamment en termes de travaux d'aménagement et d'études
 - Des aspects budgétaires
 - Des volontés politiques
- **Une réelle appropriation du plan par les personnes rencontrées, illustrant leur mobilisation**

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

➤ CAP Excellence – Volet infrastructures

- **Une programmation fortement corrélée à la réalisation du tramway, dont la phase 1A (Abymes-Pointe-à-Pitre) est prévue à court terme : lancement des travaux en mai 2015**
- Action 1 : « réalisation d'une charte », préciser le souhait d'engazonnement plutôt que la minéralisation, et le besoin d'ombrager et de choisir des espèces d'arbres adaptées ; une coordination nécessaire avec les territoires voisins, permise notamment par l'association du Syndicat des Routes de Guadeloupe
- Action 2 : « réalisation de travaux d'aménagement de voirie » :
 - conforter en premier lieu l'existant : bandes multifonctionnelles
 - opportunité liée au projet de tramway avec la valorisation du front de mer : de Lauricisque à l'Université (réalisation du Mémorial Act sur l'itinéraire)
- Actions 3/4 : « Réalisation d'une trame douce » et « élaboration d'un Schéma Directeur des Modes actifs » : souhait d'obtenir des exemples de rendus d'étude pour apprécier la finesse des propositions, entre ces 2 études fortement corrélées
 - Action 3 : opportunité liée au projet de tramway avec la valorisation du front de mer : de Lauricisque à l'Université : nouvel axe à faire figurer dans la trame douce ; ajouter les entrées de ville, initialement prévues dans l'action 2 ; ajouter CAPEX en maîtrise d'ouvrage
 - Action 4 : ajouter les centres-bourgs, initialement prévus dans l'action 2
- Action 6 : « réalisation des aménagements au niveau zones d'emplois, établissements scolaires et projets » : des coups partis où le vélo reste difficile à intégrer, d'où la nécessité de faire des PLU et SCoT opposables

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

➤ CAP Excellence – Autres volets

- Action 7 : « plan de communication », à faire dans un second temps lorsque des opérations exemplaires auront été réalisées, ex : un aménagement cyclable de trame douce
- Action 9 : la réalisation du PDA de CapEx est inscrit au PCET et au budget de l'année 2014 et sera donc lancée très prochainement ; la nécessité de créer des douches pourra être abordée
- Action 10 : les travaux du tramway donneront lieu à des actions de communication, opportunité à saisir pour communiquer sur le vélo
- Action 17 : les parcs relais étant éloignés de l'urbanisation, il n'apparaît pas pertinent d'y prévoir de stationnements vélos pour s'y rabattre
- Action 18 : une période test pourra être menée durant 2 ans pour accepter les vélos à bord du tramway, et selon la montée en puissance du nombre de voyageurs, l'acceptation des vélos à bord toute la journée ou aux heures creuses pourra alors être étudiée. La gratuité pour les vélos à bord des bus est souhaitable.
- Action 19 : ajouter le SMT en maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la DSP du réseau de transport collectif urbain ; la mise en place d'un service de location de vélos pour les croisiéristes le samedi à l'arrivée des bateaux pourra être proposée (elle s'inscrira aussi dans l'action 22).

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Ville de Morne-à-l'Eau :**
- **Une programmation fortement corrélée à la réalisation du PRU d'ici environ 5 ans, qui prévoit :**
 - L'aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard Ouest
 - La réalisation d'une voie bus/cycle sur la rue du Débarcadère
 - L'aménagement des entrées de ville en faveur des modes actifs : rue du Cimetière, boulevard Mandela et rue du Moule
- **Une programmation à moyen terme pour la réalisation des actions du projet de Mobilité Durable (appel à projet de 2013) :**
 - Création d'un parking à vélo de 120 places dans le centre bourg
 - Mise en place d'un atelier entretien/réparation avec 30 vélos en location animé par une personne en insertion professionnelle
- **Des actions engagées par la commune, qui seront à conforter par la Communauté de Communes, afin d'amplifier les effets et de créer une émulation plus forte, notamment pour :**
 - le SD des mobilités durables
 - les actions de communication
 - toutefois, un intérêt communautaire restant à définir

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Ville de Morne-à-l'Eau - Volet infrastructures**
- Action 1 : charte, nécessité d'avoir un document évolutif et vivant et de proposer des itinéraires ombragés
- Action 2 :
 - Il est souhaité d'inciter les gestionnaires de voirie à faire systématiquement des bandes multifonctionnelles sur les axes routiers majeurs
 - Deux itinéraires seront aménagés prochainement en faveur des cyclistes :
 - Trace littorale étroite entre Vieux-bourg et Babin, autorisée aux cyclistes et aux piétons,
 - Liaison douce le long du canal des Rotours
- Action 6 : 2 secteurs doivent faire l'objet de mise en sécurité pour les modes actifs : collège public et Ehpad situé à Richeval et secteur de Blanchet au niveau de l'église (point déjà évoqué avec Routes de Guadeloupe)

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

➤ Ville de Morne-à-l'Eau - Autres volets

- Action 7 : s'appuyer sur ce qui existe avant de faire un plan de communication, en vue de définir une stratégie plus globale à l'échelle de la Communauté d'Agglomération
 - NB : les projets d'aménagements cyclables font systématiquement l'objet de concertation avec les riverains, associations environnementales...
- Action 9 : Souhait d'une action simplifiée par rapport à un PDA, étant donnée la taille de la municipalité (environ 480 agents éclatés), avec la réalisation d'une enquête auprès des employés
- Action 10 : la quasi-totalité de la rue commerçante du Débarcadère pourrait être interdite à la circulation un jour donné. En septembre, par exemple pour la semaine de la mobilité « rue sans voiture » le vendredi / samedi / dimanche, avec mesures de polluants avant/pendant/après, étales des commerçants dans la rue... Pendant les événements sportifs, la population est en générale moins disposée à écouter d'autres messages, cela reste à tester.
- Action 16 : pour toute construction nouvelle de bâtiments administratifs communaux, il sera prévu un parking vélo, une douche et un vestiaire (NB : beaucoup d'agents viennent à vélo au travail). En particulier, il est prévu prochainement la construction d'un nouveau centre technique opérationnel.
- Action 23 : à ajouter : projet de location/réparation de vélos.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Ville de Morne-à-l'Eau - actions non territorialisées :**
- Action 14 : la CANGT doit prochainement lancer son PCET et Agenda 21, toutefois une nouvelle équipe d'élus se met en place
- Action 15 : il faut identifier un groupe porteur : la CLCV (association nationale de défense des consommateurs et usagers) ?
- Action 11 : ajouter le CRC dans les partenaires ; préciser qu'il s'agit de viser tous les types de cyclistes et non uniquement les touristes.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Ville de St François :**
- **Le PLU** sera prochainement approuvé (fin 2014). Il a impulsé **une dynamique en faveur des mobilités douces**, influençant donc la programmation des actions. Il prévoit :
 - Une réfection des équipements structurants et le développement de liaisons douces les connectant (en attente transmission du plan PADD)
 - La mise en œuvre de ces liaisons douces devra tenir compte des contraintes :
 - Des emprises réduites des voies, nécessitant la mise en place d'une zone 30 dans le centre-bourg
 - Des contraintes foncières sur la pointe des châteaux classée aujourd'hui Grand Site d'Intérêt National : souhait de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale, avec un séparateur bois restant à définir ; 1^{ère} tranche Casino-La Coulée maîtrise d'ouvrage Conseil général devrait être réalisée d'ici environ 5 ans ; 2^{ème} tranche d'ici environ 10 ans.
- **Une Communauté de Communes dont les compétences restent à définir finement, pouvant influencer la programmation.** Elle deviendra Communauté d'Agglomération d'ici 1 an. Dans le cas de l'élaboration d'un PDU, cela pourra accélérer la mise en œuvre du plan d'actions à l'échelle de la Riviera du Levant.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Ville de St François – Volet infrastructure :**
- Action 1 : mise en place dépendant de la constitution de la Communauté d'Agglomération
- Action 2 : bandes multifonctionnelle Ste Anne – Le Gosier, le problème d'entretien est soulevé. Les travaux seront mis en place progressivement. Une étude reste à mener sur les opportunités en secteur rural (cf. action 5).
- Action 5 : le PLU définit les grands principes du schéma de mobilité douces :
 - Un maillage du réseau viaire classique / Un maillage de circulations douces
 - **Une réflexion à mener en priorité sur le centre-bourg** / sur la partie rurale agricole au Nord
- Il existe une course « Le Trail des châteaux » sur le Nord-Est de St François, où les piétons empruntent les traces existantes. Il faut réhabiliter les sentiers pour constituer un réseau de traces continus, en utilisant les anciens chemins d'exploitation de la canne à sucre (propriété du domaine public de la commune, inaliénables). Ce réseau pourrait relier l'usine de Gardel (Le Moule) et l'usine de Ste Marthe (St François) ; ainsi que l'usine Darboussier (CAP Ex) qui était reliée par voie ferrée à Morne-à-l'Eau. Par ailleurs, ces usines étaient desservies par des voies ferrées, dont les vestiges restent à recenser. Ainsi, il est prévu de lancer dans un premier temps une étude de recensement des anciennes voies ferrées (en collaboration avec les associations VTTistes), puis dans un second temps de réhabiliter les traces pour valoriser le patrimoine et mailler le territoire (action 2) pour les circulations douces (piétons et vélos).
- Un itinéraire à jalonner pour les cyclistes : St François – Ste Anne – Le Gosier par les RD102 et 104
- Réhabiliter les circuits pour les VTTistes dans les points bas des Grands fonds, où il existe également d'anciens chemins d'exploitation, alors que les routes situées en hauteur sont d'emprise réduite.
- Action 6 : ajouter le secteur des écoles primaires Richeplaine (Ste Anne) et Bois de Vipart (St François), topographie plane et voie de desserte peu empruntée par les véhicules. Il est souhaité des voies sécurisées pour les scolaires, séparées de la circulation automobile, car le réseau viaire est très accidentogène sur St François.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

➤ **Ville de St François – Autres volets :**

- Action 7 : la concertation doit avoir lieu tout au long de l'élaboration du schéma des circulations douces, afin d'obtenir une bonne appropriation par les habitants ; puis au fur et à mesure de sa mise en œuvre
- Action 9 : ajouter les communes en maîtrise d'ouvrage
- Action 10 : « journée sans voiture », très bonne idée pour St François, ajouter en partenaire l'Office de Tourisme
- Action 16 : le besoin de stationnement inter-administration sera peut-être présent avec la création de la Communauté de Communes de la Riviera du Levant, mais pas aujourd'hui.
- Action 22 : un porteur de projet pour VAE s'installe prochainement à St François à proximité du marché central (vente/réparation/entretien...), suite à l'élaboration d'une étude de marché.

➤ **Ville de St François – Actions non territorialisées**

- Action 14 : nécessité d'élaborer une réflexion intercommunale en matière de Circulation douces et Transports collectifs ; en matière d'urbanisme, la Ville de St François est peu en contact avec Ste Anne et Le Gosier. Ce dernier a réalisé un PLU. Il n'existe pas de PCET ni d'Agenda 21 à St François.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre :**
- Une **étude interne menée sur la faisabilité d'aménagements cyclables de type bandes cyclables** peu coûteux, dans les emprises existantes, et l'implantation d'arceaux à proximité des zones d'activités commerciales et touristiques : une première étape vers l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable.
- Un **réseau de bus** constituant une opportunité pour la mise en place d'actions de communication immédiates, au niveau :
 - Des arrêts de bus (base de données des sites d'intérêt touristique constituée)
 - Du guide du voyageur
 - Du « guide du savoir voyager » : bande dessinée pour les enfants, distribuée aux élèves
 - Du site internet à alimenter.
- Un **PDU** à lancer prochainement (approbation prévue en 2015-2016), à considérer en matière de programmation d'actions cohérentes en faveur des vélos à l'échelle de l'ensemble du territoire.
- Des **représentants politiques** en cours de constitution à l'échelle communautaire, qui pourront influencer la **programmation dans le temps des actions**.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre – Volet Infrastructure :**
- Action 1 : charte pouvant être mentionnée dans le PDU
- Action 2 : des travaux qui s'étaleront dans le temps en fonction des opportunités :
 - Ste Rose : il existe un projet d'aménagement du front de mer
 - Goyave : il y a une réflexion sur l'aménagement d'un cheminement doux le long de la plage de Saint Claire
 - Petit-bourg : un aménagement pour les piétons est en cours, la place du vélo n'est pas à ce jour définie
 - Les maires sont les réels décideurs pour l'aménagement des centres-bourgs
- Action 5 : une première trame de liaison cyclable à mettre en place rapidement, à partir du travail mené en interne à la Communauté d'Agglomération, qui reste à poursuivre en identifiant les principales liaisons douces entre générateurs et leur programmation à long terme
- Action 6 : les écoles de Deshaie peuvent être ajoutées.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre – autres volets :**
- Action 7 : la communication pourra être réalisée de paire avec celle sur le réseau TCU, puis au gré des opportunités lors de la réalisation d'aménagements cyclables notamment
- Action 8 : ajouter la gendarmerie dans les partenaires. Outre le guide du savoir voyager à l'attention des élèves où pourront être ajoutés des conseils pour l'usage du vélo, il pourrait être envisagé de distribuer des bandes réfléchissantes par exemple au moment des inscriptions scolaires
- Action 9 : le PDA sera lancé à court terme, probablement lorsqu'il y aura un rassemblement des agents dans un seul lieu. Il faudra montrer l'exemple avec l'installation de douches sur le lieu de travail.
- Action 10 : la fermeture de voies à la circulation automobile peut être difficile, mais cela se fait déjà au Lamentin.
- Action 17 : 3 gares routières peuvent être aménagées : Ste Rose (la place tricolore), Grande Anse et Lamentin. Une étude de pré-faisabilité sur la mise en place d'une navette maritime entre Ste Rose et Jarry est en cours. En cas de mise en œuvre, des aménagements en faveur des cyclistes pourront être réalisés au niveau de Ste Rose.
- Action 22 : ajouter dans les partenaires l'Office de Tourisme intercommunal qui devrait être créé d'ici 2015.
- Action 24 : il faudra préciser le montant du remboursement des frais de déplacements à vélo domicile-travail. Sur le territoire de Nord Grande Terre, le VAE est tout à fait pertinent.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Communauté de Communes de Marie-Galante**
- Un programme d'actions en cohérence avec la stratégie du territoire qui sera définie dans le « **Schéma Directeur de Développement Touristique de Marie-Galante** », en attente de la signature du Contrat de Développement Territorial avec le Conseil régional. Il devrait être réalisé d'ici 1 an.
- Une programmation concomittante des aménagements routiers avec les arrêts de transports collectifs, ainsi qu'avec le balisage des sentiers de randonnée pédestre en cours actuellement.
- Un plan d'actions pour le vélo qui pourra contribuer à animer le territoire et créer des emplois, notamment en matière de VTT.
- Le **souhait d'une restitution élargie du plan d'actions vélo sur le territoire de Marie-Galante**, avec la présence de Routes de Guadeloupe et les élus locaux -> demande à transmettre à la DEAL.
- Une mise en œuvre qui dépendra des évaluations financières.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Communauté de Communes de Marie-Galante – volet infrastructures**
- Action 1 : très bien pour la mise en cohérence des travaux
- **Communauté de Communes de Marie-Galante – autres volets**
- Action 19 : très intéressant car cela crée une nouvelle activité, sous réserve de la programmation de travaux d'aménagements en faveur des vélos. Pour les touristes, la location serait pertinente lors du Festival, tout au long des vacances scolaires et week-ends.
- Action 7 : Il importe de communiquer régulièrement, afin de valoriser la démarche auprès des usagers. Il n'existe pas de problème d'encombrement, mais il est possible de communiquer sur l'art de vivre, la santé...
- Action 18 : cela semble facile à faire pour les bateaux, mais plus compliqué pour les bus.

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Échéances pressenties par les acteurs rencontrés sur leur territoire**
- Variables selon les territoires, à considérer avec précaution et sujet aux aléas pour la mise en œuvre :
 - Court terme : 3 ans
 - Moyen terme : 5 ans
 - Long terme : 10 ans.

Actions territorialisées	CAPEX	Morne-à-l'Eau	St François	CANBT	CCMG
1-Charte d'aménagement	CT	MT	MT	CT	CT
2-Travaux d'aménagement (bandes multifonctionnelles, centres bourgs et front de mer)	MT	CT-MT	CT-MT-LT	MT-LT	CT-MT-LT
3-Travaux trame douce de CAPEX	CT	-	-	-	-
4-SD modes actifs de CAPEX (promenade verte et bleue + entrées de ville)	CT	-	-	-	-
5-SD Cyclables Territoires (prise en compte des centres bourgs et pôles touristiques)	-	MT	MT	MT	CT
6-Travaux d'aménagement (zones d'emploi, établissements scolaires, projets)	CT-LT	CT-MT	CT-MT-LT	MT-LT	-
7-Plan de communication	MT	MT	MT	MT-LT	CT
8-Renforcement sensibilisation en sécurité routière	CT	-	MT	CT	CT
9-Incitation Plans de mobilité	CT	CT-MT	CT-MT	CT	MT
10-Evénements	CT-MT	CT	CT	MT	MT
16-Développement de stationnements	MT	MT	MT	MT	CT-MT
17-Equipements pôles intermodaux	CT	-	MT	MT	CT-MT
18-Montée à bord des bateaux, voire des transports collectifs urbains	MT-LT	-	MT-LT	MT	CT-MT
19-Création de services	LT	-	-	-	CT-MT
22-Projets économiques et développement du territoire	MT	MT	CT-MT	MT	CT-MT
23-Projets d'intégration sociale	MT-LT	-	MT	MT	CT-MT
24-Incitations financières auprès des habitants	MT	-	MT	MT-LT	LT

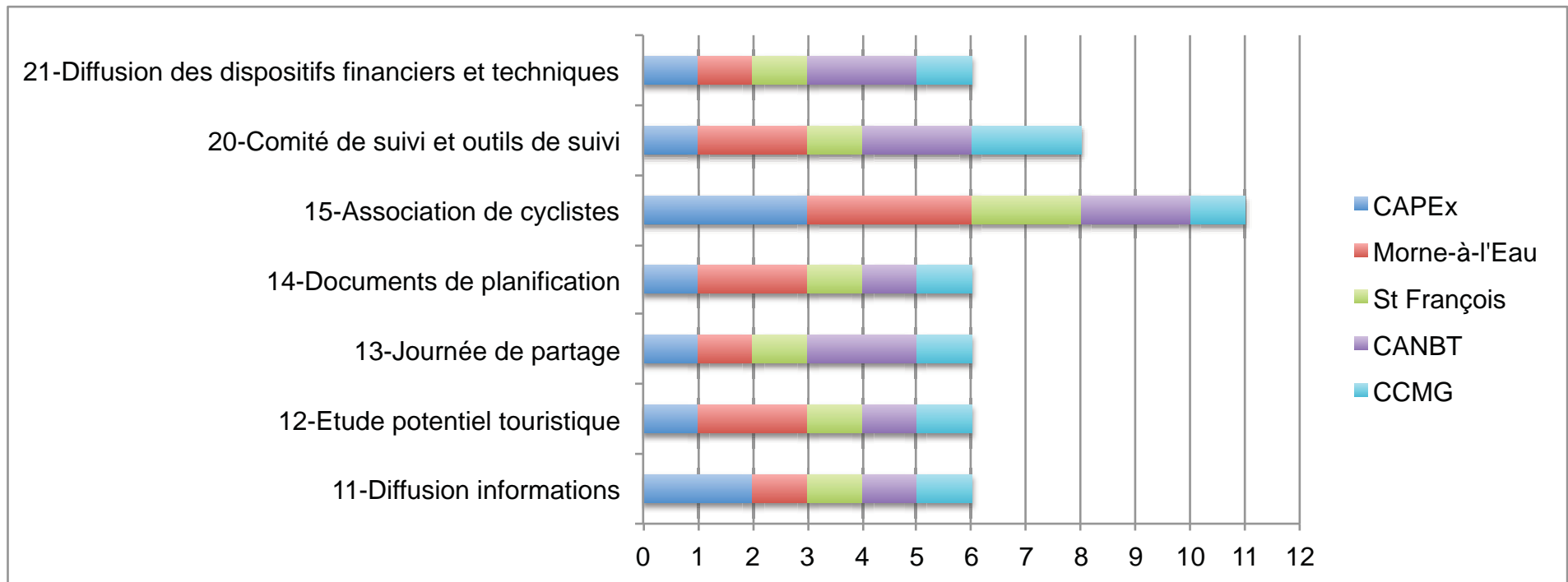
2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Échéances pressenties par les acteurs sur leur territoire**
- Des échéances par territoire, permettant de dessiner les échéances prévisibles du plan à l'échelle de la Guadeloupe :
 - Court terme : 3 ans
 - Moyen terme : 5 ans
 - Long terme : 10 ans.

Actions territorialisées	CT	MT	LT
1-Charte d'aménagement			
2-Travaux d'aménagement (bandes multifonctionnelles, centres bourgs et front de mer)			
3-Travaux trame douce de CAPEX			
4-SD modes actifs de CAPEX (promenade verte et bleue + entrées de ville)			
5-SD Cyclables Territoires (prise en compte des centres bourgs et pôles touristiques)			
6-Travaux d'aménagement (zones d'emploi, établissements scolaires, projets)			
7-Plan de communication			
8-Renforcement sensibilisation en sécurité routière			
9-Incitation Plans de mobilité			
10-Evénements			
16-Développement de stationnements			
17-Equipements pôles intermodaux			
18-Montée à bord des bateaux, voire des transports collectifs urbains			
19-Création de services			
22-Projets économiques et développement du territoire			
23-Projets d'intégration sociale			
24-Incitations financières auprès des habitants			

2. RENCONTRES AVEC LES TERRITOIRES À ENJEUX

- **Priorités exprimées par les acteurs sur les actions non territorialisées**
- Un moindre intérêt exprimé relatif pour les actions 15 et 20, avec toutefois la nécessité de réaliser l'action 20
- Graphique établi en attribuant pour chaque action et chaque territoire les notes suivantes :
 - 1 : priorité élevée
 - 2 : priorité moyenne
 - 3 : faible priorité.



3. ECHANGES ET SUITE DE L'ÉTUDE

- **Echange sur les échéanciers prévisibles des actions et leur contenu, à partir :**
 - De l'analyse multicritères présentée au Comité de pilotage du 21 mars 2015
 - Du retour des territoires

- **Quelques exemples de rendu de fiches actions**
 - Plan Vélo de la Communauté Urbaine de Bordeaux
 - Plan de Déplacements Urbains de Chartres Métropole

3. ECHANGES ET SUITE DE L'ÉTUDE

3. SERVICES - Objectif 2 : favoriser la réalisation de projets issus d'initiatives locales

3.3. Incitation et accompagnement des initiatives locales

L'accompagnement des porteurs de projets locaux, sur le plan financier et humain, permettra de dynamiser le secteur.

Niveau d'efficacité



Niveau d'attente



Public ciblé



Nouveauté ou poursuite



Rappel du diagnostic

Plusieurs initiatives locales ont émergé récemment de la part des acteurs privés : entreprises de vélocistes, de livraisons de marchandises à vélo et d'associations. Ainsi, le Garage Moderne souhaite par exemple développer un atelier itinérant pour l'entretien et la réparation des vélos. Aujourd'hui, la Cub octroie des aides financières à Vélocité, Vélophonie et Mille Pattes, ainsi qu'aux entreprises pour la réalisation des études PDE.

Description de l'action

L'encouragement des porteurs de projet en faveur du développement de l'usage du vélo se traduirait par une aide financière annuelle, attribuée sous conditions :

- constitution d'un dossier exposant les objectifs et les moyens mis en œuvre,
- transmission d'éléments de suivi de l'action mise en place, notamment le nombre de personnes concernées et leur profil : âge, sexe, nouveau cycliste ou non (date de remise en selle) ; ainsi que les éléments budgétaires correspondants (coûts et recettes),
- évaluation par la Cub de la pertinence du projet déposé et de son efficacité, en regard du plan d'actions.

Le montant attribué et les modalités restent à déterminer en fonction des projets. Une attention particulière sera portée aux **projets innovants**, les thématiques suivantes seront considérées :

- développement de services (prêt de vélos par des associations de quartiers, organisation de vélo-bus par des fédérations de parents d'élèves, mise à disposition de flottes vélos par des fédérations d'entreprises, utilisation de triporteurs pour les livraisons de marchandises...),
- communication (campagnes organisées par une fédération de commerçants, expositions par des collectifs d'artistes,...),
- animation (organisation d'un jeu concours inter-entreprises par exemple, recherche de concepts innovants – matériel vélo, étude sociologique, ...- université).

Sur le plan juridique, deux possibilités sont offertes à la Cub pour financer un acteur privé :

- la passation d'un marché, nécessitant une demande précise de la collectivité,

- l'attribution d'une subvention nécessitant une définition précise du dispositif, avec des précautions quant à une éventuelle distorsion de la concurrence qui doit être appréciée au cas par cas.

Précautions juridiques



Le Cargocycle de « La Petite Reine », entreprise de livraison de marchandises en vélo à Bordeaux

3. ECHANGES ET SUITE DE L'ÉTUDE

3. SERVICES – Objectif 2 : favoriser la réalisation de projets issus d'initiatives locales

Incitation et accompagnement des initiatives locales

Niveau d'efficacité



Niveau d'attente



Public ciblé



Nouveauté
poursuite

ou



Tout acteur serait susceptible de déposer un dossier de demande de financement. Seront particulièrement encouragés, par des montants financiers plus incitatifs :

- les démarches inscrites dans le cadre des contrats de co-développement,
- les démarches ayant une action forte sur les modes actifs, et en faveur du développement de la pratique cyclable.

Au delà de cette aide financière, une assistance de la part d'un représentant de la Cub sera proposée, visant à mettre en relation les acteurs concernés, faciliter l'acquisition de matériel ou de locaux. En bref, il s'agira d'une aide personnalisée à la mise en œuvre si nécessaire du projet, ainsi qu'à la définition d'indicateurs de suivi.

En fonction du bilan de l'action menée, cette aide pourra potentiellement être reconduite l'année suivante.

Maîtrise d'ouvrage

Communauté Urbaine de Bordeaux

Coûts approximatifs

- Coût de fonctionnement annuel : 0,5 million d'euros.

Etapes de réalisation

- 1) Définir les conditions d'aides aux porteurs de projet
- 2) Analyser les dossiers déposés par chaque acteur et répondre
- 3) Attribuer l'aide financière, et/ou assister le montage de projet.

3. ECHANGES ET SUITE DE L'ÉTUDE



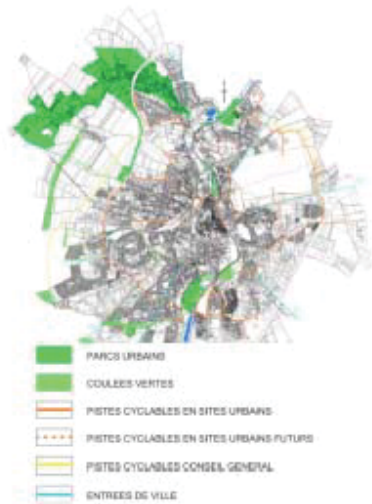
Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Chartres Métropole



Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Chartres Métropole



2.7. MISE EN ŒUVRE DU PLAN VERT ACTUALISÉ



Extrait du Schéma Directeur du Plan Vert de Chartres métropole (2003)



Plan des aménagements cyclables de l'agglomération chartreuse (juin 2010)

Objectif

- Mettre en place un nouveau schéma directeur du plan vert à l'échelle des 47 communes
- Définir les compétences de Chartres métropole dans le cadre de ce plan vert, notamment vis-à-vis des autres collectivités territoriales.

Description

En 2003, Chartres métropole a mis en place un plan vert au niveau de ses 7 communes constitutives, schéma directeur qui permet de préserver des espaces naturels et d'y créer des liaisons douces, dans un esprit de continuité et de maillage du territoire.

Depuis 2003, l'effort est porté sur l'arrêtè dorsale de ce plan vert, à savoir l'axe de la vallée de l'Eure.

Le plan vert est repris dans les documents d'urbanisme de chaque commune, permettant de préserver des espaces naturels et de classer en emplacements réservés les parcelles privées s'inscrivant dans le prolongement des coulées vertes.

Chartres métropole a lancé une consultation pour la réalisation d'un Schéma Directeur du Plan Vert à l'échelle des 47 communes, actualisant le plan vert de 2003. Cette étude tient compte des nombreuses réflexions menées par les communes, et notamment de la réalisation récente d'un schéma de cohérence des cheminements cyclables par la Ville de Chartres, ainsi que des études menées sur les boucles du Pays chartrain.



Carte des itinéraires existants et en projet
Source : Plan vert, Schéma de cohérence des cheminements cyclables de Chartres

Déroulement de l'étude du Plan Vert, actualisation de l'étude de 2003, en 3 phases :

L'exploration

Au cours de cette première phase, le titulaire du marché d'étude réalisera un important recueil de données auprès des communes (état des lieux, projets, documents d'urbanisme...) ainsi qu'une série d'entretiens avec les acteurs concernés : Conseil Général d'Eure-et-Loir, Conseil Régional, Syndicat du Pays Chartrain...

Le diagnostic

A l'issue de ce recueil, le diagnostic de l'étude sera réalisé sur les volets suivants :

- l'existant : espaces naturels protégés, aménagements réalisés, chemins ou voies secondaires pouvant être utilisés pour des continuités d'itinéraires piétons et cyclables.
- la prospective : les aménagements envisagés et envisageables, l'identification de solutions permettant de remédier aux discontinuités.

L'élaboration du schéma directeur

Le schéma devra préciser les espaces à réserver pour le plan vert, la vocation de ces espaces, les aménagements à réaliser avec une priorité définie et un plan de financement, ainsi que la répartition des compétences entre les collectivités. Tous les motifs de déplacements des cyclistes seront à prendre en compte : usagers quotidiens, sportifs et de loisirs.

Le nouveau Plan Vert définira les principales liaisons cyclables à mettre en valeur sur l'ensemble du territoire Chartrain, pour lesquelles il est proposé de constituer un réseau cyclable très développé autour :

- de l'axe nord-sud,
- du train touristique sur l'axe Chartres-Coitainville, où des animations pourraient être développées autour des haltes,
- de l'amélioration de la connexion aux gares et haltes ferroviaires,
- de la mise en valeur du territoire (vallée, bois, monuments...),
- de la sécurisation de la plupart des traversées de bourgs et entrées d'agglomération.

Ces principes de liaisons constituant une première base de réflexion sont cartographiés ci-après. Ces liaisons devront faire l'objet d'une étude plus approfondie.

D'autres éléments complémentaires à l'étude lancée sont préconisés, afin de s'assurer de l'efficacité du Plan Vert :

- la rédaction d'une charte des aménagements à destination des élus et techniciens, permettant une harmonisation des aménagements sur le territoire,
- la définition d'un planning d'entretien,
- la définition d'un planning de mise en œuvre,
- la définition d'un plan de jalonnement

3. ECHANGES ET SUITE DE L'ÉTUDE



Plan de Déplacements Urbains
de la Communauté d'Agglomération
Chartres Métropole



Maîtrises d'ouvrage

Communes, Chartres métropole

Financeurs potentiels

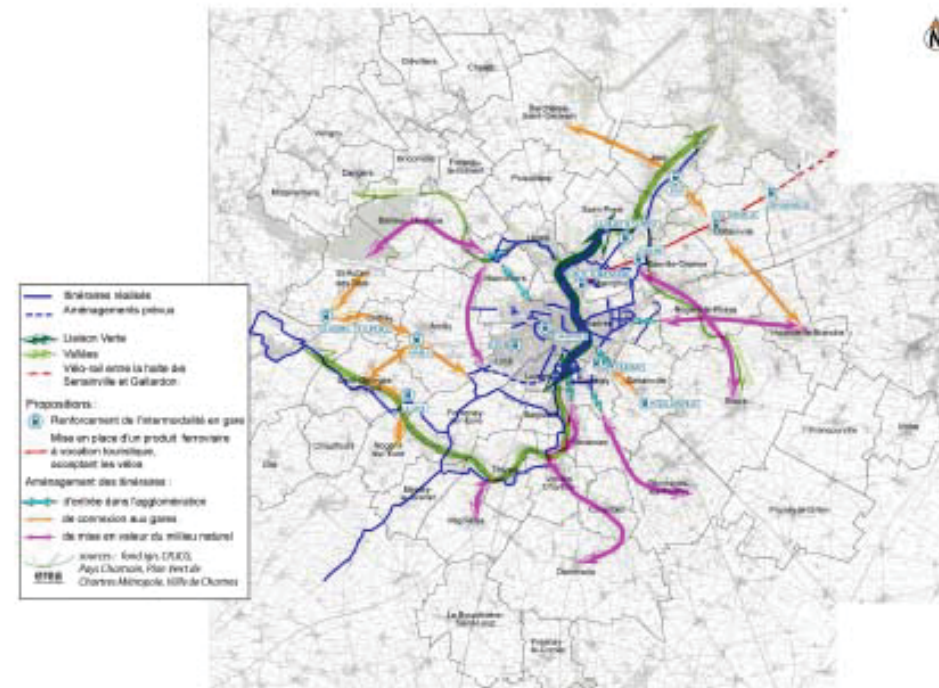
Communes, Chartres métropole, Conseil général

Coûts approximatifs

Coût des actions complémentaires au Plan Vert (Charte des aménagements, plan de jalonnement...): environ 30 000 €
Coût des infrastructures : 10 millions d'euros

Echéances de réalisation

Très court terme à moyen terme : de façon concomitante au Plan Vert ou par la suite



Carte des liaisons proposées : principes alimentant la réflexion sur l'élaboration du Plan Vert

3. ECHANGES ET SUITE DE L'ÉTUDE

➤ Prochaines réunions :

- Visio-conférence : présentation intermédiaire de la rédaction du plan d'action à partir des fiches détaillées : mi-juillet
- Présentation finale du Plan pour la semaine de la mobilité (16 au 19 septembre 2014) + synthèse de 2 pages + plaquette de communication (charte graphique ?) : CAPEX, Morne-à-l'Eau, Marie-Galante ?