



DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT

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

Diagnostic - Version finale

Février 2013



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

Rapport Diagnostic

7 février 2013

PLAN DU RAPPORT

◆ Introduction

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 :

- points forts et points faibles identifiés en matière de politique cyclable, et son articulation avec le système de déplacements et d'urbanisation
- potentiels de développement de la pratique cyclable

⑩ Enjeux :

- identification des enjeux d'organisation des déplacements en faveur des vélos
- proposition de liaisons cyclables prioritaires à aménager

◆ Annexes :

- Reportage photographique
- Compte-rendus des entretiens individuels

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

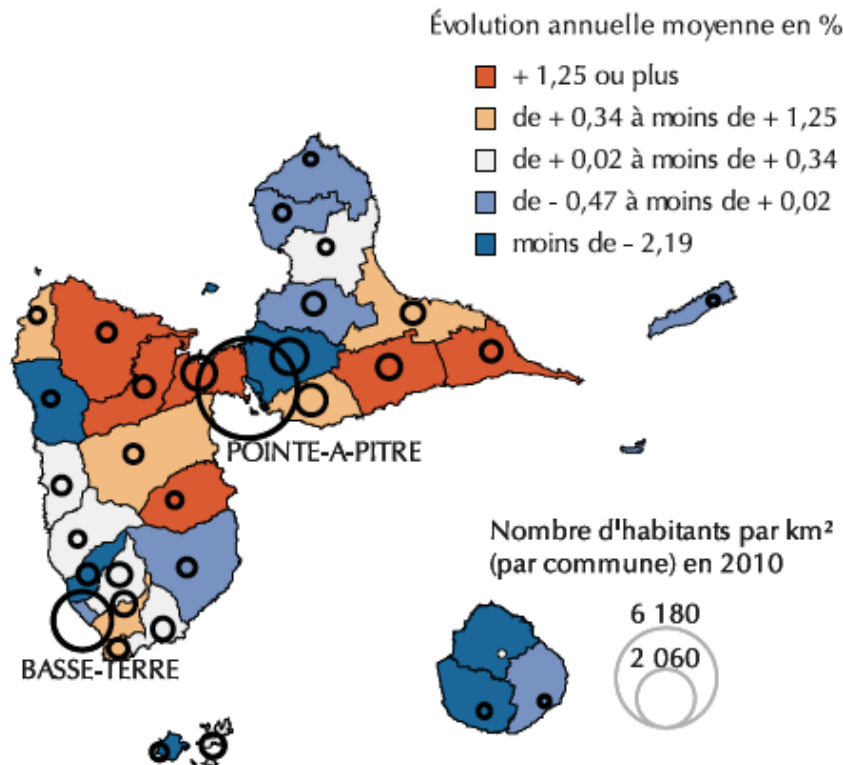
➤ A terme, la nécessité de développer un panel d'actions varié, afin de développer les pratiques durables de déplacements à vélo

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Population

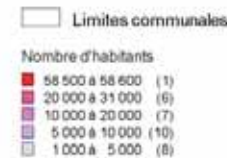
- Environ **404 000 habitants**, dont 131 000 sur l'agglomération pointoise (source : INSEE 2010)
- Une hausse modérée de +0,4% par an du nombre d'habitants entre 1999 et 2010 (source INSEE), avec des variations très différentes selon les communes

Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2010 et densité de population 2010

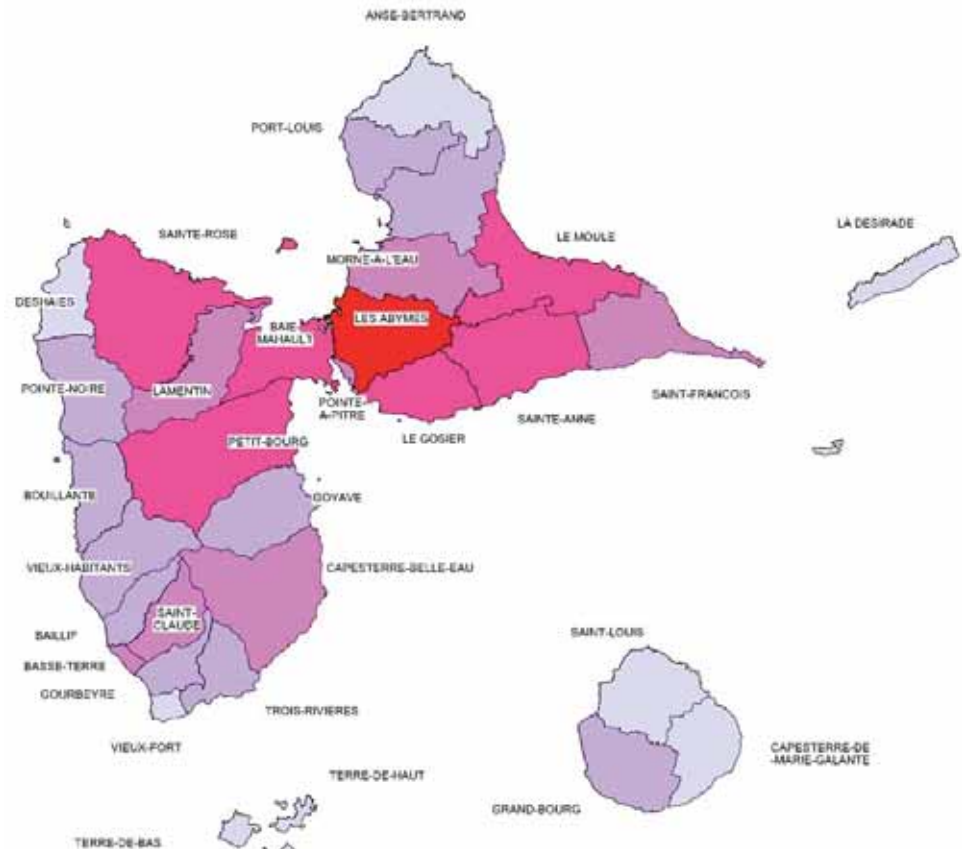


Nombre d'habitants en 2010

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)

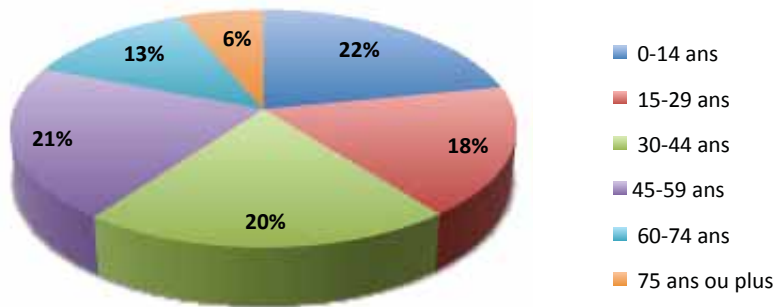


1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Répartition par âge des habitants

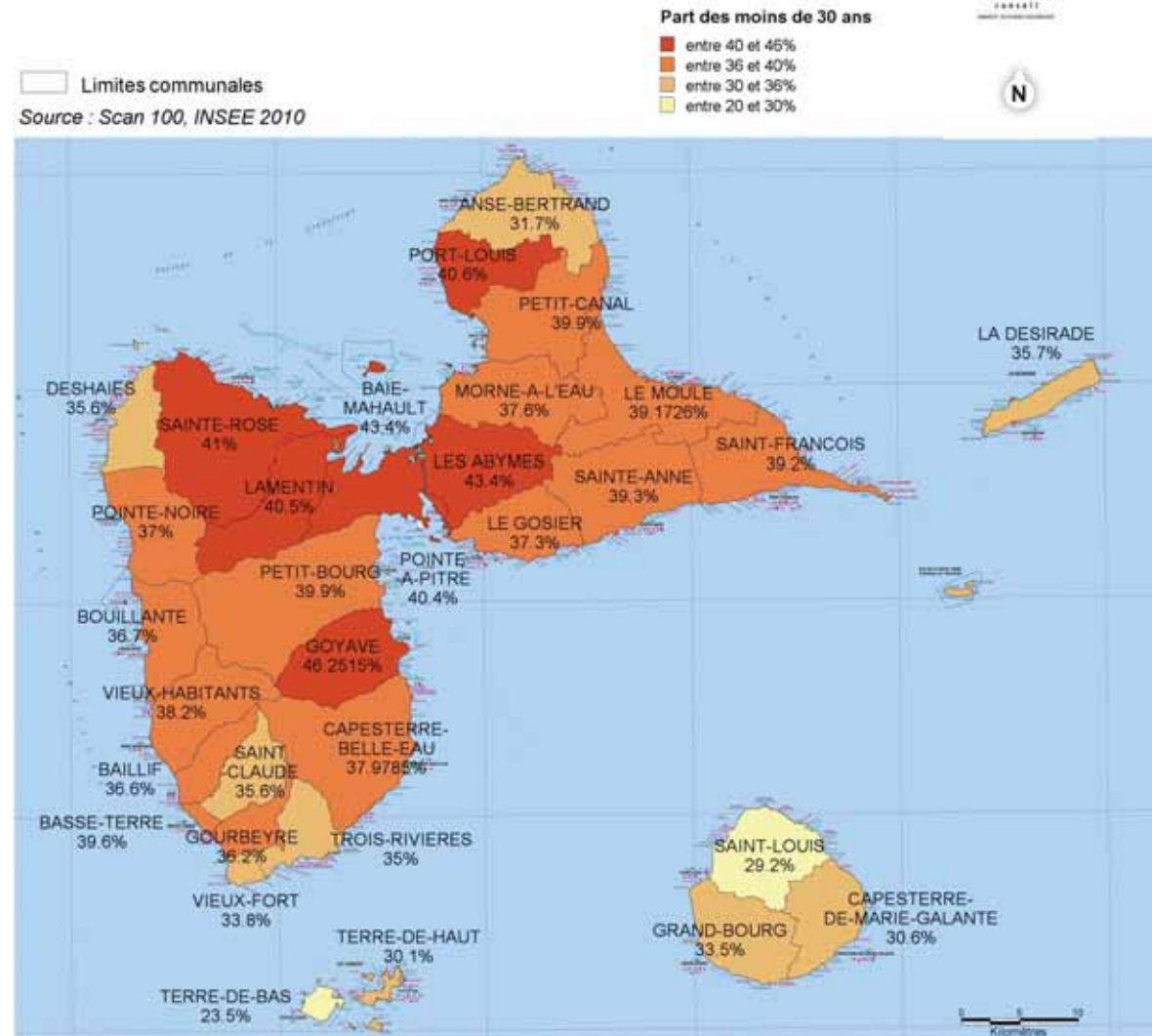
- Une population jeune bien représentée avec 40% de moins de 30 ans et 60% de moins de 45 ans (35% et 55% en France métropolitaine), avec :
 - Une forte représentation des moins de 30 ans sur la Guadeloupe continentale (>30%)
 - Une population jeune moins importante sur les îles du sud, notamment Saint-Louis et Terre-de-Bas (<30%)
- Les plus de 75 ans ne représentent que 6% de la population (11% en France métropolitaine) (source : INSEE 2010)

Structure par âge de la population



Part de la population de moins de 30 ans dans la population guadeloupéenne 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



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Emploi

- **127 317 emplois** recensés en Guadeloupe en 2010 (source : INSEE 2010)
- Une forte concentration de l'emploi dans l'agglomération pointoise :
 - 26 055 à Baie-Mahault
 - 21 095 aux Abymes
 - 14 405 à Pointe-à-Pitre
 - 5 117 au Gosier
 - 9 800 à Basse-Terre
- Moins de 1 000 emplois à Anse-Bertrand, Deshaies, Goyave et Vieux-Fort, ainsi que dans la plupart des communes des îles

L'emploi en Guadeloupe 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



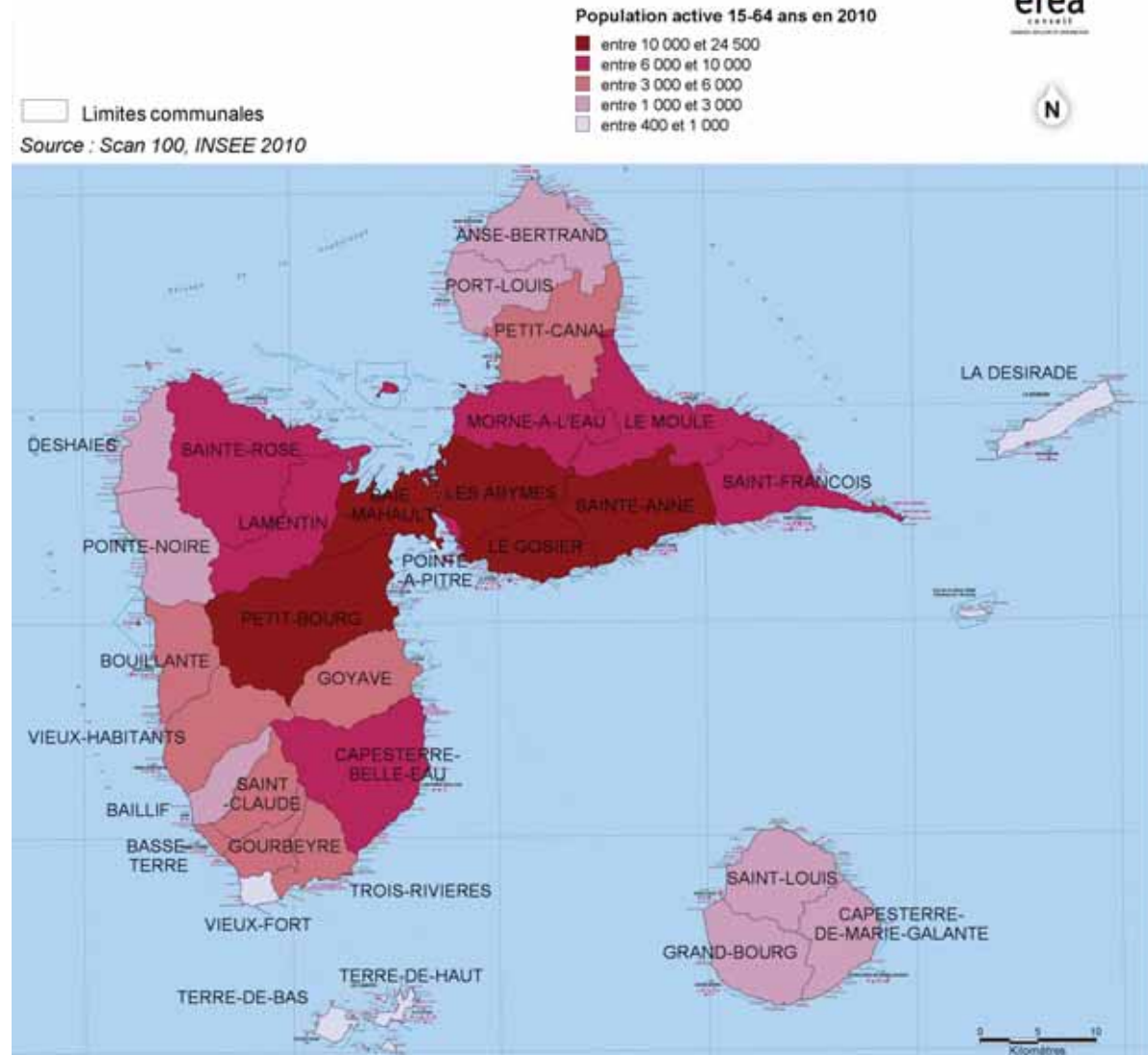
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Population active

- Environ **175 700 actifs** de 15 à 64 ans en Guadeloupe en 2010 (source : INSEE 2010), pour un taux d'activité faible de 42,8% (72 % en France métropolitaine)
- Une forte concentration d'actifs dans les communes de l'agglomération pointoise et dans les communes à l'est de l'île de Basse-Terre, et de Grande-Terre
- Le nombre d'actifs est dans l'ensemble cohérent avec la répartition des emplois : une forte proportion d'actifs dans les communes où se concentrent les activités

Les actifs de 15-64 ans dans la population guadeloupéenne 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



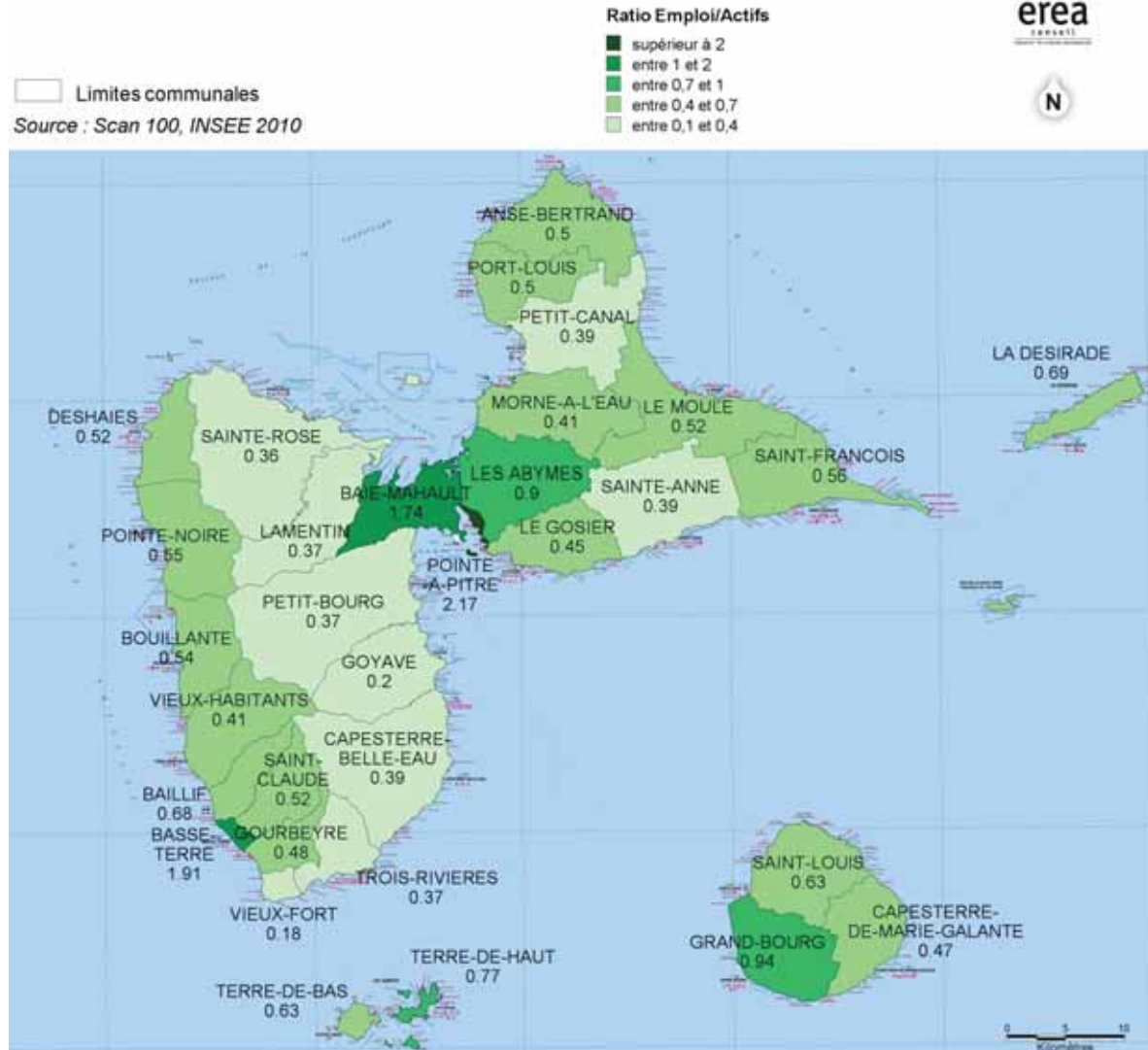
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Ratio emploi / population active

- Un ratio emploi/actifs positif dans l'ensemble avec 1,4 emploi par actif, mais une forte hétérogénéité entre les communes
- Quelques communes très attractives avec une forte concentration d'emploi : Pointe-à-Pitre (2,2), Baie-Mahault (1,7) et Basse-Terre (1,9)
- Une majorité de communes peu attractives en matière d'emploi, avec un ratio inférieur à 0,7

L'attractivité des communes guadeloupéennes en matière d'emploi

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



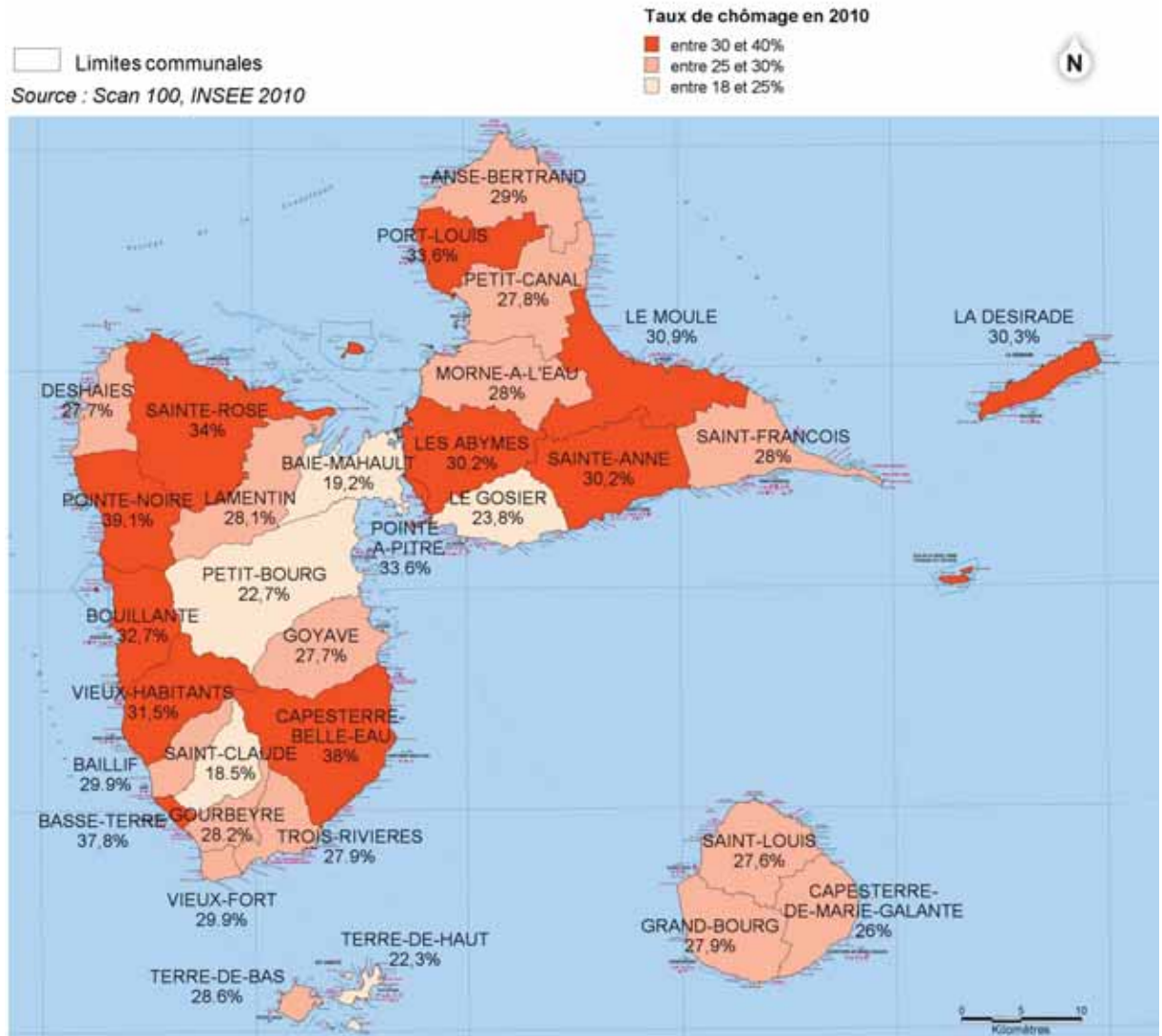
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Chômage

- Un très fort taux de chômage en Guadeloupe : 28,6% en 2010 (8,4% en France métropolitaine)
- 12 communes avec un taux de chômage supérieur à 30%
- Un chômage important au sein de la préfecture Basse-Terre et la sous-préfecture Pointe-à-Pitre qui peut être lié à l'inadéquation forte entre l'offre et la demande d'emploi
- Une vulnérabilité des ménages les plus éloignés de l'emploi, en termes de coûts de déplacements

La part de chômage dans la population active guadeloupéenne 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



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Taux de motorisation des ménages

- Un taux de motorisation encore en hausse depuis 2006, avec près de 67% des ménages motorisés en 2010 (80,9% en France métropolitaine)
- Un nombre de voitures par ménage encore faible avec un taux de 0,8 en Guadeloupe (1,25 en France métropolitaine en 2008. Source : developpement-durable.gouv.fr)
- Un taux très faible à Pointe-à-Pitre et dans les îles (> 0,8)

Taux de motorisation des ménages guadeloupéen 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



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Taux de motorisation

- Un taux de motorisation des ménages en hausse, mais demeurant faible en comparaison de la France Métropolitaine
- Une hausse n'incitant pas au report modal vers le vélo
- En Guadeloupe, plus de la moitié des ménages à faible revenu ne possède pas de véhicule

	2006 (%)			Variation 1999/2006	
	Ménages possédant au moins une voiture	Ménages possédant 1 voiture	Ménages possédant 2 voitures ou plus	Ménages possédant 1 voiture	Ménages possédant 2 voitures ou plus
Guadeloupe	65	46	19	+ 2,4	+ 4,7
Martinique	70	49	21	+ 2,5	+ 3,9
Métropole	81	47	33	- 1,4	+ 2,8

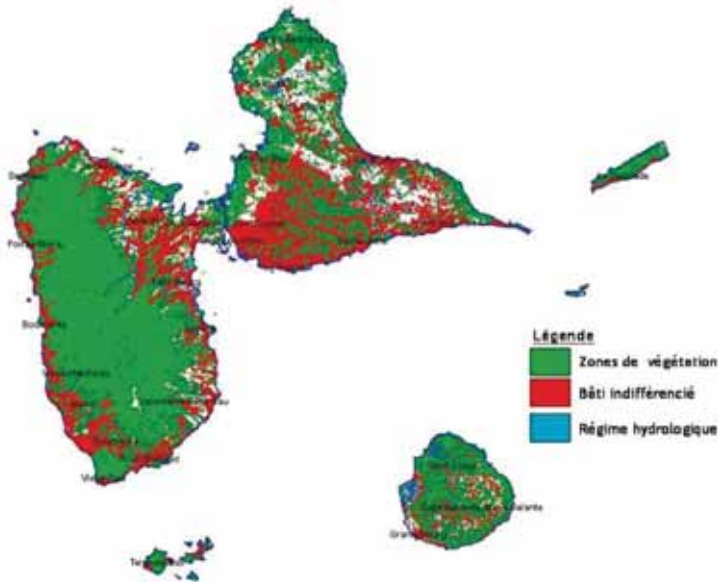
Source : Insee Enquêtes Budgets des familles

Source : SRIT, diagnostic 2011

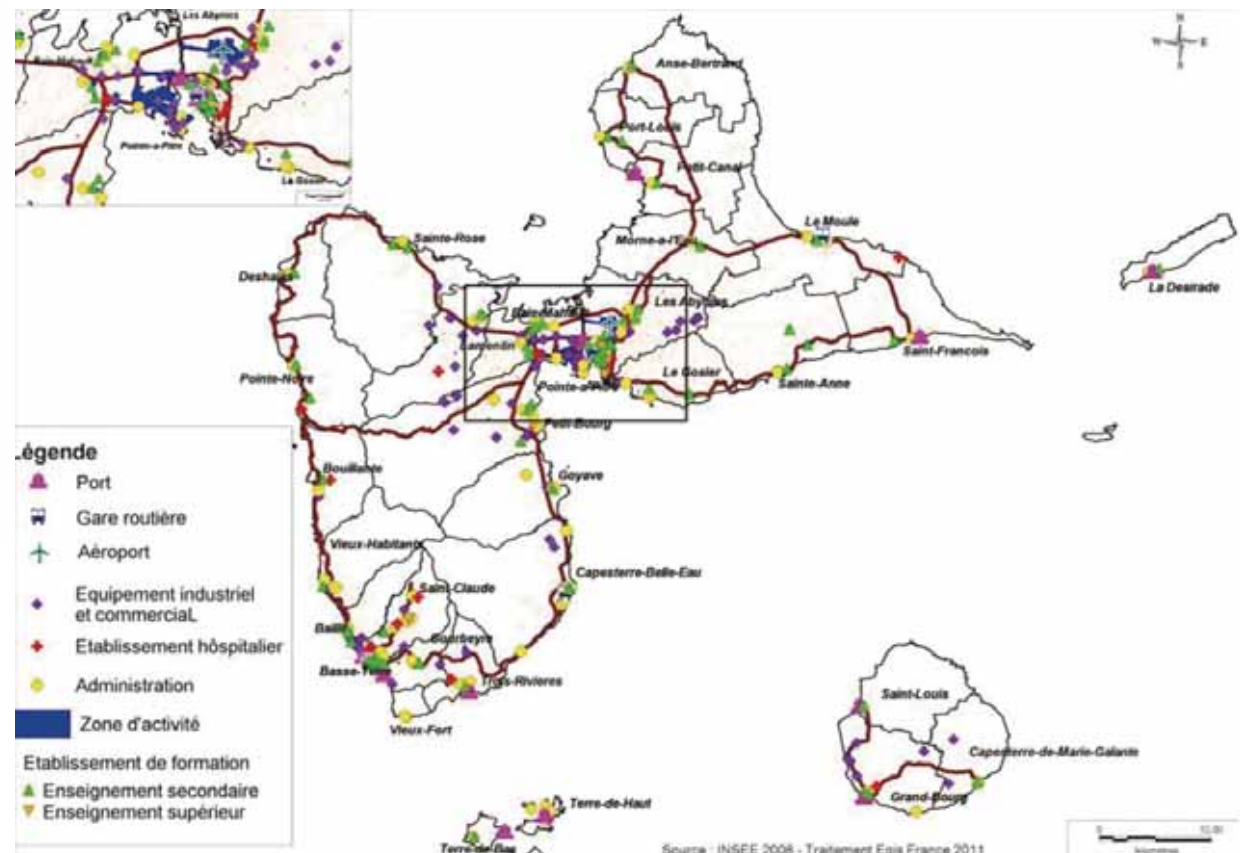
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Urbanisation

- Une urbanisation diffuse, en périphérie du cœur d'agglomération, entretenant une diffusion de la mobilité
- Une forte polarisation des activités économiques sur l'agglomération pointoise



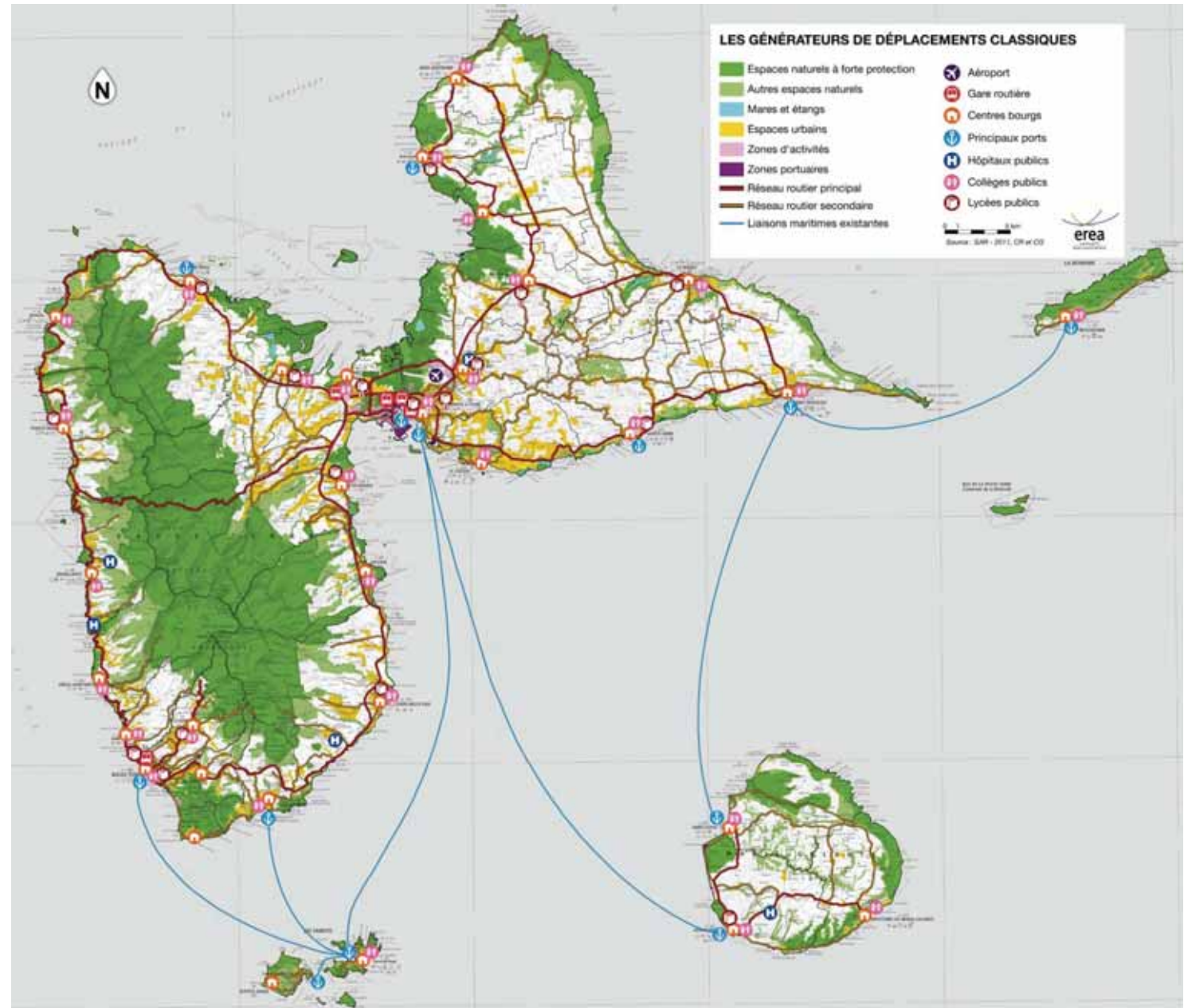
Source : SRIT, diagnostic, année 2011



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Générateurs de déplacements

- Une concentration le long des axes routiers majeurs, ainsi que sur les communes les plus peuplées et accueillant le plus d'emplois



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Zones d'activités

- Un pôle économique central concentrant plus d'un tiers de la population et plus de la moitié des emplois, attirant de nombreux actifs du département

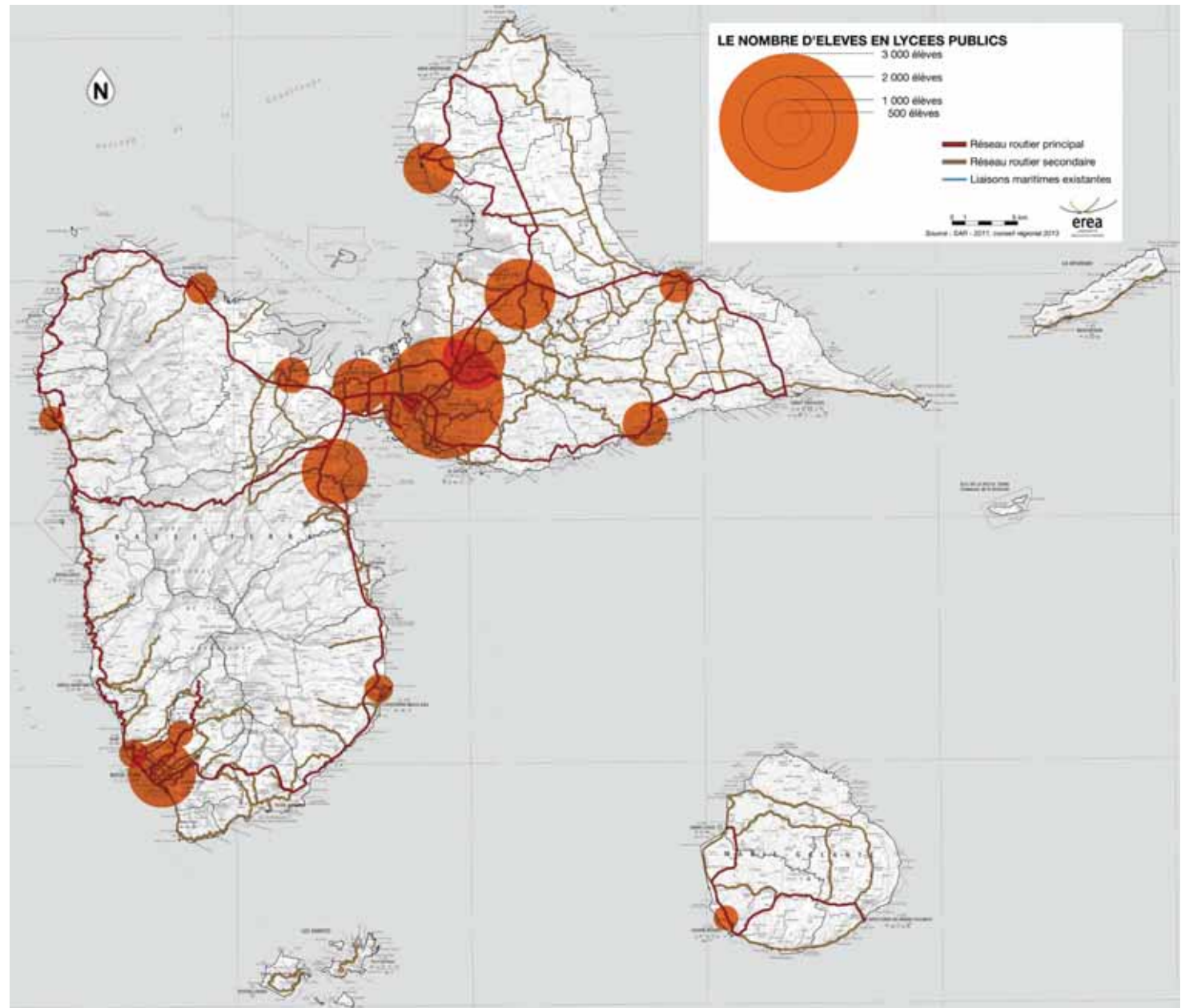


Source : Dossier de candidature de l'agglomération Centre de la Guadeloupe, 3^{ème} appel à projet « transport en commun et de la mobilité durable », septembre 2013, carte d'actualisation du PDU en 2013

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Etablissements scolaires du secondaire

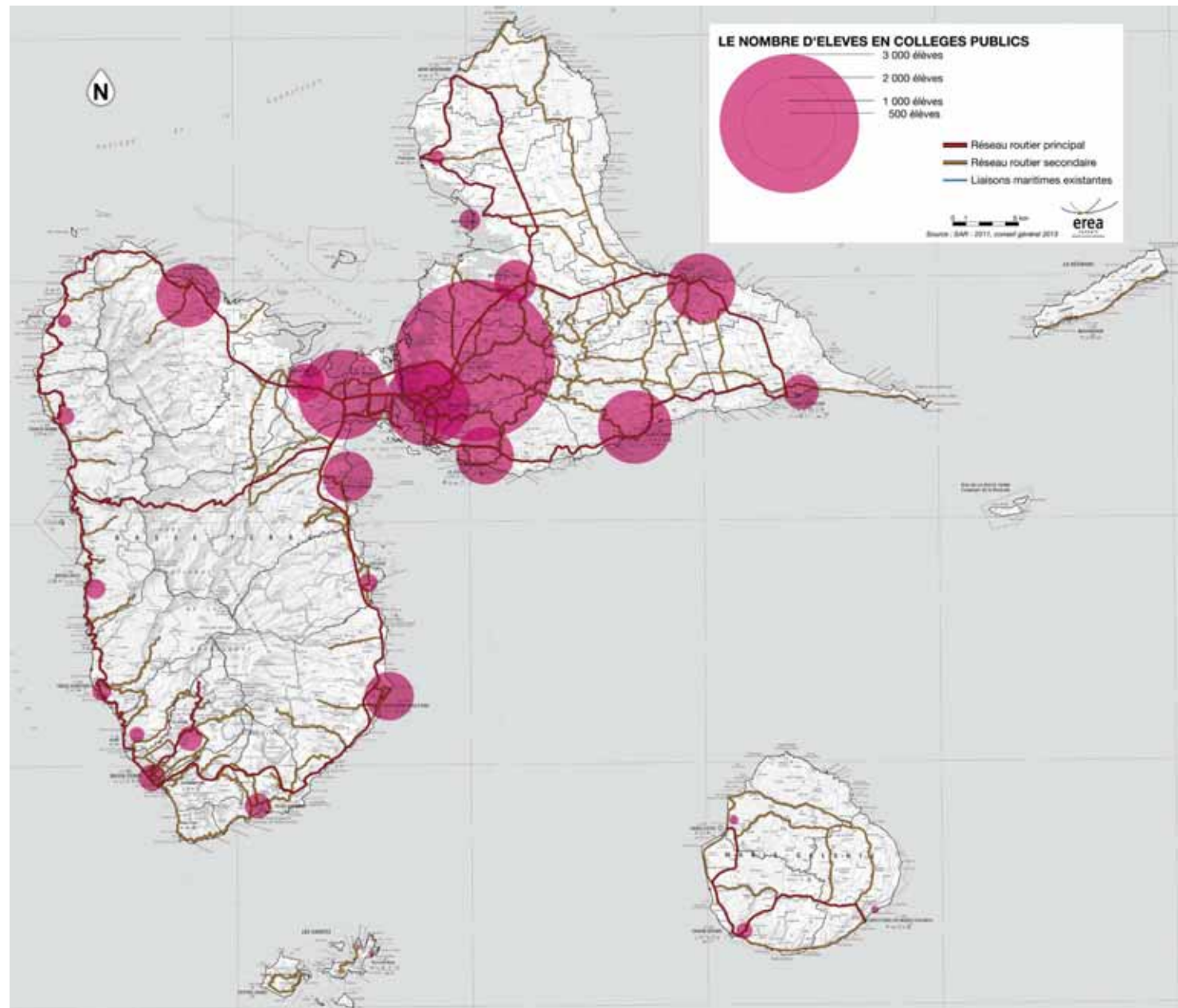
- Un nombre de lycéens élevés sur les communes de l'agglomération pointoise
- Des lycées publics d'importance sur :
 - Basse-Terre
 - Petit Bourg
 - Morne-à-l'Eau
 - Port Louis
 - Sainte Anne



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Etablissements scolaires du secondaire

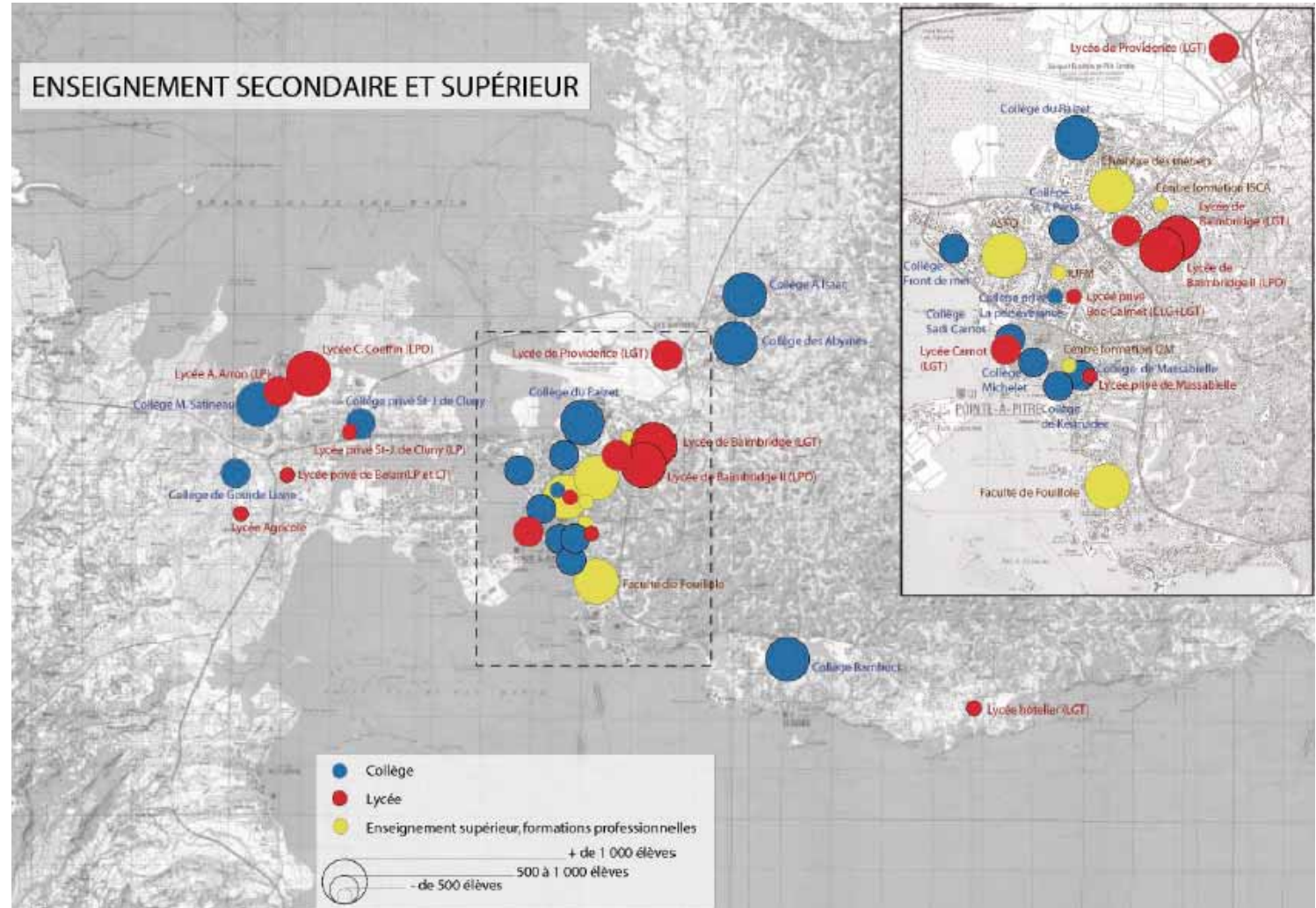
- Un nombre de collégiens élevés sur les communes de l'agglomération pointoise
- Des collèges publics d'importance sur :
 - Sainte Rose
 - Capesterre-Belle-Eau
 - Petit Bourg
 - Le Moule
 - Morne-à-l'Eau
 - Sainte Anne



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Etablissements d'enseignement

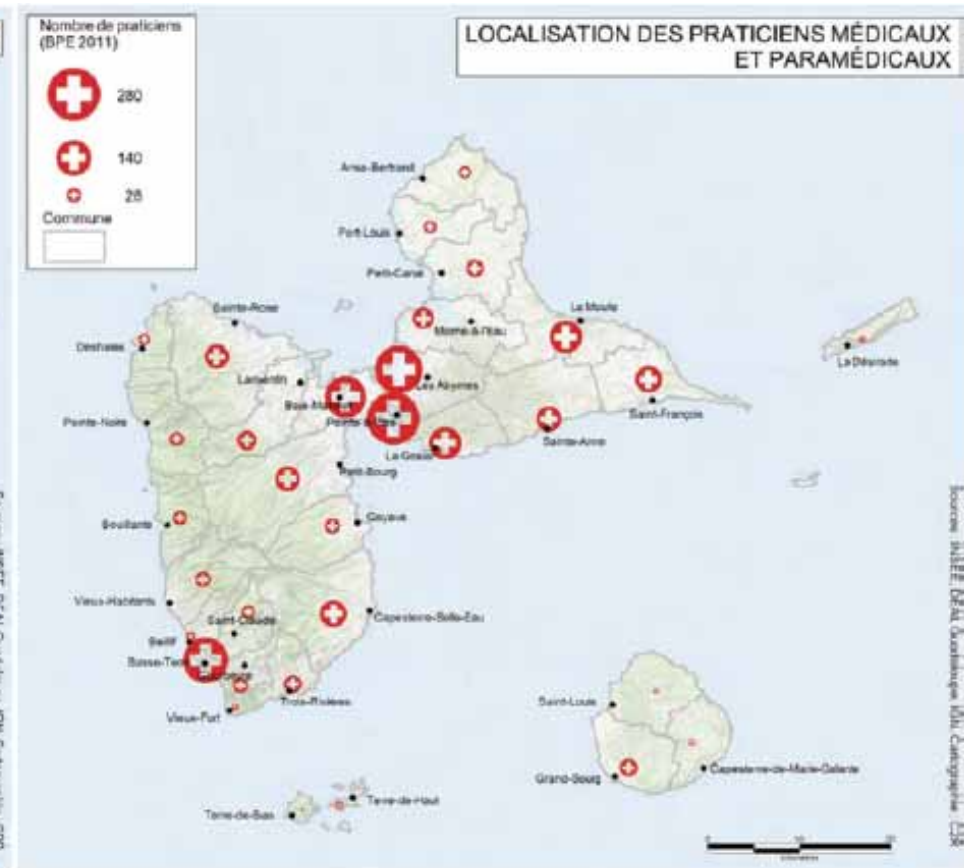
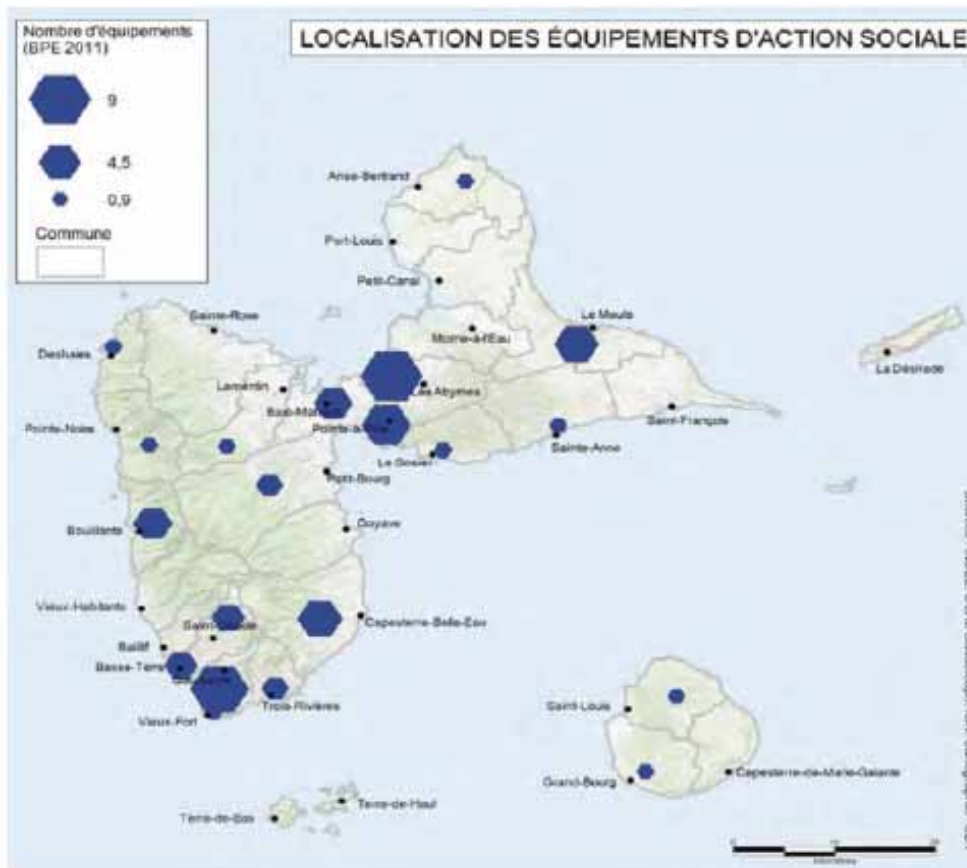
- L'agglomération pointoise : pôle universitaire majeur de la Guadeloupe, complété par quelques équipements sur la commune de Basse-Terre



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Equipements de santé

- Une concentration sur l'agglomération pointoise
- Des pôles secondaires sur Basse-Terre et Le Moule
- Une bonne diffusion sur l'ensemble du territoire

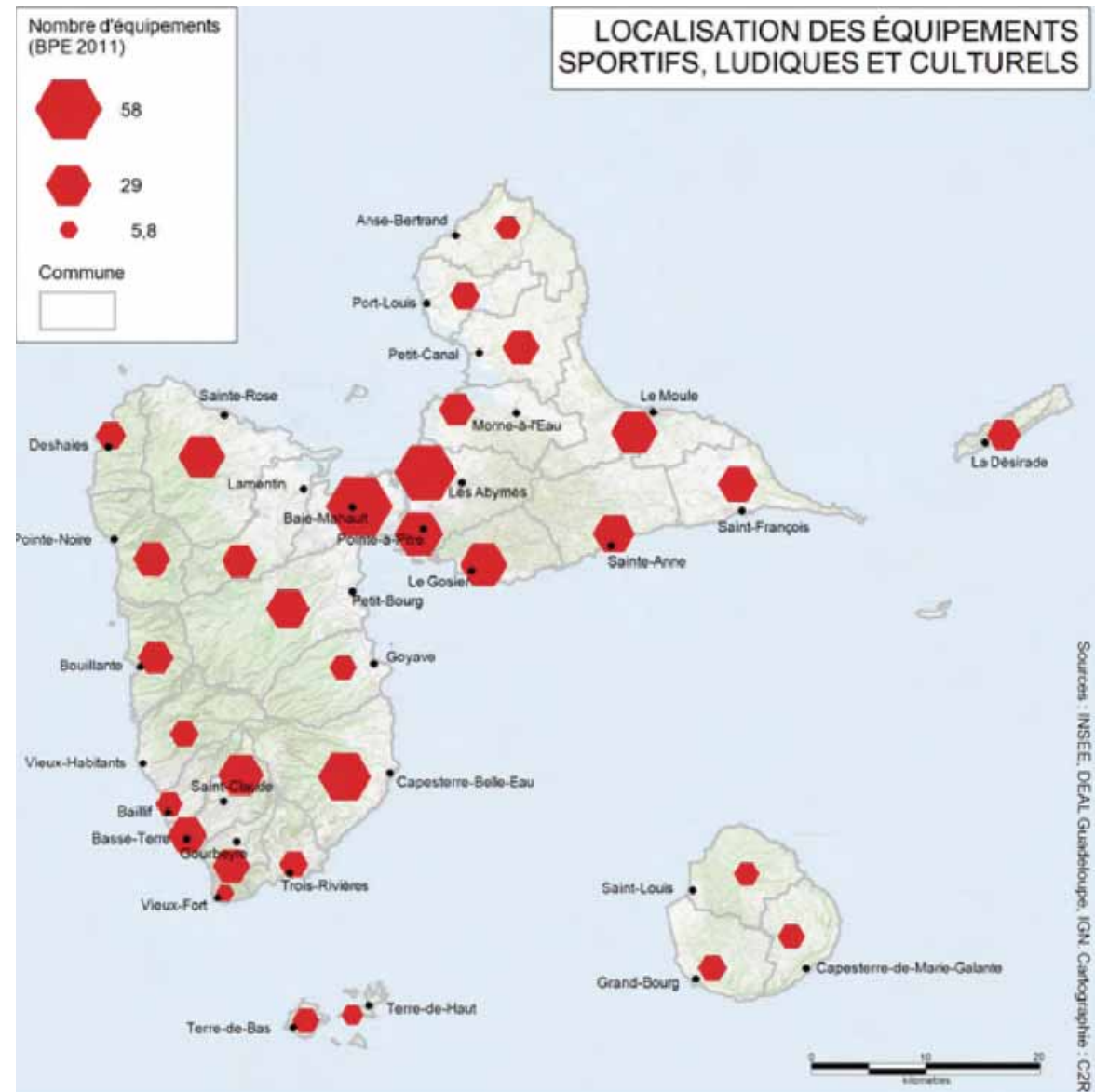


Source : Dossier de candidature de l'agglomération Centre de la Guadeloupe, 3^{ème} appel à projet « transport en commun et de la mobilité durable », septembre 2013

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Equipements sportifs, ludiques et culturels

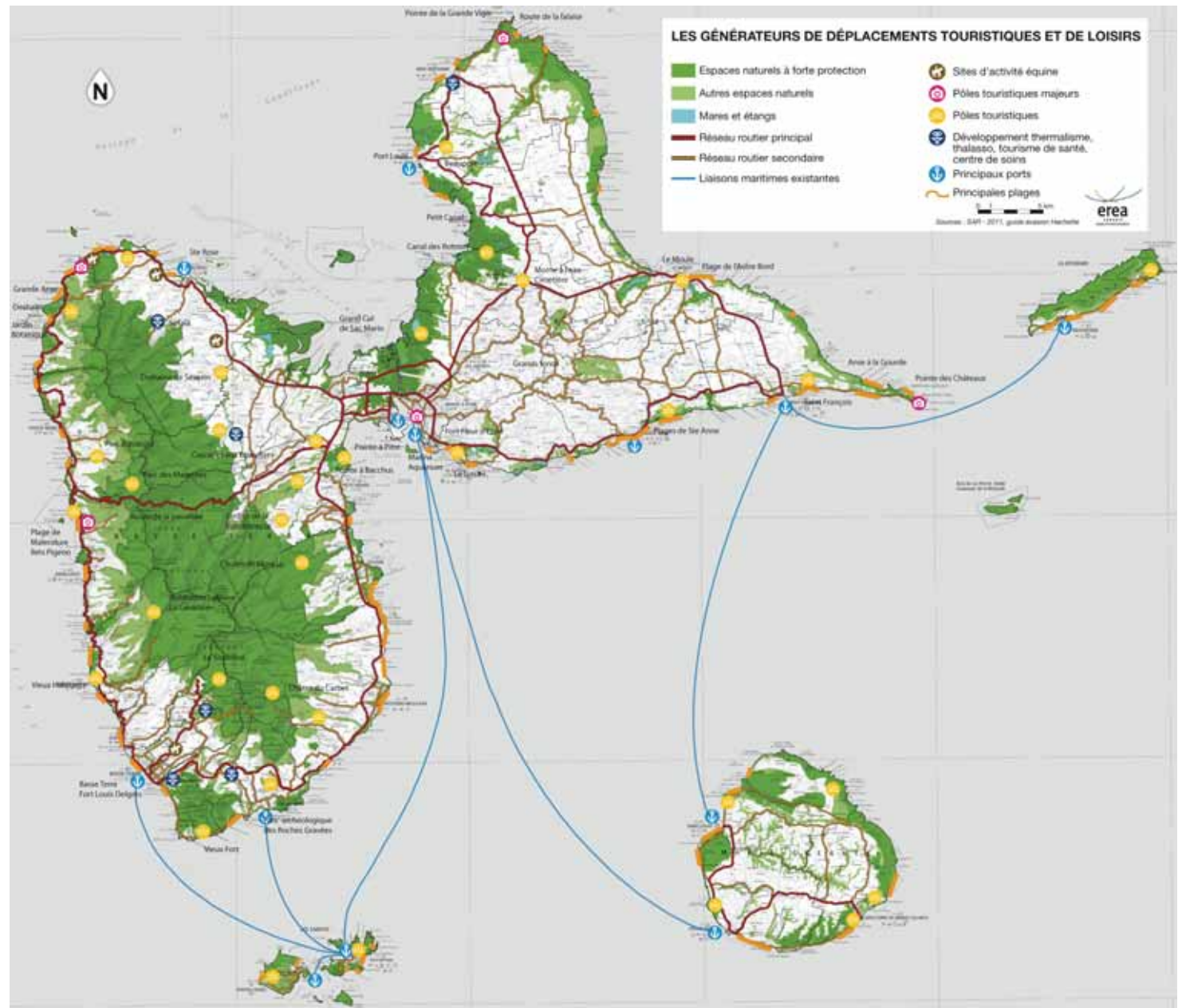
- Une répartition équilibrée, même si les structures spécialisées ou de dimension intercommunale sont généralement situées sur l'agglomération pointoise



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Générateurs de déplacements touristiques

- Une dispersion sur l'ensemble du territoire, avec un attrait certain du littoral
- Les profils de visiteurs :
 - 80% en voyage en couple ou en famille
 - 12% voyages entre amis
 - 4% voyages en groupe
- Les motivations :
 - La première citée par 67% des visiteurs : « le soleil, la plage et la mer »
 - Parmi les autres raisons :
 - 50% des visiteurs évoquent la « découverte de la région »
 - 50% des visiteurs évoquent le « repos et la détente »
 - La « culture locale » intéresse 1 visiteur sur 5



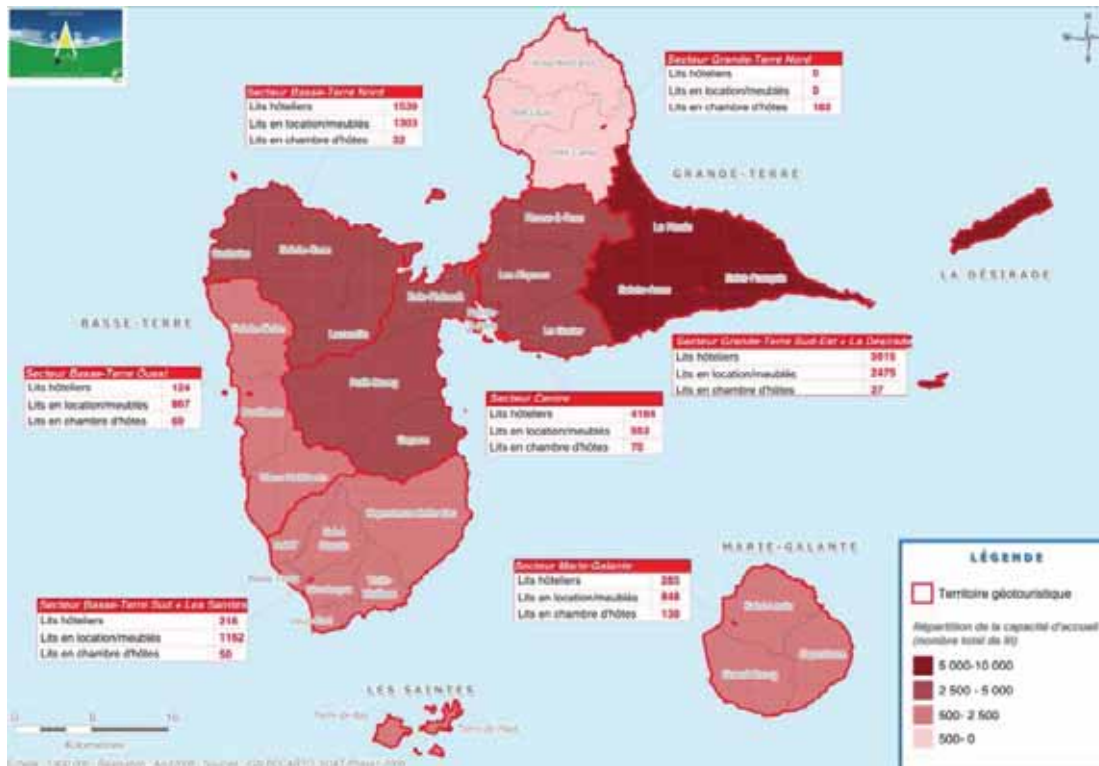
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Tourisme

- Une offre d'hébergement concentrée sur la côte Sud de Grande Terre :
 - 12 100 lits hôteliers et assimilés et villages vacances
 - 7 400 lits en locations/meublés

Source : Diagnostic, trajectoires et enjeux, INSEE, Juillet 2011

Capacités d'hébergement en Guadeloupe



Unité : en %

	Lits hôteliers et assim. + VV	Lits en locations/meublés
Est Grande-Terre	82	41
Grand centre		
Nord Basse-Terre	14	29
Côte sous le vent		
Sud Basse-Terre		
Marie-Galante	4	27
Les Saintes		
Autres	0	3
Total	100	100

Source : SDAT Guadeloupe - septembre 2009

Source Carte : SAR, 2011

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ EPCI : des acteurs aux compétences variées et aux périmètres en cours d'évolution :

- Communauté d'Agglomération de Pointe-à-Pitre, la compétence transports est assurée par le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin (Périmètre de Cap Ex + Le Gosier) ; Cap Ex est AO₂ pour les transports scolaires (CapEx = Pointe-à-Pitre + Baie-Mahault + Les Abymes)
- Communauté d'Agglomération de Nord Basse Terre, AOTU
- Communauté d'Agglomération de Sud Basse Terre, AOTU
- Communauté de Communes de Nord Grande Terre (AO₂ pour les transports scolaires, et AOTU à partir de janvier 2014)
- Communauté de Communes de Sud Grande Terre (en cours de création)
- Communauté de Communes de Marie-Galante, AOTU

□ Limites communales
□ Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI au 1/1/2014)

Source : Scan 100, BD Carto IGN et DEAL



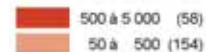
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Flux domicile-travail

- **126 059 flux journaliers**, représentant 54% des flux obligés (domicile-étude + domicile-travail)
- 43% de flux intra-communaux, les principaux étant concentrés dans les communes recensant le plus d'habitants et d'emplois : Les Abymes, Baie-Mahault...
- 57% de flux intercommunaux
 - Un important bassin de déplacement centré sur l'agglomération pointoise (Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault) ; d'importants flux en provenance des communes limitrophes mais aussi de Goyave et Capesterre-Belle-Eau
 - Un bassin local de déplacement centré sur Basse-Terre
 - Parmi les flux intercommunaux, 92% sont supérieurs à 50 (flux représentés sur la carte)

Flux* domicile - travail intercommunaux en 2010

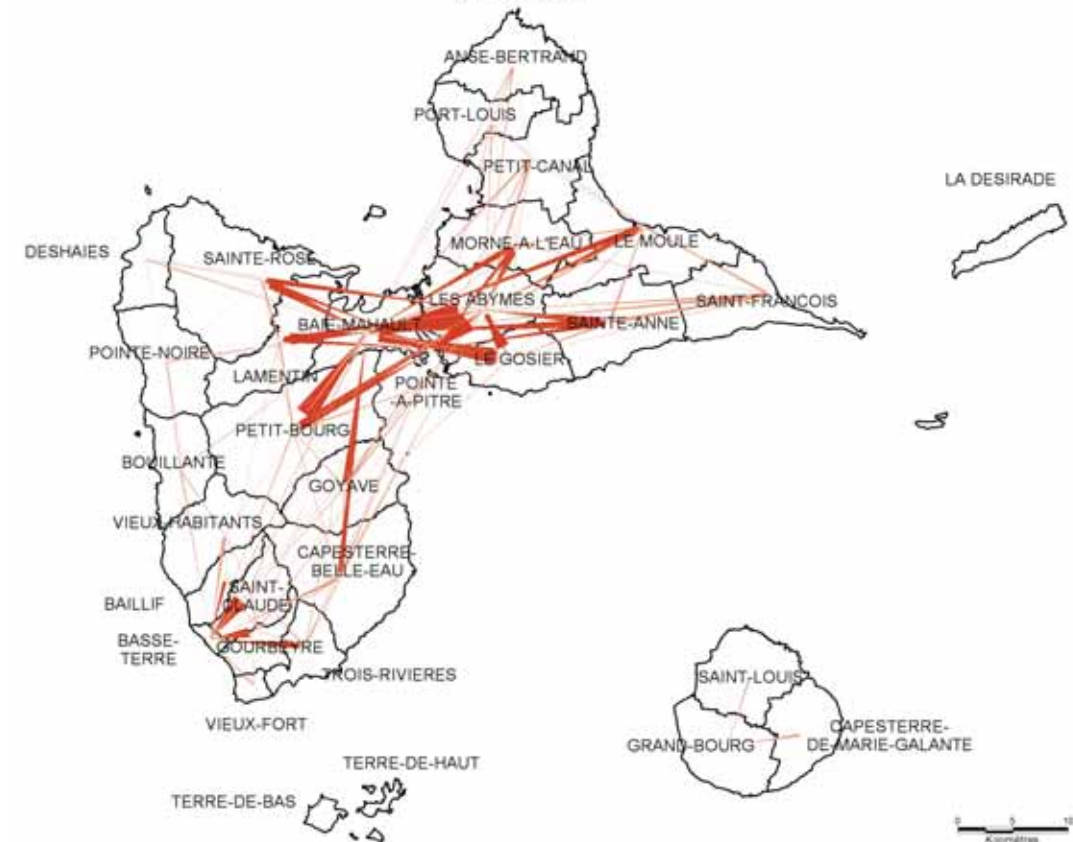
Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupéenne



□ 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

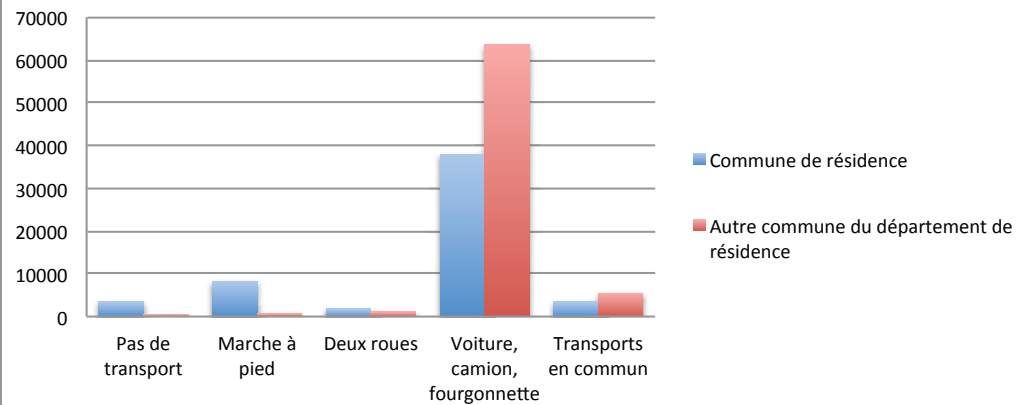


Source INSEE : RGP 2010

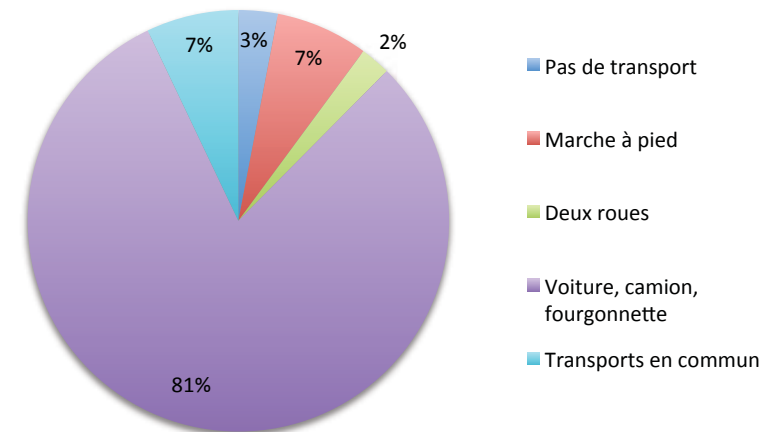
1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

- **Flux domicile-travail : parts modales** (nombre de déplacements journaliers par modes / nombre total de déplacements)
 - Une part modale très faible pour les modes actifs :
 - 2% en deux-roues (vélos et deux-roues motorisés confondus)
 - 7% à pied
 - Des différences de parts modales selon la distance entre le domicile et le lieu de travail :
 - Lorsque les actifs travaillent dans leur commune de résidence, 3% utilisent un deux-roues et 15% la marche à pied.
 - Lorsque les actifs travaillent dans une commune autre que celle de résidence, 2% utilisent un deux-roues et 1% la marche à pied

Nombre de déplacements journaliers par modes selon le lieu de travail (interne ou extérieur à la commune de résidence)



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



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Flux domicile-travail : parts modales

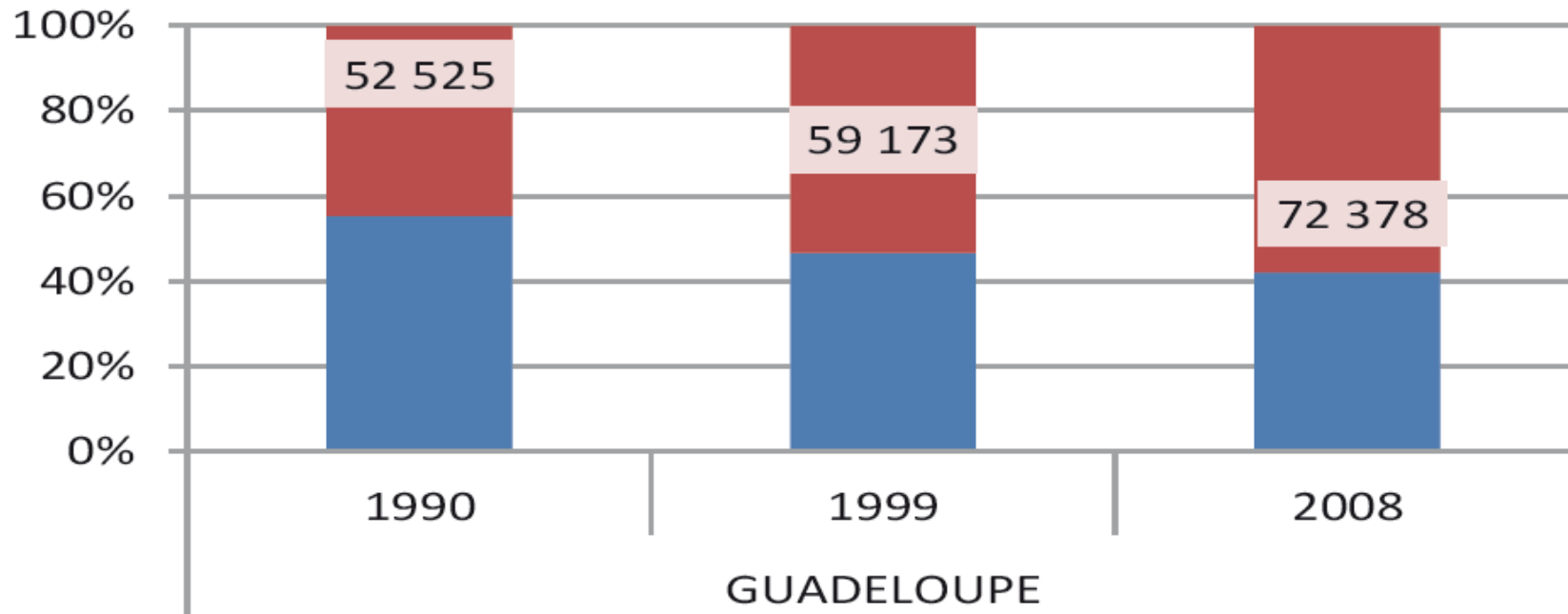
- Des différences de parts modales selon les communes du lieu de travail :
 - Sur les îles, on observe des parts modales des deux-roues et de la marche bien supérieures
 - La part modale de la marche est également plus élevée à :
 - Pointe-à-Pitre : 23%
 - Basse-Terre : 17%

Commune	Parts modales	
	Deux roues	Marche
Terre-de-Haut	35%	41%
La Désirade	26%	30%
Terre-de-Bas	9%	38%
Grand-Bourg	7%	11%
Saint-Louis	6%	18%
Capesterre-de-Marie-Galante	6%	7%
Port-Louis	4%	11%
Saint-François	4%	6%
Baie-Mahault	3%	5%
Anse-Bertrand	3%	7%
Saint-Claude	2%	4%
Le Moule	2%	7%
Bouillante	2%	8%
Les Abymes	2%	5%
Sainte-Anne	2%	7%
Pointe-à-Pitre	2%	23%
Morne-à-l'Eau	2%	5%
Le Gosier	2%	3%
Goyave	2%	6%
Sainte-Rose	2%	4%
Lamentin	2%	3%
Deshaies	2%	8%
Capesterre-Belle-Eau	2%	10%
Basse-Terre	1%	17%
Vieux-Habitants	1%	9%
Pointe-Noire	1%	11%
Gourbeyre	1%	4%
Petit-Bourg	1%	3%
Petit-Canal	1%	8%
Baillif	1%	8%
Trois-Rivières	0%	8%
Vieux-Fort	0%	7%

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Flux domicile-travail : évolution

- Une mobilité inter urbaine en croissance

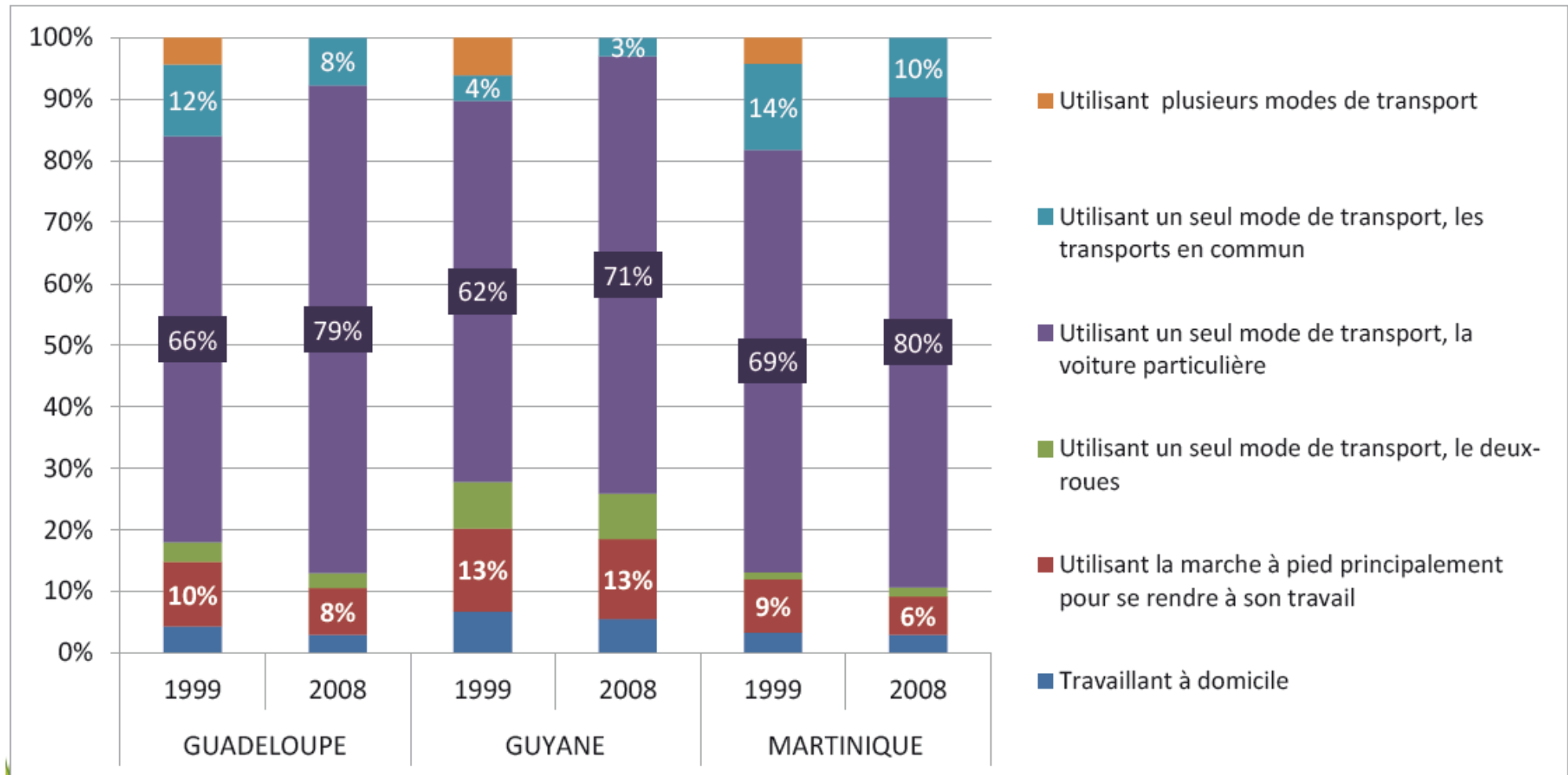


- Nombre d'actifs ayant un emploi travaillant hors de leur commune de résidence
- Nombre d'actifs ayant un emploi travaillant dans leur commune de résidence

1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Flux domicile-travail : évolution

- Une utilisation croissante de l'automobile au détriment des autres modes



1. ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE

➤ Flux domicile-étude

- Une structure des flux proche de celle des flux domicile-travail
- **107 989 flux quotidiens**, représentant 46% des flux obligés (domicile-étude + domicile-travail)
- 63% de flux intra-communaux, les principaux étant concentrés dans les communes recensant le plus d'emplois : Les Abymes, Baie-Mahault...
- 37% de flux intercommunaux
 - Un bassin de déplacement centré sur l'agglomération pointoise (Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Baie-Mahault) ; les principaux flux sont à destination de Pointe-à-Pitre et en provenance des Abymes, du Gosier, de Baie-Mahault
 - Un bassin local de déplacement centré sur Basse-Terre
 - Parmi les flux intercommunaux, 88% sont supérieurs à 50 (flux représentés sur la carte)

Flux* domicile - étude 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

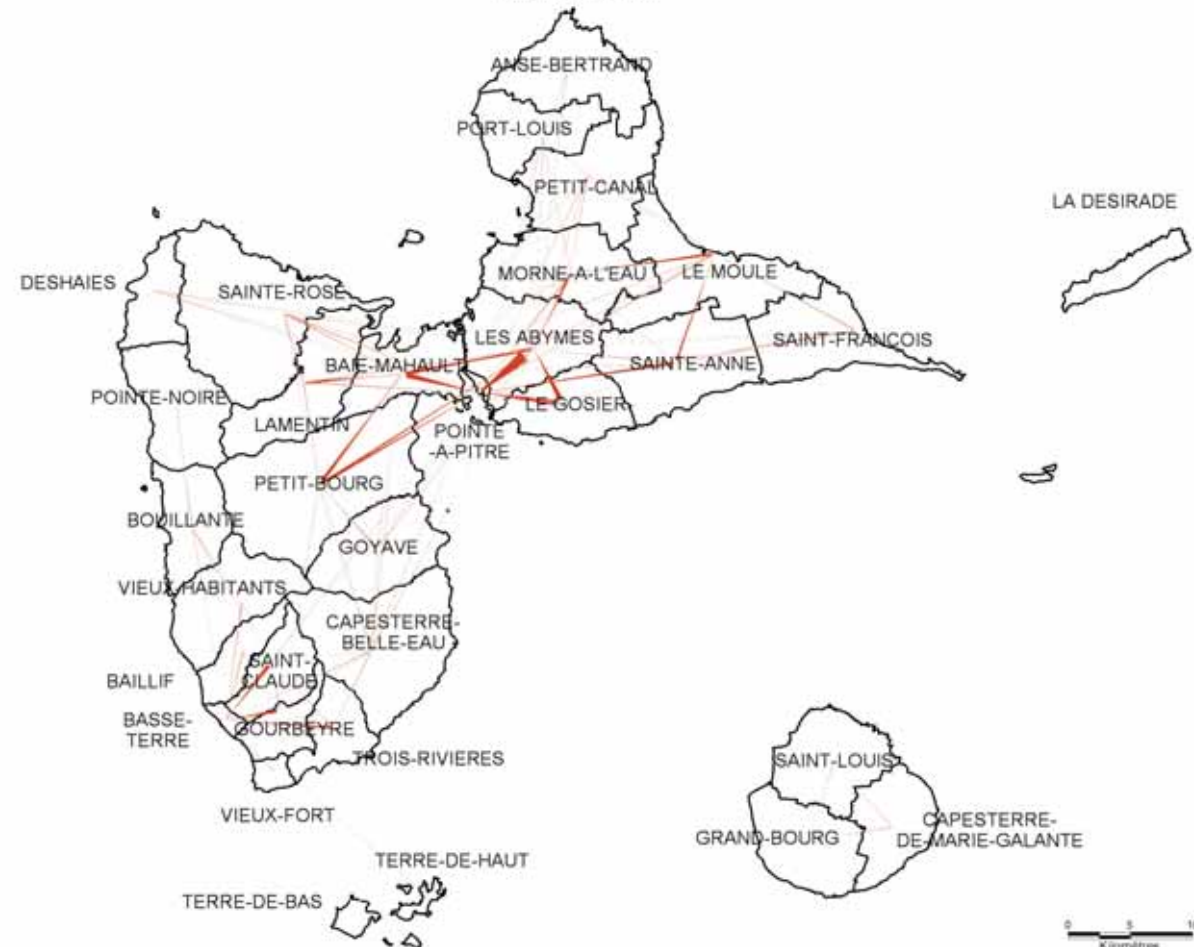
500 à 3 040 (18)

50 à 500 (112)

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



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**

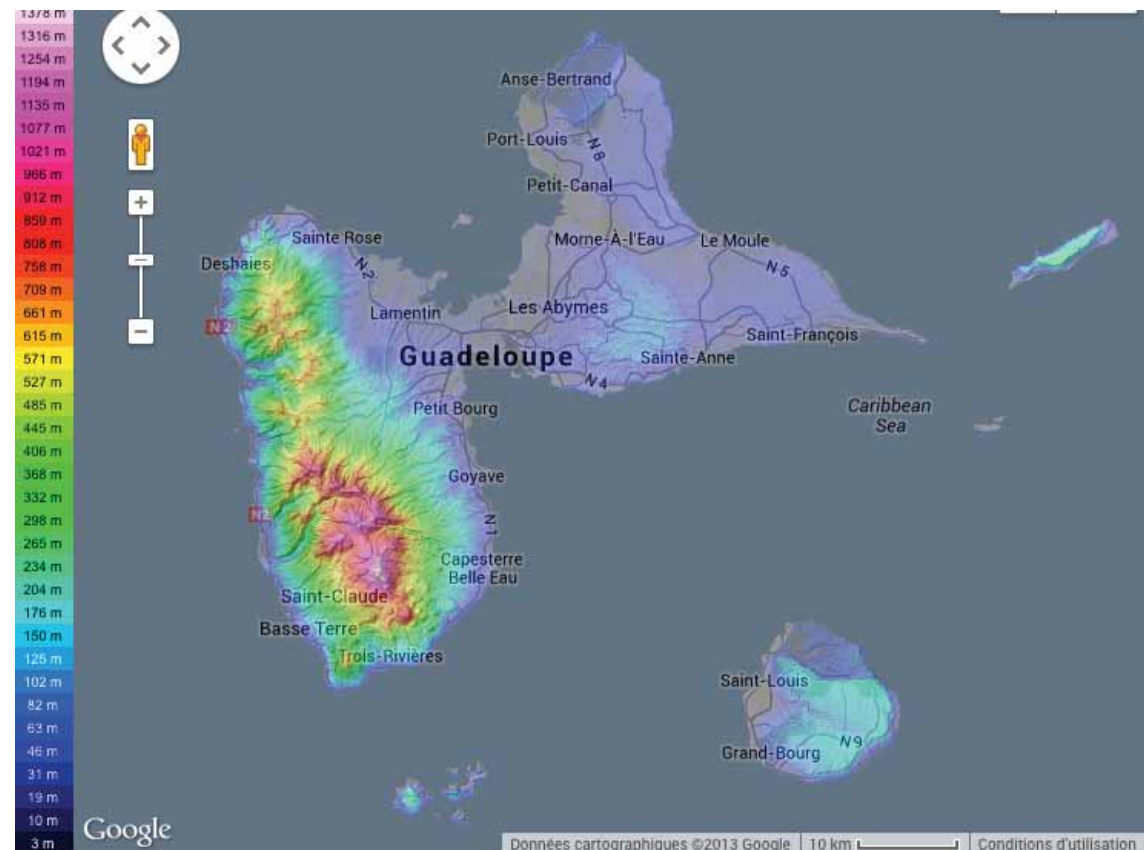
2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ Topographie

- Des reliefs élevés sur Basse-Terre (volcan de la Soufrière à 1467 m), les Saintes (Terre de Haut à 309 m et Terre de Bas à 293 m) et la Désirade (275 m), pour les cyclistes sportifs
- Des reliefs modérés sur les Grands Fonds et Marie-Galante (204 m), pour les cyclistes avertis
- Des reliefs relativement plats par ailleurs, plus favorables à l'usage du vélo quotidien ou de loisirs



Source : Académie de Guadeloupe

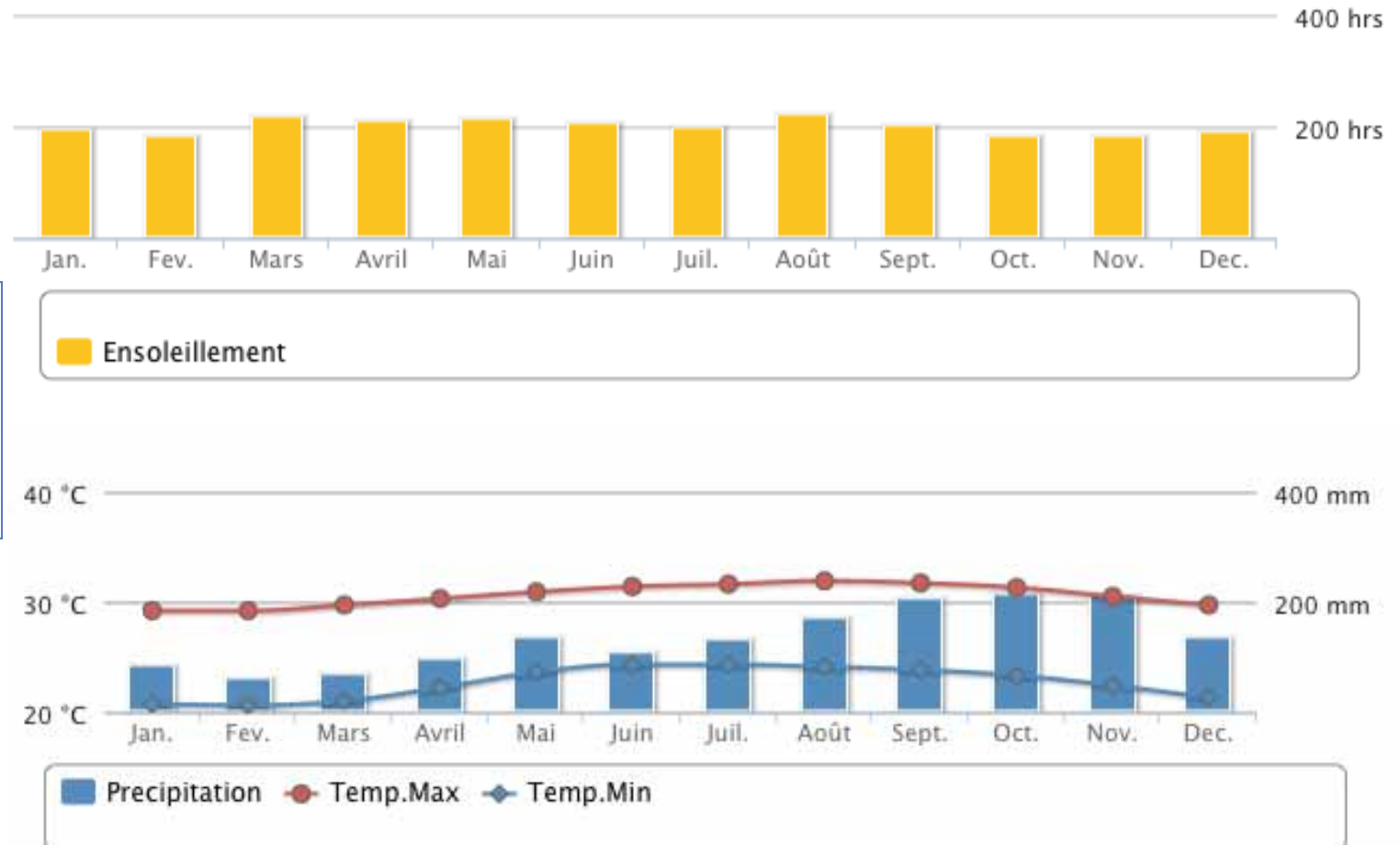


2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ Climat

- Des températures élevées toute l'année
- Un ensoleillement régulier tout au long de l'année
- Des précipitations importantes de septembre à novembre

Valeurs moyennes à Pointe-à-Pitre



Normales annuelles :

- T° min = 22,6°
- T° max = 30,6°
- Nombre de jours de précipitations = 175,5

Source : climat.meteofrance.fr
(année 2012)

2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ Géographie

- Au sein de l'arc antillais, une configuration géologique et un relief, conduisant à un patrimoine exceptionnel
- Diversité des milieux naturels, richesse de la biodiversité de la faune et de la flore
- Qualité et variété des paysages
- Grande densité d'aires protégées, notamment grâce au Parc National
- Richesse menacée par :
 - De fortes pressions naturelles : tremblements de terre, cyclones, inondations...
 - Un développement mal maîtrisé de l'urbanisation : défrichage des forêts au profit d'une urbanisation diffuse, dégradation de la mangrove...

Source : Profil environnemental de la Guadeloupe, DEAL, 2011



Source carte : SAR, 2011

2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ Plusieurs périmètres de protection environnementale à prendre en compte, pour la création éventuelle d'aménagements cyclables :

- Parc National de Guadeloupe : protection forte sur les zones de cœur dont les 2/3 concerne la forêt tropicale
- Réserve Naturelle Nationale du Grand Cul-de-Sac, des îlets de Petites Terre (en réflexion : Marie Galante et La Désirade)
- Forêts domaniales : 5 grands écosystèmes soumis à des régimes de protection spéciaux et gérés par l'ONF
- Acquisitions du Conservatoire du Littoral et des Rivages : 11 sites protégés
- Espaces remarquables du littoral, classés au code de l'urbanisme (article L146-6)
- Arrêtés de Protection de Biotope : 4 sites identifiés
- Sites inscrits et classés

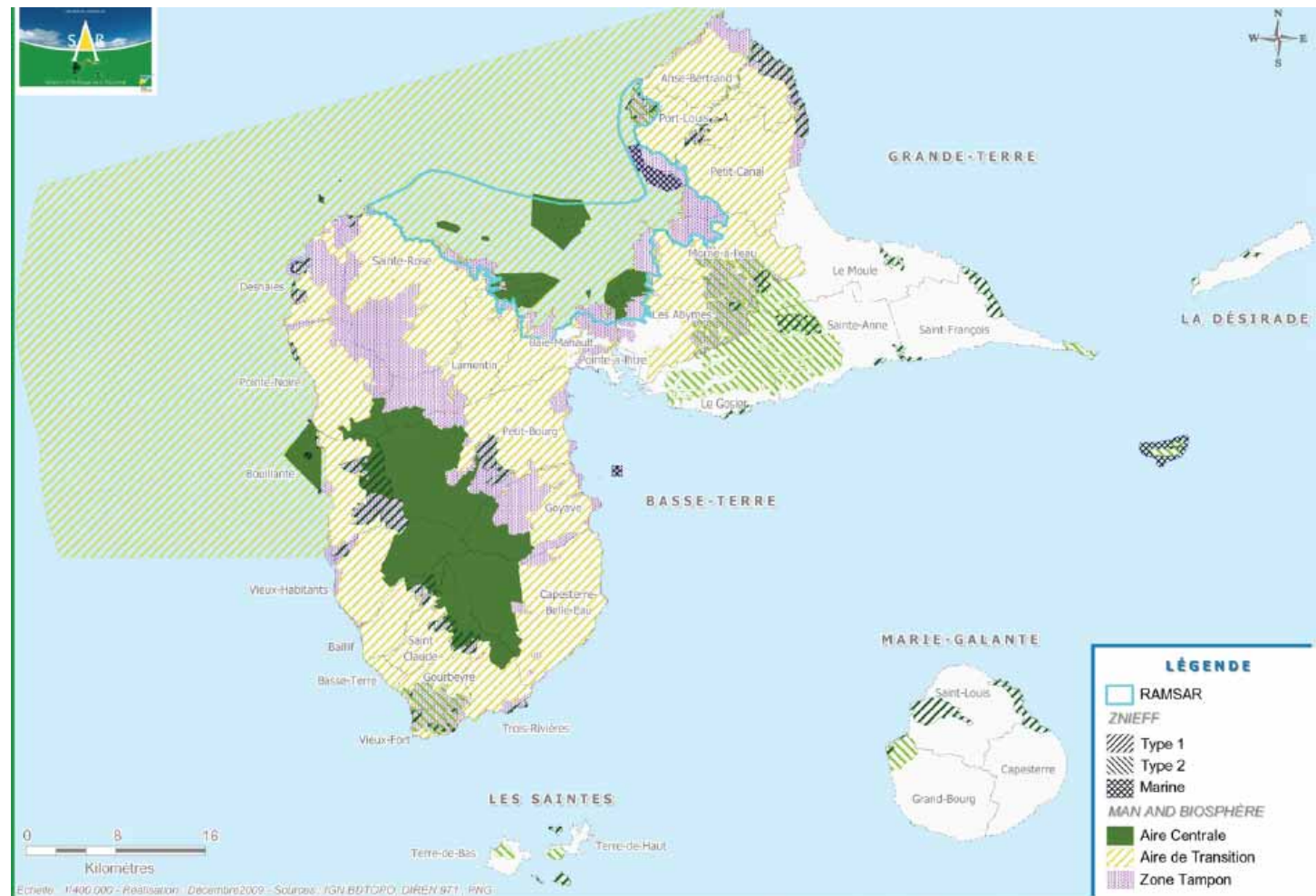
Le Littoral : enjeu spécifique et contrainte forte (Loi littoral du 3 janvier 1989) : Protection dans une bande de 81,2 mètres

Source : SAR, 2011



2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

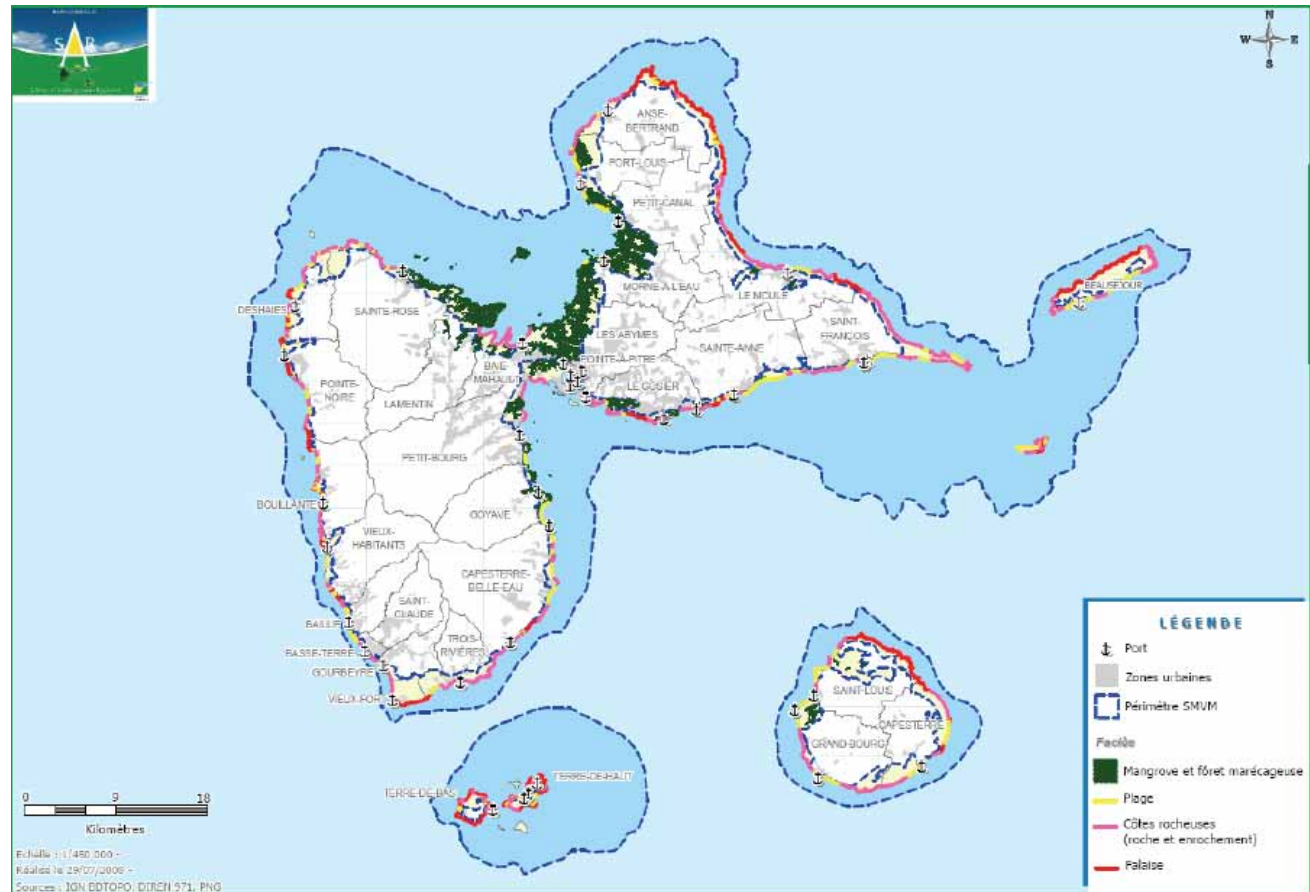
- **Plusieurs périmètres à considérer, mais sans protection réglementaire :**
 - Le périmètre RAMSAR : traité relatif à la conservation des zones humides d'importance internationale
 - Le classement Man and Biosphère, s'appuyant sur le périmètre du parc
 - Les ZNIEFF : les inventaires faune et flore doivent être consultés lors de projets d'aménagements
 - En réflexion 9 ZICO (source : profil environnemental de la Guadeloupe, DEAL, année 2011)



2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ Coupures naturelles et anthropiques

- Axes routiers à fort trafic
- Reliefs élevés montagneux
- Rivière Salée, rendant difficile la connexion entre Basse Terre et Grande Terre
- Océan isolant Basse Terre/Grande Terre des îles archipels
- Mangrove en relation avec le Grand Cul de Sac Marin
- Falaises et côtes rocheuses : un accès plus ou moins aisé au littoral



Source : SAR, 2011

2. SENSIBILITÉS ET OPPORTUNITÉS

➤ **Emprises foncières**

• Opportunités :

- Petit train de la canne à sucre (distillerie Damoiseau)
- Chemins à travers les bois
- Chemins d'exploitation à travers la canne
- Bourgs en bordure du littoral à valoriser, dédiés souvent à la circulation des voitures et au stationnement
- Pôles d'échange en Transports collectifs...

• Contraintes :

- Disponibilités foncières parfois limitées sur le réseau routier : une clarification des domanialités en cours par le Conseil général et les communes
- Peu de disponibilités foncières sur le littoral : érosion des côtes et urbanisation linéaire...

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,

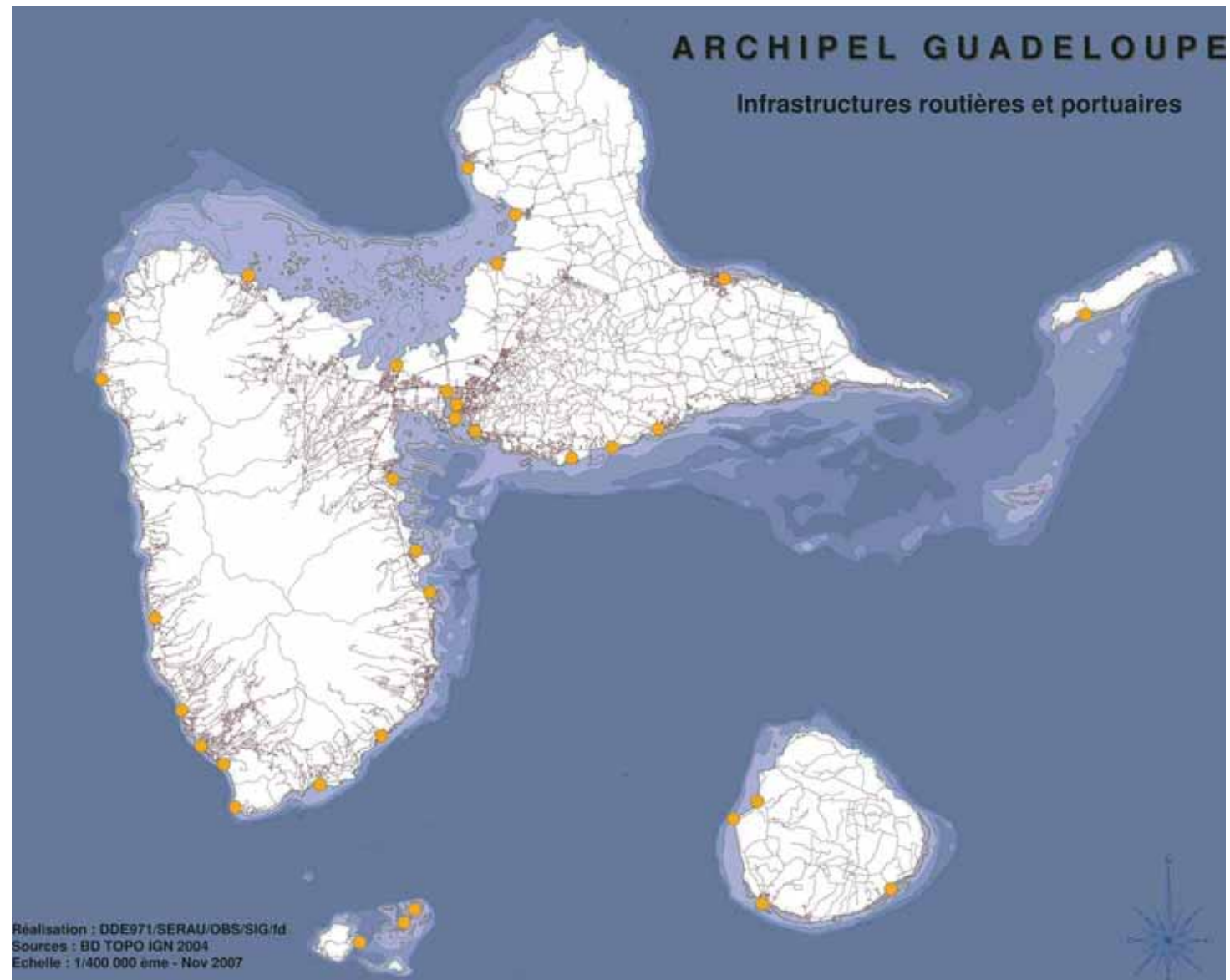
• Sensibilités / contraintes

- 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

➤ Réseau routier

- Une densité variable selon les territoires :
 - Maillage fin sur Grande Terre
 - Peu de voies sur Basse Terre et les îles en raison des contraintes géographiques



3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseau routier

- Des **configurations simples** :

- Quelques axes structurants à 2x2 voies et 2x3 voies, permettant de gérer les forts trafics routiers convergeant vers l'agglomération pointoise
- Des axes structurants à 2x1 voies de départementales et nationales
- Des axes secondaires départementaux
- Des voies communales locales plus étroites

- Des configurations quasi exclusivement en faveur de la circulation routière, **prenant peu en compte les modes alternatifs à la voiture** : bus, piétons ou vélos.

- Des emprises parfois étroites de voirie, rendant difficile l'insertion d'aménagements en faveur des transports collectifs ou des vélos, ainsi que l'élargissement de trottoirs. Toutes les routes nationales mesurent a minima 6 mètres de large.

- **Etat** :

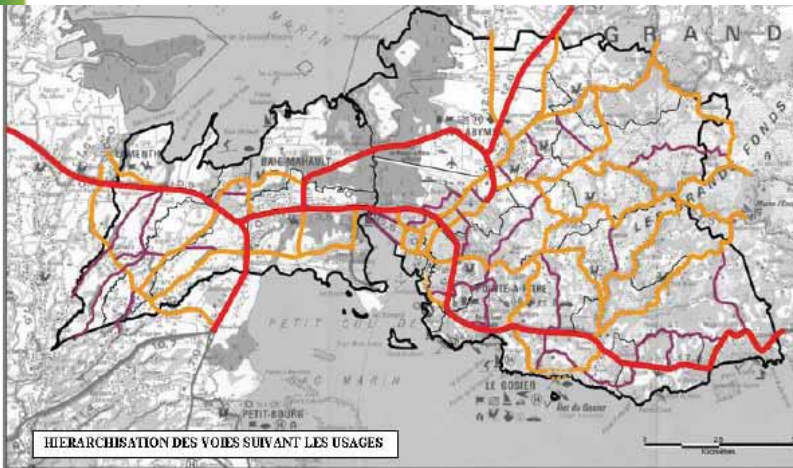
- Un relativement bon état du réseau national et départemental, en dehors des accotements restant à remettre à niveau
- Des voies locales souvent en mauvais état

- Un **réseau viaire qui ne répond plus à la demande croissante des trafics**, nécessitant de trouver des alternatives, tout en prenant en compte la nécessaire accessibilité routière des lieux stratégiques (port, ZA de Jarry, bourgs majeurs...) : **des encombrements majeurs** aux heures de pointe observés

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

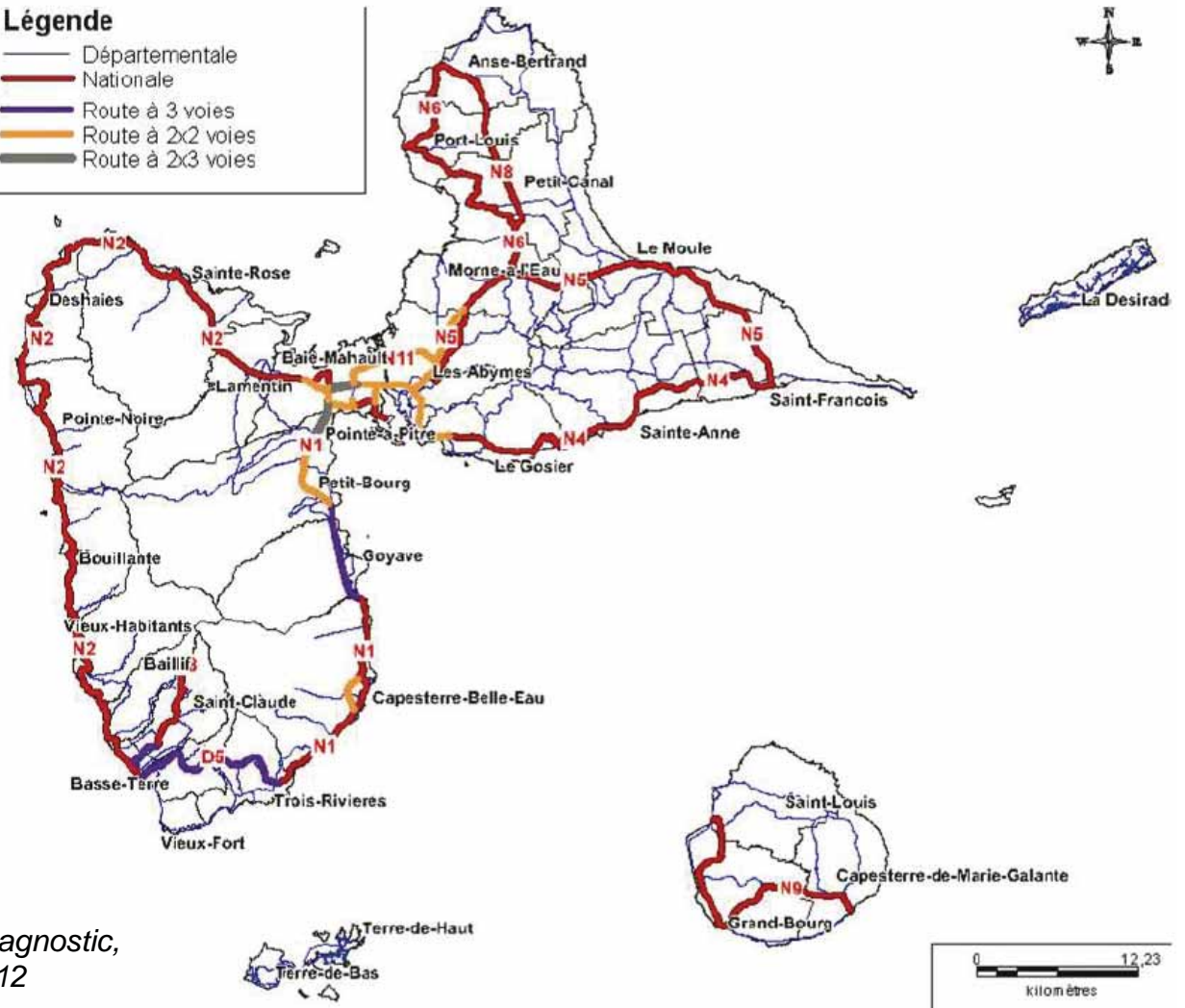
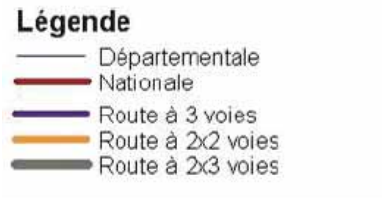
- Réseau routier
- Une hiérarchisation claire des principaux axes routiers

Hiérarchisation du réseau routier



- Niveau 1 = voies de liaison interurbaine et / ou de transit
- Niveau 2 = voies de liaison interpôles éco ou habitat denses
- Niveau 3 = voies de liaison interquartiers et îlots urbanisés

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



Source : SRIT, diagnostic, année 2012

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseau routier

- La domanialité des voies : de nombreuses RD et RN



Source : DEAL (Profil environnemental de la Guadeloupe, DEAL, 2011)

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

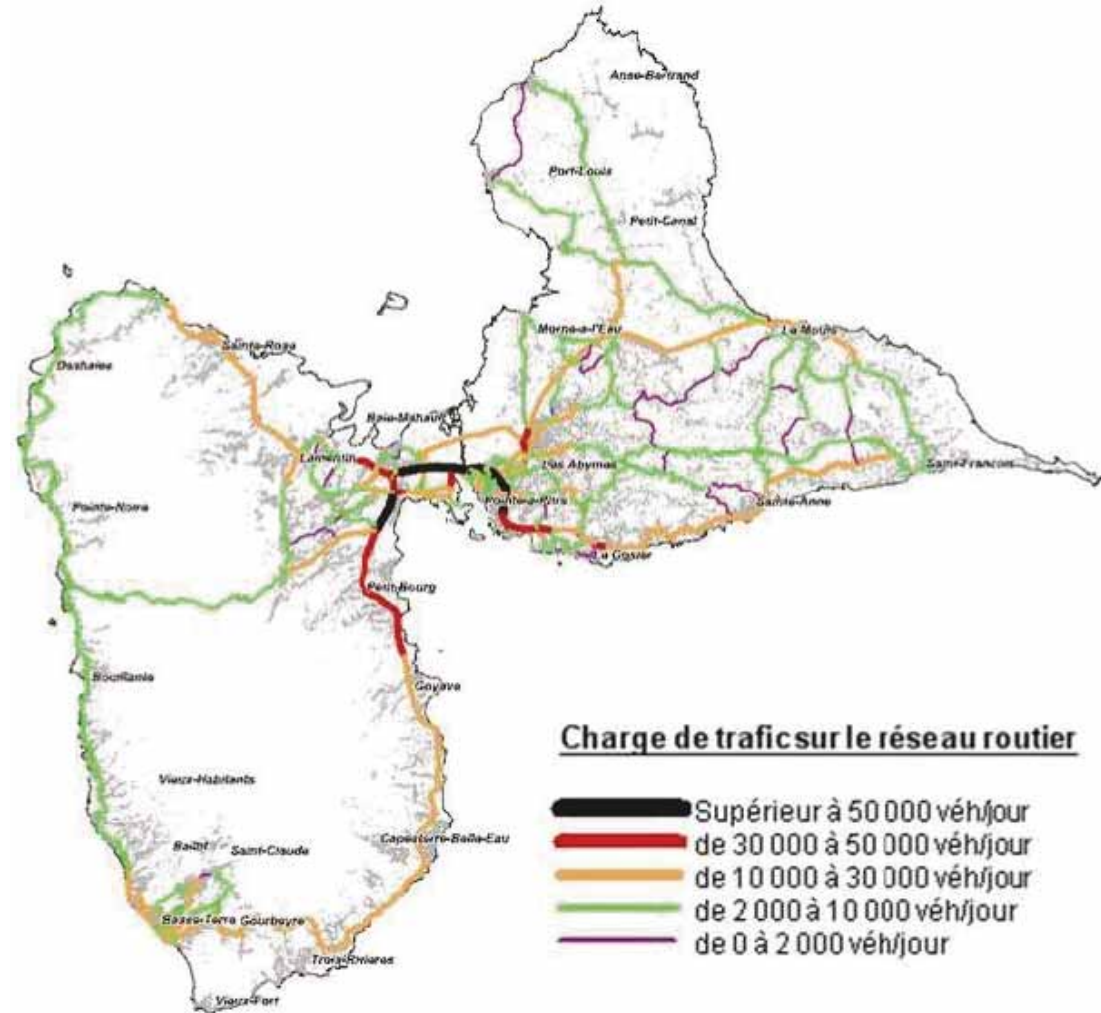
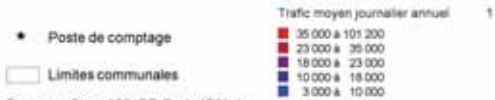
➤ Réseau routier

- Des trafics élevés les axes routiers structurants et secondaires
- Une croissance annuelle des trafics plus élevée que la population : +2% contre +0,5% entre 2006 et 2010

Trafic routier, année 2008

Trafic journalier moyen annuel 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



Source : SRIT, Diagnostic, année 2012

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseau routier

- Des trafics élevés sur les axes routiers structurants et secondaires

Trafic routier, années 2011 et 2012

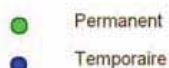
Source : Routes de Guadeloupe

Classe de trafic 2012

Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) en véhicules/jour



Type de station de comptage



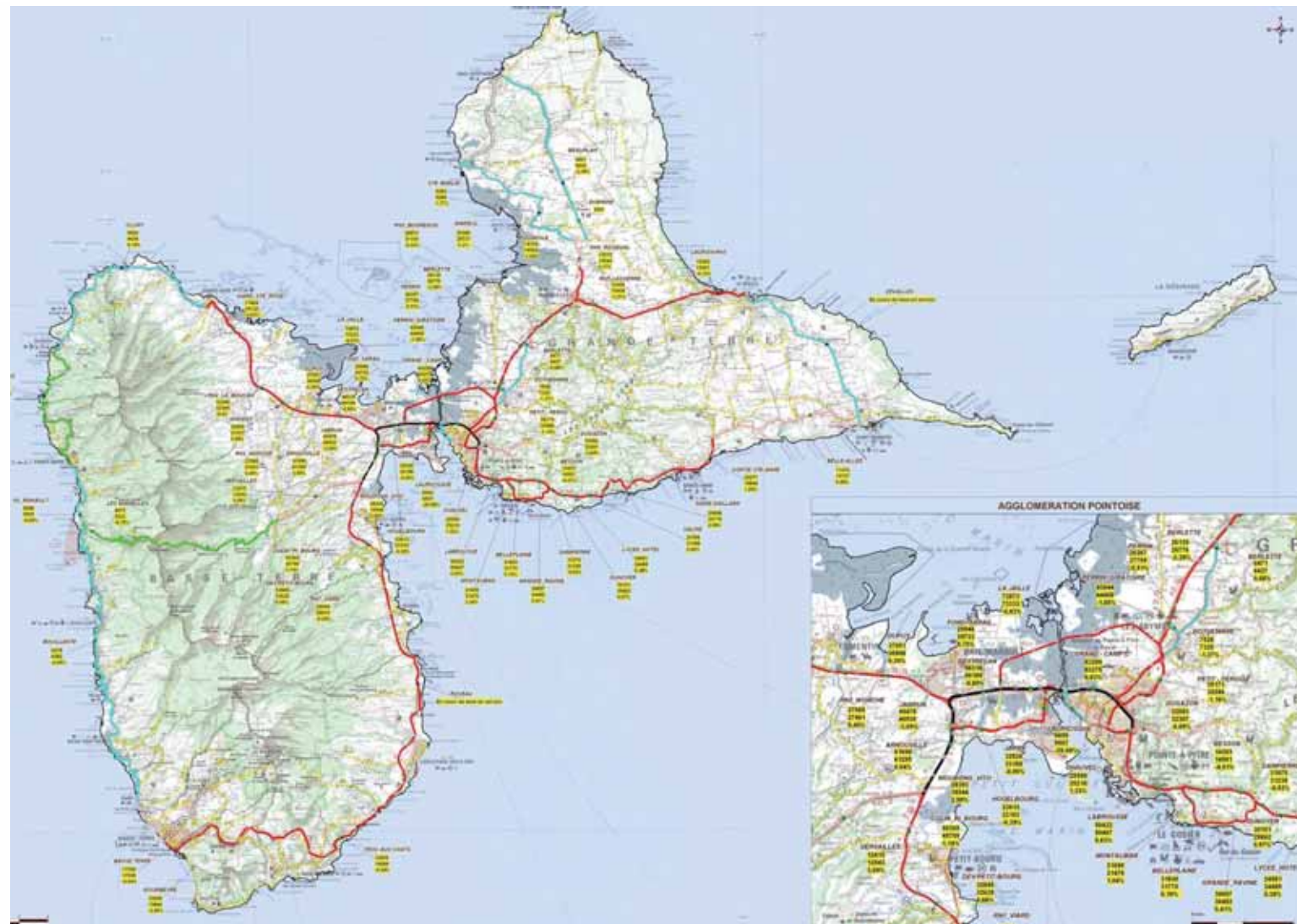
STATION DE COMPTAGE

TMJA 2012
 TMJA 2011
 Pourcentage d'Évolution 2011 à 2012

NOMBRE DE STATIONS :

Année 2011 : 58 stations
 Année 2012 : 56 stations

Les chiffres indiquent la moyenne journalière annuelle dans les 2 sens de circulation.



3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

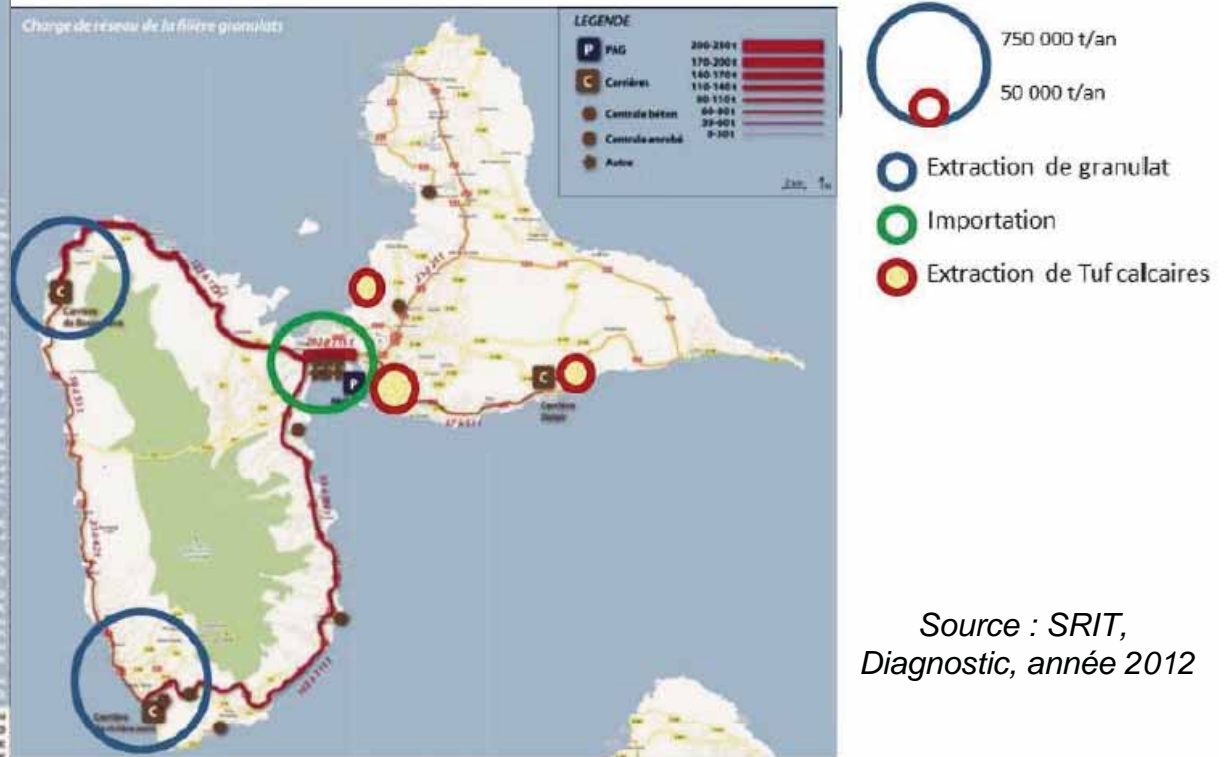
➤ Réseau routier

- Un usage spécifique de **trafic lourd**, avec une **cohabitation difficile avec les cyclistes**, liés :
 - aux produits d'importation au port de Pointe-à-Pitre,
 - aux carrières d'extraction,
 - à la récolte de la canne à sucre : livraison de la canne à l'aide de **titans** de février à juillet au centre de transfert et de transbordement, puis aux usines sucrières ou distillerie de rhum. En sortir d'usine, le sucre est acheminé vers l'usine de Gardel à au Moule ; la mélasse est transportée vers Ste Rose.

Trafic lourd lié à la canne à sucre



Trafic lourd lié aux carrières



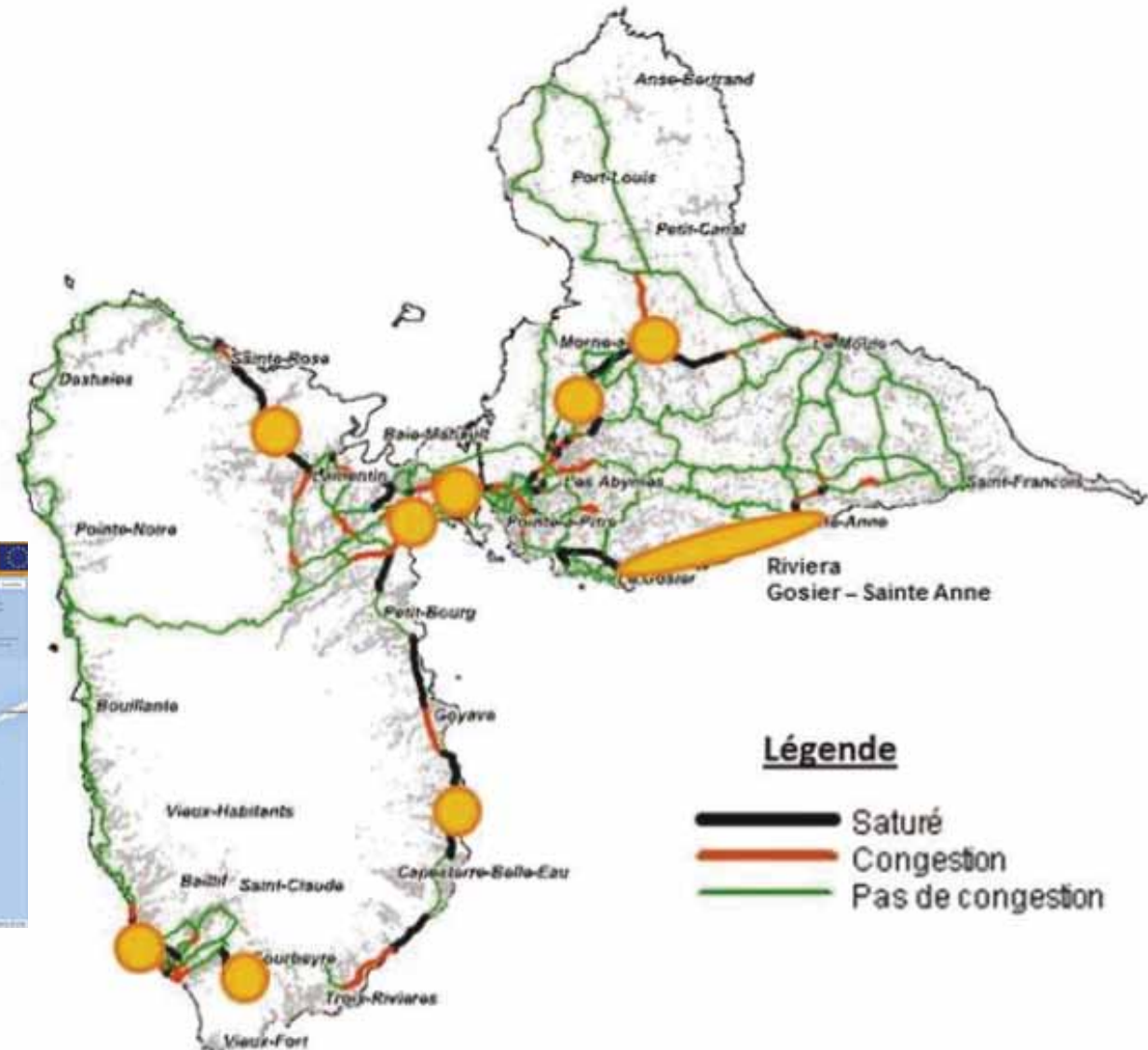
Source : SRIT, Diagnostic, année 2012

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseau routier

- Des saturations élevées aux heures de pointe, voire tout au long de la journée sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre
- Trafikera : un outil récent de régulation du trafic routier
- Un schéma départemental de jalonnement touristique réalisé récemment, en cours de mise en œuvre par Routes de Guadeloupe, qui permettra de canaliser les touristes sur les axes adaptés (site pilote au Gosier) ; une étude en cours permettra de jalonner de manière cohérente l'ensemble des motifs

Points de congestion issus de la modélisation de trafic réalisée en 2008



Trafikera.fr



Source : SRIT, Diagnostic, année 2012 ; entretiens

NB : cf. annexe reportage photographique

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

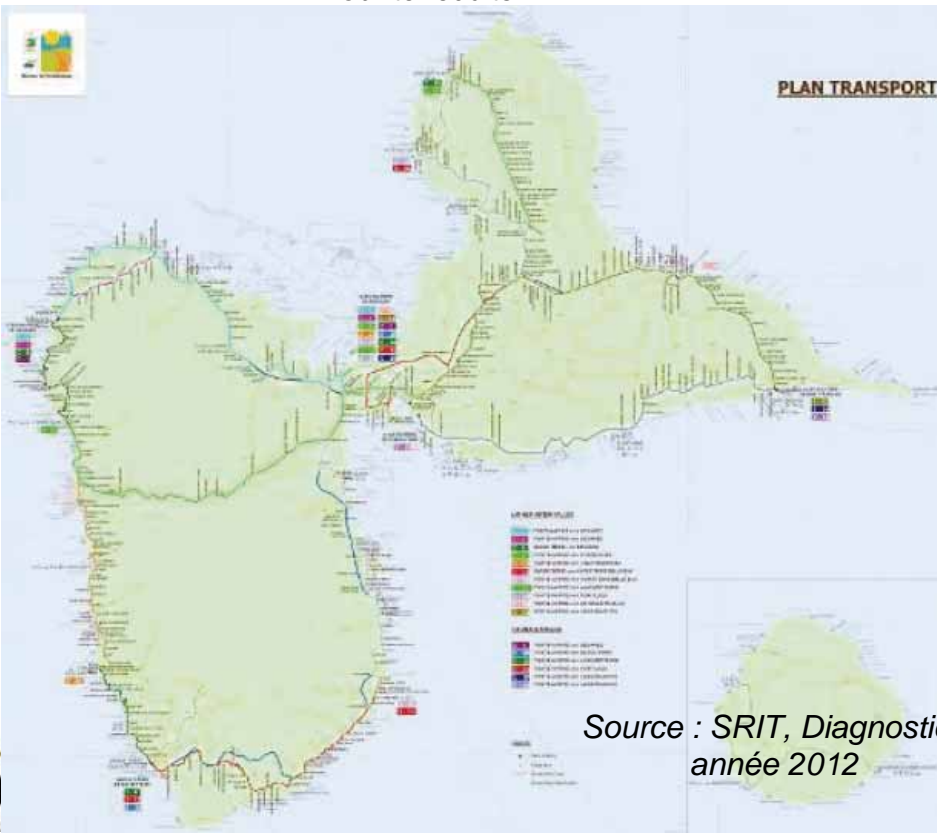
- Le réseau départemental :
 - 67 lignes avec un système billettique opérationnel depuis 2008 :
 - 30 lignes « intervalles » reliant les communes
 - 7 lignes « express » desservant les grands axes avec peu d'arrêts
 - 30 lignes « locales »
 - Transport à la Demande pour les personnes à mobilité réduite.

Réseau de transport collectif départemental

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

- Principaux arrêts des lignes départementales (année 2010)
- Lignes scolaires (année 2006)
- Limites communales

Sources : Scan 100, BD Carto IGN et DDTM



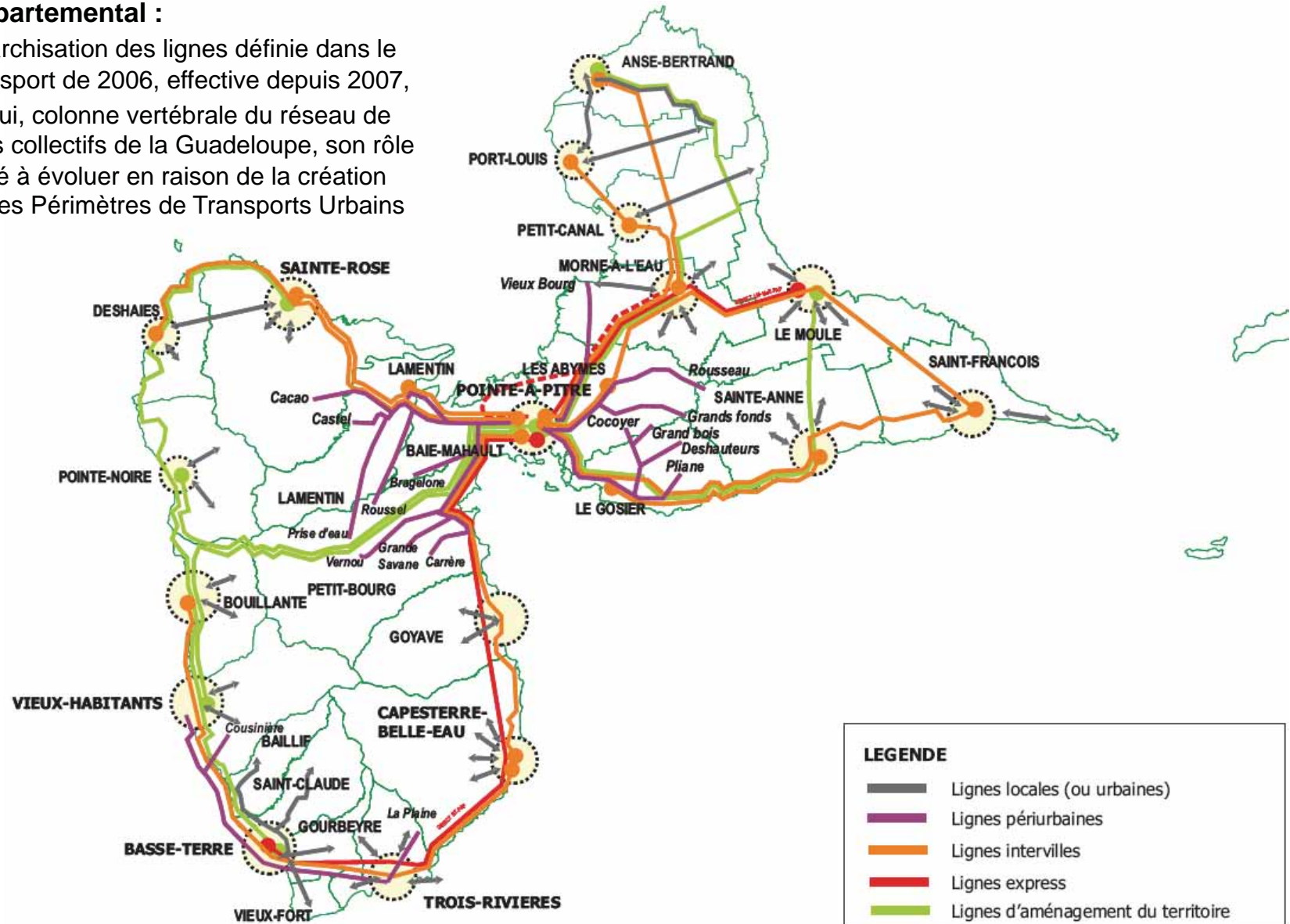
Source : SRIT, Diagnostic, année 2012

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,
- Aujourd'hui, colonne vertébrale du réseau de transports collectifs de la Guadeloupe, son rôle est amené à évoluer en raison de la création récente des Périmètres de Transports Urbains



Source : Plan Transport, année 2006

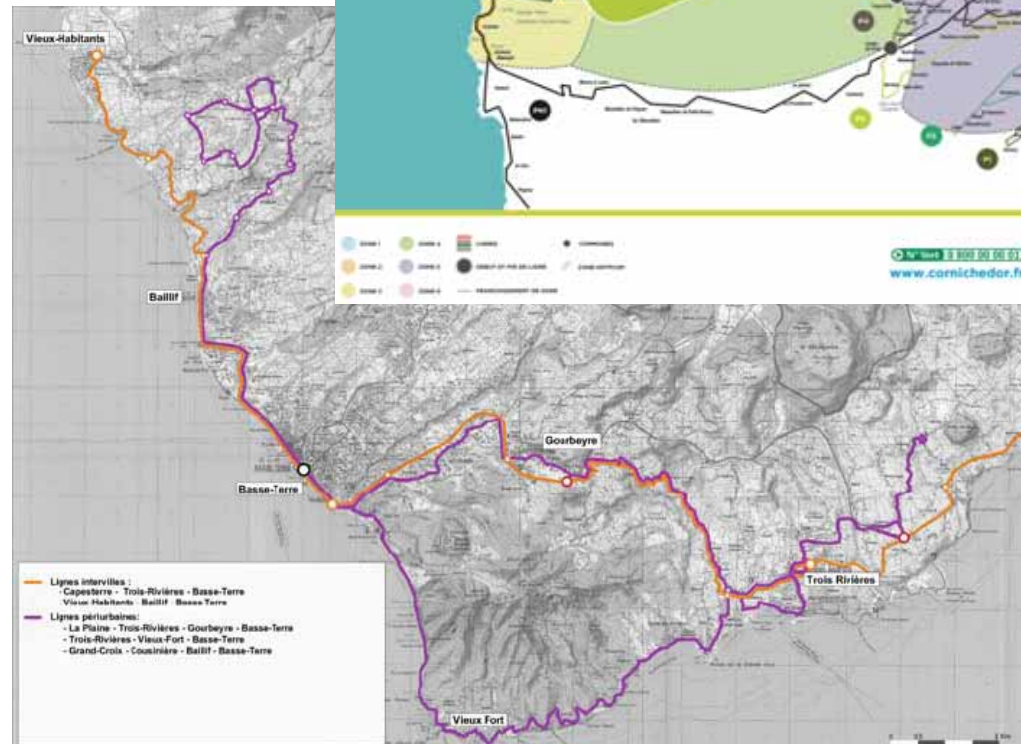
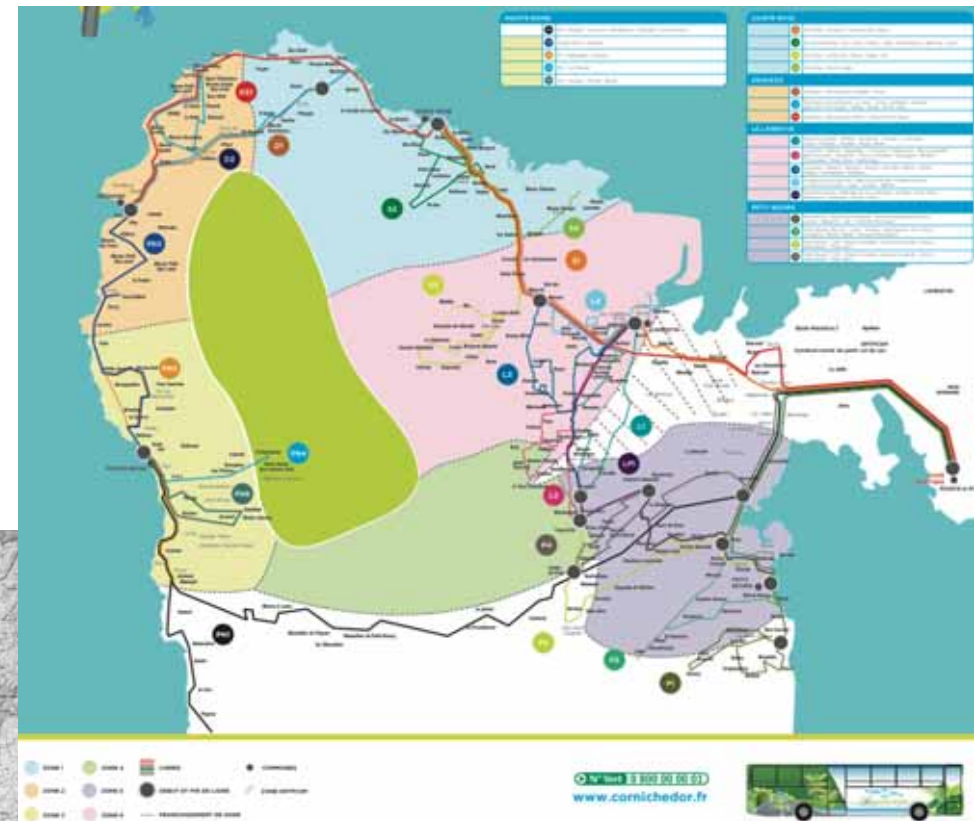
3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

- Les réseaux urbains :
 - Création des PTU en cours, qui va conduire à une réorganisation complète
 - 4 réseaux urbains organisés :
 - **Agglomération pointoise**, réseau organisé par le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-sac Marin, en cours de réorganisation
 - Communauté d'Agglomération du Nord Basse Terre, une mise en place récente du réseau de la **Corniche d'Or** visant à régulariser les offres (inauguration le 22 juin 2013) : 16 lignes et 400 arrêts desservis
 - **Communauté d'Agglomération du Sud Basse Terre** : création en 2010, d'un réseau de 3 lignes et 3 navettes
 - **Ville du Moule**

Réseau de la Corniche d'Or

Source : CANBT (année 2013)



Proposition de réseau sur la CASBT

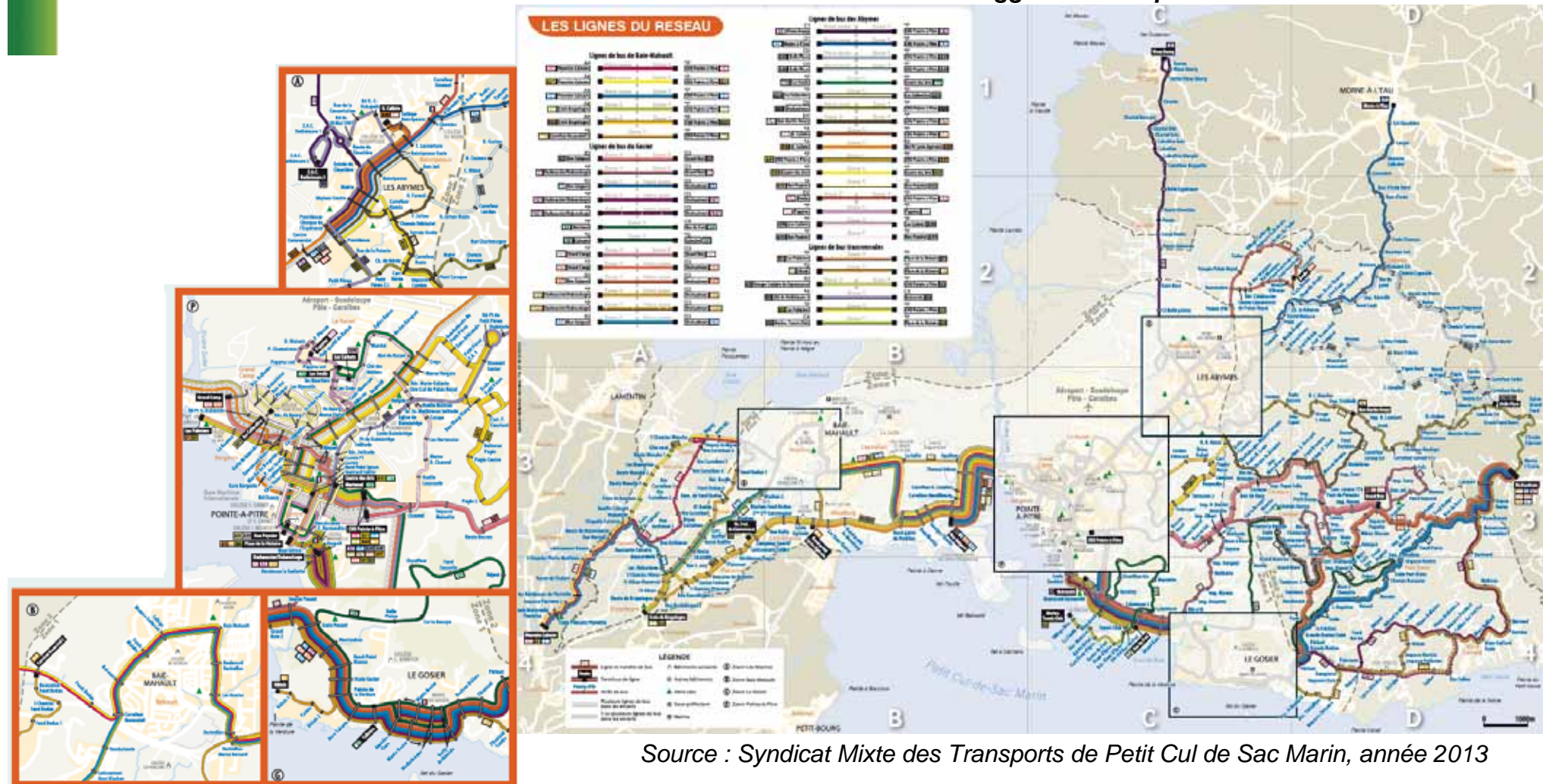
Source : Plan de Déplacement de l'Agglomération (année 2006)

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

- Les réseaux urbains (suite) :
- **Agglomération pontoise**, nouvelle procédure de délégation de service public à venir pour janvier 2015, qui permettra de passer d'un réseau aux caractéristiques interurbaines (transféré en 2010 par le Conseil général) à un réseau aux caractéristiques urbaines, proposant aujourd'hui 30 lignes

Réseau de l'agglomération pontoise



Source : Syndicat Mixte des Transports de Petit Cul de Sac Marin, année 2013

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

- **De nombreux transports « constatés »**, c'est-à-dire non organisés par les Autorités Organisatrices des Transports, conduisant à une mauvaise lisibilité de l'offre disponible, et des disparités fortes de fonctionnement sur le territoire :
 - Tarifications multiples
 - Absence de coordination horaire
 - Irrégularités des circulations...
- **Fréquentation des lignes du Conseil général :**
 - 5 lignes regroupent plus de 40% de la fréquentation du réseau, dont 4 en liaison avec Pointe-à-Pitre (année 2010)
 - 14 000 élèves transportés en 2010
 - Un taux élevé d'usage en entrée d'agglomération, avec seulement 4% pour se rendre à Jarry en raison d'une desserte limitée

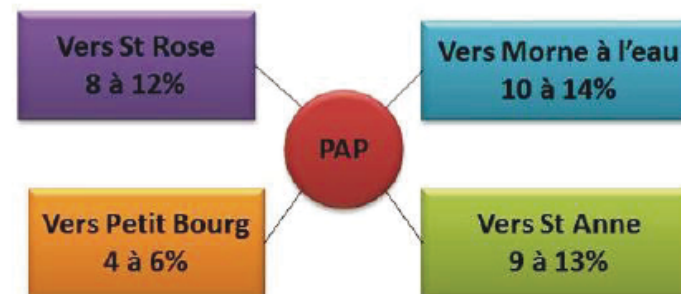
Source : SRIT, Diagnostic, année 2012 ; entretiens

Lignes principales du Conseil Général

Lignes	Fréquentation annuelle	Freq / jour	Temps parcours	Prix billet
• Basse Terre / PAP (402)	822 200	2 800	1h50	5.60€
• Saint François / PAP (600)	621 400	2 100	1h10	3€
• Deshaies / Riflet / Bergevin (101)	573 500	2 000	1h15	3.60€
• Richeplaine / PAP (722)	478 900	1 700	1h20	4€
• Basse Terre / Pointe Noire (8)	343 000	1 200	1h15	3.90€

Source : Conseil Général de Guadeloupe

Taux d'utilisation des Transports en Commun en entrée d'agglomération

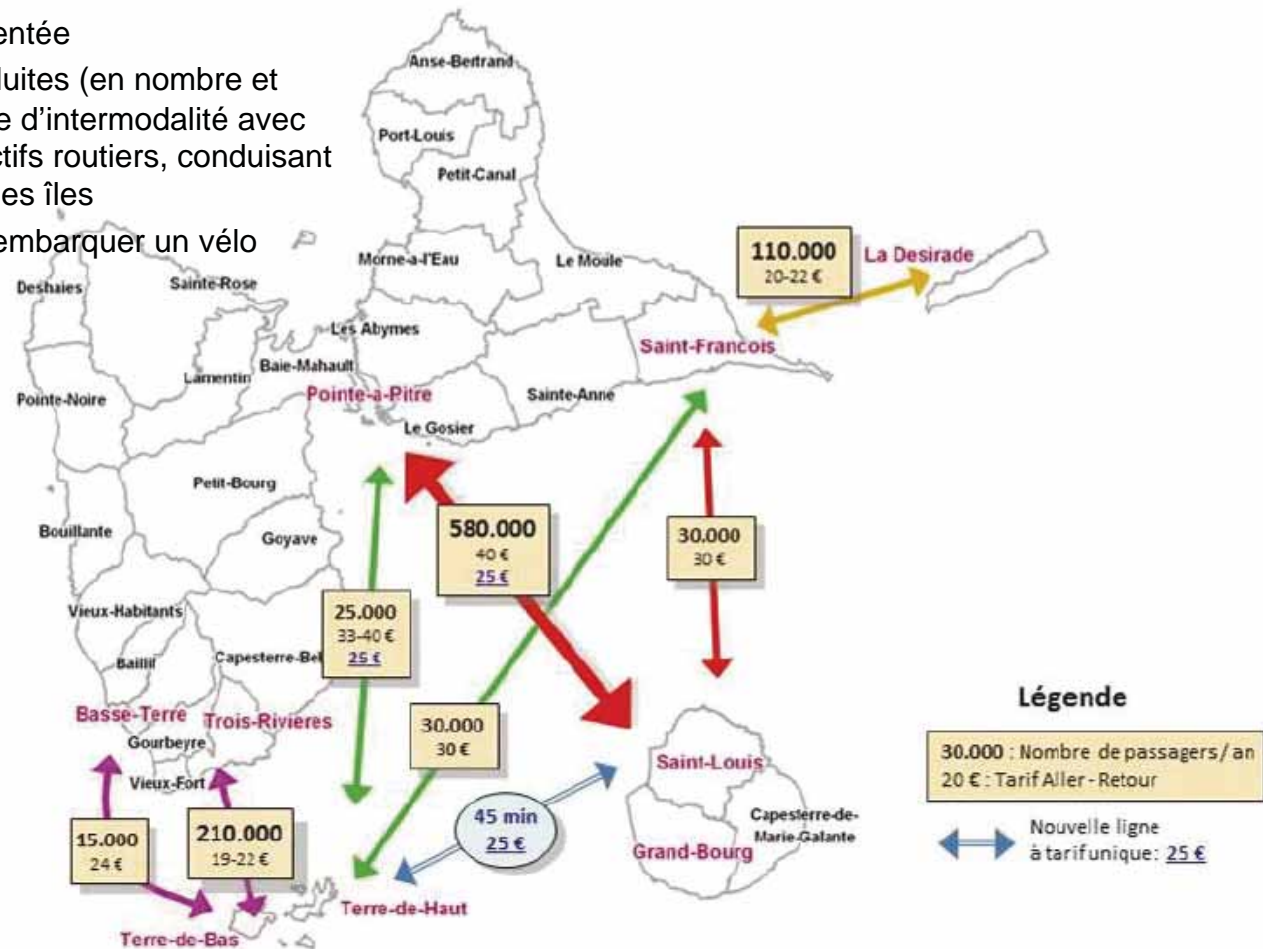


3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

• Les navettes maritimes :

- Pas de service public organisé entre les îles, l'offre dépendant des armateurs privés
- Marie-Galante, île la plus fréquentée
- Des tarifs élevés, des offres réduites (en nombre et amplitude horaire), une absence d'intermodalité avec les réseaux de transports collectifs routiers, conduisant à une baisse de fréquentation des îles
- Aucun équipement prévu pour embarquer un vélo



Source : SRIT, Diagnostic, année 2012

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Réseaux de transports collectifs

• Le transport aérien :

- **Aéroport international de Point-à-Pitre, Guadeloupe Pôle Caraïbes**, principal aéroport de l'archipel sous régime de concession par la CCI ; prochainement, la CCI ne sera plus gestionnaire, avec la création prévue d'une société aéroportuaire ; plus de 2 millions de passagers accueillis en 2011
- Un trafic aérien inter-île très faible (120 000 passagers par an en 1980), avec principalement des offres privées au niveau des aérodromes de :
 - Grand-Bourg de Marie-Galante
 - Terre de Haut aux Saintes
 - La Désirade
 - Saint-François
 - Baillif.



Source : SRIT, Diagnostic, année 2012

Aéroport Pôle Caraïbes

3. RÉSEAUX DE TRANSPORT

➤ Intermodalité

NB : cf. annexe reportage photographique

- **5 pôles d'échange en transport collectif routier identifiés, non équipés pour les vélos :**
 - Gare routière interurbaine et maritime de Bergevin ; avec environ 700 000 passagers accueillis chaque année au Port Autonome de Guadeloupe
 - Gare routière de Dubouchage à Darboussier à Pointe-à-Pitre
 - Entrée de la voie principale à Jarry
 - Centre commercial Destreland à Baie-Mahault
 - Gare Routière récente à proximité du centre-ville de Basse-Terre
- **Deux projets du SMT du Petit Cul de Sac Marin :**
 - **création de hubs intermodaux** (liaison entre le réseau urbain et interurbain) et de **parcs relais** à l'approche de la zone urbaine dense ; dans le cadre de la restructuration de leur réseau de transport collectif urbain et de la mise en place du TCSP : une opportunité de réflexion sur la mise en place de systèmes de location et de stationnement des vélos.
 - **lancement en 2015 de la carte sans contact**, avec un système qui sera compatible avec la gestion du vélo.
- **Une coordination limitée en terme d'horaires, améliorée depuis le Plan Transport de 2006**
- **Une absence de coordination en matière de tarifs et d'informations**, avec une rareté de l'information monomodale également (absence de plans sur internet, de calculateurs d'itinéraires, ou d'information dynamique)
- **Des initiatives isolées en covoiturage**, tel que le parking du giratoire de Montebello à Petit Bourg
- **Des réflexions menées par les diverses AOTU**, y compris en terme d'informations (étude sur l'information multimodale menée par le Certu en mars 2010)

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 (SCoT, PDU, Plan de Déplacements, ...), mais dont la mise en œuvre reste à réaliser (cf. partie 5)

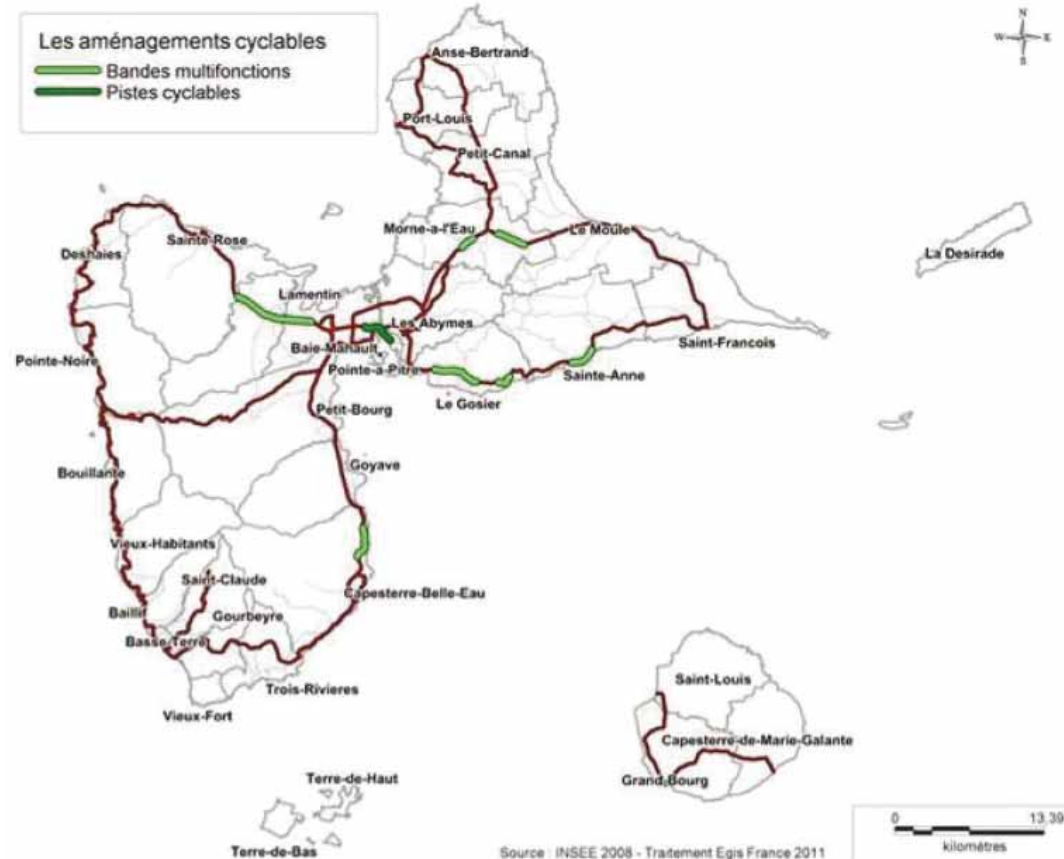
4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ 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...

NB : cf. annexe reportage photographique

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



4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO





➤ Aménagements cyclables existants :

NB : cf. annexe reportage photographique

- 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



Usage conseillé		Usage obligatoire	
début	fin	début	fin
			

- 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

Définition d'une bande multifonctionnelle :

Selon le guide de l'Aménagement des Routes Principales (ARP, réalisé par le SETRA), il s'agit d'un espace le long de la route, destiné à :

- permettre la récupération des véhicules déviant de leur trajectoire normale
- permettre les manœuvres d'évitement,
- permettre l'arrêt d'urgence d'un véhicule,
- permettre aux piétons et cyclistes de circuler plus en sécurité que sur la chaussée,
- faciliter également le dépassement des véhicules lents,
- faciliter l'entretien de la chaussée et de ses dépendances,
- faciliter l'intervention des secours,
- diminuer le coût d'entretien des accotements.

Réglementation :

Elle peut être empruntée pour la circulation des piétons et, à condition d'être revêtue, par des cyclistes. L'article R431-9 du Code de la Route précise que « hors agglomération, les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier ».

La mise en œuvre de cette surlargeur, connue aussi sous le nom de bande dérasée multifonctionnelle revêtue a été recommandée par la circulaire du 5 août 1994 (Aménagement des Routes Principales) pour toutes les routes nationales de trafic supérieur à 1500 véh/j.

La ligne de séparation avec la chaussée est de type T2 (3u).

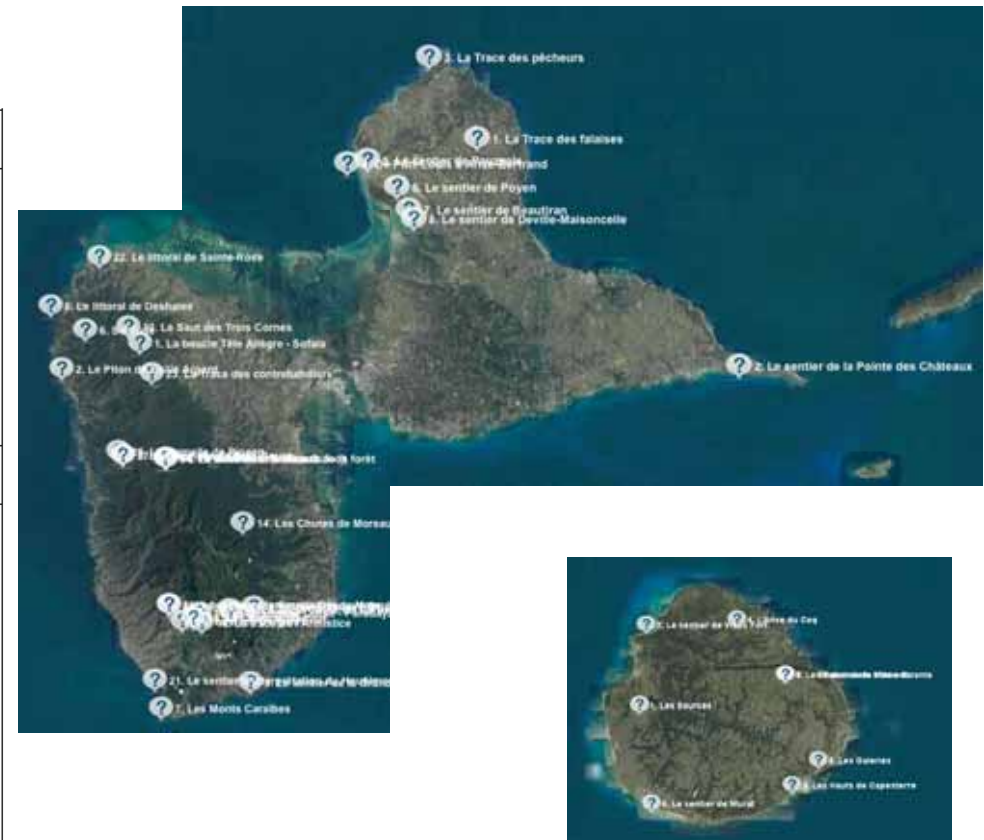
4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Sentiers de randonnées existants ou traces, parfois utilisés ponctuellement par les VTTistes, mais globalement non adaptés (lancement de la révision du PDIPR prévu en 2014)

- Au total : 42 circuits balisés pour les piétons

Les traces mises en valeur par le Conseil général

Basse-Terre :	Grande-Terre :
<ol style="list-style-type: none"> 1. La boucle Tête Allègre - Sofaïa 2. Le Piton de Baille Argent 3. La 3ème Chute du Carbet 4. La boucle de la Grande Découverte 5. La Trace des crêtes 6. Solitude 7. Les Monts Caraïbes 8. Le littoral de Deshaïes 9. Le sentier de la Grande Pointe 10. Le Saut des Trois Cornes 11. La trace de la Rivière Quiock 12. Les Pas du Roy 13. Le sentier de la Maison de la forêt 14. Les Chutes de Moreau 15. La 2ème Chute du Carbet 16. La trace Delgrès 17. La Soufrière 18. La trace de l'Armistice 19. La Chute du Galion 20. Grosse Corde - Paradayz 21. Le sentier d'interprétation du Houilmont 22. Le littoral de Sainte-Rose 23. La Trace des contrebandiers 24. La Trace des ruisseaux 25. La Mamelle de Pigeon 26. Le sentier d'interprétation du Matouba 27. La Mamelle de Petit-Bourg 	<ol style="list-style-type: none"> 1. La Trace des falaises 2. Le sentier de la Pointe des Châteaux 3. La Trace des pêcheurs 4. De Port-Louis à Anse-Bertrand 5. Le sentier de Pouzzole 6. Le sentier de Poyen 7. Le sentier de Beautiran 8. Le sentier de Deville-Maisoncelle
	Les îles
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le sentier nord de la Désirade
	Marie-Galante :
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les Sources 2. Le sentier de Vieux Fort 3. Les Hauts de Capesterre 4. L'Anse du Coq 5. Les Galeries



4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Traces pour les VTTistes, conseillées par VTTGuadeloupe.com

- Au total : 11 circuits cartographiés sur fond IGN, mais non balisés sur le terrain

La Grande-Terre



Port-Louis , Beautiran, Petit-Canal
35 km peu de dénivelé.
Niveau **Bleu**.



Saint-François / plage de Anse à l'Eau
22 Km peu de dénivelé .
Niveau **Bleu**.



Saint-François / Pointe des Châteaux
De Belles plages à découvrir La Gourde, Tarare, Salines
25 km quelques passages techniques.
Niveau **Rouge**



Bois Jolan Plage du Helleux
20 Km Belle balade .
Niveau **bleu**.



Saint-Félix / pointe de La Saline
15 Km découverte en famille.
Niveau **vert**



Plage de l'Autre Bord, Grand-Bois, Sainte-Marguerite,
site de parapente
44 Km, Passages techniques.
Niveau **Rouge**



L'île de la Désirade
Le tour de la Désirade découverte du Phare de la Station
météo, La pointe Abaque La chapelle les éoliennes et la
pointe du Colbris. Dénivelé important + forte chaleur 32 Km
Niveau **Rouge +**

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**

Source : <http://vttguadeloupe.com/traces-et-parcours>

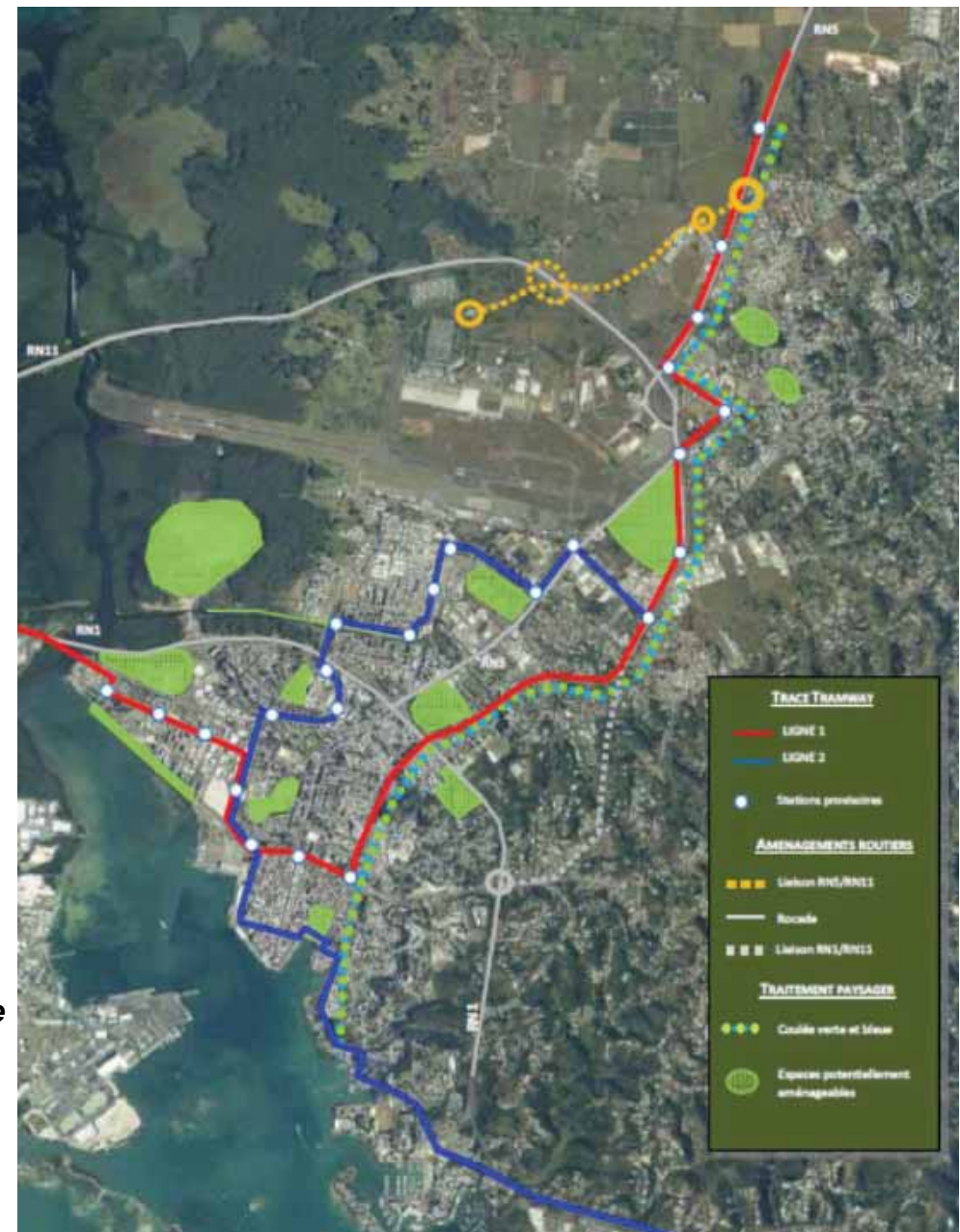
4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

- Projets d'aménagements cyclables
- Transport en Commun en Site Propre de l'agglomération pointoise (suite) :
 - La promenade ou coulée verte et bleue longera pour partie le tracé du TCSP, nécessitant de dégager des emprises suffisantes pour concevoir des aménagements paysagers afin de réaliser des voies piétonnes et cyclables ombragées, ainsi que des espaces de pause
 - La promenade paysagère s'appuie sur les sites suivants : ZAC de Dothémare, site de Mamiel, jardin d'Essai, parc paysager de Lacroix
 - Au delà du tracé TCSP et de ces environs proches, il s'agira de s'appuyer sur des lignes de forces du paysage : Grands Fonds, canal du Raizet qui se prolonge jusqu'à la décharge de la Gabarre

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

Source : Harmonisation des projets pour CAP Excellence, mars 2013 ; entretiens

Source : CapEx, dossier appel à projet, septembre 2013



4. AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Projets d'aménagements en faveur des modes doux

• **Projet d'itinéraire de randonnée en boucle mené par la CANGT :**

- Objectifs : développer l'offre d'activités touristiques et de loisirs sur le territoire, tout en contribuant à créer des emplois localement
- Description : aménagement de 130 km de boucles à destination des marcheurs, cyclistes et cavaliers, avec pose de signalétique, aménagement de cases de repos, dispositifs de stationnement pour les vélos, aires de restauration...
- Difficultés de mise en œuvre, notamment en terme de financement : label « pôle d'excellence rural », mise en place d'un Plan Local d'Insertion pour l'Emploi ; contribution du FSE (Fond Social Européen) et de la CANGT, et participation de l'ONF et du Parc National
- Calendrier : 1^{ère} réalisation en cours entre Anse-Bertrand et Port-Louis pour le parcours pédestre, 2^{ème} entre Port Louis et Petit Canal ; un coût élevé pour la mise en place d'un jalonnement cyclable, qui n'est dès lors pas programmé à ce jour.



Projet de création ou valorisation des traces sur la CANGT



• **Projet de création d'une piste verte (VTT, Piétons...) à Baie-Mahault**

• **Projet de boucles pédestres, et peut-être cyclables sur la Communauté de Communes Nord Grande Terre**

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 cases de repos, intérêt de la signalétique, ...)
 - Création de boucles touristiques en Nord Basse Terre (à l'étude)
 - 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

NB : cf. annexe reportage photographique

- 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. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Location de vélo

- Seuls quelques loueurs privés présents :
 - Roues Libres à Baie-Mahault
 - Vélo Ville VTT à Pointe-à-Pitre, visite guidée des plus beaux sites de Guadeloupe, en relation souvent avec les croisiéristes
 - Elisport à Grand Camp à Pointe-à-Pitre (vélo et 2 roues motorisés)
 - Vtt971.com à St François (location VTT, véloroute et balade accompagnée)
 - Zen'Lib Guadeloupe (VAE, VTC, Vélo Ville)
 - Véloxygène, se déplaçant parfois à l'occasion de certaines manifestations telles que la « ronde verte » au Moule
 - Sur les îles : Marie-Galante, Les Saintes (Localizé et Archipel Location Scooter à Terre de Haut) et La Désirade
- La commune du Moule : difficulté d'accès à l'information

NB : cf. annexe reportage photographique

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, avec des messages tels que : « Les modes actifs sont notamment bien adaptés à la ville, où un déplacement sur trois est inférieur à trois kilomètres. » ; « Développer et encourager la démarche AEU (Approche Environnementale de l'Urbanisme) dans un cadre d'urbanisme durable »

Exemples de documents présentés en faveur des mobilités douces, lors de la journée du 9 octobre 2013



3 – Agir sur les mobilités : perspectives

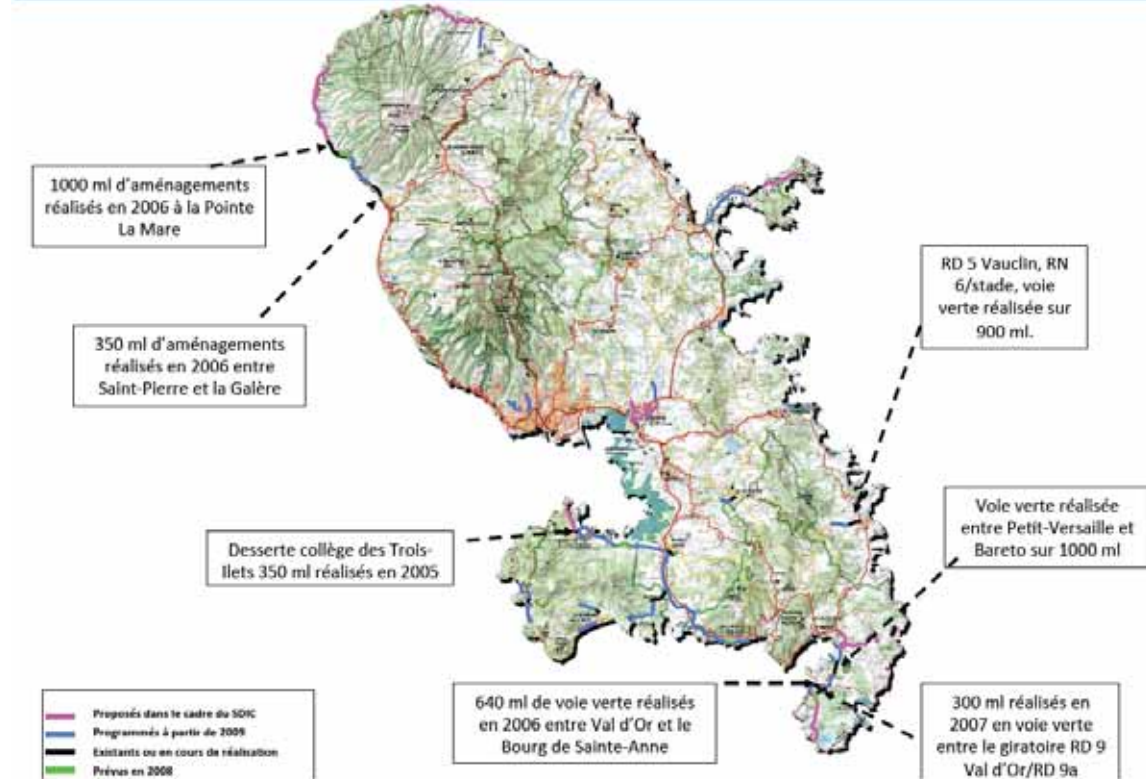
Enfin, l'évolution des temps de parcours aux extrémités de la RN 4 et de la RN 5 montrent la nécessité de les traiter en priorité.



Quelques principes d'amélioration

Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables de la Martinique

AMENAGEMENTS CYCLABLES



— Proposés dans le cadre du SDIC
— Programmés à partir de 2009
— Existants ou en cours de réalisation
— Prévus en 2008

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Actions de communication et sensibilisation

- **Projet de plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, mis en œuvre par l'association Digazon :**
 - Publics cibles : 18 à 35 ans en démarche d'insertion sur le territoire des Abymes
 - Objectif : faire un diagnostic sur leur mobilité et des préconisations opérationnelles sur l'amélioration de leur conditions de mobilité dans une perspective de développement durable
 - Partenaires : Ville des Abymes, Cap Excellence, CUCS (Contrat Urbain de Cohésion Social), ASCE
 - En janvier 2014 : location de deux roues motorisés, accompagnement social et professionnel
 - En projet :
 - Atelier vélo participatif et solidaire (réseau L'heureux Recyclage) : entretien et recyclage des cycles, poste d'animateur de l'atelier ; partenariat envisagé avec une ressourcerie Kazabrok
 - Participation à des actions de prévention routière, d'éco-citoyenneté et de sensibilisation au développement durable (ambassadeur de l'éco-mobilité, favorisant l'insertion socio-professionnelle des habitants des secteurs d'intervention de la plateforme de mobilité)
- **Association Syndicale Libre du Parc d'Activités de la Providence (ASL La Providence)**
 - Rôle de l'ASL : gestion du parc avec la SEMAG (aménageur et gestionnaire pour le compte de la Ville des Abymes), visant à améliorer la qualité de vie des habitants et visiteurs du parc d'activités
 - Lancement d'une étude de Plan de Déplacements Inter Entreprises et de mise en sécurité, confié à un bureau d'études au début de l'année 2014, avec pour objectifs :
 - Inciter les entreprises à établir un PDE
 - Réfléchir à l'amélioration des déplacements de tous
 - Apporter aux salariés et aux entreprises des solutions alternatives au « tout voiture »



Source : document diffusé lors de la journée écomobilité du 9 octobre 2013 ; entretien

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Actions de communication et sensibilisation

• Documents de communication :

- Ademe : fiches de sensibilisation au développement durable, et à l'usage du vélo,
- Articles de journaux et affiches pour les manifestations sportives ou de loisirs, réalisés par les clubs et parfois en partenariat avec les communes (mairie de Ste Rose par exemple)
- Topoguide édité par la Fédération Française de Randonnée pédestre et site internet : www.sig3d.cg971.fr, sans spécificité sur le vélo

- **Sorties scolaires ou pratiques sportives scolaires, actions de sensibilisation et prévention routière dans les établissements scolaires** : lycée de Marie-Galante (sortie type classe verte, souvent en VTT), collège de Marie-Galante, vélodrome et écoles primaires des Abymes et de Morne-à-l'Eau (CRC), sorties à thèmes organisées le mercredi par l'USEP (Union Sportive de l'Enseignement Scolaire), prévention sur le risque du vélo aux écoliers et collégiens, interventions d'un éducateur sportif cyclisme dans les écoles primaires de 5 communes (Les Abymes, Lamentin, Le Moule, Morne-à-l'Eau et Baie-Mahault)...

- **Opérations de sensibilisation des scolaires au développement durable** : intervention du **CAUE** et de **l'Éducation Nationale** auprès des scolaires, en partenariat avec : Conseil régional, ONF, Parc National, DEAL, ADEME, ... ; avec une première opération menée en 2012, et une seconde en janvier 2014 : **forum pédagogique pour l'éducation au Développement Durable en Guadeloupe**

- **Manifestations sportives et promotion du vélo** (cf. supra 6-pratiques cyclistes), tels que : mémorial Denis Manette et fête de Lasserre à Morne-à-l'Eau

- **Absence de vélobus et de PDES** (Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires)

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Articulation urbanisme – transport

- Une démarche intéressante initiée par CAP Excellence visant à **harmoniser les projets urbains sur l'agglomération pointoise** :
 - Acteurs impliqués :
 - Pôle Universitaire Régional de la Guadeloupe : Schéma de Développement du Pôle, en abordant notamment les problématiques de déplacements
 - Groupement Petroluzzi : étude de requalification des ZAE Petit Pérou et Dugazon, en abordant notamment les problématiques de déplacements
 - Ville de Pointe-à-Pitre : Opération de Renouveau Urbain
 - CAP Excellence : PCET, TCSP, Schéma de Développement Economique, Schéma Directeur d'eau potable, d'assainissement et des Eaux Usées sur les projets CHU, ZAC de la Providence..., SCoT, SIG
 - SEMAG : VRD et desserte routière, coordination avec Cap Excellence
 - Ville des Abymes : projets prévus et priorités (Perrin, TCSP et ZAE), impacts VRD et transport
 - SEM Patrimoine : ZAE Petit Pérou et Dugazon, PLH
 - Routes de Guadeloupe : TCSP
 - Objectifs :
 - Recensement et identification des projets sur Pointe-à-Pitre et Les Abymes, préalablement au lancement du SCoT
 - Harmonisation des projets
 - Dans un 1^{er} temps, la coordination a porté sur les travaux et le calendrier, dans un 2nd temps, il s'agira d'harmoniser le traitement des espaces publics et des liaisons
- Un **projet d'éco-quartier** porté par **Cap Excellence** à proximité du siège
- **Mission de conseils du CAUE** auprès du grand public, des professionnels (architectes, urbanistes, géomètres...) et des collectivités territoriales

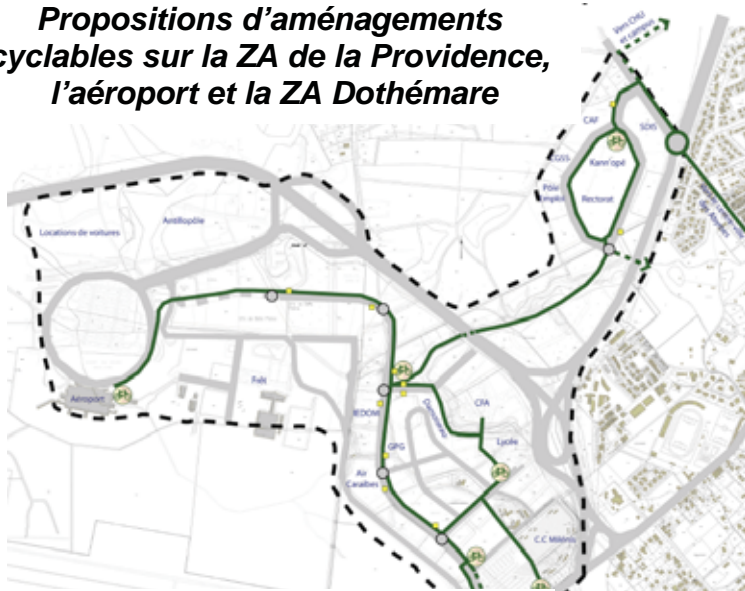
Source : Etude ORT, septembre 2012

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Articulation urbanisme – transport

- 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 : plusieurs actions proposées en faveur du le vélo, dont une sur la création d'aménagements cyclables et l'implantation de stationnement

Propositions d'aménagements cyclables sur la ZA de la Providence, l'aéroport et la ZA Dothémare

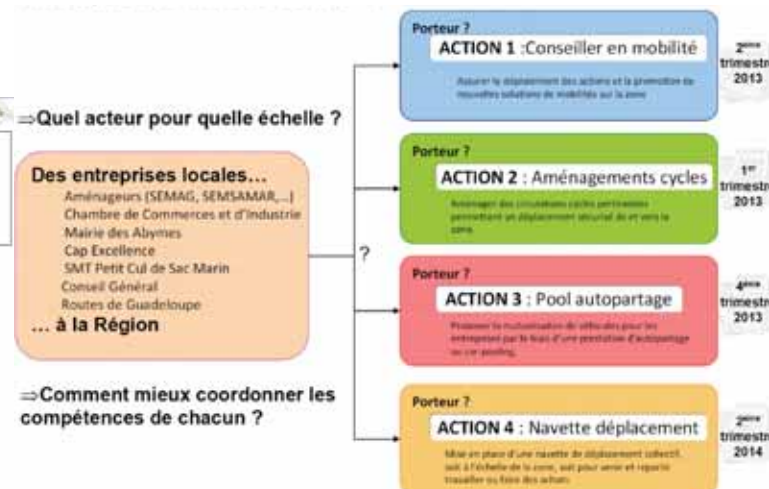


Propositions d'aménagements cyclables sur la ZA du Raizet



ACTION N°3		Schéma Local des Déplacements - Fiches actions	
Aménagements Cyclables		Aménagements Cyclables	
Analyse d'opportunité	Eléments clés du diagnostic	Eléments conditionnant la mise en œuvre	
Atouts	<ul style="list-style-type: none"> • Présence du Lycée Providence avec un potentiel d'usage important ; • Eléments déjà présents dans le règlement de ZAC. 	Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> • Zone limitée permettant d'agir plus facilement ; • Certains éléments sont déjà présents dans le règlement de ZAC ; • Sport très pratiqué en Guadeloupe.
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement automobile aisé rendant moins attractif l'usage des vélos ; • Aucune traduction concrète du règlement sur le terrain ; • Mise en place importante des actions complémentaires comme les douches ou les casiers dans les entreprises. 	Menaces	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun aménagement complémentaire à l'extérieur de la ZAC ; • Forte inertie à l'usage des modes doux ; • Problèmes climatiques liés aux cycles (pluie, chaleur, ...).

Une multiplicité d'acteurs impliqués :



Exemple de traitement de la rue du Lycée Providence avec une piste bidirectionnelle



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 »**

OBJECTIF DE L'ORIENTATION :

L'objectif de cette orientation est d'augmenter la part des modes piétons et cyclables dans les déplacements.

ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE :

Améliorer la connaissance et la sensibilisation des déplacements piétons et cyclables en Guadeloupe

- ✓ Identifier les secteurs et les zones géographiques favorables à ces types de déplacements
- ✓ Encourager la recherche visant à mieux connaître les déterminants de la mobilité des Guadeloupéens
- ✓ Encourager la recherche en faveur d'une analyse comparée des politiques publiques en matière de développement des modes doux avec d'autres pays de la Caraïbe
- ✓ Soutenir les collectivités dans leurs démarches via le partage et la valorisation des bonnes pratiques

Inciter au développement d'infrastructures favorisant l'usage des modes piétons et cyclables, notamment :

- ✓ Parcours ombragés
- ✓ Voies piétonnes et cyclables sécurisées
- ✓ Trottoirs
- ✓ Intégrer le partage de la voirie en faveur des modes piétons et cyclables, sur les infrastructures existantes et futures
- ✓ Rendre accessibles les zones d'activité aux vélos et piétons (Jarry, par exemple)

Encourager les politiques de développement des modes piétons et cyclables

- ✓ Favoriser l'apprentissage du « code de la rue » auprès des scolaires (pédibus, vélobus...)
- ✓ Promouvoir les plans de déplacement à vélo
- ✓ Promouvoir la réalisation et la diffusion de cartes isochrones pour les déplacements cyclables et piétons
- ✓ Inscrire au PO et CPER le soutien aux infrastructures nécessaires aux déplacements piétons et cyclables
- ✓ Inciter les communes à libérer l'espace urbain en faveur des modes piétons et cyclables
 - Appui sur les politiques de stationnement
 - Développement des stations vélo
 - Réduction des obstacles sur les trottoirs
- ✓ Développer des services dédiés au vélo (réparation, location...) au sein des pôles d'échanges inter-modaux
- ✓ Prévoir lors de la révision des plans de déplacements urbains la réalisation de parcours ombragés et de voies réservées aux deux roues non motorisées
- ✓ Soutenir la création de zones sans voiture de manière provisoire et/ou permanente

Responsable de la mise en œuvre et du suivi de l'orientation:

- Région Guadeloupe

Partenaires associés :

- Collectivités, DEAL, ORT, Routes de Guadeloupe, SMT, DRRT, UAG, CAGI, associations d'usagers, sociologues, DRRT, ADEME

Financements potentiels:

FEDER ; FIRT ; CPER

Echéance : 2020 - 2050

GAINS DE L'ACTION :

D'après: Rapport Plan national vélo - Ministère des transports - 2012

Quantité de GES évitée à l'atmosphère : 80 004 t_{eq}CO₂
(base chiffrage PRERURE)

POINTS DE VIGILANCE :

- La réalisation d'infrastructures est un préalable aux changements de comportement
- Articulation opérationnelle des outils et documents de planification
- Information et sensibilisation forte du grand public
- Action progressive

OUTILS ET LEVIERS :

- Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT)
- Document de planification : SAR, SCOT, PLU, POS
- PDU, PDE, PDIE, PDA, PDIA
- Plan d'Accessibilité de Voiries, (PAV)

INDICATEURS DE SUIVI :

- Réduction des GES du secteur des transports
- Réduction des consommations de carburant pour le secteur des transports (T_{eq}C évitées)
- Evolution de la part des modes piétons et cyclables dans les déplacements
- Km de bandes cyclables créés en zone urbaines

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Documents de planification

• SAR : les projets d'aménagement du littoral

- Quelques projets en faveur des vélos, sur les communes de :
 - Saint François : création d'une voie verte le long du littoral, de la plage des raisins clairs jusqu'à la marina : projet amorcé par une piste cyclable longeant la plage, avec une possibilité de liaison vers le golf, puis vers la pointe des Châteaux (réflexion du Conseil général)
 - Baie-Mahault : Jarry pôle majeur de développement à l'échelle de la Caraïbe, où il est inscrit la création d'une voie cyclable autour de la mangrove (RD24 et voie sur Mangrove)
 - Morne-à-l'Eau : aménagement et entretien du canal des Rotours : création de promenades plantées, de bandes cyclables, de haltes services (relais vélos, sanitaires, parking...)
 - Capesterre Belle Eau : de la côte Nord à la côte Sud, à pied ou à vélo : création ou réhabilitation de parcours anciennement empruntés par les habitants et adaptés aux piétons et aux vélos, avec mise en valeur des sites sur l'intégralité de la bande littorale
- Des actions inscrites dans les annexes techniques, mais non encore suivies des faits :
 - Créer un itinéraire cyclable ombragé qui permette de faire le tour de l'île, en poursuivant 2 finalités :
 - L'une fonctionnelle, sur l'agglomération saléenne,
 - L'autre touristique, avec le développement du cyclotourisme.
 - Intégrer systématiquement aux projets routiers, capacitaires ou sécuritaires, un volet consacré aux transports collectifs et aux modes doux : surlargeurs cyclables, passages protégés, gestion des carrefours...
 - Encourager les professionnels de la filière touristique à favoriser l'installation de systèmes de location de cycles à destination des touristes, notamment pour les stations touristiques du Sud de Grande Terre.

Source : SAR, projet d'aménagement du littoral, juin 2011

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Documents de planification

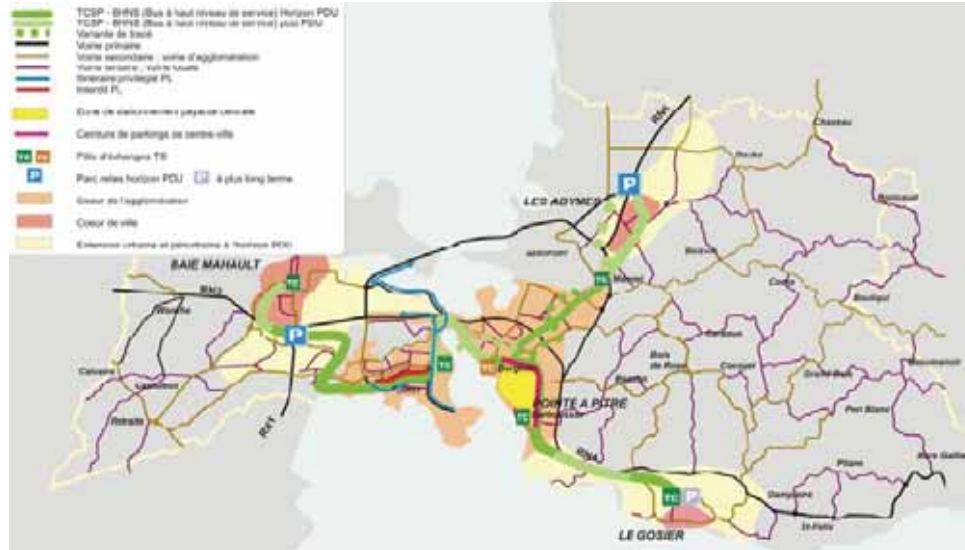
- **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération pointoise** : démarche initiée par le séminaire des élus « cap 2030 », où les principales attentes exprimées ont été :
 - Faciliter les déplacements
 - Mettre en place le tramway
 - Créer des allées ombragées.
- **Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération pointoise** : des actions en faveur du développement de la pratique cyclable restant à lancer et à redéfinir en fonction de la pertinence des actions proposées. Celles-ci s'apparentaient davantage à des propositions « théoriques », qu'à un schéma de mise en œuvre pratique, ainsi une **révision du projet** devrait avoir lieu prochainement. Les actions concernant le vélo listées dans le PDU 2010-2019 sont :
 - Créer des zones piétonnes et calmes, utilisées à la fois par les piétons et les cyclistes (zone 30, aire piétonne)
 - Mettre en place des cheminements hors voirie et créer des percées dans les îlots, en particulier le long du littoral
 - Finaliser un schéma directeur vélo, en terme d'itinéraires et de programmation
 - Mettre en place une continuité cyclable
 - Aider à la mise en place de parcs de vélos inter-administrations et entreprise
 - Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés
 - Aider à la mise en place de pédibus et vélobus
 - Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes
 - Elaborer une charte de partage de la voirie avec un volet paysager
 - Jalonner les itinéraires pour tous les modes
 - Mettre en place une cellule chargée d'observer les accidents impliquant les usagers vulnérables, tels que les piétons ou les cyclistes
 - Promouvoir les mobilités alternatives...

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

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

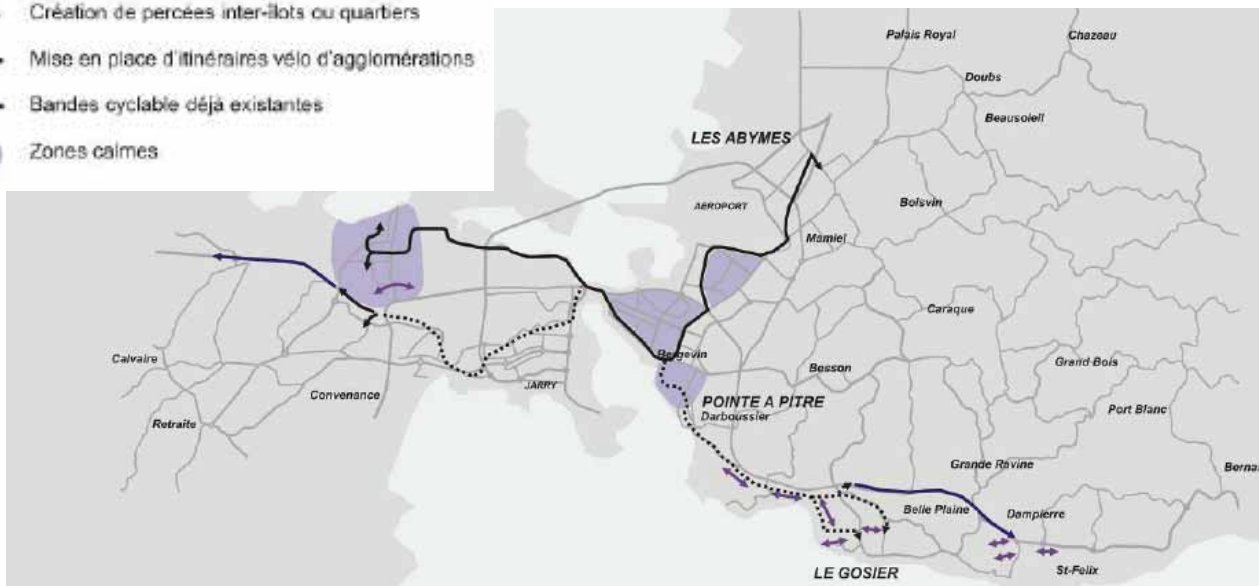
➤ Documents de planification

- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération pointoise (suite) :



Création de Parcs relais et pôles d'échange affichés au PDU

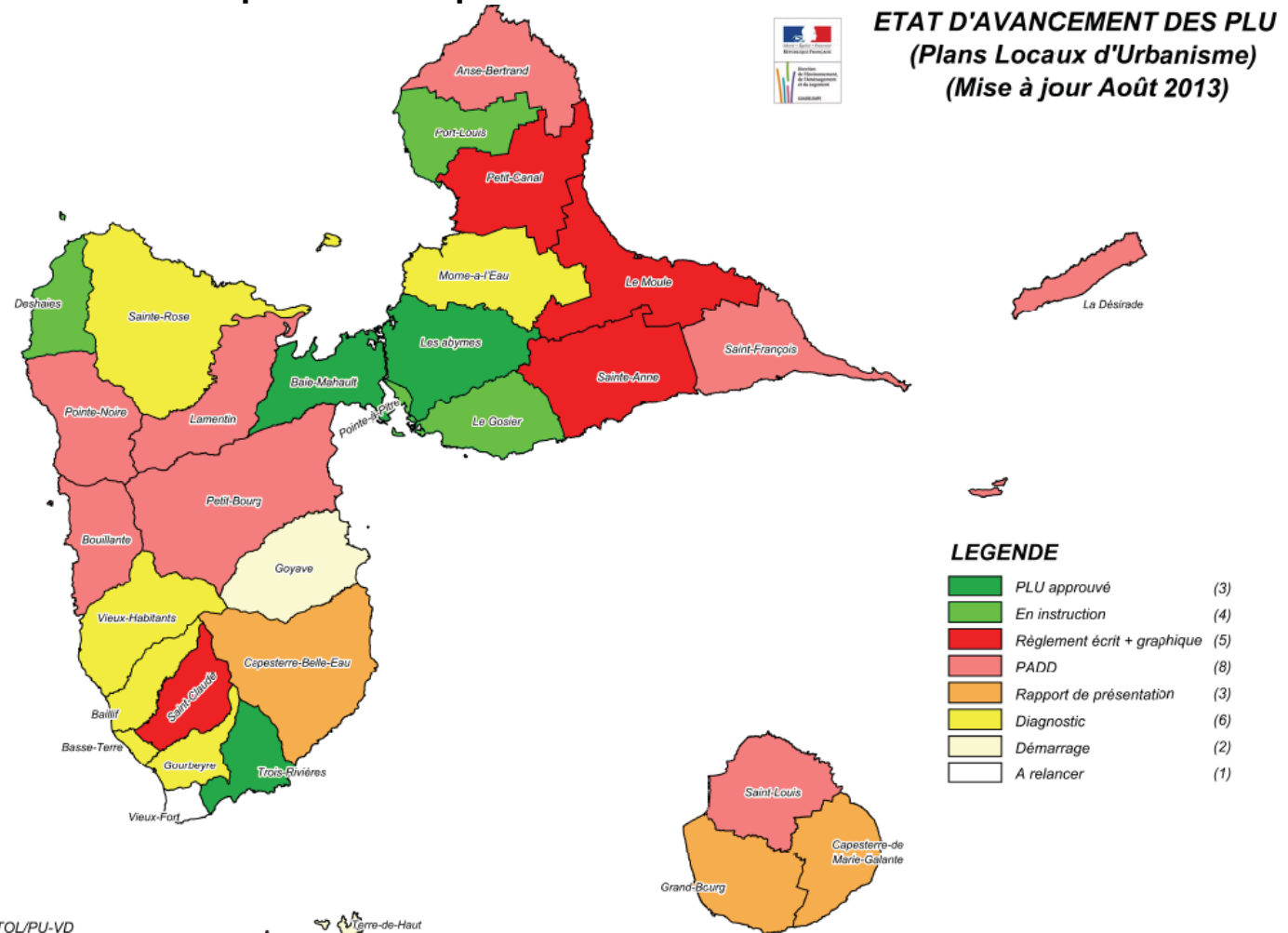
- ➔ Création de percées inter-îlots ou quartiers
- Mise en place d'itinéraires vélo d'agglomérations
- Bandes cyclable déjà existantes
- Zones calmes



Continuités cyclables prioritaires affichées au PDU

5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

- Documents de planification
 - PDU de la CANBT, initialisé récemment
 - Plans Locaux d'Urbanisme : une prise en compte récente du vélo



5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Documents de planification

- De nombreux documents à portée environnementale, qui devraient mobiliser davantage les acteurs en fonction d'une mobilité durable :

- Les **Plans Climat Energie Territorial (PCET)** :
 - CANBT** : un programme d'actions sur la mobilité principalement tourné sur les transports collectifs :
 - Deux axes pourraient concerner le vélo :
 - Axe maîtrise de l'énergie : sensibiliser les collectivités aux enjeux Energie Climat
 - Axe Transport : sensibiliser les scolaires transportés et inciter le public à de nouvelles mobilités
 - Une action plus détaillée : « inciter le grand public à de nouvelles mobilités »
 - Cap Excellence** : premiers ateliers sur la phase diagnostic réalisés
 - Ville des Abymes**
 - Ville de Baie-Mahault...**

Extrait du PCET du CANBT

		PCET CANBT – Plan d'action Axe Déplacements de personnes FICHE ACTION 10	
METTRE EN PLACE DES DEMARCHES PEDIBUS EN S'APPUYANT SUR LES ECOLES VOLONTAIRES			
POSTE(S) CONCERNE(S) Territoire : Déplacements			
CONTEXTE ET ENJEUX DE L'ACTION : Au-delà des bénéfices en termes d'émissions de GES, la mise en place de pédibus permet améliorer la sécurité aux abords des écoles en réduisant le trafic routier, de diminuer les pollutions et le bruit près des écoles, de faire gagner du temps pour les parents en évitant de les emmener à l'école tous les jours, de participer à l'apprentissage d'un « code de la rue » dès le plus jeune âge, de contribuer à améliorer l'hygiène de vie et la convivialité.			
OBJECTIF DE L'ACTION : Promouvoir l'accompagnement des enfants à l'école à pied.			
PORTEUR(S) DE L'ACTION : CANBT			
CIBLE(S) DE L'ACTION : Les parents et les enfants scolarisés.			
ETAPES CLÉS DE L'ACTION : Recenser les écoles proposant déjà un pédibus sur le territoire pour dupliquer la démarche Se rapprocher des communes pour cartographier les lieux de résidences des enfants qui bénéficient d'accès piétons sécurisés Aller à la rencontre du rectorat et des associations de parents d'élèves pour présenter le résultat des études Présenter la démarche aux écoles et parents volontaires Accompagner le dispositif, en faire le bilan et l'inscrire dans la durée			
FACTEURS DE REUSSITE : • Plans de déplacements Domicile-Ecole	POINTS DE VIGILANCE : • Pérennisation • Assurance et responsabilité	LEVIERS ET OUTILS : • REX et Guide Pédibus du Grand Lyon • Etudes accessibilités piétons par commune	
PROGRAMMATION DE L'ACTION : • 2013 : Recensement des écoles impliquées et recherche d'écoles volontaires • 2013-2014 : lancement des premières démarches • 2014-2015 : expansion à d'autres écoles	BUDGET A PREVOIR : • 30% du temps du chargé de mission	PARTENAIRES : • ADEME • Communes FINANCEMENT(S) : • ADEME, FEDER et Région à 80%	

- Les **Agendas 21** : ville des Abymes, ville de Capesterre et Saint Louis à Marie-Galante,...

Source : PCET, Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre, année 2013 ; entretiens

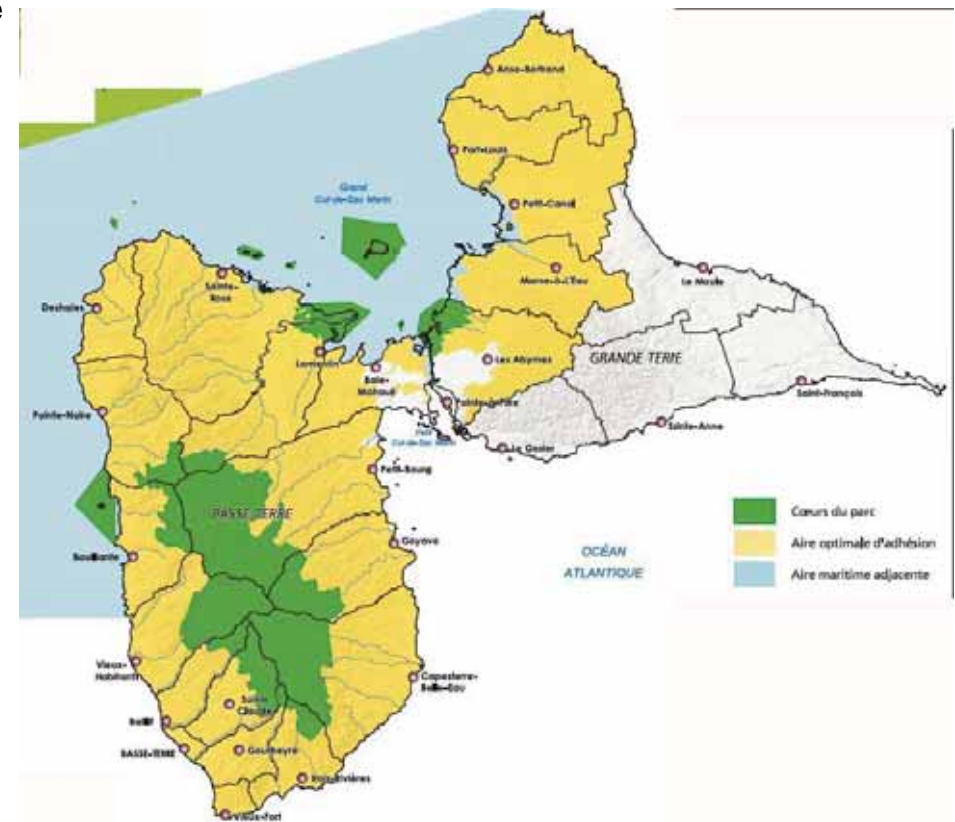
5. ACTIONS D'ACCOMPAGNEMENT EN FAVEUR DU VÉLO

➤ Documents de planification

- **Plan de Déplacements de l'agglomération basse-terrienne** (année 2006), contenant les actions suivantes :
 - Aménager les pôles d'échange
 - Mettre en place une charte des aménagements de la voirie et des espaces publics
 - Créer une zone piétonne dans le centre-ville de Basse-Terre
 - Aménager les abords de établissements scolaires
 - Aider à la mise en place de PDE
 - Promouvoir les pratiques alternatives de transport
 - Réaliser une étude d'opportunité concernant l'utilisation du deux-roues en hypercentre de Basse-Terre
- **Charte du Parc National** : lancement du processus d'adhésion à partir du 2^{ème} semestre 2014 permettant ensuite aux communes de disposer du label. Deux types de territoire sont à considérer :
 - Les zones de cœur faisant l'objet d'une forte protection
 - L'aire d'adhésion, constituée par les communes signant la charte, où la priorité est donnée aux projets de développement durable (exemple : projets de boucles de la CANBT)

Source : Plan de Déplacements de l'agglomération basse-terrienne ; aucun entretien n'ayant eu lieu avec la Communauté d'Agglomération, l'avancée des projets n'est pas connue à ce jour ; entretien

Les territoires du Parc National



Source : Résumé non technique du Projet de Charte de territoire du Parc National de la Guadeloupe

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** : journée sur l'écomobilité, plateforme Mob'île 971, sensibilisation auprès des scolaires, manifestations sportives et de loisirs,...
- **De nombreux documents de planification** en faveur d'un renforcement de la prise en compte du vélo, **restant à mettre en œuvre** : SRCAE, SAR, PDU, PLU, PCET, Agenda21,...
- **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

➤ Motifs : des usages variables selon les territoires, avec globalement :

- **Une forte pratique sportive**, avec par ordre d'importance :
 - La pratique sur route (itinéraires principalement sur Grande Terre – circuit littoral ou intérieur aux Grands Fonds, et parfois sur la route littorale de Basse Terre et des la Traversée des Mamelles)
 - Les VTTistes (parcours non jalonnés, par les chemins d'exploitation ou les forêts)
 - Les BMX et course de vitesse (Vélodrome)
- De nombreuses manifestations sportives :
 - 1^{er} département français en nombre d'adhérents aux associations cyclistes
 - le **Tour de Guadeloupe**, Grand Prix du Conseil général, Tour Junior, Crédit Agricole, Tour Nord Basse Terre, Festival Terre de Blues à Marie-Galante, compétition VTT et fête de Lasserre à Morne-à-l'Eau (NB : le tour du Pays de la Canne en Nord Grande Terre a été abandonnée, faute de moyens financiers)
 - Jarry, initiative de Baie-Mahault : mardi et jeudi soir, entre 19h et 21h30, voie fermée pour les cyclistes et piétons, rencontrant un franc succès
- Une **pratique modérée pour les loisirs** :
 - ballade du dimanche, promenade en famille, détente sportive en soirée, regroupement spontané de coureurs le jeudi soir faisant le tour du quartier de Lauricisque à Pointe-à-Pitre
 - Manifestations ou randonnées VTT telles que la randonnée découverte au Moule, VVT à Petit Bourg ou « ronde verte », fête patronale à Morne-à-l'Eau
- Une **faible pratique pour les touristes** : loueur de vélo aux Saintes et Marie-Galante, tour VTT sur Nord Grande Terre
- De **très faibles usages quotidiens, voire absents**
- Des pratiques éducatives en écoles primaires (5 communes) et pour le collège des Abymes et Morne à l'eau (USSEP et CRC)

Source : Entretiens, enquête écrite auprès de la commune de Morne-à-l'Eau et observations sur le terrain

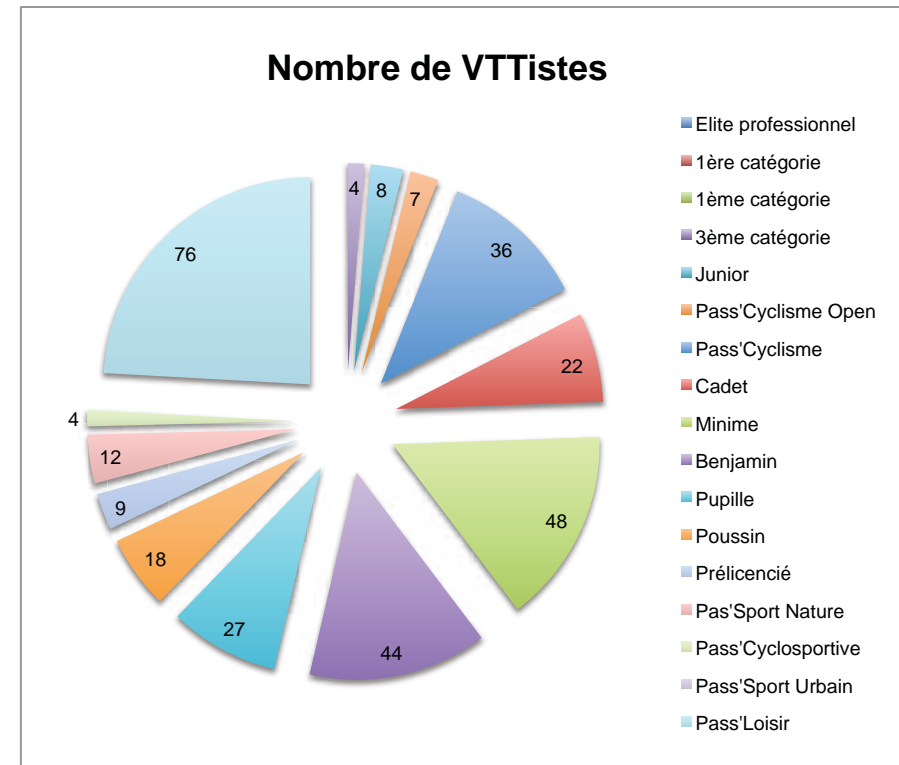
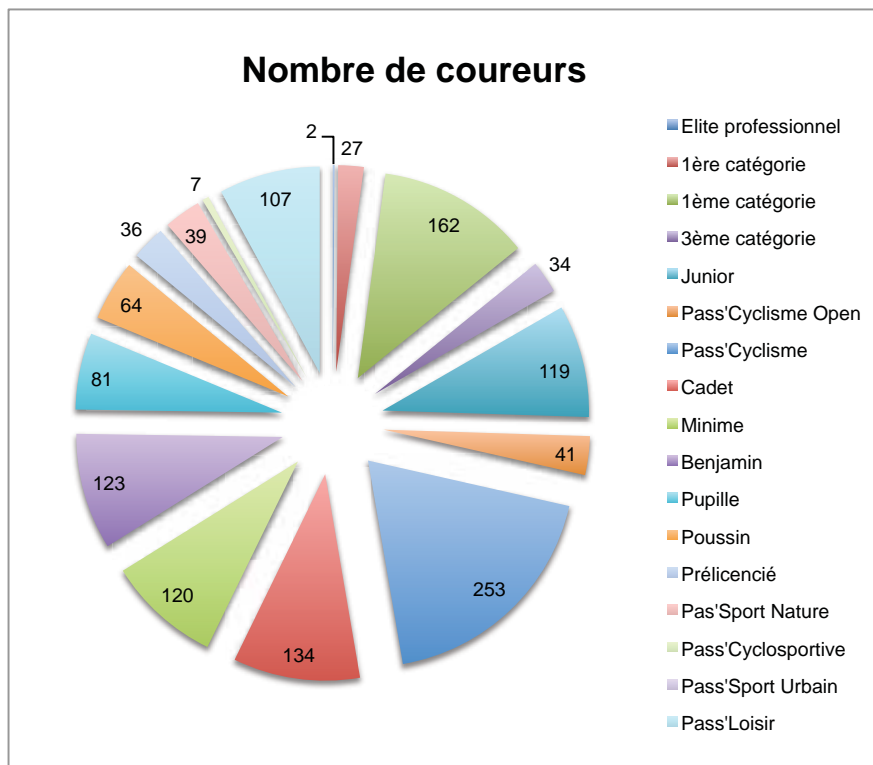
6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ 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

6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ 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.



Grand Prix cycliste du Conseil Général



ROUTES DE GUADELOUPE

Source : Trafikera.fr

Prologue vendredi 2 août 2013: Pointe-à-Pitre / Pointe-à-Pitre

Vendredi, 2 août 2013

Tour de la guadeloupe 2013 : Prologue du vendredi 2 août 2013

Pour permettre le bon déroulement du prologue, le vendredi 2 août 2013, les sorties vers la plaine Grand-Camp en direction de Laurisicque seront fermées à la circulation entre 14h00 et 19h30. Les usagers pourront accéder à Pointe-à-Pitre par l'Avenue de la Concorde.

L'itinéraire du prologue sera strictement fermé à la circulation.

Il est demandé aux usagers de la route de faire preuve de la plus grande vigilance pour prévenir tout risque d'accident et surtout de respecter l'ensemble des dispositifs (fermetures de voies, déviations) mis en place pour assurer leur propre sécurité, mais aussi celle des très nombreux spectateurs. Nous conseillons aux usagers d'éviter ou de limiter leur déplacement dans la zone de Laurisicque et de Bergevin durant le prologue.

La 11^e édition du Grand Prix Cycliste s'est tenue du 8 au 12 mai. Cette compétition désormais bien connue des guadeloupéens a vu le sacre de Ludovic TURPIN pour la 2^e année consécutive. Une victoire sans appel pour le coureur du Vélo Club de Grand-Camp qui remporte ce grand prix avec plus de 7 minutes d'avance sur le 1^{er} de ses poursuivants.

Le Grand Prix du Conseil Général, une des compétitions majeures du calendrier, a lancé de fort belle manière cette saison 2013. Le manque de compétition aura mis les organismes à rude épreuve. Ainsi Boris Carène, un des favoris du public guadeloupéen, terminera à la 12^e place, à plus de 15 minutes de Ludovic TURPIN, lui qui a également inscrit son nom 2 fois au palmarès de cette épreuve.

À trois mois du tour de la Guadeloupe, le Grand Prix Cycliste du Conseil Général 2013 fut, plus que jamais l'occasion pour les favoris de se jauger.

Parallèlement à la course, la collectivité départementale a reconduit son « opération casque » avec une innovation cette année, la distribution de gilets de sécurité réfléchissants. Ainsi, c'est plus d'une centaine de casques de vélo et moto, et autant de gilets, qui a été échangée durant ces 4 jours de Grand Prix. Rappelons que cette opération vise à mettre hors circulation les casques usagés en les remplaçant par des neufs. En profitant de cette manifestation populaire pour sensibiliser le plus grand nombre de nos concitoyens aux dangers de la route et la nécessité d'être bien équipé, le Conseil Général réaffirme ainsi son engagement contre l'insécurité routière en Guadeloupe.

L'opération sera reconduite pour le Tour de la Guadeloupe.

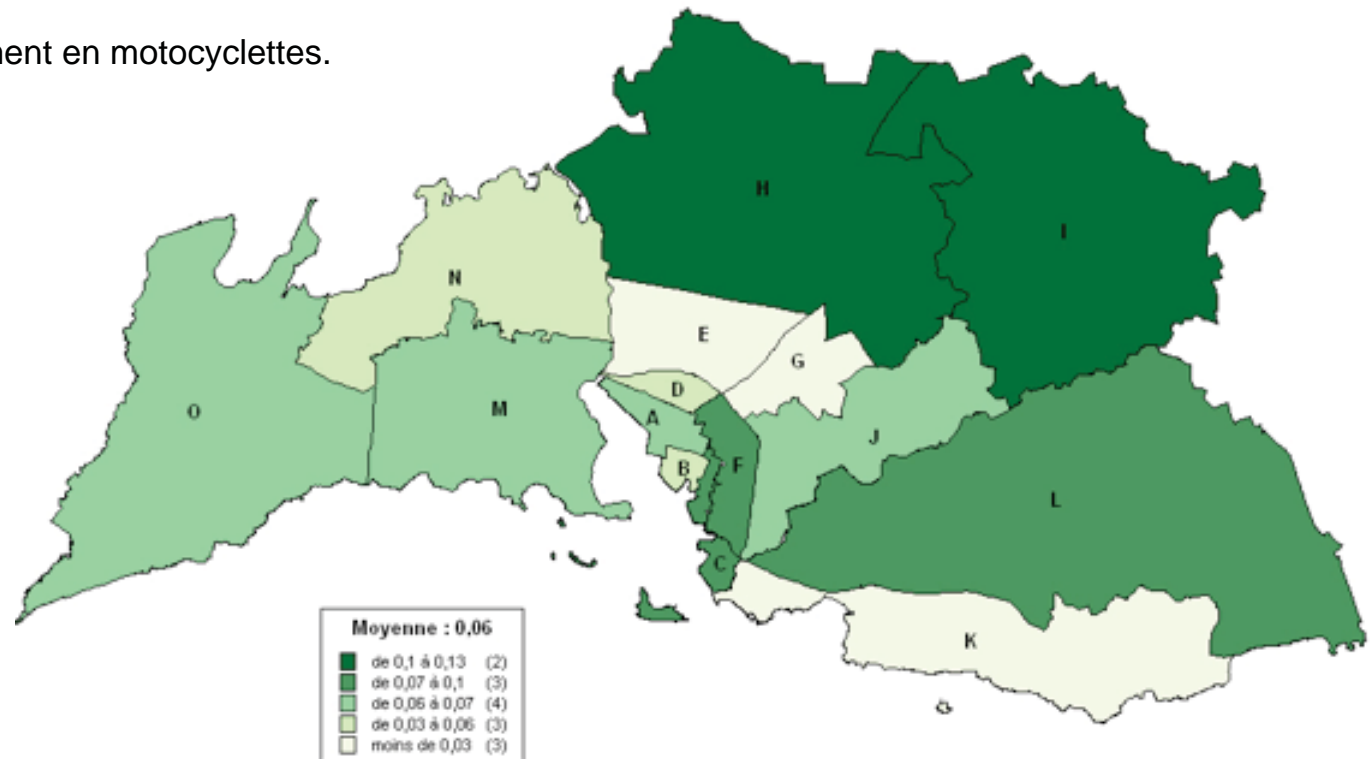
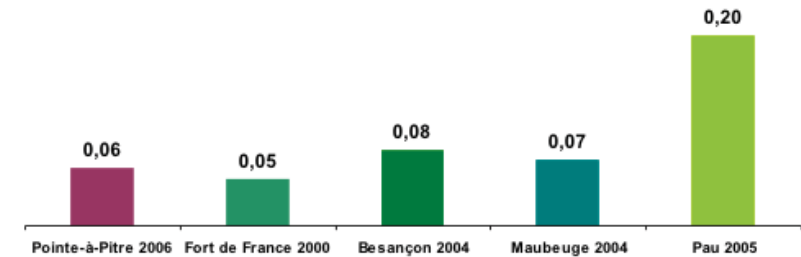


6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ Usage du vélo sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre

- Un usage du deux roues très faible recensé dans l'enquête ménages déplacements de 2006, avec peu de différence entre les communes
- Une part modale de 2% pour les deux roues
- Répartition des 8 698 déplacements journaliers en deux roues :
 - 4 082 (47%) déplacements en vélos,
 - 2 641 (30%) déplacements en cyclomoteurs (moins de 50 cm³)
 - 1 975 (23%) déplacement en motocyclettes.

Mobilité en deux roues par personne



6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ Lieux privilégiés par les cyclistes :

- **Cyclistes sur route** : les principaux axes routiers de la Guadeloupe, en particulier ceux sur **Grande-Terre** ; et dans une moindre mesure le tour de Basse-Terre et la route de la traversée. En générale, des boucles sont réalisées, et la majeure partie des voies de Grande-Terre appréciées pour leur faible trafic et leur faible dénivelé : Grands fonds, Nord de Grande Terre, secteur Le Moule-Ste Anne-St François-pointe des Châteaux. La traversée de la Rivière Salée pose problème, le pont de la Gabarre interdit aux cyclistes est pourtant emprunté régulièrement et la voie comporte de nombreux cisaillements dangereux pour les cyclistes. En général, ils circulent en **pelotons ou file indienne**, organisés le week-end, de manière très fréquente : entraînements et compétitions très fréquents. La saison d'entraînement des sportifs pour les compétitions a lieu de février à octobre, 6 jours sur 7. Les compétitions se déroulent davantage sur Grande Terre qu'en Basse-Terre. Les axes évités si possible en raison du fort trafic routier sont : la N5 entre Pointe-à-Pitre et Le Moule, la N4 de Pointe-à-Pitre à St Anne et la N1 entre Baie-Mahault et Capesterre-Belle-Eau.
- **Cyclistes utilitaires** : principalement sur de **courtes distances, au niveau des centre-bourgs** ; rarement sur les grands axes routiers en raison des longs trajets et de l'importance du trafic routier, avec un sentiment d'insécurité fortement ressenti. Dans les îles une pratique plus importante sur des distances courtes.
- **Cyclistes loisirs** : VTTistes sur les **traces** en forêt et dans les champs de canne à sucre, principalement sur Basse-Terre ou lors de compétition ; vélo détente en soirée, **autour des lieux d'habitation** ; ballade en famille le week-end très peu pratiquée ; allers-retours en front de mer entre le bourg de Basse Terre et bas Vieux Fort.
- **Cyclistes touristiques** : **pratique quasi-inexistante**, à l'exception des îles de Saintes, Marie-Galante et La Désirade, et peu incitée par les opérateurs touristiques.

6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

➤ **Problèmes majeurs observés et signalés :**

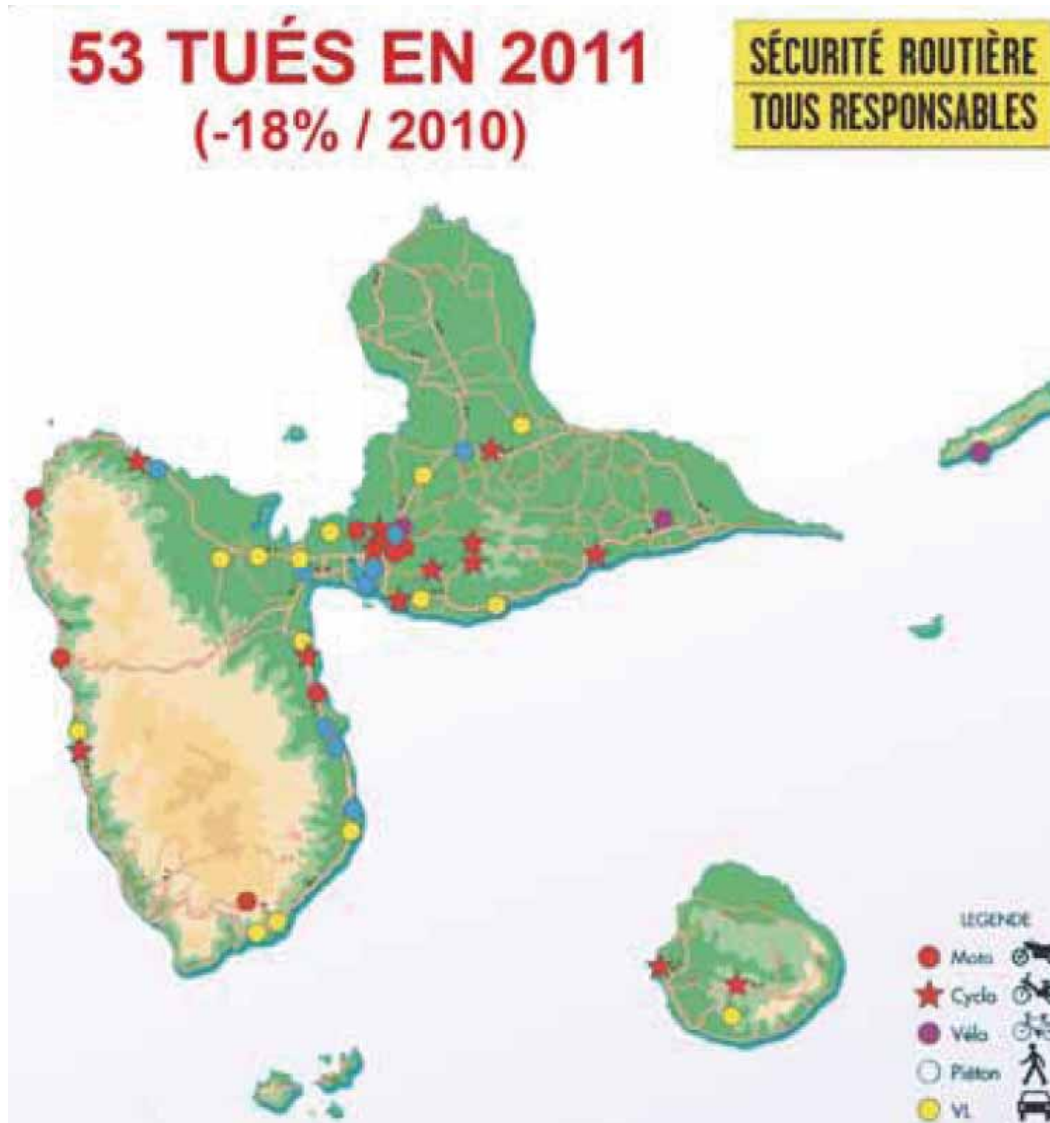
- Une prédominance de l'usage de la voiture, le cycliste se retrouvant toujours en minorité, avec des modes alternatifs utilisés (transports collectifs et vélo) pour les déplacements quotidiens principalement par les personnes captives
- Un trafic routier très élevés sur des axes majeurs incontournables, avec des vitesses pratiquées élevées, peu adapté à la cohabitation avec les cyclistes
- Une absence d'équipements de sécurité, pour une bonne visibilité la nuit : lumières, gilet réfléchissant,
- Un manque de respect des réglementations : circulation sur les trottoirs, stops et feux rouges non respectés, voies non autorisées aux cyclistes empruntées...
- Un manque de respect de la distance de dépassement des cyclistes par les automobilistes
- Un défaut d'entretien des bandes multifonctionnelles

6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

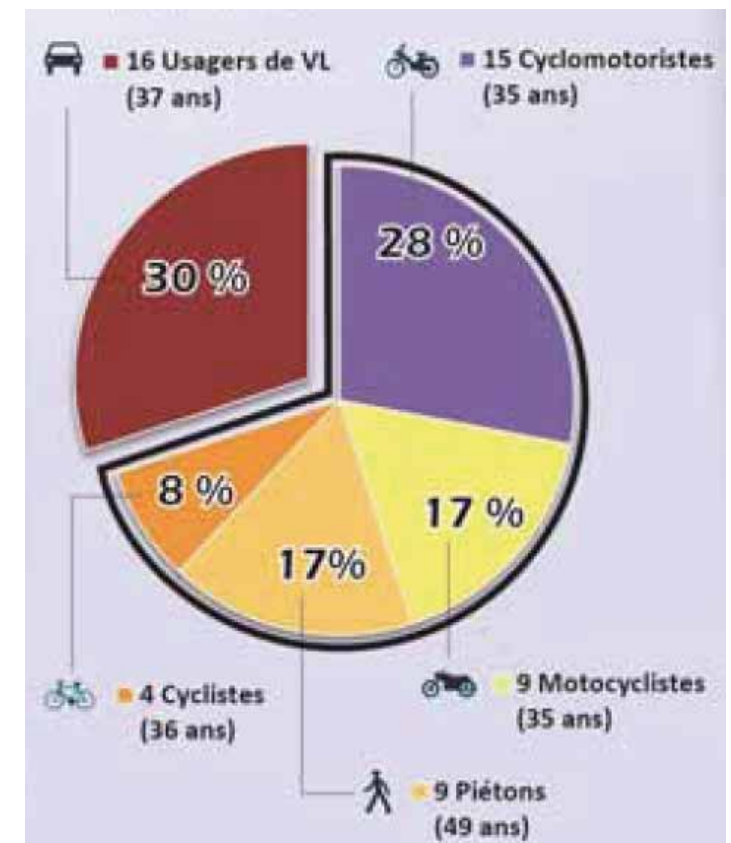
- **Freins** à l'usage du vélo, exprimés par les personnes interrogées, dont l'ordre d'importance peut varier selon les territoires (ex: sur Cap Excellence, le point 6 apparaît un frein majeur) :
 - ① L'insécurité routière : une insécurité ressentie et réelle (un taux élevé d'accidentologie en Guadeloupe) :
 - Trafic routier très dense sur l'agglomération pointoise et ses voies d'accès peu nombreuses
 - Imprudence des automobilistes
 - Absence d'aménagements dédiés aux cyclistes (pistes cyclables)
 - Voies étroites
 - Mauvais entretien courant des routes, en particulier des bandes multifonctionnelles
 - Absence de dispositifs d'éclairage des vélos.
 - ② La météorologie : température élevée ne permettant pas d'aller au travail (transpiration, absence de douches, nécessité de prendre des affaires de rechange...)
 - ③ Le relief marqué de certains territoires
 - ④ Les distances importantes à parcourir (domicile-travail et domicile-étude pour le secondaire), en raison d'un habitat diffus
 - ⑤ La culture du « tout voiture », tout le monde possède une voiture
 - ⑥ L'incivilité et l'insécurité (vol, agression physique...)
- **Un frein particulièrement fort pour la pratique utilitaire :**
 - Insécurité
 - Culture
 - Climat
 - Absence de stationnement et de douches...
- **Ne sont pas perçus comme des freins :**
 - ① Les conditions d'intermodalité avec les transports collectifs et la voiture
 - ② La quasi-inexistence d'équipements tels : stationnement, aire de repos, services (location, réparation...)

6. PRATIQUES CYCLISTES IDENTIFIÉES

- Accidentologie
- Faible proportion de cyclistes (4 tués), en corrélation avec des usagers avertis



Répartition par modes des tués en 2011



Source :
ORT et
DEAL

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

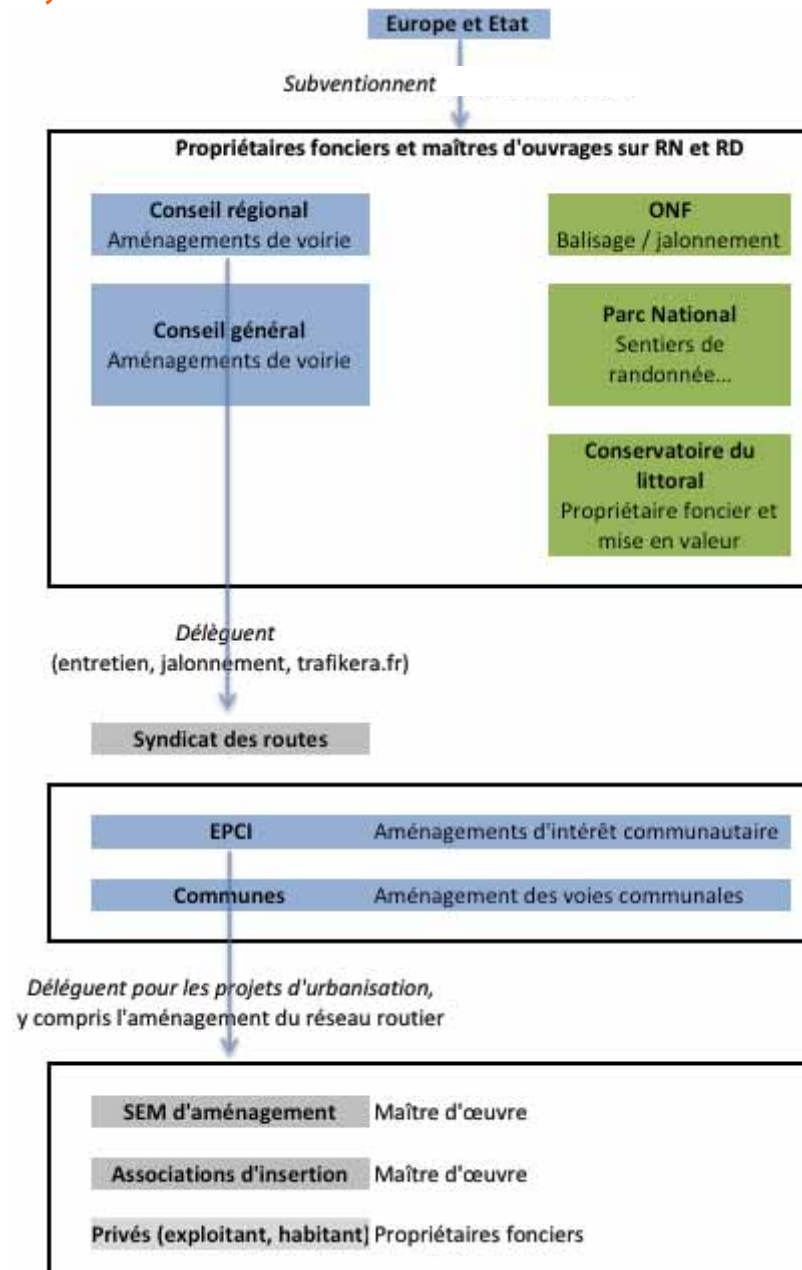
➤ Les freins et problèmes majeurs signalés :

- 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

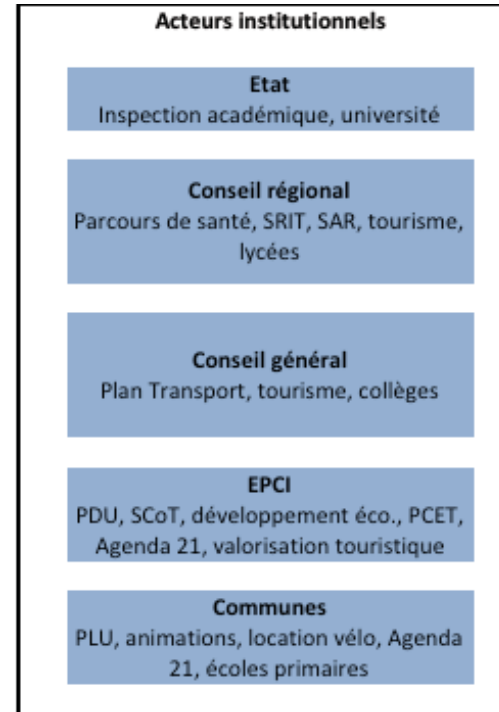
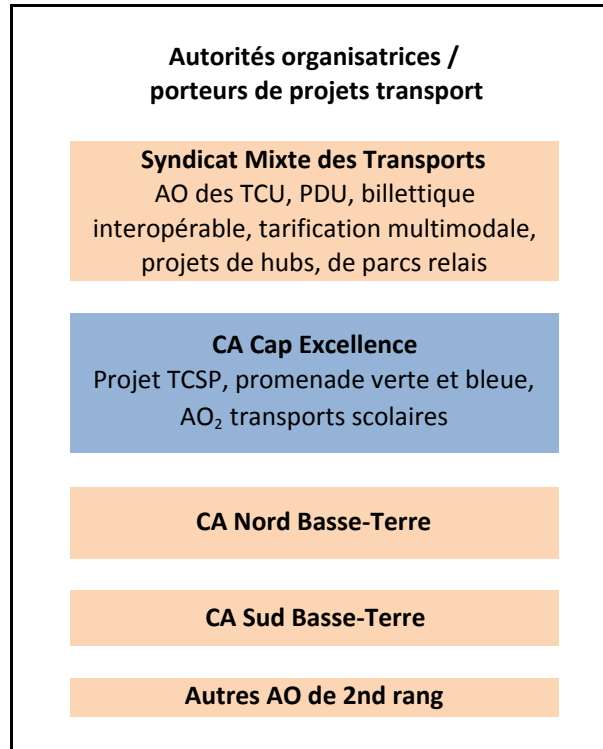
- Liens identifiés entre les acteurs

VOLET INFRASTRUCTURES



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

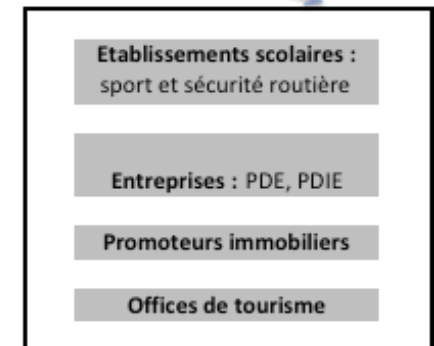
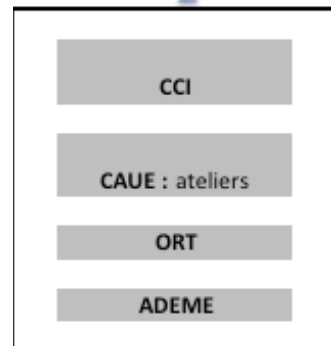
VOLET INTERMODALITE



Coordonnent / accompagnent

Aident financièrement

Accompagnent



7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Europe : politique 2014-2020

- Les objectifs et les modalités de mise en œuvre de la politique de cohésion de l'Europe sont calés sur des périodes de programmation de 7 ans.
- **La période 2007-2013 venant de s'achever, la politique européenne de cohésion 2014-2020 est en cours de définition**
- Les « accords de partenariat » (AP) entre chaque membre et le Commission seront adoptés au plus tard à la fin août 2014 ; les « programmes opérationnels » (PO) seront quant à eux adoptés au plus tard à la fin janvier 2015.
- L'accord de partenariat, de nature stratégique, déclinera au niveau national les politiques de cohésion, de développement rural et de la pêche. Il fixera les grandes orientations des 4 fonds concernés :
 - le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)
 - le FSE (Fonds Social Européen)
 - le FEADER (Fond Européen Agricole pour le Développement Rural)
 - Le FEAMP (Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche).
- Sur la période 2007-2013, l'Etat était l'autorité de gestion des fonds européens. Une **importante évolution est toutefois prévue pour la période 2014-2020** :
 - Dans une circulaire du 19 avril 2013 du 1^{er} Ministre aux préfets, le gouvernement attribue aux **Régions** la gestion du FEADER (Fonds européen agricole de développement rural), du FEAMP (Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche) et du FEDER (Fonds européen de Développement Régional) pour la période 2014-2020. Le FSE restera de la responsabilité de l'Etat à hauteur de 65% et des Régions pour le solde.
 - **La Région Guadeloupe sera l'autorité de gestion d'une importante part des fonds européens alloués au territoire ; elle conserve la gestion déléguée d'une partie du Fonds Social Européen**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

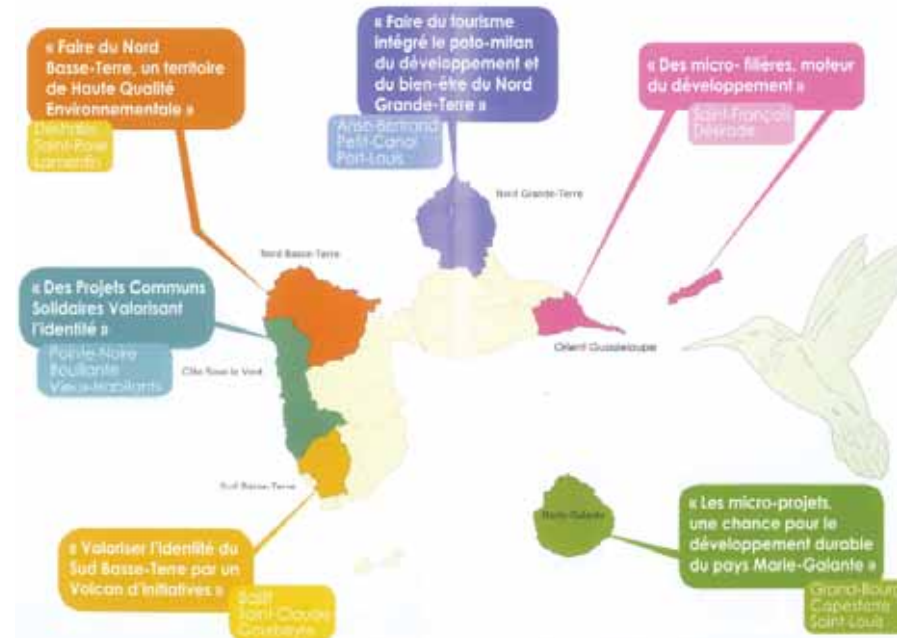
- **Europe : retour sur la politique 2007-2013 de cohésion**
- Fonds concernés : le **FEDER** (Fond Européen pour le Développement Rural) et le **FSE** (Fonds Social Européen)
- Sur la période 2007-2013, la Guadeloupe a bénéficié de financements européens au titre de l'objectif « **convergence** » de la politique de cohésion de l'Europe. Cet objectif concernait les régions confrontées à des difficultés structurelles, notamment les départements d'Outre-mer afin de :
 - promouvoir la compétitivité et l'attractivité des territoires
 - préserver l'environnement pour un développement durable
 - promouvoir la cohésion sociale et territoriale
 - assurer la compensation des surcoûts liés aux handicaps permanents des DOM.
- **Zoom sur le FEDER et le FSE**
 - Peuvent être financés par le FEDER :
 - Des **aides directes aux investissements réalisés dans les entreprises** (en particulier les PME) afin de créer des emplois durables
 - Des **infrastructures** liées notamment à la recherche et l'innovation, aux télécommunications, à l'environnement, à l'énergie et au **transport**
 - Le FSE se concentre sur l'emploi et soutient les projets combattant l'exclusion et le chômage. Peuvent être financées les actions visant à adapter les travailleurs et les entreprises aux évolutions économiques, favoriser le retour et le maintien dans l'emploi, etc.
 - Sur la période 2007-2013, un **Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE)** était soutenu par le FSE. Dans le Nord Grande-Terre, ce plan avait permis de recruter 8 jeunes en chantier-action sur le terrain afin de mettre en œuvre le projet de boucle de la Communauté de communes.
 - Ces fonds n'accordent pas de subventions aux personnes individuelles mais aux personnes morales publiques ou privées, par exemple : **entreprise, collectivité locale, université, laboratoire de recherche, association**
- Dans l'hypothèse d'un programme 2014-2020 dans le droit fil du précédent, **des fonds susceptibles d'accompagner le développement de la pratique cyclable sur le volet « infrastructures » (FEDER) ou encore dans le cadre de projets liant vélo et insertion / lutte contre le chômage (FSE) ; des financements susceptibles de bénéficier à une large palette d'acteurs locaux**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

- **Europe : retour sur la politique 2007-2013 de développement rural**
- Fonds concerné : le **FEADER** (Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural)
- La programmation de développement rural 2007-2013 visait à accompagner les mutations de l'espace rural et était financée par le FEADER. Dans ce cadre, un **Programme de Développement Rural (PDR)** a été élaboré pour la Guadeloupe.
- La mobilité des personnes ne figure aucunement parmi les objectifs de ce **PDR**. En revanche, le **tourisme** apparaît comme l'un des enjeux du documents, en particulier dans les Axes 3 et 4 :
 - Axe 3 (Stratégie pour améliorer la qualité de vie en milieu rural et la diversification de l'économie rurale) : objectif opérationnel « Maintenir et développer des activités touristiques »
 - Axe 4 (Approche LEADER) : objectif opérationnel « Développer les activités économiques (tourisme, artisanat, services) ».
- **LEADER (Liaison Entre Actions de Développement de l'Economie Rurale)** est une initiative de l'Union Européenne pour soutenir des projets de développement rural lancés au niveau local afin de revitaliser les zones rurales et de créer des emplois.
 - Ces projets sont gérés par des Groupes d'Action Locale (GAL)
 - Chaque projet doit concerner une zone rurale assez réduite, d'une population comprise entre 10 000 et 100 000 habitants
 - Après une sélection, co-pilotée par la Région Guadeloupe, six Groupes d'actions locales (GAL) ont été créés en Guadeloupe, visant à mettre en œuvre les objectifs de l'axe 4 (« LEADER ») du Programme de développement rural (PDR) de la Guadeloupe

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

- Europe : retour sur la politique 2007-2013 de développement rural
- Fonds concerné : le FEADER (Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural)



Les 6 territoires LEADER de la Guadeloupe

- Dans l'hypothèse d'un programme de développement rural 2014-2020 dans le droit fil du précédent, **des financements européens pourraient être obtenus pour des projets de développement liant tourisme et vélo en milieu rural, par exemple la mise en œuvre de circuits VTT ou de traces valorisant l'économie locale tel que les plantations de canne à sucre ou les gîtes ruraux....**
- A titre d'exemple, la réhabilitation des sentiers de randonnée dans le cadre du PDIPR est financée à hauteur de 85 580 euros, avec un financement de la part du FEADER et du Conseil général.

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Label Pôle d'Excellence Rurale

- Les projets destinés à favoriser le dynamisme des zones rurales au moyen d'une coopération locale renforcée peuvent, après avis d'une commission nationale, sur proposition du ministre chargé de l'agriculture et du ministre chargé de l'aménagement du territoire, se voir attribuer le **label de pôle d'excellence rurale** (Décret n°2006-429 du 12 avril 2006 relatif aux pôles d'excellence rurale)
- Publics concernés : collectivités territoriales, organismes publics, entreprises et grand public.
- L'attribution de ce label à un porteur de projet permet l'établissement de **conventions cadre entre celui-ci et le préfet de département**, puis la prise des arrêtés attributifs de subventions pour les différentes opérations d'investissement constitutives du projet.
- **Les pôles d'excellence rurale sont sélectionnés par l'État**
- Le cahier des charges
 - Afin de recevoir le label « pôle d'excellence rural », un projet local doit permettre la mise en valeur des territoires ruraux dans quatre domaines principaux :
 - **promotion des richesses naturelles, culturelles, et touristiques** (patrimoine)
 - valorisation et gestion des ressources naturelles dans une perspective environnementale (développement durable)
 - **offre de services** et accueil de nouvelles populations
 - productions industrielles et artisanales, services locaux, avec en particulier l'utilisation de techniques innovantes.
 - Le projet doit porter sur un investissement d'au moins 300 000 €. Il est nécessairement lié à un territoire rural. Sauf exception, il devrait porter :
 - sur l'une des zones de revitalisation rurale (ZRR) définies par la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (la Guadeloupe n'est pas concernée)
 - ou sur une commune n'appartenant pas à une aire urbaine de plus de 30 000 habitants.
 - Les pouvoirs publics devront participer à la mise en œuvre du projet avec des partenaires privés.

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Label Pôle d'Excellence rurale

➤ Aides des pouvoirs publics

- Les aides de l'État et de l'Union européenne seront au maximum de 1 000 000 € sur un projet sélectionné, dans la limite de 33 % du montant éligible du projet (hors TVA). Ce taux peut être porté à 50 % dans les zones de revitalisation rurale.
- Ce taux ne correspond pas nécessairement à de nouvelles ressources affectées par l'État, car il inclut des aides existantes telles que la dotation de développement rural ou certains fonds européens (devenue dotation d'équipement des territoires ruraux DETR, dotation de l'État aux communes ou EPCI).
- Les pôles d'excellence rurale **ne financent que l'investissement**.
- Ce système s'ajoute à d'autres procédures existantes comme les pays, les projets européens Leader + animés par les Groupes d'action locale (GAL) et le volet territorial des CPER.

➤ A ce jour, 2 labels de ce type ont été recensés en Guadeloupe :

Porteur de projet	Nom du projet
Communauté de communes de Marie-Galante	De la savane à l'assiette
Communauté de communes du Nord Grande Terre	Programme agroenvironnemental du Nord Grande-Terre

➤ Les communes / territoires éligibles au label pourraient ainsi labelliser des projets intégrant un volet cyclable dans le cadre de :

- « **La promotion des richesses naturelles, culturelles, et touristiques** » (mise en œuvre de circuits aménagés dans les zones à potentiel...)
- « **L'offre de services et accueil de nouvelles population** » (mise en place de services de location de vélo classiques ou vélos à assistance électriques, à Marie-Galante ou aux Saintes par exemple...).

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Label Grand Site National

- La **politique des Grands sites** fait partie intégrante de la politique de protection des monuments naturels et des sites, instaurée par les lois de 1906 et de 1930 et conduite par le **ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer**.
- Un Grand site est un territoire remarquable pour ses qualités paysagères, naturelles et culturelles, dont la dimension nationale est reconnue par un classement d'une partie significative du territoire au titre de la protection des monuments naturels et des sites, qui accueille un large public et est **engagé dans une démarche partenariale de gestion durable et concertée pour en conserver la valeur, l'attrait, et la cohérence paysagère**.
- Une **Opération Grand Site** poursuit trois objectifs :
 - Restaurer et protéger activement la qualité paysagère, naturelle et culturelle du site ;
 - Améliorer la qualité de la visite (accueil, stationnements, circuits, information, animations) dans le respect du site ;
 - Favoriser le développement socio-économique local dans le respect des habitants.
- Un Grand Site de France est un site classé de grande notoriété et de forte fréquentation auquel a été attribué par l'Etat le label « Grand Site de France ».
- **En Guadeloupe, seul le site de la Pointe des Châteaux appartient à la liste des Grands Sites mais il n'est pas encore labellisé comme tel.** Des financements (Etatiques, régionaux notamment) peuvent être obtenus pour la mise en œuvre d'une « Opération Grand Site » en vue de la labellisation. **Dans ce cadre, des aménagements cyclables, mais aussi des itinéraires, des animations pourraient être mis en œuvre.**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ **Contrat de Plan Etat-Région (CPER)**

- La phase stratégique d'élaboration des contrats de plan est engagée jusqu'à **février 2014**
- Le 26/12/2013, la Région Guadeloupe et la Préfecture ont lancé une **consultation** sur le projet de stratégie pour la Guadeloupe du futur CPER 2014-2020, consultation publique ouverte jusqu'au 31/01/2014. Le projet comportait les propositions suivantes :
 - **Thématique 1 – Infrastructures et services collectifs de base :**
 - « Provoquer une rupture des pratiques de mobilité en proposant une offre performante de transports collectifs »
 - « **[promouvoir] les projets de mobilité faiblement émetteur de GES** »
 - **Thématique 2 – Aménagement urbain durable :**
 - « [organiser des actions d'accompagnement autour du projet de TCSP de l'agglomération pointoise] : accompagnement de l'infrastructure TCSP par des **voies vertes ouvertes aux modes de déplacements alternatifs** »
 - **Volet spécifique 2 – Stratégie de mobilité multimodale**
 - « La promotion d'une mobilité faiblement émettrice de gaz à effet de serre :
 - **actions visant à optimiser la demande de déplacements et à limiter les déplacements motorisés** : télé-travail, nouveaux services à la personne, plan de déplacement d'entreprise (PDE) / plan de déplacement inter entreprises (PDIE), plan de déplacement d'administration (PDA) / plan de déplacement inter administrations (PDIA), plans de déplacements d'établissements scolaires, **etc.** ;
 - actions visant à développer des centrales de mobilités : centrales d'information multimodale, co-voiturage, auto-partage, **vélos en libre-service** »
- Si le CPER retenu évolue peu sur ces sujets, **plusieurs projets en faveur de la pratique cyclable pourraient être mis en œuvre dans le cadre du CPER : Schémas Directeurs vélo, études plus globales en faveur des modes alternatifs à la voiture particulière (plans de mobilité...), mise en œuvre des actions retenues dans ces études...**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

- **Taxe spéciale de consommation (TSC) :**
- Le Fonds d'Investissement Routier et des Transports (FIRT) est alimenté par les recettes de la Taxe Spéciale de Consommation (TSC) sur les carburants dans les DOM. Cette taxe spéciale s'applique sur la consommation de carburants en lieu et place de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) qui s'applique en métropole. **Les tarifs de cet impôt sont votés par les conseils régionaux.**
- En application de l'article L. 4434-3 du code général des collectivités territoriales, **le produit de la TSC est réparti entre les budgets de la région, du département et des communes des DOM**, selon des critères tenant essentiellement aux dépenses d'entretien du réseau routier.
- Principalement axé sur les investissements et le fonctionnement liés aux infrastructures routières, **le produit de cette taxe pourrait toutefois servir à la réalisation d'infrastructures cyclables dans le cadre des points suivants :**
 - « aménagement du réseau routier national »
 - « aux dépenses d'investissement afférentes à la voirie dont [le Département] a la charge »
 - « à la voirie dont [la commune] a la charge »
 - « aux infrastructures de transport » (couloir bus autorisé aux cycles...)
- D'après ce même article (L4434-3), les EPCI de plus de 50 000 habitants ayant mis en place un service public de transport urbains de personnes ou ayant approuvé un PDU doivent se voir affecter une part du produit de la taxe (3% du produit total, à répartir entre les communes et établissements publics éligibles au prorata de leur population). Le produit ainsi touché devra être affecté à des dépenses d'investissement ou de fonctionnement concernant le **transport public** uniquement. **Les actions relatives au vélo pourraient intégrer le cahier des charges des DSP transport comme cela se fait de plus en plus** (Vélo Libre Service, location, actions de communication et de sensibilisation...)
 - En Guadeloupe, 2 établissements publics devraient percevoir cette part du produit de la TSC :
 - Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin ; PDU et service de transport urbain ; plus de 105 000 habitants
 - CA NBT : réseau de transport La Corniche d'Or ; plus de 78 000 habitants

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ **Taxe spéciale de consommation (TSC)**

➤ Article L4434-3 : La répartition est faite par le conseil régional dans les conditions indiquées ci-après :

- A.-Une partie du produit de la taxe est affectée au **budget de la région**. Elle comprend :
 - 1° Un montant égal à 10 % du produit total, destiné au financement d'opérations d'investissement d'intérêt régional ;
 - 2° Une dotation destinée :
 - à **l'aménagement du réseau routier national** et des pistes forestières, sans préjudice de l'affectation de crédits d'Etat à ces opérations. Lorsque le réseau national a été transféré au département, la dotation lui est affectée en complément des sommes mentionnées au B du présent article
 - **au développement des transports publics de personnes**.
 - Lorsque le budget d'une région fait l'objet des mesures de redressement mentionnées à L 1612-14, une fraction de cette dotation peut être affectée, sur décision du conseil régional, dans la limite de 50 %, aux dépenses concourant au rétablissement de l'équilibre du budget.

- B.-Une partie du produit de la taxe est affectée au **budget du département**. Elle comprend :
 - 1° Les sommes nécessaires au remboursement des emprunts que celui-ci a souscrits pour le financement des travaux de voirie antérieurement au 3 août 1984, date de publication de la Loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des régions de Guadeloupe
 - 2° Une dotation consacrée :
 - **aux dépenses d'investissement afférentes à la voirie dont il a la charge**
 - aux dépenses de fonctionnement des services chargés de la réalisation et de l'entretien des routes dans la région, sans préjudice des dépenses de fonctionnement assumées par d'autres collectivités
 - **aux infrastructures de transport** et au développement des transports publics de personnes
 - **à des dépenses d'investissement d'intérêt départemental autres que les précédentes dans la limite de 10 % du montant de la dotation.**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ **Taxe spéciale de consommation (TSC)**

➤ Article L4434-3 : La répartition est faite par le Conseil régional dans les conditions indiquées ci-après (suite) :

- C.-Une partie du produit de la taxe est répartie entre les **communes** qui la consacrent :
 - à la voirie dont elles ont la charge
 - au développement des transports publics de personnes
 - à des dépenses d'investissement d'intérêt communal autres que les précédentes dans la limite de 10 % du montant de la dotation.

- D.-Dans le département de la Guadeloupe, une partie du produit de la taxe est affectée au budget des **communes** de plus de 50 000 habitants et des **établissements publics de coopération intercommunale** lorsque la population de l'ensemble des communes membres de l'établissement **dépasse 50 000 habitants**, ayant mis en place un service public de transports urbains de personnes ou ayant approuvé un plan de déplacement urbain.
 - Elle est affectée au financement des dépenses **d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics** qui, sans être entièrement à l'intérieur du périmètre de transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Elle peut également être affectée aux aides à la modernisation de l'activité de transporteur public de personnes urbain.
 - Son montant est égal à 3 % du produit total. Elle est répartie **entre les communes et les établissements publics éligibles** au prorata de leur population.

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Education nationale

- **L'éducation au développement durable (EDD)** est une cellule, un dossier transversal au niveau de l'éducation nationale.
- En parallèle des programmes, certaines initiatives relevant du développement durable peuvent être mises en œuvre. Pour que ces initiatives se concrétisent, les initiateurs (les professeurs) doivent être accompagnés par les établissements et constituer un **dossier de demande de financement** à la Commission DAAC (Division des Activités Artistiques et Culturelles). Le dossier est ensuite analysé sur la base de critères prédéfinis. En particulier, le projet doit être pédagogiquement viable et concerner un nombre significatif d'élèves.
- **Les projets retenus peuvent être financés soit directement par les établissements, soit par les partenaires**, signataires de la convention-cadre multipartenariale relative à l'Education à l'Environnement pour un Développement Durable que sont le Rectorat de la Académie de Guadeloupe, la Préfecture de la Région Guadeloupe, la DAAF (Direction de l'Alimentation de l'Agriculture et de la Forêt), la Direction Régionale des Affaires Culturelles, la Direction Régionale de l'Environnement, la DRRT (Délégation Régionale à la Recherche et à la Technologie), la Région Guadeloupe, le Conseil Général de la Guadeloupe, l'ADEME, le CAUE, le Parc National de la Guadeloupe, l'INRA (Institut National de la Recherche Agronomique), l'ONF, BRGM (Bureau de la Recherche Géologique et Minière)
- Cette convention multipartenariale a été signée en 2010 et est valable jusqu'en 2013. Il est prévu qu'elle soit renouvelée prochainement après avoir été retravaillée.
- **Des projets relatifs à la mobilité durable et notamment au vélo pourraient être mis en œuvre dans le cadre de l'Education au Développement Durable.**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Contrats Urbains de Cohésion Sociale

- Un dispositif amené à disparaître prochainement : les « **quartiers prioritaires** » devraient remplacer les ZUS (Zones Urbaines Sensibles), CUCS et ZFU (Zones Franches Urbaines).
- **A ce jour, le dispositif CUCS permet de financer des opérations ayant trait à la mobilité**
 - Projet de plateforme de mobilité porté par l'association Digazon aux Abymes (location de deux-roues motorisés, accompagnement social et professionnel...)
 - Financement du projet de l'association Kazabrok (ressourcerie). La mise en œuvre d'un atelier de réparation de vélo est en projet, portée conjointement par les associations Digazon et Kazabrok
- Les CUCS sont financés par leurs différents signataires : les communes, les conseils régionaux, les conseils généraux...

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Conseil Régional et Conseil Général

- En dehors des dispositifs précités, le Conseil Régional et le Conseil Général sont souvent sollicités pour réaliser des **aménagements sur des voiries communales**, en raison du fort endettement des communes de Guadeloupe.
- La Cour de Comptes a déjà interpellé le Conseil Régional en raison des nombreuses interventions qu'il réalise dans les communes au titre de **l'intérêt régional** (donc sur du domaine public non régional).
- Si en métropole les Conseils Régionaux sont souvent des acteurs importants dans le développement de la pratique cyclable, cela n'est pas le cas en Guadeloupe, compte tenu de la pratique cyclable avant tout sportive.
- Des subventions ont déjà été attribuées aux communes et collectivités par le Conseil Régional pour des **projets sportifs ou des aménagements routiers** : création de rond-point, réalisation d'une place, mise en place de feux tricolores...
- Les communes doivent préparer un **dossier de demande de subventionnement** et le transmettre au Conseil Régional / Général. Dans les cas stratégiques, il arrive que le Conseil Général ou le Conseil Régional réalisent les dossiers nécessaires.
- De nombreux paramètres interviennent dans l'attribution des subventions. Les projets sont a priori examinés **au cas par cas** ; il n'existe pas de critères définissant l'éligibilité des projets communaux.
- Si une subvention est accordée, elle est nécessairement un pourcentage du montant total des travaux estimés.
- Le Conseil Régional finance **Guadeloupe Expansion, Agence Régionale de Développement Economique**, qui accompagne les entreprises dans leurs démarches et pré-instruit les dossiers de demandes d'aides européennes (FEDER).
- Le Conseil Général finance par ailleurs le **Conseil Architecture Urbanisme et Environnement (CAUE)**, qui réalise des opérations de sensibilisation au développement durable. **Cet acteur n'est pas lui-même financeur, il assure un rôle de conseil.**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Conseil Général

- Les aides apportées, dont pourraient bénéficier des porteurs de projet en faveur du vélo :
 - **Plan Départemental d'Insertion :**
 - Pour des activités artistiques, le Conseil général finance 10 euros pour un tarif mensuel de 20 euros
 - Pour des activités sportives, le Conseil général finance 50 euros pour un tarif annuel de 100 euros du Club, et jusqu'à 200 euros pour un tarif de 300.
 - Pour des opérations ou manifestations, ex : CCAS de Morne-à-l'Eau pour l'opération « Jeunes, acteurs de vie »; association FAM d'ART au profit de femmes bénéficiaires du RSA
 - **Développement de l'économie solidaire :**
 - Pour des opérateurs agréés, mettant en place un accompagnement social et professionnel des personnes les plus éloignées de l'emploi ; ex : La Clé d'Ut (atelier chantier d'insertion)
 - **Aide culturelle**, auprès de communes ou associations, par exemple :
 - Ville de Baie-Mahault, organisation du festival « des voies d'ici et d'ailleurs »
 - Edition Jator, édition de 5 ouvrages
 - Association Karib Art, réalisation d'une exposition d'arts plastiques.
 - **Aide au titre du sport :**
 - Tour cycliste de la Guadeloupe : subvention de 50 000 euros pour la 63^{ème} édition
 - Subvention aux équipes sportives allant au championnat de France de hand-ball...

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Chambre de Commerce et d'Industrie

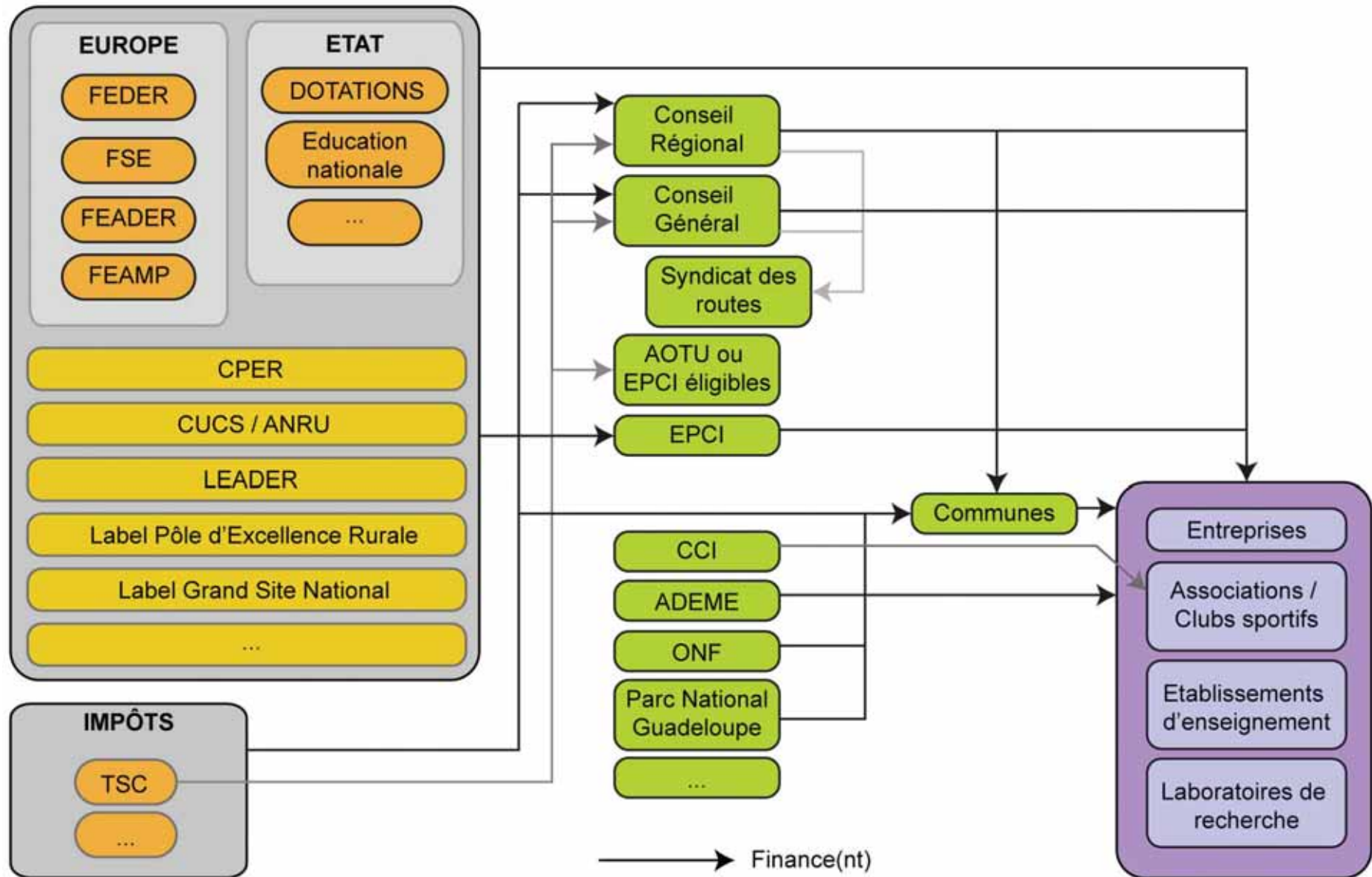
- La CCI peut accorder des aides financières aux associations de professionnels, si les événements organisés rejaillissent sur les professions. En revanche, elle ne peut financer les entreprises. **Cela pourrait fonctionner pour des actions vélo** (fonds propres de la CCI). En général, les aides représentent au maximum 30% du projet. La CCI incite aussi les associations à solliciter les communes si bien que les financements sont souvent tripartites : associations / commune / CCI.
- Compte tenu de la diminution prévue des finances de la CCI, **les subventions accordées aux associations seront a priori tempérées.**
- La création d'un poste de **chargé de mission Conseil en mobilité** cofinancé par la CCI et l'ADEME est en réflexion. Si les financements sont validés, ils intégreront le coût du salaire **et du programme d'action.**
- Ce programme d'action n'est pas précisément défini mais le chargé de mission aurait a minima pour mission de développer **les plans de mobilité** et d'être **l'interface avec les autres acteurs.**

7. RELATIONS ENTRE LES ACTEURS LOCAUX, DISPOSITIFS FINANCIERS

➤ Parc National de la Guadeloupe

- Le Parc National de Guadeloupe est dans une phase de transition. La charte du Parc National est en passe d'être validée. Dans le projet, il est prévu 200 000 euros de financement de projets de développement durable innovants (source : charte du PNR)
- Il est prévu que le parc et les communes adhérentes signent conjointement une convention définissant notamment les attentes de la commune et les projets sur lesquels le Parc et la commune vont collaborer.
- **Le Parc National pourrait être un partenaire du développement de la pratique cyclable en Guadeloupe. L'implication** du parc dans les projets des communes pourra a priori **être très variable** selon les projets et les financements disponibles, de la simple participation aux Comités de Pilotage des projets jusqu'à la maîtrise d'ouvrage voire la maîtrise d'œuvre.
- A ce jour, le Parc travaille uniquement sur de **petits projets ponctuels**, comme le travail engagé avec la CA NBT et réfléchit avec ses partenaires à la nouvelle gouvernance en aire d'Adhésion.
- En cette période transitoire, il n'existe pas de plan d'action précis du Parc National pour les années à venir. Ce travail doit être formalisé sous la forme d'un plan d'action sur trois ans à mettre en œuvre après l'adhésion des communes au Parc.

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, du fait :
 - de l'amélioration des conditions de vie,
 - de l'arrivée de nouveaux résidents plus âgés qu'aujourd'hui,
 - d'une augmentation des départs des jeunes

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

- Auparavant tournée vers la France Métropolitaine, principal émetteur, d'autres pays sont ciblés par le Comité du Tourisme
- Des axes de promotion différents, la Guadeloupe étant surtout perçue pour ses plages : le slogan « Guadeloupe archipel de découverte » illustre la diversité des activités proposées, aussi bien culturelles qu' autour de la nature.

Source : SRIT, Diagnostic, année 2011

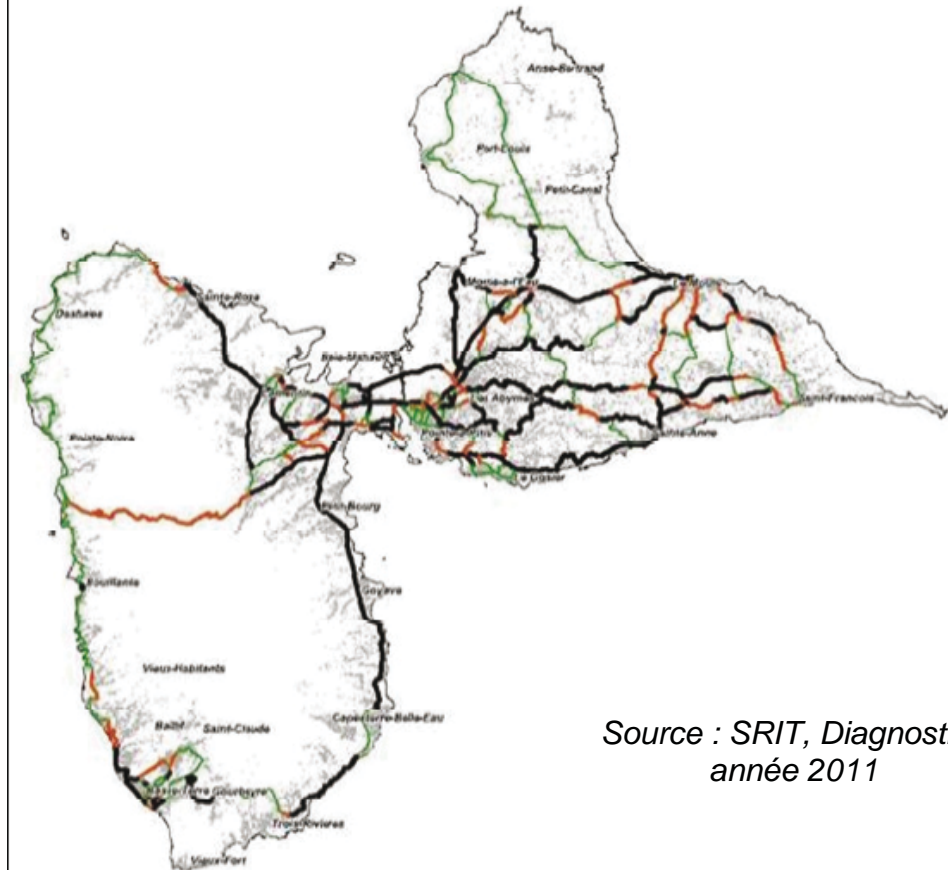
8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- Des projections pessimistes d'aggravation de la saturation du réseau
- Une projection des flux tous modes en 2020 permettant d'illustrer la demande de déplacements sur l'agglomération pointoise



Source : PDU, année 2010

Projection de l'utilisation du réseau routier en 2030



Source : SRIT, Diagnostic, année 2011

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

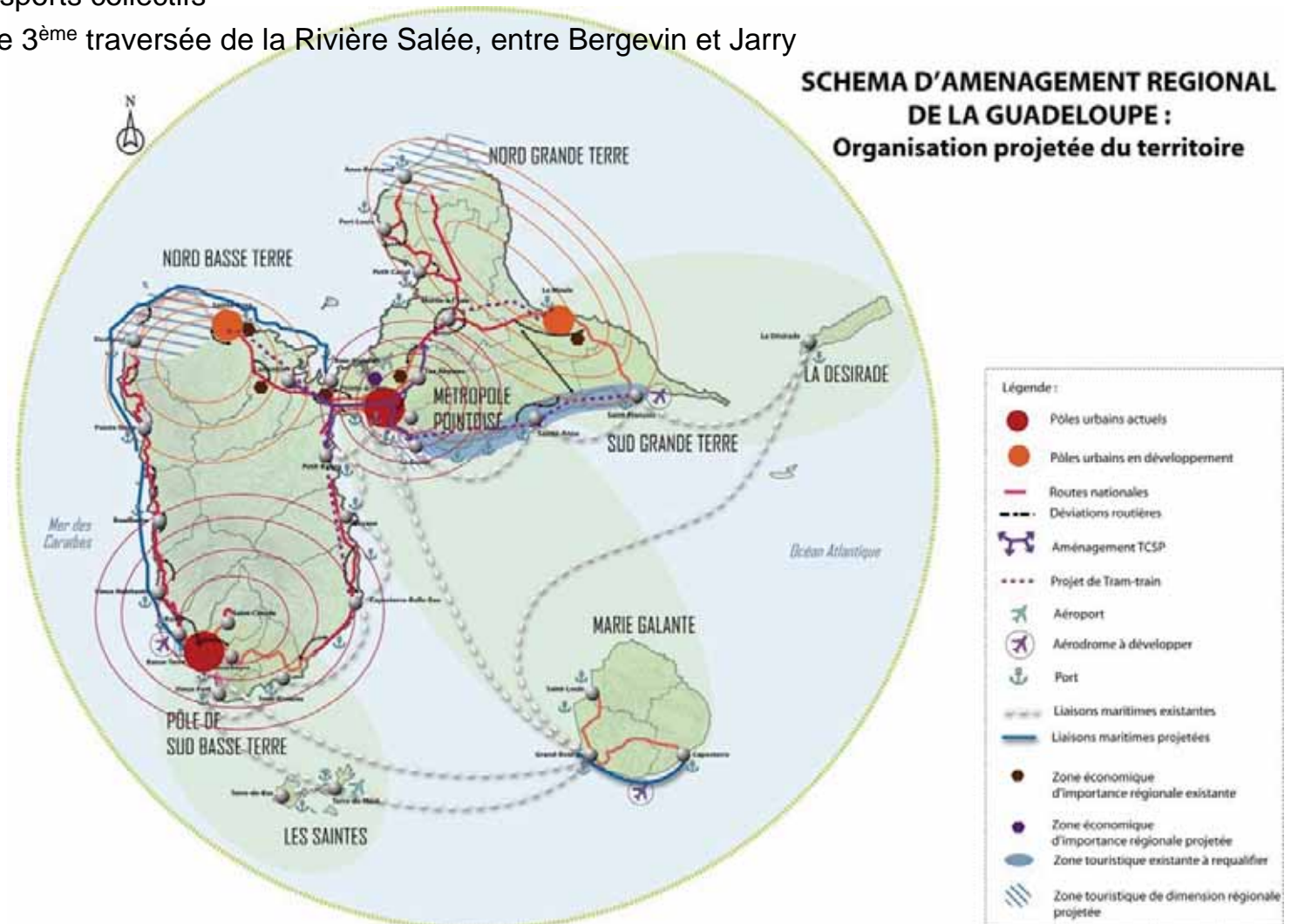
• **SRIT : des enjeux identifiés :**

- Raisonner en termes de bassins de mobilité
- Optimiser l'interface urbanisme / transport :
 - Mise en œuvre de documents d'urbanisme tels que SCoT et PLU
 - Mise en place d'une coordination entre les AOT
- Prendre en compte la contrainte du financement
- Coordonner le financement des transports urbains et interurbains
- Certaines propositions prennent en compte le développement du vélo :
 - Aménagement de la route pour favoriser les nouveaux comportements : voies cyclables ombragées et sécurisées, création de pistes cyclables
 - Organisation de l'intermodalité grâce à la combinaison de plusieurs impliquant notamment le vélo
 - Réalisation de Plans de Déplacements Inter-entreprises ou inter-administrations

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

➤ SAR : les objectifs

- Favoriser l'organisation de territoires de développement attractifs et dynamiques
- 4 pôles de développement équilibré pour la Guadeloupe continentale
- Développement des transports collectifs
- A noter : la création d'une 3^{ème} traversée de la Rivière Salée, entre Bergevin et Jarry



Source : SRIT, Diagnostic, année 2011

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- **Les grands projets d'urbanisation : des opportunités pour une mobilité durable**
 - **Grand Projet de Port**, principalement dans le domaine logistique, qui devrait conduire à la création d'environ 500 emplois sur le site
 - **Valorisation du pôle aéroportuaire et les nouvelles zones d'activités**, en valorisant l'ancien terminal du Raizet à proximité de l'aéroport pôle Caraïbes, tout en valorisant le **parc d'Activités de La Providence** et contribuant à la revitalisation de la commune des Abymes : un enjeu d'augmentation des déplacements prévisible, tout en préservant l'accessibilité à l'aéroport et aux activités extérieures ; notamment par des alternatives à la voiture
 - **Les projets d'urbanisation sur l'agglomération pointoise** : opportunité d'y insérer des aménagements en faveur des modes doux, en raison de la démarche d'harmonisation des projets urbains lancée en 2013 par CAP Excellence : aéroport (projet de multiplex au Raizet, ZAE aux Abymes), rénovation urbaine des quartiers de GrandCamp, du Raizet, de Pointe-à-Pitre, reconstruction du CHU de Pointe-à-Pitre, ZAE du Petit Pérou et Dugazon, Parc d'activités « La Providence », etc.

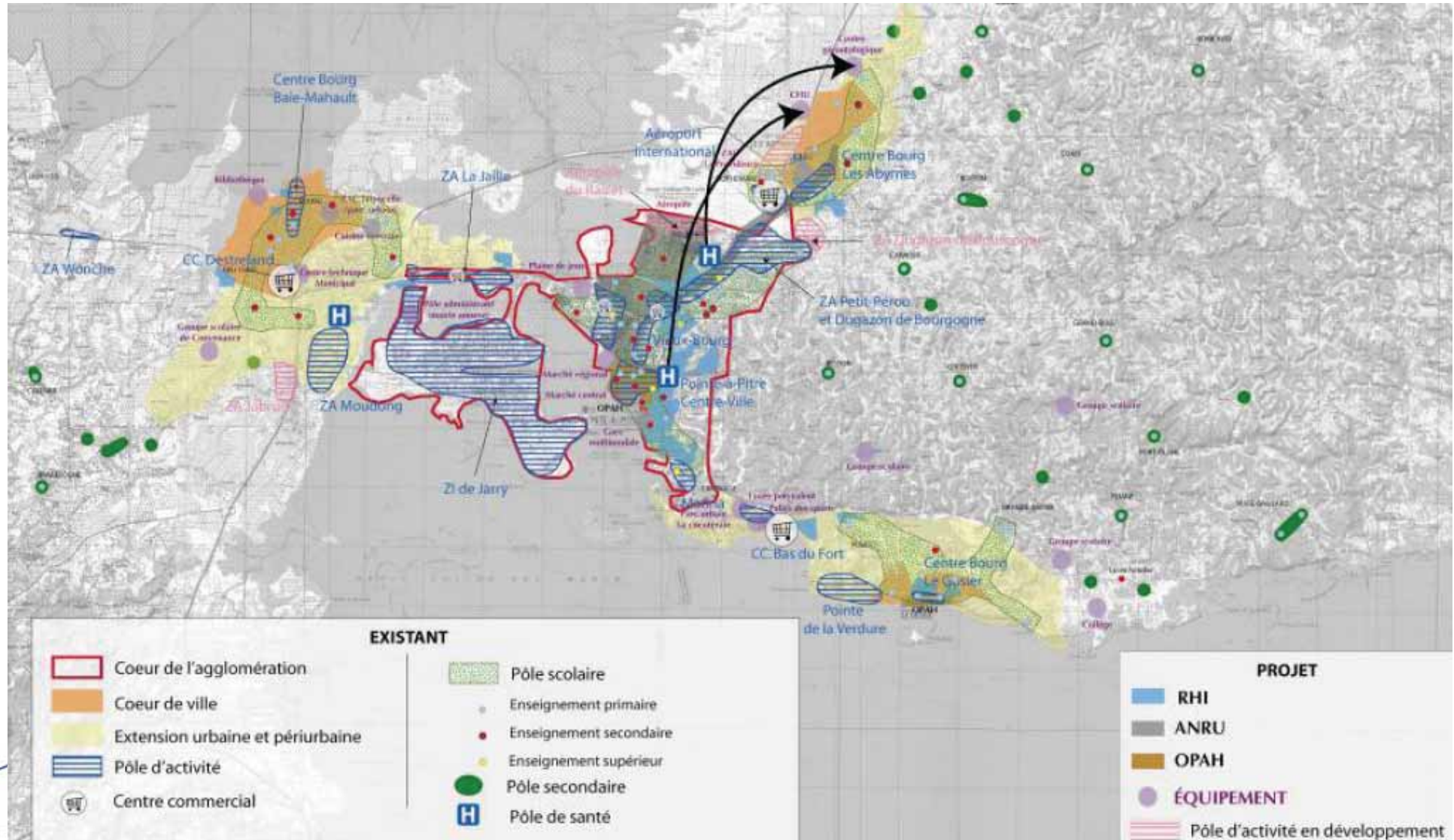
Sources : Harmonisation des projets pour CAP Excellence, mars 2013 ; SRIT, Diagnostic, année 2011

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

➤ Les grands projets d'urbanisation

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, visant à répondre à un double objectif :
 - Sécuriser et fluidifier la partie la plus encombrée des axes routiers principaux
 - Assurer le maillage et la sécurisation du reste du réseau principal
- 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
- Le Conseil général et le Conseil Régional mènent aujourd'hui principalement d'importants travaux de maintenance, en particulier la stabilisation des accotements. Leur priorité est de répondre aux besoins majeurs de déplacements, passant d'une part par l'amélioration du réseau routier, et d'autre part par l'amélioration du transport collectif. Le développement du « transport de masse » leur apparaît aujourd'hui prioritaire, par rapport au développement de la pratique cyclable.

Projets routiers en cours de réflexion

Actions d'aménagement à court terme



Actions d'aménagement à moyen et long terme



Extrait document provisoire du programme d'actions du SRIT, juillet 2013

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

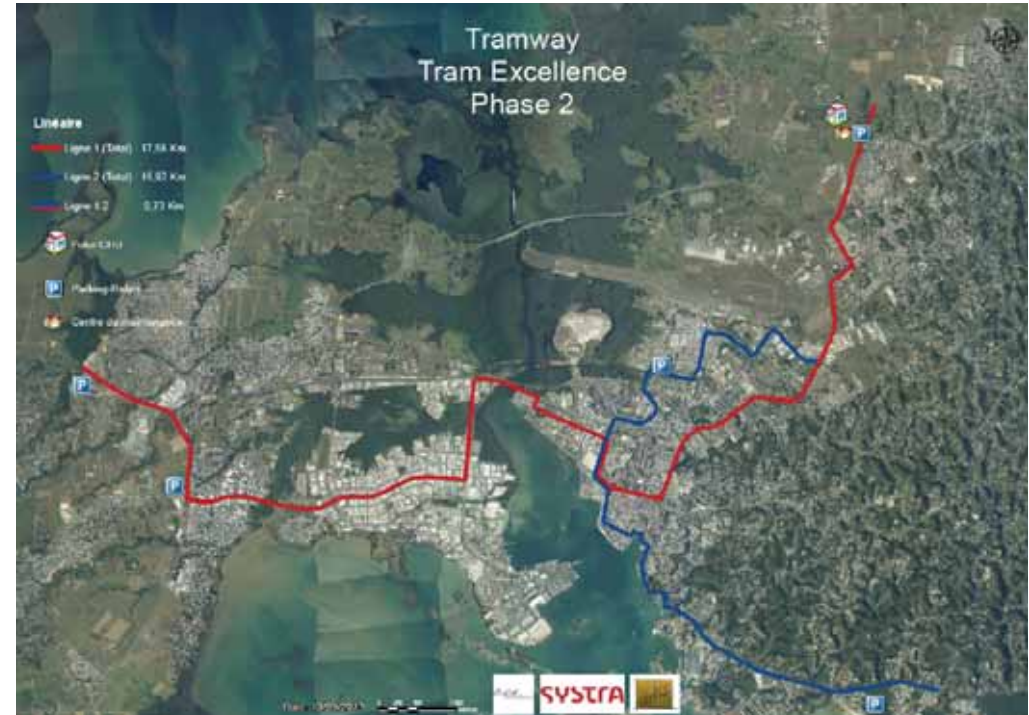
➤ Les grands projets de transport

- **Transport en Commun en Site Propre, inscrit au PDU de l'agglomération pointoise :**
 - un impact majeur sur l'organisation des déplacements, visant un report modal notoire, en reliant les principaux générateurs de déplacements sur 4 communes : Les Abymes, Pointe-à-Pitre, Baie-Mahault et Le Gosier
 - un appel à projet déposé dans le cadre du Grenelle, qui permettra de lancer ou non ce projet nécessitant des finances élevées pour la réalisation d'un tramway souhaité par les élus locaux
 - des réflexions menées sur les itinéraires doux, restant à approfondir
 - des impacts en matière d'articulation avec les réseaux de transports collectifs routiers restant à approfondir :
 - Rabattement des cars départementaux sur les pôles d'échange,
 - Restructuration des réseaux de bus
 - Harmonisation tarifaire,
 - Organisation des pôles de rabattement, avec la mise en place de stationnement vélos...
 - la création de promenades vertes et bleues (cf. infra)

Tracé prévu du TCSP

Source : SRIT, Diagnostic, année 2011 et entretiens

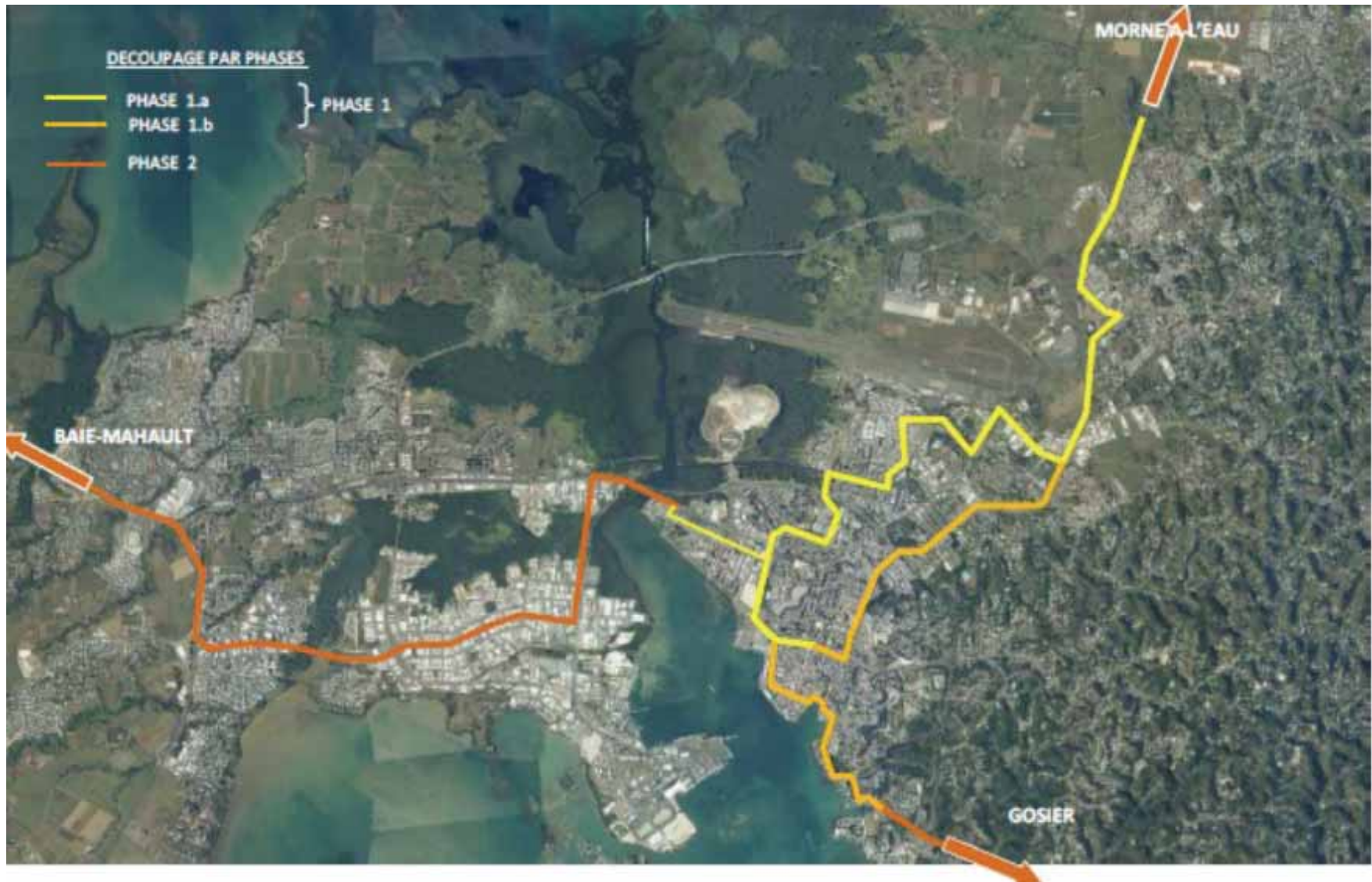
Source : Harmonisation des projets pour CAP Excellence, mars 2013



8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- Les grands projets de transport
 - Transport en Commun en Site Propre de l'agglomération pointoise (suite) :

Phasage envisagé pour la mise en œuvre du TCSP



Source :
CapEx, dossier
appel à projet,
septembre
2013

8. PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

- Les grands projets de transport
 - 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



Source : Harmonisation des projets pour CAP Excellence, mars 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 durable, 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 :**
 - Message sur les bienfaits de la pratique cyclable auprès de tous : élus, habitants, promoteurs...
 - Ciblant notamment les jeunes, avec par exemple des artistes invités
 - Avec des messages forts sur le développement durable
 - Avec des « Bik à Pawol »
 - À l'aide de vélo au design attractif
 - À l'occasion des nombreuses manifestations sportives...
- 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, ...)

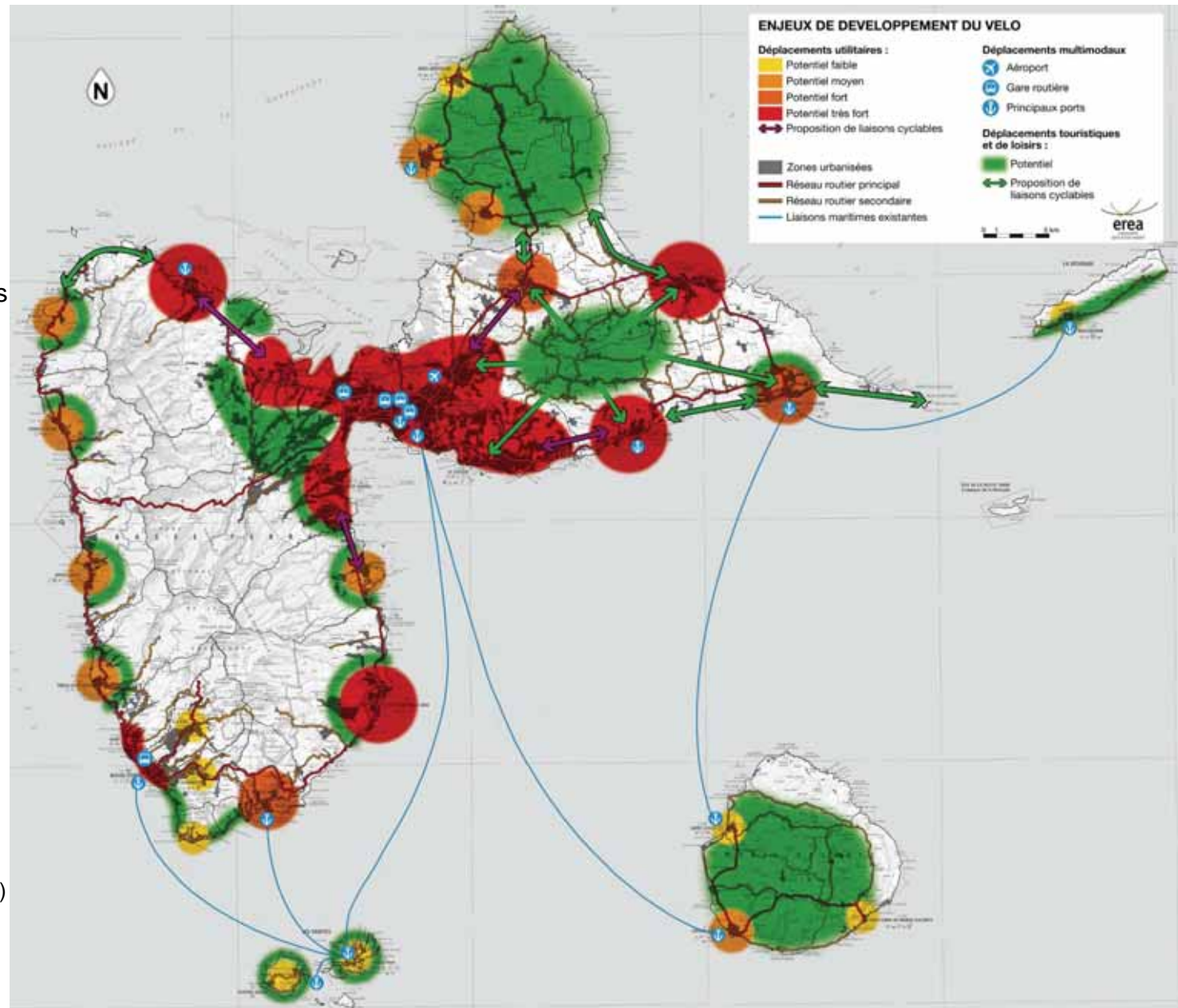
10. ENJEUX

➤ 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, pointe des Châteaux)
 - Les îles
 - L'ouest de l'agglomération pointoise



ANNEXE

➤ **Compte-rendus des entretiens réalisés**

➤ **Les personnes rencontrées :**

- Conseil Régional (M. Delareberdière), Général (M. Demandre), et Syndicat des Routes de Guadeloupe (M. Quillin, Mmes Synesius & Copavert)
- Conseil Régional (M. Mounigan)
- Conseil Régional (Mme Jules-Soret)
- Conseil Régional (M. Vin)
- Conseil Général (M. Sonor)
- Syndicat Mixte des Transports (M. Jean-Charles & Cheraldini)
- Cap Excellence (Mmes Adelaïde, Espagnet-Batta & Wacquin)
- Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (M. Piquion)
- Communauté de Communes de Marie-Galante (M. Pasbeau)
- Communauté de Communes du Nord Grande Terre (M. Toumson)
- Conseil Architecture Urbanisme Environnement (Mme Trépy)
- Parc National de Guadeloupe (M. Delloué)
- Comité du Tourisme des îles de Guadeloupe (Mme Naranin)
- Comité Régional du Cyclisme (M. Samut)
- Collège Appel du 18 juin au Lamentin (M. Victorin & Leborgne)
- Chambre de Commerce et d'industrie (M. Kancel)
- Cycliste professionnel (M. Bondot)
- Association club cycliste UCS Pujols 47 (M. Pinsolle)
- Union Cycliste Moulienne Féminine (M. Raguel)
- Education Nationale (Mme Chalcou)
- Association Digazon (Mme Carène)
- Union Régionale des Structures d'Insertion (Mme Berchel)

- NB : impossibilité de contacter la CC de Sud Basse Terre (future CA) et refus d'entretien de la part du directeur des transports collectifs du Conseil général

ANNEXE

➤ Reportage photographique



SIGLES

- SRIT : Schéma Régional des Infrastructures Intérieures
- SAR : Schéma d'Aménagement Régional
- AOTU : Autorités Organisatrices des Transports Urbains
- SMT : Syndicat Mixte des Transports
- CANBT : Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre
- ONF : Office National des Forêts
- PNG : Parc National de Guadeloupe
- ORT : Observatoire Régional des Transports
- CRC : Comité Régional du Cyclisme
- TCSP : Transport en Commun en Site Propre
- PCET : Plan Climat Energie Territorial
- PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée



Compte rendus...

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

Etabli par : Marie LALIRE et Léna LE SCORNET



Conseil Régional (M. Delareberdière), Général (M. Demandre), et Syndicat des Routes de Guadeloupe (M. Quillin, Mmes Synesius & Copavert)	5
Conseil Régional (M. Mounigan)	11
Conseil Régional (Mme Jules-Soret)	13
Conseil Régional (M. Vin)	15
Conseil Général (M. Sonor)	17
Syndicat Mixte des Transports (M. Jean-Charles & Cheraldini)	21
Cap Excellence (Mmes Adelaïde, Espagnet-Batta & Wacquin).....	27
Communauté d’Agglomération du Nord Basse-Terre (M. Piquion).....	33
Communauté de Communes de Marie-Galante (M. Pasbeau).....	37
Communauté de Communes du Nord Grande Terre (M. Toumson).....	43
Conseil Architecture Urbanisme Environnement (Mme Trépy)	47
Parc National de Guadeloupe (M. Delloué)	49
Comité du Tourisme des îles de Guadeloupe (Mme Naranin).....	51
Comité Régional du Cyclisme (M. Samut).....	55
Collège Appel du 18 juin au Lamentin (M. Victorin & Leborgne).....	61
Chambre de Commerce et d’industrie (M. Kancel)	65
Cycliste professionnel (M. Bondot)	71
Association club cycliste UCS Pujols 47 (M. Pinsolle)	73
Union Cycliste Moulienne Féminine (M. Raguel).....	79
Education Nationale (Mme Chalcou)	81
Association Digazon (Mme Carène)	85
Union Régionale des Structures d’Insertion (Mme Berchel).....	87



Conseil Régional (M. Delareberdière), Général (M. Demandre), et Syndicat des Routes de Guadeloupe (M. Quillin, Mmes Synesius & Copavert)

Date : 31 octobre 2013

Personnes interrogées : M. QUILLIN, Directeur des Routes de Guadeloupe ; Mme SYNESIUS, responsable du pôle aménagement, prospective et exploitation au Syndicat des Routes de Guadeloupe ; Mme COPAVERT, adjointe au responsable gestion et entretien des Routes de Guadeloupe ; M. DELAREBERDIERE, Conseil régional ; M. DEMANDRE, Directeur adjoint des infrastructures au Conseil Général.

LA GESTION DES VOIES ET LES PROJETS ROUTIERS

Dans le cas général, le Conseil Régional est maître d'ouvrage concernant les routes nationales, le Conseil Général concernant les routes départementales. Le Conseil Régional et le Conseil Général sont les deux financeurs exclusifs du Syndicat des Routes de Guadeloupe.

M. DEMANDRE explique ainsi que le Conseil Général assure en propre **la maîtrise d'ouvrage des travaux et études sur les routes départementales**. Pour ces travaux, la maîtrise d'œuvre peut ensuite être publique (assurée par Routes de Guadeloupe) ou privée (NB : le Conseil général ne disposant pas de BET technique en interne). Seule la réalisation du jalonnement dynamique (Trafikera, interface de gestion du trafic routier en temps réel, opérationnel depuis août 2013) et la conception du schéma directeur de jalonnement directionnel ont ainsi fait l'objet d'une maîtrise d'ouvrage directe Routes de Guadeloupe.

Les actions du Conseil Général s'inscrivent dans une **démarche générale de réalisation d'importants travaux de maintenance**, plus que dans la création de voiries nouvelles. S'il doit y avoir des créations d'aménagements cyclables, cela concernerait des routes existantes. La motivation pourrait être mixte : à caractère routier ou plus générale, par exemple dans le cadre d'opérations de résorption de l'habitat insalubre, de rénovation urbaine... qui peuvent impacter le patrimoine routier. Peu de projets cyclables sont à recenser en Guadeloupe, et donc de très faibles budgets associés.

M. QUILLIN explique que la politique régionale s'inscrit dans une démarche analogue **d'amélioration du réseau routier existant** plus que de création d'infrastructures ; à l'exception de giratoires. Le réseau routier est particulièrement contraint en Basse-Terre, où des besoins de déplacements ne sont pas forcément satisfaits. Mise à part une **déviations de 4km dans le secteur de Ste-Rose**, aucune création de voie n'est prévue.

Le schéma régional des infrastructures de transport (SRIT) comporte effectivement d'autres projets, mais **la priorité porte sur l'amélioration de l'existant**. L'essentiel des efforts sur le réseau viaire national concerne la **stabilisation des accotements**. En Guadeloupe, les structures routières diffèrent d'une voie à l'autre.

Concernant le vélo, **une réflexion reste à mener afin d'identifier les itinéraires cyclables** les plus adéquats. Cela pose la question du domaine de pertinence du vélo : quelles distances de déplacements ? Quels espaces ? Pour M. QUILLIN, le vélo trouve surtout une pertinence **au sein de la zone la plus urbaine** de la Guadeloupe : pentes faibles et itinéraires courts pour les cyclistes. Une des difficultés réside dans le fait que le vélo n'a pas vocation à être sur certains axes rapides et fréquentés, mais que la structure du réseau routier ne permet parfois pas de proposer des alternatives, par exemple entre Pointe-à-Pitre et Goyave. La **liaison Pointe-à-Pitre – Petit Bourg** représente une **discontinuité majeure** pour les vélos. Il convient également de distinguer la problématique du vélo sportif de celle du vélo utilitaire.

Aujourd'hui, les projets de développement des modes alternatifs à la voiture particulière sont axés sur le **transport de masse par transports collectifs**. Ainsi, le projet de transport en commun en site propre (TCSP) dans l'agglomération de Pointe-à-Pitre vise à agir efficacement sur la problématique de la congestion routière. Il convient par ailleurs de signaler que les transports collectifs concernent les différentes collectivités : malgré l'existence des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), le Conseil Général reste en 2013 l'autorité organisatrice des transports interurbains et le Conseil Régional est propriétaire d'une importante partie du réseau routier dont des tronçons incontournables.

Trafikera constitue un premier élément de lutte contre la congestion routière¹. Le deuxième volet d'intervention est la **réorganisation du transport collectif**. La première phase a consisté en la structuration des entreprises de transport, permettant de passer de 500 entreprises individuelles à 9 groupements d'entreprises. Ainsi en 2007, 9 délégations de service public (DSP) ont été passées pour le transport collectif interurbain en Guadeloupe. La mise en place et les évolutions récentes ou en cours concernant les EPCI placent la Guadeloupe dans un **contexte de gouvernance changeante** car chacun des EPCI a pris la compétence transport. A ce jour, les transferts de compétence générés par l'évolution des périmètres de transport urbain (PTU) ne sont pas bien définis ; cette thématique a par ailleurs été soulevée par le SRIT. Le Conseil général a traduit les orientations en matière de développement des transports collectifs dans le cadre **du Plan Transport Départemental**. Cette clarification des rôles de chaque acteur du transport serait une opportunité de trouver un moyen efficace de **poursuivre la lutte contre la congestion routière**. **L'amélioration des transports collectifs apparaît dans ce contexte plus prioritaire que le développement de la pratique cyclable.**

Plusieurs EPCI sont récents voire embryonnaires. La Communauté de Communes du Nord Basse-Terre (CCNBT) a mis en place un réseau de transports collectifs très récemment.

Le Conseil Général et le Syndicat des Routes, n'ont pas à ce jour beaucoup travaillé avec les EPCI. Au Conseil Général, la direction des Transports est dirigée par M. WACCUS.

A ce jour, aucune autorité organisatrice ne veille à la cohérence d'un schéma de transport à l'échelle de la Guadeloupe, en tenant compte de tous les acteurs compétents en la matière. Par ailleurs, selon que les transports sont organisés par des Communautés d'Agglomération ou des Communautés de Communes, les compétences des EPCI diffèrent, compliquant encore la donne.

En Guadeloupe, si les cycles étaient intégrés au partage de la voirie comme en métropole, les réalisations ne trouveraient pas de pertinence car les itinéraires aménagés déboucheraient rapidement sur des **itinéraires non adaptés**. Les **contraintes de largeur de voirie** rendent très difficile le passage des transports collectifs, et **d'autant plus difficile le passage des vélos sur des espaces spécialement aménagés**.

¹ Mme SYNESIUS explique que les panneaux d'information à message variable ont été implantés avant le Pont de la Gabarre en provenance de Grande-Terre et au niveau de Jarry notamment.

En outre, la **pratique cyclable essentiellement sportive** des Guadeloupéens fait que les **cyclistes préfèrent rouler sur la route** plutôt que sur des aménagements cyclables. La pratique ludique du vélo est quasiment inexistante et se déroule soit sur les boulevards maritimes, soit sur les parkings des supermarchés le dimanche. A Saint-François, la piste cyclable existante est une réalisation de la ville.

La **RD118, route menant à la Pointe des Châteaux**, fait l'objet d'une réflexion pour l'intégration d'une piste cyclable. La voie dessert un site touristique important et est à ce jour très empruntée par les cyclistes sportifs. La réflexion s'inscrit dans le cadre des **opérations « Grand Site National »**, piloté par la commune de Saint François. En outre, le Conseil Général a une réflexion concernant la création de piste cyclable depuis le Casino jusqu'à la pointe des Châteaux. M. QUILLIN explique que cette réflexion intègre une dimension touristique et de loisirs mais que la réalité des pratiques cyclables actuelles sur cette voie est différente : le samedi et le dimanche, des centaines de **cyclistes sportifs** y roulent, par **pelotons** de 2 à 50 unités, soit un usage n'ayant pas vocation à être canalisé sur une piste cyclable ; difficile à faire cohabiter avec un potentiel développement de touristes cyclistes. C'est pour cette raison que la réflexion n'aboutit pas : il s'agit d'un aménagement conséquent et onéreux non adapté aux usages actuels. Le financement pourrait être porté par le Conseil Général dans la mesure où la voie est départementale. Ensuite, un transfert de domanialité de la RD118 pourrait être envisagé en clôturant la voie et en l'aménageant mais les élus n'ont pas validé ce point. Dans les réflexions d'aménagement, il pourrait être envisagé de fermer l'extrémité de cette voie à la circulation sur environ 1,5 km.

M. DELAREBERDIERE explique qu'en métropole, les Conseils Régionaux sont généralement des acteurs importants dans le développement de la pratique cyclable. En Guadeloupe, le Conseil Régional est prudent compte tenu de la pratique avant tout sportive. Il est à l'origine de l'aménagement du vélodrome de Guadeloupe, équipement qui a longtemps été utilisé pour d'autres usages que sa vocation première, et dont l'usage reste faible... Par ailleurs, des bandes multifonctionnelles ont été aménagées en bordure des voies routières, potentiellement utilisables par les cycles.

M. QUILLIN explique que **ces bandes multifonctionnelles étaient à l'origine destinées au vélo**, mais s'inscrivaient avant tout dans une problématique de stabilisation des accotements des voies. A l'époque, le réseau était très dangereux car la moindre sortie de route pouvait être fatale. Les avant-projets sommaires d'itinéraires préconisaient de stabiliser les accotements. Lors des mises en œuvre, des pictogrammes vélos ont été apposés et au fil du temps, ces bandes sont devenues des bandes multifonctionnelles. Du fait de la **charge importante des axes routiers**, ces bandes multifonctionnelles sont utilisées par des tracteurs, des vélos... En fait, ces espaces **contribuent à la fluidification de la circulation** en accueillant les modes lents (tracteurs, charrettes, vélos...), en permettant le dépassement dans les carrefours non aménagés en tourne à gauche, etc. La cartographie des bandes réalisées figurant au SRIT est à jour.

M. DELAREBERDIERE explique que ces accotements sont réalisés au fil des réparations, quand les voies sont amenées à être redessinées. Il n'existe en revanche **pas de schéma pour les couloirs de bus ou les espaces cyclables**. Ces « réserves » de voirie sont créées au fil des opportunités.

Le Conseil Régional s'est lancé dans un plan d'alignement. Le Conseil Général poursuit un vaste chantier de clarification des domanialités foncières, car les RD passent encore sur du domaine privé (cadastré) alors qu'elles concernent un domaine public d'usage. Concernant les routes, la Guadeloupe est proche d'un fonctionnement de voies rurales en métropole, pour lesquelles la limite du domaine public demeure plus ou moins floue. Les problématiques d'indivision avec des propriétaires fonciers multiples, voire introuvables, sont fréquentes. Ce problème reste plus prégnant pour les RD que pour les RN.

M. DELAREBERDIERE confirme que le Conseil Régional agit en faveur de la maîtrise de son patrimoine, afin d'en connaître ses limites. Un travail important a déjà été mené (exemple RN4 et RN5, sans pour autant créer de liaison douce). Le **foncier est un réel frein développement du vélo**, car l'absence de maîtrise publique ne permet pas d'avoir des emprises suffisantes pour créer des aménagements cyclables. Par ailleurs, il convient de tenir compte des aspects culturels : la Guadeloupe se caractérise par une **urbanisation mitée, instantanée** ; les gens construisent le long de la route, sans continuité urbaine...

Lors du transfert des routes nationales au Conseil Régional en 2006 (réglementairement) - 2007 (pratiquement), force a été de constater que l'Etat s'était désengagé de l'entretien de ces routes depuis quelques temps. D'importants travaux sont encore à réaliser sur les **ouvrages d'art**. Concernant **la sécurité** il y a également beaucoup à faire, d'autant que le volume de véhicules a beaucoup progressé.

Des réflexions sont également menées sur l'aménagement du territoire. Le Schéma d'Aménagement Régional (**SAR**) donne les grandes directives pour un territoire équilibré. Mais dans la pratique, tout est regroupé sur la zone centrale, conduisant à une concentration de toutes les circulations routières, problématique pour conserver un accès aisé au poumon économique de l'île. Les élus régionaux ont abordé le thème du vélo et s'accordent sur le fait **qu'un schéma cyclable serait utile, mais n'est pas prioritaire budgétairement**. Ils restent également prudents suite à l'expérience du vélodrome faiblement utilisé (premier championnat organisé 25 ans après sa construction). Un maillage cyclable cohérent impactera nécessairement des voies départementales, mais aussi communales, sur lesquelles le Conseil Général n'est pas compétent. S'il est lancé par le **Conseil régional, ce schéma d'itinéraires cyclables** sera a priori surtout axé sur la **partie Ste-Rose – Lamentin et toute la Grande-Terre**.

L'ENTRETIEN DES VOIES

M. QUILLIN explique que les besoins de la circulation routière et de la circulation vélo sont très différents et que les collectivités locales ne sont pas forcément en mesure d'assurer **l'entretien aux abords des bandes multifonctionnelles**. Le fauchage est nécessaire pour des raisons de sécurité et compte tenu du climat tropical, les passages pourraient être beaucoup plus fréquents mais cela n'est pas envisageable compte tenu des **contraintes d'usage des voies (trafic routier élevé) et financières**.

Des niveaux de services ont ainsi été définis, variables selon les catégories de voies. A titre d'exemple, 4 à 5 passages de fauchage par an sont réalisés sur les voies nationales. Il s'agit d'un **entretien intensif et non raisonné** : en Basse-Terre, les passages sont plus fréquents en raison de l'abondance de la végétation. La difficulté réside dans le fait que **le fauchage constitue une importante perturbation du fonctionnement des voies**. Dans un contexte de réseau largement bidirectionnel et fréquenté, l'organisation d'alternats de circulation sur des distances de 150m minimum, pour assurer l'entretien, **perturbent fortement la circulation**. Des équilibres sont à trouver :

- entre le besoin de service routier / d'entretien routier / la sécurité routière ;
- entre l'intervention pour le fauchage et le nettoyage des voies (couper avant de balayer).

Les bandes multifonctionnelles permettent aussi d'intervenir plus aisément lors des opérations d'entretien de la voirie.

M. DELAREBERDIERE explique que le Conseil Régional dispose des moyens financiers nécessaires à l'entretien du réseau. Au total, 70 à 80 marchés sont en cours, auxquels s'ajoutent les marchés ponctuels et la gestion en régie pour l'entretien du réseau. Si des pistes cyclables étaient créées, les moyens financiers nécessaires à l'entretien seraient disponibles mais les chantiers perturberaient les usagers.

M. QUILLIN confirme et explique que **les travaux ont souvent lieu la nuit, le dimanche**, afin de limiter les perturbations. Au moment de la réunion, 8 chantiers sont en cours, visibles sur trafikera.fr.

M. DEMANDRE explique qu'il y a **peu d'itinéraires de délestage**. Même de petites voies peuvent être structurantes car la Guadeloupe ne dispose pas d'un maillage analogue à ce que l'on peut trouver en métropole. M. QUILLIN ajoute que **toutes les nationales** mesurent a minima **6 mètres de large**. En raison du faible maillage, la commune de Sainte-Rose est traversée toute la journée par des **camions** car il y a une carrière en Basse-Terre. La marina de Rivière Sens, très touristique, est quant à elle traversée par un camion de 35 tonnes toutes les 2 minutes. Ce **trafic lourd ne facilite pas la cohabitation avec les cyclistes**. Les principales carrières sont situées au niveau de Deshaies et Vieux Fort ; un important bassin canier est situé autour de Sainte Rose, conduisant à un trafic lourd notoire en direction du Moule.

M. DEMANDRE précise que la période de récolte de la canne est assez **accidentogène** : les « **titans** », véhicules hors gabarit (2,5m de large, 10m de long, plus de 3m de haut), transportent de **février à juillet** les bouts de canne à sucre non bâchés, tranchants, depuis les différents lieux de culture de la Guadeloupe (Anse-Bertrand, Ste Rose...) vers la seule sucrerie de l'île située **au Moule** (Sucrierie Gardel). Outre la dangerosité de la proximité de tels véhicules pour les usagers de la route vulnérables (piétons, cyclistes), les chutes de morceaux de canne sont fréquents et l'entretien des voies durant cette période est un sujet notoire. A cette période, environ 10 balayages par mois sont effectués.

Mme SYNESIUS souligne que la pratique du vélo est surtout sportive car le climat n'est pas favorable (chaleur, notamment).

LE PARTAGE DE LA VOIRIE

Il y a consensus sur la **nécessité de ralentir la circulation**. Le moyen le plus utilisé consiste en l'implantation de **ralentisseurs**. La réalisation de chicanes est plus compliquée en raison de la problématique foncière (manque de disponibilités foncières aux abords des voies). L'un des enjeux en matière d'aménagement des voies est la circulation des **piétons** : les gestionnaires des voies départementales et nationales ont bien la préoccupation de leur aménager des espaces mais souvent, l'emprise disponible ne le permet pas (exemple : largeur de 80cm pour les trottoirs à Pointe Noire).

Pour M. QUILLIN, **le projet de TCSP à Pointe-à-Pitre constitue une opportunité à saisir pour le développement du vélo**, même si le rayon d'action semble restreint. Comme les Maîtres d'Ouvrage envisagent de reprendre les voies de façade à façade, l'insertion d'une trame cyclable peut intégrer la réflexion générale. Certaines liaisons vertes sont par ailleurs anxiogènes (sentiment d'insécurité).

M. DELAREBERDIERE confirme que la piste cyclable à proximité de Jarry a bien été réalisée par le Conseil Régional, sur une ancienne voie en tuf.

LE JALONNEMENT

Mme SYNESIUS explique que le jalonnement est en cours de refonte en Guadeloupe. Le dernier schéma datait de 1991 mais n'avait pas été totalement mis en œuvre. Un schéma départemental de **jalonnement touristique** a été réalisé et est en cours de mise en œuvre. La Maîtrise d'Ouvrage du projet a été déléguée à Routes de Guadeloupe.

Une **étude plus complète** (pas uniquement touristique) est désormais menée par Routes de Guadeloupe **en concertation avec chaque commune**, qu'il s'agisse des cibles à jalonner et des modalités du jalonnement (y compris en dehors du réseau routier national et départemental). Les premières commandes ont été passées par le Conseil Régional et le Conseil Général et les premiers travaux vont être prochainement lancés. La mise en œuvre est estimée à plusieurs millions d'euros de travaux, sur une période de 4-5 ans pour aménager tout le territoire.

M. QUILLIN précise que les règles classiques en matière de jalonnement sont appliquées (pôles blancs, pôles verts), parfois avec des dérogations (jalonnement type « pôles de vie » vers des pôles ne répondant pas nécessairement à tous les critères). Au **Gosier**, les panneaux ont été mis en place vers les hôtels, les plages, les musées... dans la perspective de la Route du Rhum. Il s'agissait d'un **site pilote**.

Le travail sur la Signalisation d'Intérêt Local va débuter la semaine suivante. Une charte est prévue.

LE FINANCEMENT DES INTERVENTIONS

Le **Conseil Général et le Conseil Régional** sont en permanence **sollicités pour réaliser des aménagements sur des voiries communales**, en raison du **fort endettement des communes de Guadeloupe**. Beaucoup d'efforts sont réalisés mais il manque des financements. Les priorités sont la salubrité et l'insécurité. La Cour de Comptes a déjà interpellé le Conseil Régional en raison des nombreuses interventions qu'il réalise dans les communes au titre de l'intérêt régional (donc sur du domaine public non régional).

Le Conseil Régional et le Conseil Général participent dans des domaines dépassant leurs compétences, et notamment l'aide aux communes :

- Le Fond d'Investissement Régional (FIR), taxe sur l'essence perçue par la Région, est reversée au budget des différentes communes,
- **Des services sont en charge de la gestion des subventions au Conseil général**, de nombreux paramètres intervenant dans l'attribution des subventions pour sélectionner les projets éligibles. Si aucune proposition n'est faite par les communes (dossier), il ne peut y avoir de subvention allouée. Dans les cas stratégiques, il arrive que le Conseil Général ou le Conseil Régional réalisent les dossiers nécessaires. Selon M. DELAREBERDIERE, il n'existe pas de critères définissant l'éligibilité des projets communaux.

Conseil Régional (M . Mounigan)

Date : 17 décembre 2013

Personnes interrogées : M. MOUNIGAN, Direction adjointe des lycées et autres bâtiments publics

ACTIONS MENEES

Lorsque des lycées sont neufs ou réhabilités, la possibilité **d'équiper de stationnements vélos** est étudiée. Certains lycées situés en hauteur, ou accessibles par des voies vallonnées et sinueuses, sont accessibles (ex : Basse Terre). Cependant il n'y a pas de sportifs qui s'entraînent autour.

Sur **24 lycées publics, environ une dizaine disposent d'arceaux couverts**, mais non fermés, à l'intérieur de l'établissement. Il s'agit des lycées suivants : LGT de Baimbridge, lycée de Pointe Noire, lycée Trioncelle, lycée de Port Louis, lycée Faustin Fléret, lycée Gerville Réache, lycée hôtelier, lycée de Providence, lycée Poirrier de Gissac et lycée Louis Delgrès. Ces abris vélos destinés aux étudiants sont souvent situés à proximité de l'accueil. Les étudiants sont contrôlés à l'entrée et à la sortie, ne nécessitant pas de disposer d'un local fermé.

L'équipement des lycées d'abris vélos n'est pas systématique car **l'usage demeure extrêmement faible, voire quasi nul**. M. MOUNIGAN visite les lycées depuis plus de 12 ans, et n'a jamais observé plus de 2 vélos dans l'enceinte des lycées.

A sa connaissance, **aucune demande d'équipement spécifique pour le vélo** n'a été effectuée que ce soit par le personnel ou les lycéens, en stationnement ou en aménagement cyclable à l'extérieur de l'enceinte de l'établissement. Seuls quelques proviseurs ont fait la demande d'arceaux vélos.

Le stationnement du personnel s'effectue toujours dans un lieu distinct de celui des élèves. Le stationnement des deux roues motorisés est séparé de celui des vélos.

Outre la prise en charge des bâtiments, concernant les **aménagements à l'extérieur de l'enceinte**, le Conseil régional se charge du **parvis et de la dépose minute**, c'est-à-dire de la proximité immédiate, avec une attention particulière portée à **l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite et Handicapées**.

Aucun aménagement en faveur des vélos n'a été réalisé par le Conseil régional à proximité des lycées. En revanche, de nombreux aménagements ont permis de faciliter la marche à pied aux abords des lycées. Ainsi, si un nouveau chemin d'accès est créé, le Conseil régional peut porter ce projet.

Lorsque l'accès aux établissements se fait par l'intermédiaire d'une voie communale ou une route départementale ce sont ces institutions qui ont en charge l'aménagement des voies, Elles peuvent alors prendre l'attache de la direction adjointe des routes de la collectivité régionale.

En matière de sensibilisation des lycéens pour une mobilité durable, M. MOUNIGAN n'est pas informé si des actions sont menées et suggère de contacter les services du rectorat.

LA PRATIQUE CYCLABLE ET LES POTENTIALITES DE DEVELOPPEMENT

Le vélo est très peu utilisé en Guadeloupe pour aller au travail ou à l'école.

Les **freins majeurs** à la pratique sont :

- le dénivelé, en particulier les montagnes et voies sinueuses sur Basse-Terre,
- la pluie,
- la chaleur.

Grande Terre représente un terrain plat, propice à l'usage du vélo.

Les **lycées où la pratique cyclable pourrait être développée** sont les suivants :

- **Port louis**, lycée récemment réalisé, à condition que les élèves habitent le bassin, mais il n'existe pas de pistes cyclables aux alentours, et parfois les spécificités de l'enseignement font que les élèves proviennent de loin (par exemple ici ils viennent en bus de Capesterre),
- Baimbridge qui va prochainement être réhabilité, mais avec beaucoup de circulation routière aux alentours,
- Baie-Mahault, situé légèrement en retrait de l'habitat, où des ralentisseurs ont été implantés à proximité ; s'il n'existe pas de piste cyclable, des sportifs cyclistes s'entraînent sur le secteur,
- Sainte Anne, où le lycée est légèrement isolé de l'habitat,
- Morne-à-l'Eau, sur les 2 lycées, avec pour le lycée Faustin Fléret une piste cyclable située sur la nationale qui permet de rejoindre Le Moule,
- Moule.

Conseil Régional (Mme Jules-Soret)

Date : 16 décembre 2013

Personnes interrogées : Céline JULES-SORET, service énergie au sein de la Direction Environnement et Cadre de Vie

POSITIONNEMENT

Le service Energie définit la politique par rapport aux **consommations énergétiques**, et les moyens de **réduire les émissions de gaz à effet de serre**. Le transport étant le premier consommateur et émetteur, les actions de mobilité durable sont à développer.

A ce jour, **très peu d'actions ont été mises en place sur le thème des transports**, en raison de la multitude des compétences et les actions ont porté en priorité sur l'électricité avant le carburant.

La mobilité durable constitue donc **une réflexion tout juste initiée**. Ainsi, le Conseil régional a prévu dans ce service de cofinancer les études menées ou pilotées par l'Ademe sur le volet mobilité durable. Il existe une contractualisation entre l'Ademe et le Conseil régional sur les futures opérations liées à la mobilité durable, et **l'instruction des dossiers de financement se fera au cas par cas** en fonction des projets examinés conjointement. Ainsi, des actions en faveur du vélo pourraient être inscrites dans la **prochaine programmation sur la période 2014-2020**.

A sa connaissance, l'aide financière aux collectivités est peut-être réalisée par la Direction de l'Aménagement du Territoire : M. Raymond VIN ou Mme Francine ARBAU ; potentiellement, il pourrait aider les communes en terme de communication et d'animation sur la mobilité durable. Le Conseil régional va intégrer prochainement l'Observatoire des Transports, géré par Christian Pont, et sera plus au fait des actions à mener en matière de mobilité ; notamment par le biais de la présente étude sur le développement de l'usage du vélo.

Il est difficile de travailler en transversalité au sein du Conseil régional, mais la Direction de l'Environnement et du Cadre de Vie s'emploie à développer cette approche. Seules 3 personnes travaillent dans le service, rendant difficile la participation à de nombreuses réunions (type PDU), et compte davantage être informée par la Deal ou l'Ademe des réflexions menées ; ou également être informée par leur biais des animations prévues.

POINT DE VUE SUR LA PRATIQUE CYCLABLE

Les réflexions étant à peine initiées dans ce service, il s'agit davantage d'un point de vue personnel exprimé ci-après.

Selon elle, les **principaux freins** à la pratique cyclable sont :

- la topographie, notamment sur Basse-Terre,
- le danger sur la route, en raison des espaces de circulation réduits et du trafic routier élevé, en particulier sur la rocade de Pointe-à-Pitre et les voies rapides.

Pour un scolaire, il est délicat de circuler à Basse-Terre ou sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre. En revanche, cela serait **plus aisé sur Capesterre ou Grande Terre**, où des ballades en famille, voire pour les touristes seraient envisageables.

AUTRES POINTS

• **SRCAE** : il a été réalisé en complémentarité du « Plan Régional Energétique » réalisé en amont. Le SRCAE, téléchargeable sur guadeloupe-energie.gp, contient des fiches sur le développement durable, qui abordent peut-être le vélo.

• **Autres contacts** :

- Conseil général : Eloïse Bingadossalon et François Frédéric travaillent avec M. SONOR à la Direction de l'Environnement. Ils ont peut-être eu des réflexions sur la création de cheminements piétons, voire VVTistes...
- Conseil régional, Direction de l'Enseignement Supérieur et de la Jeunesse, Bernard SAULCHOIR, qui aide les associations cyclistes sportives.

Conseil Régional (M. Vin)

Date : 13 décembre 2013

Personnes interrogées : M. VIN, Direction de l'Aménagement du Territoire au Conseil Régional

LE FINANCEMENT DES PROJETS RELATIFS AU VELO PAR LE CONSEIL REGIONAL

M. VIN explique que **le Conseil Régional ne s'occupe pas encore du vélo.**

Concernant le financement, des demandes sont arrivées de la part de clubs cyclistes mais elles n'ont pas été prises en compte, les clubs n'étant pas compétents en matière d'aménagement cyclable.

En revanche, des **subventions sont déjà attribuées aux communes et collectivités pour des projets sportifs ou des aménagements routiers :**

- création de rond-point,
- réalisation d'une place,
- mise en place de feux tricolores...

Les communes doivent préparer un dossier de demande de subventionnement et le transmettre au Conseil Régional. La **subvention** est accordée si le projet est jugé recevable par le Conseil régional : **examen au cas par cas**, et est nécessairement un pourcentage du montant total des travaux estimés.

En cas de cofinancement européen, le projet est privilégié.

En attente :

- liste des projets financés par le Conseil Régional,
- réponse à plusieurs questions posées par mail.



Conseil Général (M . S o n o r)

Date : 17 décembre 2013

Personnes interrogées : Raymond SONOR, Direction de l'environnement et de l'agriculture

ACTIONS MENEES EN MATIERE DE RANDONNEE

Les actions menées par le Conseil général visent actuellement à **entretenir des itinéraires pédestres**, qui aujourd'hui ne se prêtent pas pour la plupart à la pratique du vélo.

Il y a eu **quelques réflexions sur la mise en place de circuits VTT** par le Conseil général mais **qui n'ont pas abouties**. Le principal problème était la difficulté de passer sur des propriétés privées, nécessitant d'établir des conventions de passage (ex : le long du littoral). La personne plus au fait de ce sujet est Mme GIRARD, qui a pu également avoir des demandes de la part de collectivités pour la mise en place de boucles VTT (tel : 05 90 99 77 53).

Les circuits de randonnées ouverts pour les piétons uniquement sont disponibles dans le **Topoguide édité par la Fédération Française de Randonnée Pédestre** (document vendu dans le commerce, et non disponible au Conseil général en version numérique), et aussi consultable sur le SIG du Conseil général à l'adresse suivante, www.sig3d.cg971.fr, permettant la géolocalisation des traces.

Une **révision du PDIPR est prévue** pour un lancement de l'étude **au cours de l'année 2014**. Le Conseil général est plutôt ouvert à la création de circuits pour les VTTistes, mais M. SONOR n'a pas eu de sollicitations spécifiques, ou d'études précises à ce sujet.

Si des demandes étaient formulées, il faudrait toutefois être vigilant quant aux zones sensibles parfois traversées, telles que les forêts dont certaines ne sont pas compatibles avec un usage VVTiste.

RELATIONS PARTENARIALES

Le Conseil général travaille en partenariat avec l'ONF pour l'entretien, l'amélioration, le nettoyage et la mise aux normes des cheminements pédestres, appelées ici « traces ».

Chaque année, **une programmation budgétaire est réalisée, afin de déterminer les priorités d'aménagement et d'entretien des traces** sur le territoire de la Guadeloupe. Un budget annuel (fonctionnement + investissement) d'environ **300 000 euros par an** y est consacré. Des conventions entre le Conseil général, le parc national et l'ONF permettent de se répartir un certain nombre de travaux.

Le Conseil général **aide techniquement et financièrement les collectivités** (EPCI et communes) lors de la création de trace. L'aide financière est accordée en fonction des possibilités budgétaires, et des critères examinés tels que :

- faisabilité technique, examinée souvent en collaboration avec l'ONF ou le parc national,
- estimation financière,
- garantie de pérennité du projet,
- existence de conventions de portage du projet,
- existence de conventions de passages avec les propriétaires privés,
- fréquentation piétonne estimée...

Il pourrait être intéressant de travailler avec **les associations**, car ce n'est pas le cas aujourd'hui. Cela pourra être une réflexion à initier dans le cadre de la révision du PDIPR, ainsi que :


- l'ouverture de nouvelles traces, plus maîtrisées,
- la rationalisation des pratiques de quads, en raison de leur fort impact sur l'environnement,
- le développement de parcours équestres sportifs,
- etc.

M. SONOR n'est pas au courant des projets de boucles recensés par erea-conseil auprès de la Communauté d'Agglomération de Nord Basse Terre et de la Communauté de Communes de Nord Grande Terre.

PRATIQUES ET POTENTIALITES

Aujourd'hui les pratiques sportives ont souvent lieu à titre individuel sur un site dédié.

Il existe des associations sportives dynamiques, mais qui n'utilisent pas de pistes dédiées pour le VTT, cause d'insécurité. Les **traces** sont utilisées de manière épisodique par des **associations** qui réalisent ponctuellement quelques manifestations en utilisant leurs propres circuits, et en ouvrant les **manifestations à tous les publics** (enfants, VTTiste, famille ...). Le Conseil général n'est pas forcément associé à ces manifestations qui font l'objet de parutions dans le journal, mais peut-être le service « sports et jeunesse » (contact : M. HUC).



Les lieux où le potentiel apparaît le plus élevé pour les cyclistes sportifs VTTistes :

- Nord Grande Terre et la Pointe des Châteaux, en raison du faible relief,
- Nord Basse Terre.

Pour la ballade en famille, la **topographie est un frein majeur**. Les potentialités de développement sont donc davantage sur Marie-Galante, les Saintes ou Grande Terre. Toutefois, les nombreux accidents de voiture n'incitent pas à se déplacer pour ce public qui demande une sécurisation des itinéraires, par le biais notamment de la création de pistes cyclables, nécessitant une maîtrise du foncier.



Syndicat Mixte des Transports (M. Jean-Charles & Cheraldini)

Date : 29 octobre 2013

Personnes interrogées : M. JEAN-CHARLES, M. CHERALDINI

PREAMBULE

M. JEAN-CHARLES explique que la priorité du Syndicat Mixte des Transports (SMT) porte sur la réorganisation du transport urbain. **Aucun travail sur le vélo** n'a été entamé, le Schéma Directeur d'Accessibilité n'est pas non plus lancé.

Quelques aménagements cyclables sont à recenser au Gosier, sur la Riviera. La carte figurant au Plan de Déplacements Urbains sur le schéma d'intention théorique de liaisons reste à affiner. Il s'agit d'une proposition d'itinéraires du bureau d'études Systra qui nécessiterait une mise à jour (Elisabeth CHAIGNEAU à Systra a élaboré le dossier PDU). Il est souligné que le vélodrome est très peu utilisé par les cyclistes.

LE VELO DANS LE CADRE DU PROJET DE TCSP

Le SMT a transféré une partie de sa compétence à Cap Excellence pour le **Transport en Commun en Site Propre (TCSP)** de Pointe-à-Pitre et a demandé à ce que les aménagements pour les vélos soient intégrés au projet. L'objectif est qu'une trame cyclable soit aménagée en parallèle de la « colonne vertébrale en Y » du tracé TCSP.

Le **choix du mode tramway** est une volonté des élus locaux ; des études sont encore nécessaires pour confirmer ce choix. Pour l'instant, le SMT évoque un TCSP ; les différentes études en cours permettront de donner une orientation plus claire. L'étude de faisabilité, sous maîtrise d'ouvrage Cap Excellence, va prochainement être lancée.

M. JEAN-CHARLES précise que certains **rails de tramways sont équipés de dispositifs empêchant les roues de vélos de s'enfoncer** et que cela pourrait être envisagé dans l'hypothèse d'un tramway.

Les premiers travaux du TCSP sont espérés pour 2020. Au niveau des Abymes, toutes les réservations ont été faites ; à Pointe-à-Pitre, l'insertion est assez contrainte, notamment l'ancienne route qui mène au bourg des abymes. A Baie-Mahault, le dernier PLU prévoyait aussi des réservations. En matière d'aménagements cyclables, les prochaines réalisations se feront très vraisemblablement dans le cadre du projet de TCSP, aucun schéma directeur vélo n'étant réalisé.

Le vélo pour aller au travail n'a pas très bonne presse en Guadeloupe, aux Antilles en général, car il faut se changer en arrivant, prendre une douche. L'un des principaux freins est **le climat** : lourd, humide, imprévisible (fortes averses). Le SMT rencontre le même problème avec les abris-voyageurs.

La cohabitation entre le vélo et les voitures est parfois complexe, notamment s'il faut traverser le **pont de la Gabarre**, en raison du caractère express de la voie et de nombreux cisaillements. La voie express est d'ailleurs partiellement interdite aux vélos et l'itinéraire parallèle proposé pour les cyclistes est complexe. Ce pont est toutefois utilisé pendant le Tour de Guadeloupe.

Dans le PDU, **un schéma directeur cyclable était prévu pour 2010-2011** ; mais, les actions mettent parfois longtemps à se lancer. En général, le SMT fait appel à des prestataires extérieurs pour ce type de mission. Les cahiers des charges sont prêts, l'étude devrait être lancée d'ici environ 6 mois.

La priorité concernera de ce SD concernera la **continuité cyclable**, afin qu'il y ait un maillage entre les différentes « pistes cyclables » existantes, et afin d'assurer la continuité de la chaîne de déplacements. Le TCSP permettrait de mettre de la cohérence et de créer une armature : le schéma vélo va être axé sur cette idée mais cela reste théorique vu que le projet de TCSP n'est pas calé. Le schéma sera principalement axé sur les infrastructures et les aménagements, les autres actions étant inscrites dans le PDU viendront compléter ce volet infrastructures. Il s'agira bien de **faire des aménagements vélo pour tous**.

MISE EN ŒUVRE ET REVISION DU PDU

En matière de transports collectifs, le territoire a un très fort retard à rattraper. Le SMT est actuellement en phase de **réorganisation du réseau urbain**. Le plan commercial des transports collectifs urbains est une image des services existants, intégrant les lignes interurbaines pénétrant dans le Périmètre de Transports Urbains (PTU). Avec la mise en place du syndicat, l'interurbain est devenu urbain. Le SMT a ainsi récupéré des lignes contractualisées jusqu'en 2015 (réseau urbain) et 2019 (lignes interurbaines) et doit suivre les contrats en cours jusqu'à ces échéances. **A partir de 2015**, une importante **réorganisation du réseau urbain** sera alors proposée, intégrant la mise en place :

- de **hubs intermodaux**, liaison entre le réseau urbain et interurbain,
- de **parcs relais**, à l'approche de la zone urbaine dense, aux portes de l'agglomération ; et notamment près du centre de maintenance du TCSP aux Abymes.

Les échéances du PDU seront donc décalées dans le temps puisque le SMT doit attendre que les marchés arrivent à expiration. Le futur réseau sera plus clair, plus structuré. Sur ces pôles d'intermodalité, pourront être envisagé la **mise à disposition de vélos, voire de la location/stationnement sécurisa sur les parcs relais**.

Tous les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) sont en cours de mise en conformité ou conformes avec le PDU. Le PLU de Pointe-à-Pitre est en cours de mise en conformité, celui du Gosier est conforme.

Le groupe de travail TCSP a travaillé durant 2 ans et a également abordé la question des pédibus, illustrant la volonté de privilégier les modes doux autour du TCSP, et de fédérer les associations autour.

Le SMT n'est pas encore associé au projet de **Plan de Déplacement Inter Entreprises** (PDIE) mais en a entendu parler. Différentes collectivités mettent actuellement en place leur **Plan Climat Energie Territorial** (PCET) : Baie Mahault, Cap Excellence, Communauté de Communes Nord Basse Terre. Ainsi, quelques réflexions commencent à émerger sur les thèmes du covoiturage, ou des modes doux pour ceux qui habitent à proximité de leur lieu de travail. Tout dépendra du diagnostic. Cette partie diagnostic est en train d'être réfléchi dans le cadre des ateliers PCET (étude confiée à la société H3C Caraïbes), auxquels le SMT est systématiquement associé.

Une **révision du PDU est bientôt prévue**, le document actuel n'étant pas toujours adapté à la réalité notamment sur des actions comme le développement Vélos Libre Service (VLS), les parcs de vélo inter-entreprise... L'ancien PDU permettait d'identifier toutes les solutions possibles. Ce « catalogue » complet propose parfois des actions difficiles à mettre en œuvre ou non adaptées. La révision est prévue pour l'année prochaine et des plans d'action beaucoup **plus opérationnels** devraient être développés.

Le SMT dispose uniquement d'un service transport (pas d'environnement, de communication...), et les décisions sont prises par les élus. Même si le SMT a la compétence transport, la mise en œuvre des projets s'avère souvent complexe en raison de **compétences partagées pour la voirie** (différents gestionnaires de voirie notamment). Au moment du transfert de compétence transport, faudrait-il que soit également transférée la compétence voirie ? Souvent, la ville, propriétaire du foncier, construit les aménagements relatifs à l'implantation d'abris bus et les entretient, et l'exploitant les utilise. Le principal problème pour la création de pistes cyclables ou de cheminements piétons demeurera **l'étroitesse des emprises** et la **multiplicité des gestionnaires de voirie** : Conseil régional, Conseil général et les 4 villes membres du SMT.

Les membres du SMT sont : les communes de Pointe-à-Pitre, Les Abymes, Le Gosier et Baie-Mahault, le Conseil Général et le Conseil Régional. Les gestionnaires de voirie font donc partie du SMT, facilitant déjà la prise de décision.

M. JEAN-CHARLES souligne que la signature du PDU n'oblige pas les signataires à participer financièrement. Le document précise les prédispositions à mettre en œuvre les actions mais cela peut évoluer au moment de la mise en œuvre effective.

Pour qu'une action soit mise en place, elle doit être conforme au PDU et son budget doit être voté au cas par cas. L'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) avance les fonds, puis se fait rembourser conformément au plan de financement voté par les différentes parties. Pour cela une délibération de chaque structure est nécessaire. Quand l'AOTU est maître d'ouvrage, le SMT lance l'action.

Une charte de partage de la voirie est prévue, pour laquelle l'AOTU serait maître d'ouvrage. Cette action serait financée par les communes et un dossier FEDER serait monté.

LA RESTRUCTURATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

La **priorité du SMT concerne la réorganisation du transport urbain**. Les premières actions, assez difficiles à mettre en œuvre, sont la structuration des services des « bus oranges », souvent anciens, de mauvaise qualité et polluants. Un renouvellement de la flotte de bus sera nécessaire. A ce jour, les services sont exploités dans le cadre d'une DSP et d'un marché public.

Jusqu'en 2015, l'objectif du syndicat est de mettre en œuvre toutes les actions possibles à l'exception de la réorganisation des lignes, qui interviendra nécessairement après cette échéance :

- une nouvelle gamme tarifaire a récemment été mise au point et est pour l'heure mise en place concernant les titres unitaires (tarification zonale remplaçant l'ancienne tarification en fonction de l'origine-destination),
- la carte sans contact va être lancée l'année prochaine. Le **système billettique choisi sera compatible avec la gestion du vélo** (éventuellement stationnement ou location).

L'enjeu est que la personne qui dispose d'un abonnement puisse être autonome.

Des réflexions sont également en cours concernant l'intermodalité avec les AO voisines. Le SMT dispose du même système billettique que le réseau de Basse-Terre. Dans un premier temps du moins, l'objectif est une compatibilité billettique entre les différents services guadeloupéens. Le SMT laisse la porte ouverte à l'intégration tarifaire mais cela nécessiterait des discussions entre élus des AOT.

Le marché de transport du Conseil Général se termine en 2019 mais le SMT a négocié avec les entreprises pour que le contrat se termine en 2015, comme la DSP du transport urbain et les marchés scolaires. Aujourd'hui, la société STAP (regroupement de 4 sociétés) exploite le réseau urbain ; 4 sociétés exploitent 38 circuits scolaires. La STAP est l'interlocuteur pour 42 lignes urbaines.

Concernant la **localisation des hubs**, des propositions ont été faites aux élus mais rien n'est décidé. Ces points intermodaux feront la **jonction entre l'urbain et l'interurbain**. Aujourd'hui, toutes les lignes vont jusqu'à Pointe-à-Pitre pour déposer / reprendre des voyageurs.

Depuis l'élargissement du PTU, certaines lignes deviennent obsolètes dans la mesure où les véhicules interurbains réalisent du cabotage au sein du PTU, parfois en parallèle de lignes urbaines existantes, créant des conditions de concurrence déloyale. Des négociations sont en cours avec les différentes AOT au sujet d'un système de reversement. Une décision politique devra être prise.

Des réflexions sont par ailleurs en cours concernant la **création éventuelle d'un syndicat unique des transports de type Loi SRU**. Ce syndicat n'aurait aucune compétence transport mais fédérerait les actions, comme cela se fait dans l'Oise (Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise) ou plus récemment en Eure-et-Loir. Cette orientation figure au SRIT pour faciliter l'organisation du transport en Guadeloupe.

LE VELO : POUR QUELLES PRATIQUES ?

M. JEAN-CHARLES explique qu'il n'est pas dans les mœurs d'utiliser son vélo pour se rendre au **travail**, que les **freins sont nombreux**, comme explicité précédemment. Toutefois, il existe quelques zones plus planes et propices à son usage.

L'aménagement d'une **trame cyclable en parallèle du projet de tramway** apparaît comme un minimum nécessaire.

Ensuite, il serait pertinent de développer le vélo dans le cadre **d'activités de tourisme, de loisirs, de randonnée**. Pour ce faire, seule la réalisation de **pistes cyclables dédiées** peut être envisagée afin de fournir un itinéraire sécurisé aux touristes, aux personnes âgées, aux familles...

Le développement du vélo doit d'abord être approché comme un levier de développement économique, plus que comme un changement de mobilité quotidienne. Les **vélos à assistance électrique (VAE)** pourraient éventuellement être utilisés pour la randonnée.



Cap Excellence (Mmes Adelaïde, Espagnet-Batta & Wacquin)

Date : 29 octobre 2013

Personnes interrogées : Sylvie ADELAÏDE (Direction Urbanisme et Aménagement), Odyle ESPAGNET-BATTA (Direction Environnement et Développement Durable), Sabrina WACQUIN (Direction Urbanisme et Aménagement)

LES PRINCIPAUX PROJETS

Cap Excellence dispose d'une **Direction Générale Aménagement et Développement durable**, intégrant :

- La Direction Urbanisme et Aménagement (Mme ADELAÏDE),
- La Direction Environnement et Développement Durable (Mme ESPAGNET-BATTA), incluant pour l'instant le volet transports / mobilité / déplacement,
- La Direction des eaux (assainissement et eaux pluviales).

A ce jour la Communauté d'Agglomération ne dispose **pas de document de programmation** :

- L'intercommunalité est normalement en charge de l'élaboration du PLH mais le projet n'est que peu avancé à ce jour. La DEAL a toutefois mené en 2012 une étude sur le thème de l'habitat.
- Un pré-SCoT est en cours d'élaboration. Le document final traitera des différentes compétences de Cap Excellence : aménagement du territoire, cohésion sociale, eau, assainissement... et intégrera un volet « adaptation au changement climatique ».

Ainsi, **les principaux projets de programmation** sont :

- Le **Plan Climat Energie Territorial**, en cours de réalisation. Les **ateliers de concertation** ont été ciblés sur les **thématiques de la mobilité-déplacement**, intégrant deux champs : mobilités et modes alternatifs à la voiture particulière ; report modal ambitieux affiché dans le cadre du projet de tramway, et développement des modes actifs. Dans le bilan carbone, les déplacements des personnes arrivent en 3^{ème} position ; le transport de marchandises en 2^{ème} ; le tertiaire en 1^{er}.
- Le **SCoT pour la partie urbanisme**. La CA initialise la démarche ; aucun cabinet n'a encore été désigné. La synthèse du séminaire d'élus de l'an passé (« Cap 2030 ») a servi à l'élaboration du cahier des charges du SCoT. Ainsi les principales attentes exprimées par les élus par rapport aux déplacements portent :
 - Faciliter les déplacements,
 - Mettre en place le tramway,
 - Créer des allées ombragées.

- Pour la deuxième génération de rénovation urbaine, une consultation est en train d'aboutir pour déterminer les quartiers et les approches du **2^{ème} programme ANRU**.
- Cap Excellence a par ailleurs un **projet d'éco-quartier** pour lequel le conseil communautaire va bientôt délibérer, situé à proximité de Cap Excellence.
- Cap Excellence travaille aussi sur les **Nouveaux Projets de Rénovation Urbaine (NPRU)**. Les zones susceptibles de bénéficier de cette opération ont été repérées. Le tramway doit y passer : Grand Camp, Raizet.
- Le projet du **tramway** : « Tram Excellence »

Les objectifs de report modal du projet Tram Excellence sont très ambitieux, les enjeux étant l'usage des transports collectifs et le développement des énergies renouvelables.

En articulation avec ce projet, Cap Excellence envisage de réaliser une **promenade verte et bleue**, dont le tracé ne sera pas strictement parallèle au tramway. Il ne s'agit pas d'une trame verte au sens de « maillage écologique » mais d'un axe pour les modes actifs construit à partir du repérage des différents espaces verts existants.

Le BHNS a été évoqué pendant le PDU, accompagné d'arguments sur le coût de fonctionnement et d'investissement. Avec les nouveaux tramways compacts, ces coûts ont été revus et lorsque l'on cumule investissement et exploitation sur la durée de vie du tramway, **l'écart de coût entre le BHNS et le tramway n'est pas très important**. Ainsi, les élus se sont fortement prononcés en faveur du tramway, faisant l'objet d'un dossier pour l'appel à projet Grenelle réalisé au cours de l'année 2013. Des centrales photovoltaïques sont prévues.

Les autres projets (eau, assainissement...) ont aussi un volet architectural et paysager visant l'intégration à l'existant, de cheminements en faveur des vélos et des piétons, et la cohérence avec les autres projets d'aménagement, notamment la promenade verte et bleue. Concernant cette dernière, le premier objectif est de favoriser les déplacements à pied et en vélo en aménageant des **itinéraires ombragés et des espaces de pause**. Les espaces déjà boisés ou plantés ne sont pas nécessairement sur l'itinéraire du tramway : l'enjeu est dès lors de relier les espaces déjà repérés même si cela conduit à s'écarter du tracé du tramway ; ou bien de d'aménager de nouveaux espaces verts.

LA MISE EN COHERENCE DES PROJETS

Dans le cadre de l'intégration de liaisons piétonnes et d'aménagements cyclables, Cap Excellence a engagé une **démarche de mise en cohérence des projets**. Elle a une politique d'initiatives vis à vis des porteurs de projet : par exemple, dans du secteur de projet Perrin qui sera desservi par le tramway : CHU/SEM/acteurs privés pour la construction d'environ 800 logements. La question reste posée quant aux liaisons à assurer avec la ZAC Dothémare.

Le projet de promenade verte et bleue est l'occasion **d'échanger avec les différents autres porteurs de projets concernés**. Pour l'instant, Cap Excellence cherche l'harmonisation de ces différents projets, la coordination des travaux et leur échéancier de réalisation. Dans un 2^{ème} temps, l'objectif sera **d'harmoniser le traitement des espaces publics et les liaisons**.

Cap Excellence a une mission d'harmonisation des projets adossée au **SCoT**. Le document n'étant pas encore rédigé, Cap Excellence a commencé par recenser les projets et rencontrer leurs acteurs pour discuter afin de **mettre en cohérence les différentes initiatives sur le plan urbain, économique, et aussi sur le volet déplacement** (notamment par le biais du tram). Cette démarche a permis à la CA d'avoir une vision assez précise de ce qui est en cours.

Cap Excellence s'est rendu compte que les acteurs n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble et qu'un contexte de méfiance était instauré. Au cours de la démarche d'harmonisation, la Communauté d'Agglomération n'a pas donné son avis sur les projets mais a adopté une position de « facilitateur » en assurant le lien entre les acteurs, la transmission des informations, etc. Beaucoup de ces projets en sont au démarrage : c'est le moment de poser les questions, d'orienter, en particulier sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, l'environnement et les déplacements.

Dans le cadre du PCET, les ateliers sont ouverts. Cela permet d'entendre les préoccupations de chacun.

LES AUTRES ACTIONS EN FAVEUR DES MODES ALTERNATIFS

La ZAC de Dothémare aux Abymes compte aujourd'hui 2000 salariés. Un **plan de déplacements inter-entreprises** (phase d'attribution du marché) va prochainement être lancé. Suite au bilan carbone, Cap Excellence prévoit de réaliser prochainement un Plan de Déplacement Administration, ayant vocation à être devenir un PDIA.

Le vélo n'est pas au premier rang des préoccupations actuelles. En, outre, la **température ne facilite pas l'usage utilitaire**, même si l'usage sportif est très développé en Guadeloupe. Le vélo et le roller sont beaucoup pratiqués de façon encadrée, au sein des clubs.

Les freins à la pratique cyclable pour le motif utilitaire sont :

- la sécurité, la dangerosité des déplacements à vélo compte tenu de l'absence d'aménagements cyclables et de l'importance du trafic en voiture,
- l'absence de stationnement vélo (à l'extérieur et à l'intérieur des logements collectifs),
- le fort taux de motorisation,
- l'absence de culture, y compris pour la marche pied, alors qu'historiquement les générations précédentes se déplaçaient beaucoup plus à pied,
- l'absence de douche dans les lieux de travail,
- la possession de voitures par une grande majorité des habitants,
- l'insécurité physique (agression, vol...), plus prégnant sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre que sur les autres territoires en Guadeloupe,
- la chaleur, qui augmente les distances sur les cartes mentales.

Plusieurs personnes ne sont pas motorisées ou n'ont pas le permis de conduire. Dans les centres très denses comme Grand Camp, Raizet, les gens marchent beaucoup.

Si le gyropode est autorisé sur la voie publique, il pourrait constituer une alternative aux Saintes ou à la Désirade. D'autres projets ont été évoqués sur les îles, illustrant une volonté de développement de modes de déplacements durables : voiture solaire aux Saintes, scooter électrique à la Désirade, VAE... Des réflexions y sont également menées sur le développement de locations de vélos.

Il est possible de mettre son vélo dans le bateau lorsque l'on se rend sur les îles. Le vélo est alors considéré comme un bagage ; il n'existe **pas d'équipement spécifiquement conçu pour déplacer les vélos à bord des bateaux**. Sur les îles, il y a de plus en plus de voitures et de moins en moins de vélos...

Il est par ailleurs signalé que **des cyclistes s'approprient certaines voies du quartier Lauricisque en fin de journée** : Bd Chanzy, voie parallèle au Bd Légitimus...

Les pédibus ont existé, une expérimentation a eu lieu à Pointe-à-Pitre, mais n'a pas pu être pérennisée en raison de l'évolution des élèves, les parents et des enseignants. S'il n'y a pas d'association, la pérennisation est compliquée.

L'une des premières actions visant à valoriser les alternatives à la voiture particulière pourrait être **d'expliquer les avantages des différents modes de déplacement**. La même problématique se pose au niveau du tramway : le cheminement vers l'adhésion est long, qu'il s'agisse des politiques ou des citoyens. Il y a beaucoup d'idées reçues, notamment concernant les distances.

Mme ESPAGNET-BATTA et Mme ADELAÏDE soulignent que **des opérations de sensibilisation pourraient être menées**, pour montrer ce qui est faisable, ce qui n'est pas pénible... Les arguments relatifs à la qualité de vie pourraient être efficaces. Il importerait ensuite d'entrer dans le concret, à **condition que les infrastructures adaptées soient mises en place**. Par exemple, l'idée d'une **opération test** au cours de laquelle **une voie de la route express serait réservée aux modes actifs** pendant les heures de pointe est évoquée : si l'on attend que des infrastructures cyclables soient réalisées, les probabilités sont faibles pour que les choses évoluent... En lien avec le lycée de Baimbridge, équipé d'arceaux vélo, il serait possible de conserver 2 voies de circulation et 1 voie dédiée aux vélos entre 6h45 et 8h30, par exemple.

L'association des commerçants de Jarry est très active et pourraient peut-être réfléchir à une manifestation de ce type. La zone de Jarry est étendue, la trame viaire est assez simple, les entrées et sorties peu nombreuses : une manifestation sur cet espace pourrait être possible.

Documents transmis :

- Rapport « Harmonisation des projets pour la CA de Cap Excellence », septembre 2013, recensant les opérateurs/aménageurs mobilisés
- Présentation du projet Tram Excellence, atelier « Ecomobilité en Guadeloupe », 9 octobre 2013



A récupérer :

- Dernières mises à jours concernant la promenade verte et bleue
- Etude habitat de la DEAL

Enfin, comme évoqué pendant l'entretien, un lien vers l'arrêté du 20 février 2012 relatif au stationnement vélo dans les constructions :

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025395138&dateTexte=&categorieLien=id>

Personne à contacter :

CAUE : M. Jacques SAINSILY, rôle d'accompagnement des communes dans l'élaboration de leur PLU ; participation avec l'ORT



Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (M. Piquion)

Date : 23 octobre 2013

Personnes interrogées : M. PIQUION, responsable Développement Durable

PREAMBULE

M. PIQUION travaille sur les problématiques du **Plan Climat Energie Territorial (PCET)** et les **cartes de bruits** dus aux infrastructures routières.

Le travail sur le **Plan de Déplacements Urbains** a été amorcé au sein de la Communauté d'Agglomération par M. LEROUX, dans l'objectif d'une finalisation en 2014.

Jusqu'en 2011, la Communauté de Communes du Nord Basse-Terre regroupait les communes de Deshaies, Ste Rose et Lamentin. Depuis, elle est devenue Communauté d'Agglomération et a intégré les communes de Pointe Noire et Petit Bourg, ainsi que Goyave récemment (1^{er} janvier 2013).

L'AMELIORATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

En matière de transport, les actions à mener sont nombreuses. La création du périmètre de transport urbain a généré des transferts de compétence du Conseil Général vers la Communauté d'Agglomération : le **réseau urbain « La Corniche d'or »** a été inauguré le 22 juin **2013**, permettant de mieux structurer l'offre. Malgré le travail réalisé (dans le sens d'une reprise et d'un renforcement des lignes du Conseil Général), le « transport constaté » est encore très présent sur le territoire, c'est à dire la présence d'entreprises réalisant des prestations de transport public sans contrat avec la collectivité, fonctionnant par bouche à oreille et sans cohérence entre les lignes. Ce phénomène est particulièrement développé en Guadeloupe et correspond à une part importante de l'offre de transport proposée. Le site Internet pour obtenir les informations sur ce réseau est en construction : géolocalisation des bus, horaires affichés dans les bus...

Avant de récupérer la compétence transport lors de la création de la Communauté d'Agglomération, l'intercommunalité gérait déjà les lignes de Deshaies à Pointe à Pitre, une ligne à l'intérieur du Lamentin, ainsi que le transport scolaire.

Il n'est **pas possible de mettre son vélo dans le car**.

M. PIQUION explique que pour rendre le transport collectif attractif, des **voies réservées aux bus seraient utiles**. En période de vacances, il n'y a pas d'embouteillage mais le reste du temps, les transports collectifs sont englués dans la circulation au même titre que les voitures particulières. Des **réflexions** de plusieurs collectivités sont en cours sur un **contournement routier pour éviter le pont de la Boucan**.

Dans ce **contexte de congestion routière**, de plus en plus de deux-roues motorisés circulent. Entre 1999 et 2008, la part modale de la voiture a fortement augmenté et l'intermodalité a quasiment disparu.

LES PROJETS EN LIEN AVEC LA MOBILITE

Le PCET, voté ce 23 octobre, compte **5 actions** relatives au transport :

- Lancer une opération pilote avec un ou plusieurs transporteurs scolaires volontaires (éco-conduite...)
- Accompagner progressivement les transporteurs urbains à réduire leurs émissions de GES
- Sensibiliser les scolaires transportés (communication, prévention routière dans les écoles...)
- Mettre en place des démarches pédibus en s'appuyant sur les écoles volontaires
- Inciter le grand public à de nouvelles mobilités (communication).

Le document téléchargeable sur internet, indique précisément les 5 axes suivants :

- *La rationalisation des déplacements : La Corniche d'Or est la 1ere étape avec des bus équipés de géolocalisation et des conducteurs qui seront formés à l'éco-conduite*
- *L'optimisation de la collecte et la valorisation des déchets*
- *La maîtrise des consommations d'énergie*
- *Le développement de l'agriculture durable*
- *Le développement du tourisme durable*

La mise en œuvre des actions relatives au transport est prévue pour 2014, certaines actions ayant déjà été commencées. Le **vélo est concerné par la fiche 11**.

Dans un souci de cohérence, les éléments du PCET vont être repris dans le PDU.

Plusieurs communes avaient demandé à la CANBT d'organiser la **semaine de la mobilité** mais le projet ne s'est finalement pas concrétisé, malgré la volonté de la commune du Lamentin. Il aurait dû intégrer : de la sensibilisation à l'éco-conduite, à la sécurité routière (alcool au volant), de la communication sur le réseau Corniche d'Or... Il n'était cependant pas prévu de parler spécifiquement du vélo.

Ce type d'opération grand public a toutefois **vocation à être mis en œuvre**. Pour les projets de ce type, M. PIQUION envoie un courriel aux communes afin de vérifier s'il est nécessaire d'organiser une réunion sur le sujet.

Aujourd'hui, une **course cycliste** est organisée par la **mairie de Ste Rose** sur son territoire.

Sur le territoire, **il existe un aménagement cyclable à Lamentin, de la Boucan à Wonche**. La « bande existante » est normalement réservée aux vélos tandis que les deux-roues motorisés doivent rouler sur la chaussée classique. Ce type de bande existe également « au Gosier ».

Le **Parc National de Guadeloupe** a un **projet de développement de sentiers de randonnée**. A ce stade de la réflexion, il n'est pas décidé de la vocation des itinéraires : piétonniers ? cyclables ? équestres ? Ce dossier est suivi par M. Joël BASTAREAUD, en charge du tourisme à la CCNBT (joel.bastareaud@canbt.fr 06 90 68 34 04 ou 06 90 97 84 97)

Toutes les communes de l'agglomération sont concernées par ces projets portés par le parc, mais dénués de vocation utilitaire. Les circuits devront toutefois commencer à proximité d'un arrêt de bus. Pour en savoir plus, il conviendra de joindre M. BASTAREAUD afin qu'il transmette les coordonnées de la personne à contacter au Parc National.

Par ailleurs, un parcours équestre existe dans la baie de Blachon (baie du Lamentin) ; une très belle trace relie la plage des Amandiers et la plage de Clugny.

Au sein de l'intercommunalité, **plusieurs services sont susceptibles d'intervenir sur le vélo** : transport, développement durable, tourisme, développement économique, de même que le GAL (Groupe d'Action Local).

A condition que cela soit voté en Conseil Communautaire, **il pourrait être envisagé que la CANBT subventionne les communes** pour des actions d'investissement, de communication d'organisation... s'inscrivant dans le cadre de l'intérêt communautaire. Le Feder peut être utilisé pour aider les porteurs de projet.

La CA travaille par ailleurs étroitement avec Routes de Guadeloupe dans la mesure où le Conseil Général dispose de beaucoup de foncier sur le territoire, de même que le Parc National. Routes de Guadeloupe constitue également un partenaire financier et technique dans le cadre des études. Lorsque le parc est maître d'ouvrage, le financement peut être réparti entre plusieurs acteurs. Des SEM interviennent également, notamment la SEMSAMAR, pour la réalisation d'aménagements routiers. A priori, ces SEM sont peu sensibilisés à la prise en compte du vélo.

DEVELOPPER LA PRATIQUE CYCLABLE UTILITAIRE ?

Le vélo est **l'un des sports les plus populaires** de Guadeloupe, mais **plusieurs freins au développement de la pratique utilitaire** sont à souligner :

- il n'existe pas d'équipements pour se doucher sur son lieu de travail
- les routes sont dangereuses (en raison des comportements, plus que de l'état des routes), les accidents mortels fréquents (notamment des cyclistes et deux roues motorisés).

Les personnes habitant à moins de 2 km de leurs lieux de travail ou d'étude pourraient se déplacer à vélo, par exemple les lycéens dont les cours commencent très tôt (7h ou 7h30).

La **prévention serait à améliorer**, certains cyclistes n'ont **pas les équipements adéquats** : absence de gilet, de lampe...

A priori il n'y a **pas beaucoup de vélos à voler** puisque rares sont les guadeloupéens à les utiliser pour des déplacements utilitaires. Il n'y a pas d'arceaux vélo car pas de besoin, les personnes accrochent leur vélo au mobilier urbain. Il pourrait être intéressant de pouvoir mettre son vélo dans le bus.

Aucun vélobus n'est effectif. M. PIQUION pense que cela serait difficile à mettre en œuvre, en raison des appréhensions et du fait qu'il est plus aisé de « contrôler » quelqu'un à pied qu'à vélo.

La CANBT projette de réaliser un **Plan de Déplacements Administration** d'ici fin 2014. L'idée serait d'associer les 6 communes de l'intercommunalité, voire d'envisager des groupements de commande. Le territoire ne compte aucune entreprise majeure mais 3 à 4 ZAC. Une fois la CANBT regroupée sur un seul site, 50 emplois seront concentrés.

Comme **l'électricité est produite à 80% par la centrale de Jarry**, les véhicules électriques ne sont pas forcément recommandés, de même que les Vélos à Assistance Electrique ou encore les segways. L'autopartage commence difficilement en Guadeloupe, les cyclistes prêteraient difficilement leur vélo de la même manière.

La mise en place des actions du PCET devrait conduire à mettre en place un poste de sensibilisation des entreprises en vue de développer des mobilités durables. Ce point sera à approfondir avec M. LEROUX.

D'après M. PIQUION, les premiers **acteurs à mobiliser** seraient les élus car ils sont les décideurs, mais aussi les associations et les services de l'Etat. Une session d'échange conviviale sur le sujet « (**Bik a pawol**) » pourrait être organisée.

M. ANGEALBERT VALUET, élu de la commune de Deshaies et de la CANBT, est très impliqué concernant le vélo.

Documents en attente :

- plan du réseau de la « Corniche d'or »
- évolution des parts modales

Communauté de Communes de Marie-Galante (M. Pasbeau)

Date : 28 octobre 2013

Personnes interrogées : M. PASBEAU, Directeur Général des Services

ETAT DES LIEUX

- **Compétences de la collectivité**

La communauté de communes, créée le 18 janvier 1994, dispose des compétences obligatoires aménagement du territoire et développement économique et a pris en outre les **compétences tourisme et transport**. L'intérêt communautaire a été défini. Sur les routes, la communauté de communes n'est compétente **qu'au titre de la voirie d'exploitation** : c'est-à-dire les accès aux champs, les voies en tuf, voies le plus souvent non revêtues. L'un des enjeux est la facilitation de l'accès aux champs car **d'activité principale de l'île est la canne à sucre**, d'où le positionnement de l'intercommunalité sur le sujet. Les communes ont donc la gestion des voies communales tandis que le Syndicat Routes de Guadeloupe gère les voies départementales et nationales.

- **Aménagements cyclables et pratique du vélo**

Le **climat** n'est pas forcément approprié pour le vélo, même lorsque la distance à parcourir est courte. A midi, le soleil est de plomb ; or plus de 60% des actifs rentrent manger chez eux le midi.

Un autre problème réside dans l'importance des améliorations à apporter sur le réseau routier dans les 32 communes de la Guadeloupe. L'île de Marie-Galante avait un retard important en matière d'infrastructure routière ; **aujourd'hui les chaussées sont acceptables**. Un programme a été initié depuis moins de 10 ans concernant l'éclairage. **L'élagage** est également un vrai sujet, mobilisant désormais les ressources financières, d'autant que les véhicules roulant sur l'île ont évolué (nombreux bus de grande taille en circulation pour le transport scolaire) et les voies dont a la charge la Communauté de Communes sont nombreuses.

Des **aménagements pouvant faciliter la pratique cyclable** ont été réalisés **entre Grand-Bourg et St-Louis**, avant la bifurcation N9/D206. Entre Grand-Bourg et St-Louis, il s'agit d'une portion de route plus large, dédiée à la base aux charrues, qui correspond à une voie de circulation pour les véhicules lents utilisée également par les cyclistes et tracteurs. Aucune signalétique spécifique n'est présente pour indiquer l'usage de cette « voie lente ». En dehors de cette section, il existe uniquement un **cheminement doux** dénommé « 50 pas géométrique » à l'entrée de Capesterre.

Depuis 20 ans, **les travaux de voirie** en milieu urbain sont réalisés **dans l'optique d'apaiser la circulation**, avec des caractéristiques de zones 30 (ralentisseurs, chicanes,...) dans l'objectif de prendre davantage en compte les deux roues motorisés. Souvent les plannings des projets ne sont pas respectés, pour des motifs budgétaires, si bien que même un petit projet prend facilement 5 ans. Toutefois, pour ce type d'aménagement, il est assez facile d'obtenir des aides du FEDER, voire de la Région ou du Département (plus difficile).

Marie-Galante intègre **beaucoup de contraintes d'ordre urbanistique** : contraintes foncières de classement de zones, chevauchements de protection, nature du sol, PPRI, INRAP (Institut de Recherches Archéologiques Préventives). La bande littorale, la plus urbanisée, est aussi l'espace concentrant le plus de contraintes. Les 3 communes réalisent leur PLU sans aide extérieure.

- **Le transport collectif**

Avant la création de la communauté de communes, un SIVOM organisait déjà les transports. La collectivité dispose d'un Plan de Déplacements Urbain, réalisé en 1999, mais qui n'est pas mis en œuvre. Dans son projet, la collectivité a cherché à montrer aux prestataires de transport l'intérêt de se regrouper mais des clivages subsistent. Il y a environ 2 ans, les prestataires ont tenté de réactiver leur syndicat mais cela n'a pas fonctionné.

L'objectif de la collectivité était que le transport collectif puisse servir aux touristes. Aujourd'hui, **il n'existe pas de contrat entre les exploitants et la collectivité** ; chaque prestataire conçoit son offre de transport. Il existe donc des possibilités d'optimisation du système de transport pour tout public. Un **contrat organise toutefois le transport scolaire**, les circuits sont définis. Au total, il y aurait plus de 150 entreprises de transport à Marie-Galante, certaines font surtout du scolaire, d'autres surtout du tourisme, et d'autres sont mixtes. Le transport se développe autour de petits véhicules que l'on peut conduire avec un permis B.

M. PASBEAU signale qu'il existe un observatoire du transport à la DEAL.

Les **minibus n'ont pas d'espace pour transporter des vélos**. C'est a priori possible dans les bus mais n'est pas demandé.

- **Les initiatives en faveur du vélo**

Les Marie-Galantais n'ont pas tous un vélo. **Lorsque le vélo est utilisé, c'est avant tout pour le plaisir** : pour faire du sport, ou parce que c'est bon pour la santé, ou en famille. Les habitants sont assez actifs sportivement ; plusieurs clubs sont très actifs. Certaines associations organisent 2 fois par an des sorties vélo (environ 10 associations prennent de telles initiatives).

Le lycée de Marie-Galante a lancé depuis 3 ans, une fois l'an, **une grande sortie à vélo pour découvrir l'île, type classe verte**. L'itinéraire emprunte surtout les sentiers de randonnée et passe à travers les champs et les forêts (en VTT le plus souvent). Cela n'a pas lieu au collège, mais l'établissement réalise par contre de la **sensibilisation à la sécurité routière**. Les 3 collèges et le lycée disposent **d'installations pour stationner les vélos**.

Une compétition régionale a lieu la dernière semaine de juin : le **tour cycliste de Marie-Galante**. Le tour junior a disparu pour le moment pour des raisons budgétaires. En dehors de ces compétitions, il peut y avoir une manifestation du club cycliste affilié au Comité Régional du Cyclisme.

L'association ASC Karata organise quant à elle une course loisir par an pour les vétérans. Le « **Magathlon** », qui intégrait du cyclisme, **a disparu** depuis au moins 4 ans **pour des raisons budgétaires** (la commune de Grand Bourg participait à plus de 80%). **Le dimanche, les cyclistes s'entraînent sur les routes.**

Depuis une dizaine d'années, l'activité vélo est maintenue mais évolue peu. **S'il y avait des pistes cyclables dédiées**, cela aiderait à développer des initiatives en ce sens. Le **danger** est permanent sur la route : largeur réduite, virages, qualité de la chaussée. Aujourd'hui, cela a conduit à pratiquer davantage la marche que le vélo. Même s'il y a parfois un peu de circulation sur les routes, cela reste modéré et il n'y a jamais d'embouteillage à Marie-Galante. Au niveau de la conduite, c'est classique : les jeunes ont tendance à rouler plus vite et à être moins prudents.

Il existe a priori 1 à 2 loueurs de vélos sur l'île.

Selon M. PASBEAU, le **développement de la pratique du vélo passe dans un premier temps par le biais du développement du tourisme et des activités de loisirs** sur l'île ; dont l'évolution dépend étroitement des perspectives explicitées ci-après. Les freins au développement de la pratique utilitaire étant nombreux, il croit peu au développement de l'usage pour le motif travail.

PERSPECTIVES

- **Dépeuplement et pressions extérieures**

La **population ne cesse de diminuer car il n'y a pas assez d'activités** sur l'île ; la canne à sucre n'a jamais suffi.

Parallèlement, l'île fait l'objet d'une **pression foncière assez forte** (forte spéculation), de nombreuses personnes extérieures à l'île souhaitant y construire. Cela génère un certain désarroi chez les locaux, surtout les jeunes ayant des difficultés à se loger. On constate une tendance à la généralisation des lotissements résidentiels. A ce jour, les mutations depuis la décentralisation ne sont pas bien intégrées, et les cas de régularisation des constructions réalisées sans permis sont nombreux. La construction de stationnements vélos dans l'habitat n'est donc pas une priorité, mais davantage la construction de logements sociaux.

- **Le tourisme**

Concernant le **tourisme, les outils de valorisation de l'île n'existent pas** malgré une volonté des élus et de la population. L'île est en pleine réflexion sur son devenir. Compte tenu de l'exiguïté du territoire, le fait que chaque action menée intègre toutes les problématiques (valorisation, développement économique, développement durable...) fait consensus. Les communes de Caspeterre et St-Louis se préoccupent de développement durable dans leur **Agenda 21** et sont assez **sensibles au développement de l'activité verte.**

L'île compte environ 12 000 habitants et fait 25 kilomètres de diamètre. Le territoire étant petit, il faudra tout de même **veiller à diversifier l'offre touristique**. Il faudra être également vigilant à ne pas trop densifier l'habitat, le risque étant d'augmenter les problèmes d'exiguïté du territoire, tout en affichant **un positionnement touristique qui permet une durabilité du développement local, s'appuyant sur une consolidation des activités locales**.

La Communauté de Communes **s'apprête à lancer une étude**, a priori assez globale, de **schéma directeur touristique de l'île**, afin de proposer un plan d'action pour le développement de Marie-Galante. L'idée de proposer un produit touristique intitulé la « route des moulins » a été évoqué, ainsi que la location de voitures électriques. Le fait que le tourisme constitue un levier à activer pour le développement de l'île fait consensus. Chacun s'accorde à souligner la nécessité de mettre en place les infrastructures et les animations appropriées.

Mais à ce jour, la clientèle existante ne permettrait pas de payer les charges fixes. Est-ce lié à la crise ? Est-ce lié à l'insularité, à l'isolement de Marie-Galante par rapport à la Guadeloupe ?

- **Insularité et développement**

Plus globalement, M. PASBEAU s'interroge sur les perspectives de développement économiques de l'île. **L'élevage est la 2^{ème} activité** sur l'île et bénéficie du soutien de la collectivité ainsi que du **label « pôle d'excellence rurale »**. L'activité pêche est en revanche marginale, l'île ne comptant qu'environ 100 marins-pêcheurs, mais fait partie des traditions. Chaque bourg dispose d'un port de pêche.


La Guadeloupe est le seul département archipel. Il existe un flou concernant la **responsabilité du financement du transport intérieur ou de droit commun**. Ce vide juridique accentue le **sentiment d'isolement des Marie-Galantais** et rend impossible la mise en œuvre d'une politique publique. Ainsi, le Conseil Général est compétent sur les ports. Conseil Régional, Conseil Général et Etat se renvoient le sujet des liaisons entre Marie-Galante et la Guadeloupe. Comme le Conseil Général est compétent pour les ports, l'Etat et le Conseil Régional se disent a priori qu'il l'est pour le transport.

Comment envisager un développement lorsque l'on ne peut pas se déplacer ? Le rapprochement de Marie-Galante et de la Guadeloupe est une source réelle de développement car il permettrait d'améliorer la visibilité de l'entrepreneuriat. On ne peut développer une activité économique sans clients, qui ne sont pas attirés en raison d'une **liaison maritime jugée insuffisante**.

Aujourd'hui, le fonctionnement est assez autarcique. Par le passé, le Conseil Général a géré une navette entre Marie-Galante et Pointe-à-Pitre mais cela était onéreux. Du fait de l'insuffisance des rotations, des initiatives privées se sont saisies du transport par la mer et le Conseil Général s'est alors désengagé. A ce jour, les compagnies privées reçoivent de la part de la Région une **aide financière** : compensation du tarif résident par rapport au non résident, et soutien à l'entreprise.

Le **coût du transport demeure cher** : 25€ l'aller-retour pour un résident, 40€ pour un non-résident, alors qu'il devrait être public.

Aujourd'hui, il y a presque une surproduction de viande sur l'île mais il est difficile d'être compétitif compte tenu du coût de la traversée.



Concernant l'énergie, il existe un câble entre Marie-Galante et Capesterre-Belle-Eau. L'île a refusé d'implanter une centrale à charbon. Les investigations menées ont permis de montrer qu'une centrale biomasse serait plus pertinente ; l'île a donc eu gain de cause et devrait parvenir bientôt à une quasi autonomie électrique (en intégrant l'énergie éolienne).



Communauté de Communes du Nord Grande Terre (M. Toumson)

Date : 23 octobre 2013

Personnes interrogées : M. TOUMSON, Directeur Général des Services

PREAMBULE

A ce jour, la communauté de communes se compose de Port-Louis et Anse-Bertrand. A partir du 1^{er} janvier 2014, l'établissement public de coopération intercommunale intégrera les communes de Morne-à-l'Eau, Le Moule et Petit Canal et **deviendra une Communauté d'Agglomération (CA)** dotée de la compétence transport. Il est prévu que la CA passe un marché public pour clarifier la situation des transports collectifs sur le territoire.

Malgré le peu d'aménagements cyclables, la **pratique du cyclisme sportif** est développée sur le territoire du Nord Grande Terre, notamment le dimanche matin, car le relief est relativement plat. Le **VTT** est également **pratiqué** (existence d'une association à Anse-Bertrand). Pour plus d'informations sur les associations locales, contacter Mme Christelle FRANQUIN au 05 90 22 47 87.

LE PROJET DE BOUCLE DU NORD GRANDE TERRE

L'intercommunalité porte un **projet d'itinéraire de randonnée en boucle**. La mise en œuvre de ce projet, tout en valorisant et préservant le patrimoine historique et culturel du territoire, a vocation à **développer l'offre d'activités du territoire** à destination des locaux comme des touristes. La boucle facilitera les déplacements intercommunaux (Cf. projet transmis).

En général, les touristes restent peu dans le Nord Grande Terre : ils visitent la pointe de la Grande Vigie, profitent de quelques plages mais séjournent peu. L'intercommunalité souhaite donc **améliorer l'attractivité du territoire en développant des activités variées et de qualité**. La mise en œuvre de la boucle pourrait permettre le **développement du tourisme** équestre, cyclable ou lié à la randonnée. Il s'agit avant tout d'un **projet de développement du territoire, permettant de créer des emplois localement**. Le projet intègre, outre la signalétique, l'aménagement de cases de repos, de dispositifs pour attacher les vélos, se restaurer, etc.

La principale difficulté de réalisation est d'ordre financier. La boucle du nord Grande Terre est un **projet de territoire labellisé « pôle d'excellence rural »** et s'accompagne d'autres projets. M. TOUMSON explique qu'un assouplissement des normes permettrait de réduire l'enveloppe financière nécessaire à la réalisation d'un tel projet.

Un **PLI** (Plan Local d'Insertion pour l'emploi) a permis de recruter 8 jeunes qui sont en chantier-action sur le terrain et mettent en œuvre le projet. Le premier tronçon traité sur lequel le chantier a débuté se situe entre Anse-Bertrand et Port-Louis. Le 2^{ème} tronçon est prévu entre Port-Louis et Petit Canal.

La Communauté d'agglomération a fait appel à l'**ONF** (Office National des Forêts) pour réaliser l'étude nécessaire à la mise en œuvre du projet. Le projet de boucles mesure 130 kilomètres, itinéraire sur lequel la collectivité souhaitait au départ proposer des itinéraires praticables par trois types d'usagers : piétons / randonneurs, cyclistes (VTT), cavaliers. Au vu des investissements financiers nécessaires, la **priorité a été donnée aux aménagements à destination des piétons**, du moins dans un premier temps. L'itinéraire de la boucle du Nord Grande Terre s'appuie sur un réseau de chemins existants qu'il s'agit de valoriser.

La mise en place de la signalétique représente un coût notable. A terme, 3 signalétiques devront être opérationnelles : une pour les marcheurs, une pour les cyclistes, une pour les cavaliers. L'ONF participe faiblement à la mise en œuvre du projet en termes financiers, mais grandement par sa connaissance du territoire (encadrement des jeunes...). Le **premier financeur du projet est la Communauté de Communes**, dont les statuts permettent d'intervenir sur les sites et chemins de randonnée.

Dans les statuts de la CC, il est également prévu de participer au Tour de la Guadeloupe, et au **Tour du Pays de la Canne** (Nord Grande Terre). **Faute de sponsor, cette dernière course n'a toutefois plus lieu**. L'intercommunalité ne souhaite pas faire davantage d'animations en faveur du vélo.

Les communes du nord Grande-Terre sont pour certaines en difficulté financière, et d'autres urgences se posent telles que la gestion de l'eau et l'organisation future des transports collectifs. Dans ce contexte, le développement de la pratique cyclable n'est pas une priorité. La mise en œuvre de la boucle et son entretien représentent déjà un coût notable. Les parties réalisées seront vraisemblablement entretenues par le biais de chantiers d'insertion.

Le **coût du projet s'élève à 1,2 millions d'euros** pour les communes de Port-Louis, Anse-Bertrand et Petit Canal. Une campagne de communication sur le sujet est par ailleurs prévue. L'articulation entre la boucle et les transports collectifs n'a pas encore été pensée.

Il convient par ailleurs de noter que des structures associatives font des traces sans que celles-ci ne soient nommées ou bien répertoriées.

LE DEVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE

M. TOUMSON explique que la **chaleur** est un **frein** à la pratique cyclable utilitaire et que même en voiture il est parfois fatigant de se déplacer. La perspective de faire des achats à vélo ne lui semble pas réaliste au vu des charges à porter qui accroîtraient encore l'effort physique nécessaire au déplacement. Plus largement, **il doute que le vélo puisse être un mode de transport au quotidien**. Selon lui, **le vélo est pertinent pour la**

découverte, le sport et les loisirs. En définitive, sur le **nord Grande Terre**, le potentiel de développement du vélo porte essentiellement sur le **VTT**, qu'il s'agit de promouvoir. Aujourd'hui, beaucoup de chemins sont empruntés, sans pour autant être identifiés et sécurisés sur le terrain.

L'implantation de bandes cyclables là où la largeur de voie le permet pourrait être une avancée, mais ceux qui peuvent utiliser le vélo pour se rendre au travail le font a priori déjà. Toutefois, le vélo pourrait être éventuellement un mode de déplacement pour certains scolaires, demandant de la mise en sécurité des itinéraires.

M. TOUMSON explique qu'en Guadeloupe, le vélo a avant tout une connotation sportive. Les **clubs pourraient peut-être jouer un rôle dans le développement du vélo utilitaire**, et il faudrait donc davantage les financer.

Mais, le développement des infrastructures cyclables n'est pas une demande pressante : si les Guadeloupéens sont très intéressés par le Tour de la Guadeloupe au mois d'août, pourtant, **aucune association de parents d'élèves n'a réclamé d'aménagements cyclables** pour que les enfants puissent aller en vélo à Port-Louis. Les parents conduisent leurs enfants en voiture.

En matière de financement, **la Région ou le FEDER peuvent injecter des moyens**. Le milieu équestre pourrait éventuellement être un financeur complémentaire de la CC. Le **Fond Social Européen** apporte des aides pour les chantiers d'insertion en fonction des actions menées, de leur durée, des dépenses à engager... Le programme Plan Local d'Insertion est soutenu par le FSE.

Aujourd'hui, le projet de boucle est globalement porté à 50% par le FSE, à 50% par la CC. Le cadre est particulier dans la mesure où c'est l'ONF qui recrute les jeunes, et participe aussi au projet. Ces pourcentages sont donc variables d'un projet à un autre. Il convient de noter que le FSE finance également des dépenses de fonctionnement. Etant données les capacités limitées d'investissement de la Communauté de Communes, M. TOUMSON souhaiterait que la Communauté de Communes puisse **bénéficier d'aides financières**, pour accélérer la mise en œuvre des boucles, mais ne sait pas à qui s'adresser : devenir du Feder ? Conseil régional, service jeunesse et sports ? La **clarification des aides financières à apporter aux collectivités constitue le levier principal** pour M. TOUMSON, afin que la Communauté de Communes agisse davantage en faveur des modes doux.

Pour davantage d'information, il est possible de contacter Mme FOURCADE (Directrice du PLI) ou Mme PECHENARD (ONF).



Conseil Architecture Urbanisme Environnement (Mme Trépy)

Date : 12 novembre 2013

Personnes interrogées : Mme Claire TREPY, CAUE (Conseil Architecture Urbanisme Environnement)

LES MISSIONS DU CAUE ET LA MOBILITE DURABLE

Le CAUE ne mène pas d'action en tant que telle sur la mobilité durable mais sensibilise à cette thématique dans le cadre de **l'accompagnement des collectivités locales**. Il intervient davantage sur l'habitat, le cadre de vie...

Le 9 octobre 2013, le CAUE a organisé avec l'ADEME et la DEAL **une journée atelier sur l'écomobilité** en Guadeloupe. Dans le département, **l'organisation du transport en soi est complexe**. Le Conseil Général a réalisé un important travail de structuration des services de transport, même si l'impression que rien n'a été fait est parfois ressentie, peut-être par déficit de communication.

Si la question de **l'écomobilité** revient régulièrement dans les échanges, **son développement est émergent, encouragé par le CAUE**, notamment en faisant la promotion d'actions intéressantes mises en œuvre dans d'autres territoires présentant des points communs avec la Guadeloupe. Souvent, des modèles européens sont appliqués à la Guadeloupe alors qu'ils n'y sont pas adaptés.

Le **contexte climatique** fait que le vélo reste une pratique ludique ou sportive. **Son développement pour la pratique utilitaire** pourrait être envisagé à l'échelle intercommunale, et nécessiterait :

- **des aménagements,**
- **de la sensibilisation,**
- **un équipement des entreprises** en conséquence...

Avant que la voiture ne prenne son essor, il y avait une tradition de marche à pied. Mais **l'étalement urbain a conduit à l'étalement des activités** et aujourd'hui, **les aménagements font défaut** lorsque l'on souhaite se déplacer à pied. Un travail est à faire au niveau des communes et des intercommunalités.

En 2006 le CAUE a réalisé une enquête sur les aspirations des Guadeloupéens, car les aménagements ne répondent pas toujours aux attentes. La préconisation du CAUE serait de **développer des modes doux plus adaptés au climat**. Comment font les territoires de même latitude ? Le CAUE a un projet concernant les quartiers durables en juin 2014 et souhaiterait apporter ce type de réponse à cette occasion.

LES PUBLICS CIBLES

Du fait même des missions et des cibles, le CAUE intervient à la fois au niveau :

- du **grand public**,
- **des professionnels**,
- **des collectivités territoriales**.

Concernant la **mission de conseil**, le CAUE avait pour objectif le 9 octobre dernier, de toucher à la fois les élus et les techniciens. Selon les opérations menées, les publics ciblés peuvent différer. Des bureaux d'étude étaient également conviés.

Le CAUE a vocation à travailler avec **toutes les communes et les EPCI**. La structure est associative et son assemblée générale intègre des communes membres du CAUE. Au sein de la structure, une personne est en charge des relations aux collectivités locales : accompagnement sur les documents de planification, sur les projets d'aménagement, la maîtrise de l'énergie, l'amélioration de l'habitat...

La structure conseille aussi **des professionnels : architectes, urbanistes, géomètres...** L'UDAF (Union Nationale des Associations Familiales) fait partie du conseil d'administration du CAUE, témoignant également de la fonction de conseil auprès du grand public. Le CAUE a vocation à fédérer le plus grand nombre. La structure est également en relation avec **le Conseil Général** (qui finance le CAUE) et a accompagné **le Schéma d'Aménagement Régional**. Le grand public peut solliciter le CAUE tous les jours de la semaine : points conseil tenus par des architectes, manifestations grand public comme le salon de l'habitat...

Dans le cadre d'une convention cadre avec le rectorat datant de 2010, le CAUE intervient auprès **des scolaires**. Cette convention cadre ayant pour objectif de mener des **opérations de sensibilisation au développement durable** a été signée par environ 10 institutions : Conseil Régional, Conseil Général, Parc National de Guadeloupe, DEAL, ADEME, CAUE, ONF, BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières)...

La première concrétisation a été la réalisation d'un **forum pédagogique pour l'éducation au Développement Durable en Guadeloupe en 2012** ; le suivant est prévu pour janvier 2014. L'un des enjeux était de sensibiliser les chefs d'établissement à certains sujets du développement durable.

Document transmis (envoi par courrier) :

« Les 30 ans du CAUE de la Guadeloupe »

Parc National de Guadeloupe (M. Delloué)

Date : 20 décembre 2013

Personnes interrogées : M. DELLOUE, Chef du pôle aire d'adhésion

LE PROJET DE BOUCLES DE LA CA NBT

M. DELLOUE précise que le projet de boucles de promenade est porté par la Communauté d'Agglomération du Nord Basse-Terre (CA NBT). Le **Parc National** est simplement associé au Comité de Pilotage tandis que l'**Office National des Forêts (ONF)** conduit l'étude pour le compte de la CA NBT. Les itinéraires n'étant pas situés en cœur de parc, leur valorisation n'est soumise à **aucune contrainte particulière**. Pour davantage d'information sur le projet, il convient de contacter la CA NBT ou l'ONF. L'interlocuteur à l'ONF pour ce dossier est M. Remi BRIEU (nouveau référent pour le projet de sentier équestre, VTT et pédestre du Nord Basse Terre).

LE PARC NATIONAL


Le **Parc National de Guadeloupe** est dans une **phase de transition**. Depuis 2006, les parcs nationaux se définissent par **deux types de territoires** :

- les **zones de cœur**, qui font l'objet d'une forte protection,
- l'**aire d'adhésion**, constituées par les communes adhérant aux Parcs Nationaux et dans laquelle la priorité est donnée aux projets de développement durable.

Cette **nouvelle territorialisation** offre davantage de possibilités d'évolution des espaces appartenant aux Parc Nationaux (espaces d'adhésion).

La **charte du Parc National** est disponible sur le site Internet du parc. Le document est en passe d'être validé et ne devrait pas évoluer sur le fond. Il a récemment été soumis au Conseil d'Etat et peu de remarques ont été formulées.

L'aire d'adhésion du Parc National de Guadeloupe n'est pas encore constituée et deviendra concrète lorsque plusieurs communes auront adhéré. Le **processus d'adhésion** doit être lancé au **2^{ème} semestre 2014**, après les élections municipales. A partir de la constitution de l'aire d'adhésion, le Parc National s'impliquera **en priorité dans les communes adhérentes**.



Il est prévu que le parc et les communes adhérentes signent conjointement une convention définissant notamment les attentes de la commune et les projets sur lesquels le Parc et la commune vont collaborer. L'adhésion s'effectuera par délibération du Conseil Municipal et ne nécessitera aucune participation financière de la part des communes. Les communes bénéficieront alors du **label du parc** sur l'ensemble de leur territoire et seront théoriquement tenues de mettre en œuvre la législation sur l'affichage publicitaire, même si cela ne se concrétisera pas nécessairement dans l'immédiat.

Par la suite, **l'implication du parc dans les projets des communes pourra a priori être très variable selon les projets et les financements disponibles**, de la simple participation aux Comités de Pilotage des projets jusqu'à la maîtrise d'ouvrage voire la maîtrise d'œuvre.

Pour M. DELLOUE, le Parc National pourrait être un partenaire du développement de la pratique cyclable en Guadeloupe.

A ce jour, le **Parc travaille uniquement sur de petits projets ponctuels**, comme le travail engagé avec la **CA NBT** et réfléchit avec ses partenaires à la nouvelle gouvernance en aire d'Adhésion.

En cette période transitoire, il n'existe pas de plan d'action précis du Parc National pour les années à venir. Ce travail doit être formalisé sous la forme d'un plan d'action sur trois ans à mettre en œuvre après l'adhésion.

A télécharger :

- Charte du Parc National, sur le site Internet du Parc

Contact :

remi.brieu@onf.fr

0690 64 42 51 (perso)

Comité du Tourisme des îles de Guadeloupe (Mme Naranin)

Date : 13 décembre 2013

Personnes interrogées : Naïke NARANIN, (CT)

POSITIONNEMENT DU COMITE DU TOURISME

Le Comité du Tourisme exerce une **double compétence** :

- Promotion,
- Développement.

La création du département Ingénierie Développement et marketing de l'offre dont Mme NARANIN est responsable est récente (septembre 2013).

Le CT est une association financée majoritairement par le Conseil régional et par le Conseil général.

Travail partenarial suggéré :

- Direction du tourisme au Conseil régional : Mme APAT (tél : 05 90 80 40 26) et Nathalie ISAAC,
- Observatoire du tourisme, créé sans action concrète à ce jour, car sans poste occupé jusqu'à présent. Une personne a été recrutée très récemment par le Conseil régional, il y a un mois : Naomie PETIRINE (05 90 41 69 43). Aujourd'hui, **il n'existe aucune statistique sur la fréquentation des sites touristiques**, cela pourrait être une opportunité de lui proposer ce type de mission. Il existe uniquement des statistiques de l'INSEE sur les sites d'hébergements et sur les arrivées de passagers disponibles à l'aéroport.

Le CT assure la **promotion touristique majoritairement sur la France Métropolitaine** (pôle émetteur à 80% des touristes). Les investissements en termes de promotion sont en augmentation vers d'autres pôles émetteurs : Amérique du Nord (Canada, New-York, Montréal...) ; où des consultants du CT sont même implantés là-bas. Il s'agit d'une nouvelle stratégie pour être moins dépendant du marché France Métropolitaine (marché fluctuant selon les événements médiatiques). Dans ce but, le CT réalise des démarches auprès des **Tours Opérateurs** et des **compagnies aériennes**, afin de faciliter l'arrivée en Guadeloupe. Par exemple, il faut parfois 2 jours de trajets sur du vol moyen courrier pour venir de certains lieux. Les Caraïbes constitue également une cible à capter davantage. Des actions de promotion sont également menées sur la Belgique, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse....

Mme NARANIN nous transmettra le rapport d'activités de 2012, afin de balayer les diverses missions menées par le CT.

Les axes de promotion sont différents entre le Canada et la France. Une étude de notoriété a été réalisée en France, illustrant que la **Guadeloupe était surtout perçue pour ses plages**, alors que la communication n'est pas uniquement en ce sens. Le slogan « **Guadeloupe archipel de découverte** » illustre la diversité d'activités proposées, aussi bien culturelles qu'autour de la nature.

Le CT travaille beaucoup avec les **Offices de Tourisme** (OT), qui dépendent étroitement des communes. Chaque OT dispose d'un référent au CT. Des réunions sont fréquemment organisées selon les thèmes. Exemple : le mois dernier sur le handicap. Les OT sont des relais pour la remontée d'information auprès du CT sur l'offre touristique et le référencement.

Récemment, 14 personnes ont été recrutées dans les OT en contrat d'avenir, qui vont pouvoir donner des informations sur la fréquentation des sites, leur état, la fréquentation des OT, etc.

LES POTENTIELS DEVELOPPEMENT

Mme NARANIN n'a pas connaissance de produits proposés pour les cyclistes, à l'exception de locations de vélos aux Saintes ou à La Désirade. Ayant travaillé en OT au préalable, il y a environ 9 ans, les touristes demandaient des produits pour faire du vélo à l'arrivée à l'aéroport. Aujourd'hui, on ne dispose pas d'informations auprès des OT, pour pouvoir évaluer les potentiels touristes intéressés par un produit autour du vélo. « Si les gens ne demandent pas, c'est peut-être parce qu'il n'y a pas de produits cyclables ».

Il pourrait être intéressant de lancer une étude auprès des OT pour évaluer le potentiel de touristes intéressés, ainsi que sur le type de produits.

Quelques idées pourraient être proposées pour les cyclistes, restant à étudier, du type :

- ballade à vélo,
- VTT nature,
- Visite guidée...

Les **localisations qui pourraient être propices** par exemple :

- La Désirade, tourisme vert, même si aujourd'hui les voitures sont davantage utilisées qu'avant,
- Terre de Haut (Les Saintes) : location actuelle de scooters et vélos,
- Terre de Bas (Les Saintes) : très en retard, peu d'hébergement en dehors de chambres d'hôtes et meublés de tourisme, ils cherchent à positionner leur offre touristique, et le vélo pourrait être un axe, pour excursionniste ou autre,
- St François, petite commune où tout est rapproché, port de pêche, centre-ville, pointe des châteaux, domaine de plantation de Ste Marthe, un trafic routier faible,
- Port-Louis, commune gagnant à être dynamisée,
- Ville de Basse-Terre, il existe des circuits de visite guidée à pied dans le centre-ville, mais à vélo, le trafic routier intense pourrait être un problème,
- Ville de Pointe-à-Pitre, un produit pourrait être proposé aux croisiéristes, par exemple le samedi après-midi alors que les commerces sont fermés, lorsque les bateaux arrivent, à l'aide d'une visite guidée par exemple,
- Communes de la côte sous le vent (Bouillante...) où les touristes recherchent le calme et la tranquillité, des circuits courts pourraient être organisés au niveau des bourgs....



Les principaux freins au développement de la pratique cyclable touristique :

- le manque d'aménagements cyclables,
- l'importance du trafic routier.

Le Conseil régional est un partenaire fort sur le développement touristique. Le positionnement du CT dépendra de celui de la Région en matière de développement de produits touristiques pour les vélos. Si le Conseil régional est actif, le CT pourrait l'être moins mais sa participation est néanmoins recommandée pour des aspects techniques et la promotion future de ce type de produits, les financements resteront à rechercher selon les actions proposées auprès des communes, de la Région...

Concernant les financements qui pourraient être attribués pour la mise en place d'un produit touristique, Guadeloupe Expansion (tél. : 05 90 94 45 40) dispose de fonds dédiés au tourisme (émanation du Conseil régional) pour les entreprises. En outre, l'Agence Régionale de Développement peut également aider financièrement les entreprises qui souhaiteraient agir en faveur du développement durable.



Comité Régional du Cyclisme (M . S a m u t)

Date : 28 octobre 2013

Personnes interrogées : M. SAMUT

PREAMBULE

Le Comité Régional du Cyclisme relève de la **Fédération Française du Cyclisme**. Dans les autres Régions de France, chaque Comité Régional regroupe également des comités départementaux. En Guadeloupe, il n'y a dès lors qu'un Comité puisque le territoire est à la fois Région et Département. Environ 10 personnes travaillent au sein du CRC.

Le Comité recouvre différentes pratiques :

- vélo sur route, regroupant le plus de participants,
- VTT,
- vélo sur piste (sur vélodrome ; il en existe un seul en Guadeloupe),
- loisir,
- bicross ou BMX, que le CRC tente de développer, freiné par le manque de lieu de pratique.

La hiérarchie des acteurs est la suivante :

Fédération > Comité Régional > Comité Départemental > Clubs

Le Comité existe depuis 1948. A cette époque, il n'était pas déclaré et n'a été formalisé qu'en 1964. Il couvre **toutes les catégories d'âges**, de 7-8 ans aux personnes majeures.

Les ligues dépendent également de la Fédération et sont axées sur la pratique professionnelle ; les **Comités concernent le sport amateur**. En Guadeloupe, il n'existe pas de ligue.

Les activités de loisir sont pratiquées par les personnes de 7 à 75 ans mais n'ont rien à voir avec la compétition. Ces personnes prennent une licence mais ne sont pas encadrées comme les compétiteurs. L'intérêt est d'avoir une assurance et d'appartenir à une institution. L'assurance en question intervient après la sécurité sociale et la mutuelle et n'est dans les faits pas très intéressante en termes de couverture.

Le Comité compte environ **2 500 licenciés** (Cf. Documents transmis, présentant le nombre de licencié en fonction des pratiques). Les sympathisants ont une licence mais ne pratiquent pas le vélo, ils sont « bénévoles » en quelque sorte.

L'ORGANISATION DES COURSES SUR ROUTE

Le **CRC organise plusieurs grandes courses**, par ailleurs financées par d'autres acteurs :

- Le grand prix du Conseil Général, financé par le Conseil Général,
- Le Tour de Guadeloupe, financé par les communes, le Conseil Général, le Conseil Régional et des acteurs privés,
- Le Tour Junior : mêmes sources de financements que pour le Tour de Guadeloupe, avec toutefois des partenaires privés différents et moins de collectivités.

Les autres grandes compétitions sont :

- le Grand Prix du Crédit Agricole,
- la CC Nord-Basse-Terre,
- le Tour de Marie-Galante.

A ces grandes compétitions s'ajoutent toutes les autres petites compétitions organisées par les clubs ou les associations.

Sur route, les activités se pratiquent en général le **week-end**, souvent le dimanche. Les compétitions doivent être déclarées ; un arrêté préfectoral autorise à modifier la circulation. Cela pose souvent des **problèmes en raison de l'importance du trafic routier**, par exemple sur **l'axe de Pointe-à-Pitre à St-François** puisque cette voie est très fréquentée tout le temps. Les voies évitées sont :

- la N5 de Pointe-à-Pitre jusqu'au Moule ;
- la N4 de Pointe-à-Pitre à Saint François,
- la N1 de Baie-Mahault à Capesterre-Belle-Eau.

Le temps que la course passe, les voitures se mettent sur le côté. Les voies sont bloquées seulement au passage de la caravane. **Lors des compétitions importantes, les forces de police** sont présentes. Les « signaleurs » sont des personnes titulaires du permis, qui disposent d'une petite formation pour être présentes sur les courses, arrêté préfectoral en main : pendant les courses, ils peuvent alors signaler les personnes qui n'obtempèrent pas afin que la police verbalise.

Le Comité est en contact avec deux types d'institutions : la **Préfecture et les communes**.

Si une course passe en ville, la police municipale peut venir en appont, la sécurité de base étant organisée par le Comité. La Police nationale ou la Gendarmerie interviennent uniquement en terme de contrôle (vérification). Sur les grandes compétitions (Tour de Guadeloupe, Grand prix du CG, Tour Junior), le **CRC signe des conventions avec la Gendarmerie et la Police Nationale** pour qu'ils interviennent, parfois contre rémunération.

Une demande de **modification de la circulation** nécessite environ une semaine : **l'avis de la gendarmerie, de la DDTM et des communes sont recensés ; la préfecture statue ensuite**. Si l'un des acteurs n'est pas d'accord, l'autorisation prend plus de temps à être obtenue. Pour le Tour de la Guadeloupe, les autorisations sont demandées 2-3 mois à l'avance. Pour les compétitions sur routes, **les routes du Nord Grande-Terre sont privilégiées et les grands axes évités ; ainsi que les Grands Fonds**.

Le Comité organise environ 4 à 5 compétitions par week-end, qui peuvent se dérouler sur des points différents. Les autres Comités utilisent les mêmes voies : triathlon, Ufolep... L'Ufolep organise aussi des courses cyclistes mais a une vocation davantage loisir ; leur championnat national n'a rien à voir avec la compétition de haut-niveau.

Le Comité organise aussi des **courses sur Basse-Terre mais de façon beaucoup moins fréquente que sur Grande-Terre**. La plupart des associations se situent sur Grande-Terre, ce qui explique également pourquoi la plupart des courses ont lieu à Grande-Terre. Sur Basse-Terre, il y a également peu de voies, ce qui est peu attractif.

LE VTT : UN POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT

Auparavant, une fédération à part gérait le VTT, pratique ayant depuis intégrée la Fédération Française de Cyclisme. Concernant **le BMX, il n'y a à ce jour pas de véritable lieu de pratique**. En ville, du fait de l'absence de structures, les pratiquants utilisent les escaliers, les trempins...

Il existe une **réelle demande en matière de VTT** : le Comité recense 315 licenciés mais il existe par ailleurs de nombreux autres pratiquants. En termes de reconnaissance de la demande, le fait que les VTTistes ne soient pas tous licenciés pose problème. A **Petit Bourg**, lors de la **manifestation annuelle**, on compte environ **800 à 1 000 VTTistes** (janvier / février). Cette catégorie de cyclistes **souhaiterait avoir des lieux de pratiques, mais il n'existe à ce jour aucun itinéraire aménagé**. Les cyclistes connaissent les **traces** et les empruntent, mais il n'y a rien de matérialisé, ni de balisé.

En métropole, de **nombreux circuits VTT** de plusieurs dizaines de km ont été balisés et répertoriés au niveau national (exemple : la Bourgogne). Dans beaucoup de régions, des services liés à ces circuits sont en place : de l'accueil, des espaces de location de VTT, de l'hébergement... Cela a été tenté à plusieurs reprises en Guadeloupe mais n'a jamais été concrétisé, faute de réelle volonté politique ou de défauts des dossiers présentés. A l'époque, les défenseurs du projet n'ont pas suffisamment insisté sur le fait que les circuits balisés auraient pu **avoir un attrait touristique**, et non uniquement sportif. En outre, la préoccupation environnementale était moins prégnante qu'à ce jour. Si aujourd'hui on repartait sur d'autres bases (environnement, tourisme), **les chances de concrétisation seraient sûrement meilleures**.

Un itinéraire VTT à travers les cannes à sucre avait été proposé depuis **Beauport**. Un autre avait été proposé sur le **Nord-Basse-Terre**, passant par des chemins ou des voies utilisées pour **l'exploitation de la canne**, passant à proximité d'anciennes usines. Mais à l'époque, les communes n'étaient pas motrices et ne voyaient pas l'intérêt d'investir sur le sujet. Le Comité n'a pas eu de lien avec le Parc National.

LES INTERVENTIONS MENEES EN MILIEU SCOLAIRE

Sur le plan scolaire, depuis environ 10 ans, une convention tripartite lie le **Comité à l'Education Nationale et à l'Union Sportive de l'Enseignement Primaire** (USEP). Le Comité, qui représente la Fédération Française de Cyclisme, propose de **pratiquer le vélo sur le temps scolaire, dans le cadre des heures d'éducation sportive**.

Une personne du Comité intervient dans un premier temps pour accompagner les enseignants pendant 2-3 séances. Par la suite, le Comité peut proposer un accompagnement plus ponctuel, des stages par exemple. Les séances proposées pendant le temps scolaire se déroulent dans des **endroits sécurisés, soit dans la cour de l'école** (Les Abymes et Morne-à-l'Eau), **soit au vélodrome** (par exemple le collège voisin). Quand il est possible d'intervenir au niveau des écoles et que les enfants ont des vélos, l'intervention a lieu au sein de l'établissement, ce qui évite de déplacer les élèves ; sinon un bus est loué par la mairie.

L'USEP dépend de l'UFOLEP. Lorsque des enfants prennent une licence à l'USEP, ils peuvent **pratiquer l'activité vélo le mercredi, hors enceinte scolaire**. Des sorties sont organisées sur des thèmes variés, comme par exemple la sécurité, la ballade, la visite des champs de canne... Ainsi, le Comité trouve un intérêt à cette convention dans la mesure où les enfants sont de futurs adhérents potentiels.

LES INFRASTRUCTURES

Les **routes sont dangereuses** car **très fréquentées** et de configurations souvent **étroites**, les automobilistes roulent assez **vite**, et sont généralement **peu prudents**. Par ailleurs, l'importance du nombre de pratiquants du vélo en Guadeloupe augmente les risques d'accidents. Que les **cyclistes roulent en peloton ou en file indienne, cela crée du danger** (peloton de 15 mètres de long environ). Il y a beaucoup plus de pratiquants à Grande-Terre qu'à Basse-Terre, car les routes sont plus nombreuses et moins fréquentées. Sur les routes étroites, les 1,5 m pour dépasser sont parfois difficiles à respecter.

S'il faut mettre son vélo dans sa voiture pour aller pratiquer le cyclisme au nord de la Grande-Terre, cela est dissuasif.

La piste cyclable qui relie Basse Terre à Grande Terre n'est pas entretenue, mal matérialisée et mal indiquée. Cette piste n'est presque pas empruntée, elle est plutôt fréquentée par les piétons. Pour sortir de **Baie-Mahault et aller à Pointe-à-Pitre**, il faut prendre les voies à 90 km/h. Il s'agit d'un **point dur à franchir pour les cyclistes**. Les cyclistes n'ont théoriquement pas le droit d'emprunter la N11 ni la N1 au niveau de la traversée de la rivière salée mais ils l'empruntent tout de même car ce sont les seules possibilités de franchissement.

Les **bandes en parallèle des voies** sont parfois une bonne chose mais ne sont **pas toujours bien matérialisées, ni entretenues**. Le cycliste ne les utilise parfois pas. Par exemple quand il pleut, la circulation des voitures nettoie la route et rejette les ordures, pierres, éclats de bouteilles... sur les bandes où il devient donc très dangereux de rouler ; à cela s'ajoutent les nombreux trous présents.

En outre, la circulation est tellement dense que beaucoup de voitures utilisent ces « bandes parallèles » aux heures de pointe. Souvent, les cyclistes préfèrent passer ailleurs.

Normalement, ces voies sont réservées aux cyclistes. Entre Ste-Rose et Baie-Mahault, il y a souvent des verbalisations des automobilistes les empruntant.

Pour aller du Lamentin à Jarry, il faut souvent 1h30 en heure de pointe alors qu'en vélo, cela est faisable en 20min. Le matin, les embouteillages commencent dès Morne-à-l'Eau. Quelques personnes vont en vélo au travail mais c'est rare. Parfois, les actifs partent vers 5h du matin pour éviter les bouchons et finissent leur nuit sur leur lieu de travail. Le **vélo** serait donc beaucoup **plus attractif en terme de temps de parcours que la voiture** aux heures de pointe.


Beaucoup de collèges et lycées se situent à Pointe-à-Pitre : de nombreux parents viennent déposer leurs enfants, contribuant au trafic routier important. **Le covoiturage n'est pas une pratique développée en Guadeloupe.**

Pour les **loisirs**, les personnes font du **vélo le week-end**, pendant que la circulation est moins dense. Pour cela, les zones les plus intéressantes sont le **Nord-Grande-Terre, vers la pointe des Châteaux et le Moule**. Les conditions météo ne sont pas tellement une grande difficulté et les vols de vélo sont rares.

LES PERSPECTIVES

Si l'on veut changer les mœurs, il faut **donner la possibilité aux enfants d'aller à l'école à vélo**. Les collèges accueillent des élèves qui habitent à **proximité** et qui peuvent donc potentiellement venir en vélo, à l'aide de la création de pistes cyclables. Si l'usage vélo augmente, la création de stationnement vélos dans les collèges serait utile.

Il n'y a pas d'activités menées par les collectivités pour développer le vélo, faut de réelle volonté politique. Pourtant les idées sont nombreuses.

A vertical bar on the left side of the page, divided into three colored segments: orange at the top, green in the middle, and blue at the bottom.

Le **premier enjeu serait d'avantager les deux-roues, plutôt que l'automobile**. Entre Morne-à-l'Eau et l'entrée des Abymes, il faudrait des **pistes cyclables**. Il y a suffisamment d'espace pour faire de véritables pistes, qui pourraient être **prolongées par des bandes en agglomération**. Même en agglomération, aux Abymes par exemple, les voies sont très larges (plusieurs files de circulation).

Collège Appel du 18 juin au Lamentin (M. Victorin & Leborgne)

Date : 22 octobre 2013

Personnes interrogées : M. VICTORIN, Principal, M. LEBORGNE, adjoint au principal.

DIAGNOSTIC

Le territoire du Lamentin et plus généralement de **Basse-Terre est montagneux** et marqué par une **forte ruralité**. Concernant les infrastructures, les routes nationales sont de faible niveau par rapport aux nationales de métropole : absence fréquente de bas-côtés / bande d'arrêt d'urgence, faible largeur, sinuosité... Leur aménagement est en fait fréquemment partiel. En complément, le réseau routier se compose de voies départementales ou vicinales.

Ces conditions rendent la **pratique du vélo difficile**. Le vélo est majoritairement une **activité sportive**, reine en Guadeloupe, **plus qu'un moyen de déplacement**.

Jusqu'aux années 1970, les déplacements utilitaires à vélo étaient fréquents, notamment pour le motif travail. A partir de 1950, la pratique du deux-roues motorisé s'est peu à peu développée sur l'île.

Sur le plan sportif le vélo est très pratiqué avec le vélo de course sur route. Récemment se développent le VTT, BMX (vélo acrobatique)... Mais au regard de la **dangerosité de la pratique** de ce mode sur route, très peu d'enfants prennent leur vélo pour aller à l'école. Dans la plupart des villes de métropole, il y a des **stationnements vélos à l'entrée des collèges**, ce que l'on ne retrouve **pas en Guadeloupe** à l'exception du collège de Baie-Mahault. Aucun vélo n'y serait stationné.

Le vélodrome de Baie-Mahault a été construit il y a une vingtaine d'années.

La Guadeloupe est un département en construction routière. Dans le contexte de la décentralisation, les routes nationales et départementales relèvent du Syndicat des Routes de Guadeloupe, tandis que les routes de niveau inférieur sont de compétence communale.

Au fil du temps, le prix moyen d'un vélo a diminué et la **vente s'est banalisée** : il est désormais possible d'acheter un vélo au supermarché et le prix d'un vélo a baissé. Des vendeurs de proximité ont en parallèle cessé leur activité. Parmi les vendeurs, on peut citer Vélo & Oxygen à Jarry, mais aussi Carrefour, Décathlon, Go-Sport... Il reste cependant **très peu de réparateurs** vélo. A Petit-Bourg, un ancien cycliste dynamise la randonnée à vélo et tient également un magasin de vente et de réparation. Un autre vendeur local est situé à Morne-à-l'Eau.

Si le chiffre d'affaire lié au vélo a très vraisemblablement augmenté, M. VICTORIN explique que l'on ne se déplace pas davantage à vélo pour autant. **En dehors de l'aspect géographique, la problématique sécuritaire est fortement dissuasive.** Un aménagement destiné aux cycles a été réalisé entre le Lamentin et Sainte-Rose, mais il est **faiblement matérialisé**. C'est à la fois une piste cyclable / une bande d'arrêt d'urgence / un bas-côté. Les cyclistes l'utilisent dans le cadre de leur activité sportive.

En centre-ville, peu d'aménagements cyclables sont à recenser. A **Pointe-à-Pitre**, où le territoire est plat et plutôt **propice à la pratique cyclable**, on recense des espaces aménagés pour le sport où la partie vélo est soit absente soit non matérialisée (ex : sur le front de mer). Les aménagements cyclables ne sont pas à la hauteur, et un marcheur peut se heurter à un cycliste.

En outre, les nouveaux immeubles d'habitation ne sont pas systématiquement équipés de **local vélo**, ce qui rend le parcage plus complexe. En passant de l'habitat individuel à l'habitat collectif, ce problème s'amplifie.

Le vélo est un cadeau incontournable pour les enfants guadeloupéens, qui le pratiquent d'abord autour de la maison. **Tout le monde sait faire du vélo.**

LES ACTEURS

Le thème du vélo touche **plusieurs types d'acteurs** :

- Les associations sportives, tous sports cyclistes confondus,
- Les villes à forte tendance cycliste (présence de nombreux clubs dynamiques) : toutes les communes de nord Basse Terre dont le Lamentin, Ste-Rose, Pointe Noire, mais aussi Bouillante, Vieux-Habitants ; Baie-Mahault, Morne-à-l'Eau, Abymes, et d'une manière générale les communes au Nord de Grande Terre sauf Petit Canal ; auparavant Marie Galante du fait de son faible relief, était le lieu d'une pratique cycliste quotidienne qui désormais a quasiment disparue,
- Le Syndicat des Routes de Guadeloupe (CG et CR), acteur de la construction routière étant apparu avec la décentralisation.

Petit Bourg a un **club de randonnée** très puissant. M. Jean-Michel HERTIN, acteur associatif, a une bonne connaissance du développement de l'activité cycliste à Petit-Bourg. Travaillant au Conseil Régional, il peut être contacté dans le cadre de son activité de vélo loisir.

Le Conseil Régional comporte par ailleurs plusieurs commissions thématiques organisées en fonction des principaux domaines d'intervention de la Région. M. JEAN-CHARLES préside la Commission Aménagement du territoire et interventions territoriales qui intervient notamment sur :

- la construction d'équipements, d'infrastructures sportives et culturelles,
- la rénovation urbaine et la redynamisation des centres-bourgs,
- les projets d'aménagement des communes.

Les actions des Communautés s'inscrivent nécessairement dans le cadre du **Schéma d'Aménagement Régional**, document qui oriente le développement de la Guadeloupe dans tous les domaines, en particulier celui des infrastructures routières.

Il convient de noter que le **monde cycliste a « bonne presse » auprès des politiques, ce qui est un atout.**

LES ACTIONS

Les **clubs cyclistes** sont des acteurs particulièrement dynamiques, et leurs projets sont souvent relayés par les municipalités : initiation au vélo (randonnées...), entraînements sur route le dimanche matin, randonnées à vélo (Petit Bourg, Goyave...)... **L'initiation au vélo se fait essentiellement en dehors de l'école**, même s'il existe une à deux activités UNSS (Union Nationale du Sport Scolaire) vélo.


La sensibilisation aux risques du vélo est réalisée dans le cadre des **actions de prévention routière dans les écoles, voire dans les collèges** : intervention 1 à 2 fois par an sur la signalisation, le comportement des automobilistes, le port du casque... La prévention routière est particulièrement active en Guadeloupe. Les accidents sont fréquents et parfois très meurtriers, à la fois en raison des comportements au volant (vitesse, prise de risques) et de la nature des infrastructures routières.

Outre les clubs La ballade existe : chaque club créé sa randonnée. Il faut appartenir au club pour être au courant. Quelques clubs montent de belles randonnées (Petit Bourg, Goyave...). Les manifestations sont plutôt sportives. **Au Moule**, il existe une randonnée découverte, **seule randonnée familiale organisée en Guadeloupe pour le week-end**. Le Dimanche à Capesterre, une importante pratique sportive est observée. Il y a des manifestations phares : celle organisée par le Club de M. HERTIN notamment.

DEVELOPPER LA PRATIQUE CYCLABLE UTILITAIRE ?

M. VICTORIN dispose de 5 vélos à son domicile mais déclare ne pas s'en servir pour circuler sur les routes nationales. De **petites promenades sur des voies moins fréquentées sont préférées**. Le **sentiment de risque et d'insécurité** est très fort lorsque l'on circule à vélo sur les routes de Guadeloupe.

Le Maire de Baie-Mahault a créé un « **espace vélo protégé** » dans la zone d'activités de Jarry les mardi et jeudi soir entre 19h et 21h30, entre le rond-point de But et rond-point BNP. Sur ces créneaux horaires, la municipalité ferme la voie à la circulation motorisée au profit des cyclistes : sportifs, praticiens amateurs, enfants ou adultes, viennent y pratiquer le vélo à condition d'être casqués. Certains viennent marcher ou courir sur le site (trottoirs) à cette occasion. **Cette initiative rencontre un franc succès auprès du public ; illustrant bien le manque d'espaces sécurisés pour la pratique du vélo.**



Si le collège était soutenu financièrement, M. VICTORIN évoque un partenariat possible avec le **club cycliste du Lamentin**. Les fonds pourraient permettre d'acheter du matériel (vélos, casques, gilets, lumières, lieu de stockage...) dans la perspective d'éduquer à la sécurité et au vivre ensemble en pratiquant une activité sportive. Cette activité pourrait être gérée par les **professeurs d'EPS**, en partenariat avec les associations locales, dans le cadre de « l'école verte ». Le soutien financier pourrait venir de l'Etat, des collectivités, de la commune. A titre d'exemple, l'expérience menée à Grigny en « accompagnement à l'éducation » était organisée autour d'un pique-nique sur la vie citoyenne et avait très bien fonctionné. En outre, les communes soutiennent généralement financièrement les clubs sportifs.

D'après M. SOLECHOUARD, Directeur Jeunesse et sports au Conseil Régional, le nombre de pratiquants cyclistes guadeloupéens est estimé à plus de 50 000.

L'un des **freins** au développement de la pratique cyclable est la **rareté des aménagements cyclables et leur faible matérialisation**. Pourtant, **certaines zones seraient assez favorables** au développement de la pratique utilitaire : les Abymes, Pointe-à-Pitre, le Moule, Jarry... c'est-à-dire les espaces au relief doux où il y a de l'espace (voirie). **Le premier levier d'intervention est donc le développement d'espaces réservés sécurisés pour les vélos, en assurant leur visibilité.**

Concernant le **vélo à assistance électrique** (VAE), M. VICTORIN estime qu'il serait prématuré de tenter de le développer tant que les conditions de sécurité ne sont pas améliorées. La Guadeloupe recense **quelques loueurs de vélos** : aux Saintes et à Pointe-à-Pitre. A priori il n'est pas possible de mettre son vélo dans le car scolaire. Il n'existerait **pas de jalonnement vélo**, ou du moins en quantité insuffisante. Enfin, le collège du Lamentin n'a pas entamé de démarche PDES, les **priorités concernant l'aménagement et la rénovation du bâtiment.**

Chambre de Commerce et d'industrie (M. Kancel)

Date : 6 novembre 2013

Personnes interrogées : M. Ludovic KANCEL

PREAMBULE

Le Président du Comité Régional du Cyclisme (Philibert MOUEZA) est élu à la CCI.

Il n'existe pas d'étude menée par la CCI sur le thème du vélo.


L'ECONOMIE GUADELOUPEENNE

Jarry est le poumon économique de la Guadeloupe et accueille 98% de ce qui est consommé en Guadeloupe en termes de commerce. Le reste des marchandises arrive :

- au port de Folle-Anse à Saint-Louis sur l'île de Marie-Galante,
- à Basse-Terre, qui a connu une chute d'activité depuis l'éruption volcanique de 1976. Basse-Terre étant désormais plutôt le centre administratif de la Guadeloupe.

Le tissu entrepreneurial de la Guadeloupe est essentiellement constitué de **très petites entreprises** (TPE), relevant surtout du commerce, dans une moindre mesure des services, et en dernier lieu de l'industrie. Environ 97% des entreprises de Guadeloupe ont entre 2 à 3 salariés. Les activités développées sont beaucoup liées au tourisme.

L'économie de la Guadeloupe est essentiellement **basée sur l'importation**. Les quelques produits exportés sont le sucre, le rhum et les bananes. Sur le volume d'importation, 90 à 95% arrive par le port, qui est situé à Jarry, à la pointe. L'essentiel des marchandises qui arrivent à Jarry sont distribuées, manufacturées ou transformées à Jarry.



L'organisation du territoire avec ce poumon central unique peut aussi être une cause d'asphyxie du département, en cas d'encombrements ou de danger créé par les entreprises stratégiques en terme d'alimentation en énergie des habitants. En effet, le port de Jarry, situé au bout d'une presqu'île, est séparé de la zone plus commerciale de Jarry par, entre autres, la Société Anonyme de Raffinerie des Antilles (la SARA, le réservoir de carburant des Antilles, classée SEVESO), la GMA (production de farine) et la centrale EDF. De nombreux commerces, industries et services (banques, assurances...) sont implantés dans la zone de Jarry, hors de la presqu'île accueillant le port, la SARA et l'usine d'électricité. Depuis 15 ans, Jarry est également devenu un lieu d'habitation et a une influence sur tout l'archipel.

Les **autres entreprises majeures** sont situées surtout :

- au Moule,
- au nord de la Basse Terre,
- à Ste-Rose – Lamentin,
- au sud de la Basse-Terre
- à Morne-à-l'Eau.

La zone de Jarry compte seulement 3 accès : par le Pont de la Gabarre (Boulevard de la pointe Jarry), par Moudong et la voie verte. Cette zone couvre tous les risques : naturels, sismiques, volcaniques... Pour les cyclistes il est impossible d'emprunter les ponts routiers :

- le pont de l'Alliance est interdit aux cyclistes, deux roues et tracteurs, même s'il est dans les faits beaucoup utilisé pour les entraînements sportifs,
- le pont de la Gabarre dispose en parallèle d'une piste cyclable.

Le transport n'est pas organisé à Jarry. Les transports légaux ont arrêté de desservir la zone car le transport constaté était trop présent et proposait des tarifs inférieurs aux transporteurs autorisés. Il y a quelques temps, la **commune de Baie-Mahault** a élaboré un projet de désenclavement de la zone intitulé « Jarry 2000 ». La commune a également un **projet de piste verte praticable par tous** (VTT/ piétons...) et un projet de marina / port de plaisance / pêche sur la côte nord. Face au lycée Charles Coëffin, une zone va s'ouvrir à l'urbanisation pour accueillir du logement, de l'activité économique...

Actuellement, le prix du foncier commence à sérieusement augmenter vers le Nord-Grande-Terre. Cette tendance risque de s'accroître si on règle le problème de congestion à Morne-à-l'Eau.

La commune du Moule est commercialement plutôt autonome (équipement de la personne, maison, alimentation, animation même nocturne...) et bénéficie aussi du dynamisme de St-François. Historiquement, il y a une sorte de concurrence entre les 2 villes.

Il existe **une économie du vélo en Guadeloupe liée au commerce de vélos de course**. La plupart du temps, les vélos achetés ne sont pas du bas de gamme. La CCI ne dispose pas de statistiques sur l'activité des loueurs/vendeurs de vélos, ni d'un recensement.

LES INITIATIVES EN FAVEUR DU VELO ET DE L'ECOMOBILITE

- **Evénements**

Certaines municipalités investissent beaucoup dans des événements liés au vélo, tels **Petit Bourg**. Chaque année **une « ronde verte », randonnée VTT**, y est organisée et une personnalité est conviée. Les organisateurs sont la commune, l'association et le CRC. L'équivalent existe au **Gosier², au Moule**. C'est à l'occasion de ces événements que l'on peut voir **certains loueurs de vélo**, tel Véloxygène. Les vélos loués par les privés sont surtout des VTT et les vélos de course ne se prêtent pas vraiment.

Le groupe politique de M. BREDAN organise une fois par an, un dimanche, la « **journée de la famille à vélo** » sur la **ville de Pointe-à-Pitre**.

Dans le **cadre du CUCS**, M. Michel RENE organise une fois par an un **salon ou forum du sport en famille**. Cela draine beaucoup de monde et a lieu depuis 2-3 ans. Il serait intéressant d'étudier la possibilité d'y intégrer des actions en faveur de la pratique du vélo.

- **Aménagements urbains**

De plus en plus de bourgs **ne sont plus dans la logique « tout voiture »**, tels que par exemple : **Petit-Bourg, Baie-Mahault, Abymes**. M. KANCEL accompagnant les communes dans la réalisation des rénovations des centres-bourgs, des PLU ou des schémas supra-communaux a pu percevoir les évolutions dans les mentalités. Au Gosier, les réseaux ont été récemment enfouis, des trottoirs ont été réalisés : la commune ne va a priori pas se lancer dans d'autres grands projets.

Toute la partie ouest de Pointe-à-Pitre est bordée par le port Caraïbes. La démolition du siège du PAG est prévue (coexistence Port autonome/ville avec un parking de 400 places), mais pour l'heure, la ville tourne le dos à la mer. **Un cheminement piéton sur tout le bord de mer est prévu entre Pointe-à-Pitre et le Gosier**. L'objectif est que tout le monde puisse se promener ; cela est inscrit au PLU (non encore validé). La façade maritime de Pointe-à-Pitre offrira alors une vue imprenable sur la Basse-Terre. Il pourrait être intéressant **d'ouvrir également la promenade aux cyclistes**, voire d'encourager la présence de loueurs de vélos pour les touristes aux heures d'arrivée des bateaux.

- **Autres initiatives**

La Désirade dispose d'un Agenda 21 (1^{ère} commune de Guadeloupe a en adopter un). Le maire de la Désirade est aussi Président de l'Association des Maires de Guadeloupe (M. René NOËL). Toute la bordure sud de l'île est plate, ce qui est **favorable au développement de la pratique cyclable**. L'île souhaite respecter ses ressources, et s'orienter vers du tourisme durable. L'économie de la Désirade est essentiellement liée au tourisme et à pêche.

² La CC sud Grande Terre va s'appeler la Riviera du Levant et regroupera Le Gosier, Ste-Anne, St-François et La Désirade.

Une grande partie de la population se déplacerait à vélo sur l'île, de même qu'aux **Saintes**. Il serait également possible d'y développer le VTT pour parcourir les secteurs plus pentus.

Pour la Foire Régionale de Pointe-à-Pitre, la rue Frébaud est piétonne pendant un week-end.

Le VAE est arrivé récemment en Guadeloupe, avec une entreprise de vente de véhicules électriques qui se serait récemment implantée.

Le triathlon est très pratiqué.

La location de vélo n'est pas très développée.

PERSPECTIVES

- **Financement**

La CCI peut accorder des **aides financières aux associations de professionnels**, si les événements organisés rejaillissent sur les professions. En revanche, elle ne peut financer les entreprises. Cela pourrait fonctionner pour des actions vélo (fonds propres de la CCI). En général, les aides représentent **au maximum 30% du projet**. La CCI incite aussi les associations à solliciter les communes si bien que les **financements sont souvent tripartites : associations / commune / CCI**. Mais comme les associations n'ont généralement pas de fonds, c'est plutôt du 50-50%...

L'an prochain, la CCI va perdre 19% de ses finances : révision générale des politiques publiques, rétribution de l'aéroport qui va être perdue quand l'aéroport va s'autogérer... En conséquence, les subventions accordés aux associations seront a priori tempérées.

La CCI a une organisation territoriale (7 territoires en Guadeloupe, chacun ayant un Vice-Président) et est ainsi en lien direct avec les associations de chaque territoire. La structure dispose également d'une structuration par filières : commission pêche, commission aménagement du territoire, projets structurants et transports routiers... Il existe des passerelles entre les filières et les territoires.

Pour les associations, la clé d'entrée est le vice-président local. Puis, au sein de la CCI, les différents responsables concernés se concertent. La CCI assiste aussi au niveau de la communication, en s'appuyant sur ses services : annoncer d'événements...

Sur le vélo, la CCI participe au Tour de Guadeloupe et subventionne les maillots avec le classement par équipe, avant que les sportifs ne passent en niveau « pré » professionnel. Au dernier tour de France, 2 à 3 Guadeloupéens couraient.

- **Conseil en mobilité**

La **CCI est en discussion avec l'ADEME** (Mariana MARTEL) au sujet de la **création d'un poste de chargé de mission conseil en mobilité co-financé**. Les financements, s'ils sont validés (contexte budgétaire tendu), intégreront le coût du salaire et du programme d'action. Le programme d'action n'est pas précisément défini mais le chargé de mission aurait a minima pour mission de **développer les plans de mobilité et d'être l'interface avec les autres acteurs**.

D'après le retour terrain, **les chefs d'entreprise attendent d'abord que le transport en commun soit mieux organisé** avant d'entrer dans des démarches PDE.

Ce poste pourrait être occupé par M. KANCEL.

- **Le projet de la ZAC Providence**

Mis à part dans le cadre du projet de la ZAC de Providence, **le développement durable et le développement du vélo en particulier**, n'est pas une thématique prégnante pour les entreprises. Dans un premier temps les entreprises sont davantage en demande d'un transport organisé (avoir des bus qui partent à l'heure, des fréquences correctes...). La ZAC de Providence s'implique en matière de développement durable et est certifiée iso14000 (management environnemental). La gouvernance s'effectue sous forme d'Association Syndicale Libre (ASL). Ceux qui achètent des parcelles sont obligés de participer à l'ASL pour animer la zone. Le Président de l'ASL est également le directeur général adjoint de la CAF. Sensibilisé au sujet, il a aussi plus de temps libre qu'un chef d'entreprise. A priori, l'ASL n'est que du bénévolat, comme les associations de commerçants. La CCI étudie la possibilité ou non pour l'ASL d'être aidée par les VIE (Volontariats Internationaux en Entreprise).

- **Réflexions sur les développements potentiels**

Beaucoup d'améliorations en matière de transport sont à mener sur la **zone de Jarry**, afin de faciliter son accès par tous les modes de transport, étant donné son rôle stratégique sur le plan économique de l'ensemble de la Guadeloupe.

Aux **Saintes**, il y a au moins autant de scooters que d'habitants. Il pourrait être proposé aux loueurs de **diversifier leur offre avec des VAE**, en mettant des VAE à disposition ou en subventionnant leur acquisition. Un suivi serait à mettre en place en parallèle.

A **Marie-Galante**, le déplacement au sein de chaque bourg serait pertinent, mais plus difficile entre les bourgs de part les distances à parcourir. Le **VAE** pourrait également être pertinent. Une fois par an, le **festival Terre de Blues** (artistes de renommée internationale) a lieu à Marie-Galante et attire beaucoup de monde. Pendant ces 4-5 jours, toutes les voitures et les scooters sont loués, et il ne reste plus de lits disponibles. Il faudrait voir avec les loueurs habituels pour la **mise à disposition d'une flotte de VAE pour cet événement spécifique**. Cela pourrait en outre être un **bon support de communication**, une occasion de promouvoir les modes écomobiles compte tenu de la présence de nombreux médias.

La **commune du Moule** est peut-être prête à développer le vélo non sportif, notamment en raison de son territoire plutôt plat.

Le frein à la pratique cyclable que constitue la température pourrait être réduit à condition que les **entreprises s'équipent de douches, en plus des parcs à vélos**. Un autre frein est le relief.

Un **volet information de la population sur les nouvelles technologies** pourrait être pertinent.

Le **Tour de Guadeloupe** constituerait une bonne occasion pour une **action forte de communication**, compte tenu du fait que tout le monde est en congés, tout le monde lit le journal, des émissions sont consacrées à l'étape du jour, etc. Des **messages ciblés** du type « vélo pour le sport, mais aussi pour les petits déplacements » seraient utiles à diffuser. La **venue d'artistes** est également vecteur de communication positive.

On voit de plus en plus de vélos d'inspiration américaine avec des guidons style Harley Davidson et des roues très larges. **Le design des vélos** peut faire partie des leviers de développement de ce mode, notamment auprès des jeunes qui préfèrent aujourd'hui s'acheter une voiture dès l'obtention du permis.

En particulier en secteur rural, les jeunes savent tous faire du vélo et ils représentent un réel vivier à capter en prenant en compte leurs centres d'intérêt. En revanche, les actifs sont moins enclin à utiliser le vélo.

Il pourrait être intéressant d'étudier avec l'association des commerçant de la Ville de Pointe-à-Pitre la **fermeture de la rue piétonne à la circulation automobile une fois par an**.

Contacts :

- M. Regis ZEBUS, responsable de la Mairie de Baie-Mahault à Jarry ; directeur de l'action économique de Jarry. 0590386415, 0690406463, regis.zebus@baiemahault.fr A contacter au sujet du projet de désenclavement « Jarry 2000 », qui ne prévoit toutefois pas d'actions en faveur du vélo ou du covoiturage.
- Mme Véronique BELLON, CCI, sur les associations dynamiques à solliciter éventuellement telles que : Capesterre, association dynamique de commerçants dans le cadre d'un projet de ZA, association de l'Union commerciale de Basse-Terre,...

Cycliste professionnel (M . B o n d o t)

Date : 31 octobre 2013

Personnes interrogées : M. William BONDOT, coureur cycliste

INTRODUCTION

William BONDOT est **cycliste sportif amateur sur route en catégorie senior**. Il fait partie du Vélo Club Sainte-Anne, qui compte environ 100 licenciés. Il est par ailleurs employé par la **ville de Sainte Anne** pour réaliser des **interventions auprès des élèves dans les écoles primaires** de la commune, du CP au CM2. Il est pour ce faire titulaire d'un brevet d'Etat d'éducateur sportif activité cyclisme. Les interventions portent sur la sécurité routière, et intègrent des sorties et des évaluations, dans le cadre du cursus sportif. Cela a lieu sur une durée de 3 mois par classe. Par le biais de son activité professionnelle, William BONDOT peut également identifier les enfants intéressés par la pratique sportive du vélo. Il a le projet de faire des rencontres inter-classes.

D'autres communes réalisent ce type d'intervention dans les écoles : Abymes, Lamentin, Moule, Morne-à-l'eau, Baie-Mahault.

Pour se rendre à l'école, les jeunes préfèrent prendre le bus que le vélo car en raison des **conditions climatiques**, on transpire vite si l'on réalise un effort physique.

LE TOUR DE GUADELOUPE ET LA COMPETITION

Le **Tour de Guadeloupe** a lieu tous les ans, sur une période de 10 jours. William BONDOT a déjà participé à 9 éditions. Environ 6 licenciés par clubs participent : il y a de nombreuses demandes pour participer au Tour mais toutes ne peuvent être satisfaites. Cette année, 60 équipes ont demandé à s'inscrire, 6 ont pu être acceptés. Parmi les participants figurent, outre les équipes guadeloupéennes, des équipes de métropole, des îles voisines...

William BONDOT s'entraîne **6 jours sur 7 pendant la saison** – commune à tous les clubs – qui a lieu **de février à septembre-octobre**, et participe à toutes les compétitions importantes. En saison, il y a presque une compétition par week-end.

La compétition peut apporter des revenus notoires mais toucher les primes prend du temps. Les sponsors investissent plutôt pour les équipes, les clubs, ou des événements (courses...) que pour des individus en particulier. Seulement une minorité de coureurs vivent de leur activité sportive, ce qui nécessite de s'entraîner énormément. Environ 5 guadeloupéens en vivent.

Il y a **davantage de compétitions en Grande Terre qu'en Basse-Terre.**

LES ENTRAÎNEMENTS ET LE COUT DE LA PRATIQUE CYCLISTE

Chaque semaine, William BONDOT part de Sainte Anne et fait le **tour de Grande Terre** :

- le mercredi très tôt le matin (départ à 6h),
- le samedi et/ou le dimanche matin.

Il faut environ 5h pour parcourir les 160 km du tour de Grande-Terre. Parfois, un ½ tour en passant par la route des Mamelles permet de raccourcir l'itinéraire.

Le week-end, la voiture du club sécurise l'entraînement, ce qui n'est pas le cas en semaine.

Lors des entraînements, le **passage de Grande-Terre à Basse-Terre constitue une difficulté**. A l'aller, les cyclistes passent par le pont de la Gabarre et au retour par le pont de l'Alliance. Comme une voiture du club accompagne les coureurs, il y a une tolérance vis-à-vis du passage des cyclistes sur des voies qui leur sont normalement interdites (Pont de l'Alliance notamment). Quand il n'y a pas la voiture du club, les cyclistes traversent en file indienne.

En semaine, les coureurs du club restent dans le **secteur de St-François – Ste-Anne – Le Moule**, car les entraînements durent environ 2h. Ainsi, les cyclistes organisent des boucles au départ de Sainte Anne à l'intérieur des Grands Fonds.

Globalement, les cyclistes sont contents de la qualité des routes. D'après William BONDOT, s'il y avait des pistes cyclables, les cyclistes sportifs les emprunteraient.

Les **bandes multifonctionnelles sont cependant peu utilisées** car tous les déchets vont sur ces espaces. L'entretien n'est pas assez fréquent pour que ces aménagements soient utilisés par les cyclistes.

Le cyclisme sur route est un **sport risqué et onéreux**. En Guadeloupe, il se dit que c'est « un sport de riche pratiqué par les pauvres ». Un bon vélo neuf coûte environ 12 000 euros. Les clubs prêtent toutefois des vélos jusqu'à 13-14 ans.

Le **Conseil Général offre la première licence sportive**, verse des **subventions à certains clubs** (au moins 5000 euros) **et organise le Tour du Conseil Général**.

Association club cycliste UCS Pujols 47 (M. Pinsolle)

Date : 14 octobre 2013

Personnes interrogées : Denis Pinsolle, dirigeant/pratiquant affilié à UFOLEP fédération affinitaire FFC

Compte rendu de l'entretien du 14 octobre 2013

Association club cycliste UCS Pujols 47– Denis Pinsolle, dirigeant/pratiquant affilié à UFOLEP fédération affinitaire FFC.

CONTACTS

Denis PINSOLLE préviendra de notre passage les personnes suivantes :

- Gilles RAGUEL (attaché parlementaire Mme CARABIN, basé à mairie du Moule), tél : 06 90 67 03 79 ; chargé d'une partie du territoire de Grande Terre ; contact politique pouvant nous permettre de mieux cerner le jeu d'acteurs
- CCI : M. CANCEL
- William BONDOT (employé communal à Ste Anne, cycliste professionnel VCS) : 06 90 33 61 11

POINT DE VUE GENERAL

Deux fonctionnements différents et indépendants entre Basse Terre et Grande Terre :

Basse Terre

Densité faible de population, avec une forte ruralité, des bourgs et « sections » (synonyme de quartier) (termes de village et hameau peu adapté à l'île à l'habitat assez épars et peu structuré du fait de l'histoire isolés.

Un relief marqué et contraignant au centre avec la chaîne de montagnes des Mamelles et le massif volcanique de la Soufrière (alt sup à 1000m) + Monts Caraïbes.

Grande Terre

Densité d'habitants et d'emplois plus élevée, avec une zone centrale près du bras de mer particulièrement dense : 2 grands hypermarchés centres commerciaux (« Destreyland » et « Milenis », le 1^{er} étant situé juste après le pont de la Gabarre en entrée Basse Terre à Baie-Mahaut) et l'aéroport « Pôle Caraïbes » (moderne remplaçant l'ancien celui du Raizet devenu aérodrome) à proximité immédiate. Présence du port principal industriel et commercial de l'île à Jarry-Baie Mahaut (conteneurs, etc...) et des universités à Pointe-à-Pitre (Fouillole).

Basse Terre

Des routes secondaires et même principales souvent en état dégradé, notamment à l'Ouest (route touristique mais dangereuse de la « côte sous le vent »), parfois sujettes aux cyclones³

Des pentes le plus souvent dissuasives pour les cyclistes non expérimentés entre Basse Terre et Deshaies, mais aussi sur le col des Mamelles des deux côtés des extrémités de la route

Une « autoroute » locale : voie rapide 2x2 voies reliant Pointe-à-Pitre à Capesterre Belle Eau : partie plus plane, revêtement meilleur, quelques bandes cyclables adaptée aux cyclistes, même si le trafic routier reste élevé

Autre partie plane limitée mais prisée des cyclistes et sportifs : le front de mer (D6) entre les communes de Basse Terre Gourbeyre et bas Vieux Fort.

Une déviation récente très « routière » réalisée à Capesterre pour éviter le bourg et l'allée Dumanoir (palmiers cocotiers classés).

Grande Terre

Des routes souvent en meilleur état que sur l'autre aile du papillon (autre nom de l'île) et un réseau davantage maillé et pénétrant l'intérieur des terres.

Un relief moins marqué

Une « autoroute » locale : voie rapide 2x2 voies reliant Pointe-à-Pitre au Gosier (N4), aux Abymes (N5 et N11), à Morne à l'Eau (N5).

Un réseau routier dense, avec un maillage plus important au Sud de Grande Terre ; un enchevêtrement de routes (certaines non revêtues, en tuff calcaire) avec des carrefours peu lisibles dans la vaste zone centre sud des « grands fonds » (alternance cuvette plateau).

Un milieu naturel plus hostile au nord de Grande Terre qu'au Sud : plaines de cannes à sucre, chaleur, côtes rocheuses moins peuplées.

Deux ponts uniquement reliant ces 2 territoires séparés par un bras de mer entre l'océan et la mer des caraïbes, aux caractéristiques suivantes :

- « Pont de la Gabarre » au sud près de la Mangrove, le plus étroit et ancien,
- « Pont de l'Alliance », au nord, plus large et récent, avec une voie verte située en parallèle, permettant d'offrir un lieu très apprécié de ballade sportive et de loisirs le soir, le week-end et les jours fériés (nombreux localement).

³

évacuation de la population sur Grande Terre dans le cas de cyclones

LES PRATIQUES

Pratiques cyclosporatives

Il s'agit du **département français** disposant en proportion du **plus grand nombre d'inscrits dans toutes les fédérations cyclistes sportives**. Sur l'ensemble de la Guadeloupe, le vélo est le premier sport pratiqué : ainsi par exemple 2 à 3 courses différentes par week-end sont organisées quasiment tout au long de l'année avec pour certaines dates des épreuves de haut niveau international. En moyenne, à titre d'illustration même dans la catégorie des vétérans les plus âgés : près de 100 coureurs participent chaque week-end aux compétitions Ufolep ou Fsgt (en comparaison c'est 50 en moyenne en Gironde sur la même tranche d'âge).

Les cyclistes sportifs sont plutôt **bien respectés** par les automobilistes locaux sur la route, en comparaison d'une cohabitation plus difficile en métropole généralement : par exemple : distance et écart respectés lors du dépassement, patience pour le dépassement, priorité...

Seuls des cyclosporatives empruntent les routes entre Basse Terre et Deshaies et sur le col des Mamelles (« route de la Traversée » en forêt subtropicale au milieu du parc national, réalisée pour désenclavement dans les années 70), en raison des nombreuses pentes (max 15%) ; ainsi qu'au nord de Grande Terre (chaleur, côtes rocheuses moins hospitalière, zone agricole moins peuplée...).

Les cyclistes sportifs amateurs pédalent sur des axes à la typologie très contrastée :

- sur les **rare axes plats** et les moins fréquentés : ex : au sud front de mer (D6) entre les communes de Basse Terre et Vieux Fort, à l'Est sur la route menant à la Pointe des Châteaux (quoique très touristique donc circulée, impasse toutefois).
 - sur la **voie rapide** (aussi surprenant que cela paraisse au niveau sécurité) en raison du manque de routes au revêtement convenable, passage obligé entre Basse Terre et Grande Terre
 - sur les **rare espaces dédiés** en site propre (bande, piste, voie) comme au niveau de la Voie Verte du Pont de l'Alliance assez longue.

Les week-end et jours fériés, fait particulier local, des **courses cyclistes** sont organisées qui empruntent fréquemment **la voie rapide**, tout en laissant ouvert à la circulation motorisée. Les cyclistes empruntent donc la bande d'arrêt d'urgence, avec arrêté préfectoral les y autorisant (quelques terribles accidents mortels ont lieu à l'entraînement pourtant avec des cyclistes fauchés par automobilistes). En métropole, cela ne serait certainement pas autorisé, sauf à arrêter la circulation automobile.

Pour s'entraîner, un nombre important de cyclistes empruntent quotidiennement cette 2x2 voies, tout en cohabitant avec les picks ups, les camions de canne à sucre sur des voies relativement étroites pour des axes de cette importance...

Pratiques loisirs

De nombreux cyclistes font par exemple **les allers-retours le dimanche sur la partie plane** (en front de mer) au revêtement neuf et sécurisée entre Basse Terre Gourbeyre et bas Vieux Fort. La Voie Verte près du Pont de l'Alliance côté Basse Terre est également empruntée par de nombreux marcheurs. La pratique de la marche pour des raisons de santé semble élevée en Guadeloupe (fort taux de maladies cardio-vasculaires).

Pratiques en famille ou touristiques

Très faible, en raison de l'absence de camping sur l'île, et donc peu de familles ; et du très faible nombre de loueurs vélos ; et l'absence d'arceaux et de lieux sécurisés pour les garer sur les plages et autres lieux touristiques.

Le tourisme de masse de type balnéaire ou thermal se concentre surtout sur la partie littorale Gosier – Sainte Anne – Saint François dans des centres de vacances semi clos le plus souvent avec une quasi privatisation d'une partie du littoral. Le développement de la location saisonnière de meublés est toutefois une réalité depuis une dizaine d'année qui contrebalance la crise hôtelière locale des grands groupes.

Pratiques VTTistes

Moindre en proportion qu'en métropole (quoique succès actuel) et encore minoritaire par rapport au vélo de route du fait :

- d'une approche culturelle de l'environnement moins développée qu'ailleurs
- en forêt tropicale et en montagne les « traces » (sentiers) ne sont pas accessibles à tous.

Dans les grands fonds et sur le littoral, c'est plutôt l'absence d'itinéraires et de continuités (propriété privée) qui freinent encore cette pratique de vélo nature et loisir qui devrait pourtant trouver à terme son public localement.

Freins à la pratique cyclable

- culturel : l'achat d'une voiture reste un signe extérieur de richesse, le vélo est encore peu considéré comme mode de déplacement alternatif, qui plus est difficile vu le relief, le climat.
- l'insécurité routière, en raison de l'importance du trafic routier, piétons sur chaussée non visibles le long des routes la nuit...
- l'insécurité : nuit, endroits isolés, risque de vol ou d'atteinte à la personne... (notamment sur les parties Nord de Grande Terre et de Basse Terre).

LES PERSPECTIVES

Un réel **ptentiel de développement** de la pratique cyclable sur le secteur des « **Grands fonds** » sur la **Grande Terre**, sur les **espaces littoraux et en milieu urbain** (conurbation Pointe à Pitre/Abymes/Gosier) :

- un maillage plus fin du réseau routier, sur les Grands Fonds notamment avec de nombreux shunts où il est possible de mettre en valeur des itinéraires cyclables, moins enclins aux encombrements routiers,
- des reliefs moins marqués, sur Grands Fonds notamment : alternance de plateaux habités, et les cuvettes des grands fonds non habités,
- des pôles d'attractivité notoires : Le Moule (quelques aménagements en front de mer réalisés dans une importante ZAC), St François, Le Gosier ; pouvant être reliés aux zones d'habitat à proximité sur les plateaux.

Marie Galante pourrait être un site expérimental à petite échelle pour mettre en place des actions en faveur du développement de la pratique utilitaire, pour ensuite servir à grande échelle sur les autres territoires.



Union Cycliste Moulienne Féminine (M. Raguel)

Date : 4 novembre 2013

Personnes interrogées : M. RAGUEL, attaché parlementaire ; Ancienne responsable de l'Union Cycliste Moulienne Féminine

M. RAGUEL

Le Tour de la Guadeloupe est l'épreuve sportive reine en Guadeloupe ; **la commune du Moule** compte aussi de **nombreux VVTistes**. Pour autant, **l'usage utilitaire est peu répandu**. Certaines routes nationales sont dotées d'équipements cyclables mais dans l'ensemble des **aménagements sont insuffisants** et il est **dangereux** de faire du vélo.

Ponctuellement, des randonnées sont organisées dans les **Grands Fonds**. Mais pour un usage quotidien du vélo, il reste beaucoup de choses à faire. Etant sur une île, le développement du vélo représente pourtant un enjeu majeur, de surcroît dans le contexte actuel d'accentuation progressive des embouteillages.


Le Conseil Général a la volonté d'améliorer la situation de la circulation : les arrêts de transport collectif sont mieux identifiés mais les horaires restent flous et les cars, comme les voitures, sont coincés dans la circulation aux heures de pointe. Les personnes prennent les transports collectifs lorsqu'ils n'ont pas le choix mais le **mode de déplacement plébiscité reste la voiture**. Le projet de tramway va également dans le sens d'une amélioration des conditions de circulation, mais ne résoudra cependant pas tous les problèmes.

Actuellement, lorsque les politiques s'intéressent au vélo, c'est plutôt dans un cadre sportif ou de loisir, pour soutenir un club par exemple. En dehors de ce cadre, les volontés de promotion du vélo par les politiques sont rares.

L'incitation à la pratique cyclable vient plutôt des clubs sportifs qui encouragent les jeunes. La tendance politique globale sur le territoire est plutôt à gauche.

UNION CYCLISTE MOULIENNE

Lorsque la section féminine de l'Union Cycliste Moulienne (vélo sur route) était en place, elle intégrait des jeunes femmes de 6 à 36 ans, dont 8 jeunes filles « compétitives » et 3 autres en école de cyclisme. Il existe des **courses féminines ou mixtes** (pour ces dernières la distance est moindre ou le départ anticipé par rapport à celles des hommes). Un club cycliste féminin a également existé à Anse-Bertrand ; au Lamentin.



La section féminine du Moule s'est arrêtée depuis environ 1 an, quand l'entraîneuse bénévole a cessé de s'investir dans l'association. Quand elle a quitté le club, les jeunes cyclistes féminines l'ont quitté également, car elle souhaitait uniquement une entraîneuse et non un entraîneur. Pourtant, la demande existe toujours, aussi bien de la part de la commune que des sportives, mais non suivie par **absence de financements**.

En Guadeloupe, il est fréquent que des automobilistes roulent sans permis ou sans assurance, constituant un **danger certain pour la pratique du vélo sur route**.

Un **vélo de course coûte cher** pour un Guadeloupéen : 1900 euros en moyenne. Le club avait sollicité plusieurs financeurs dont le Conseil Régional, mais n'ont pas obtenu de financement. La mairie du Moule participait dans de faibles proportions (ex : 150 euros pour une courses avec 7 participantes). Des finances complémentaires seraient nécessaires.

La Région a mis en place des **parcours sportifs de santé** ; il en existe un au Moule, en bord de mer.

Aux Abymes, une école fait faire du vélo aux écoliers tous les vendredis, encadrés par des policiers.

E d u c a t i o n N a t i o n a l e (M m e C h a l c o u)

Date : 20 décembre 2013

Personnes interrogées : Mme CHALCOU, Inspectrice Pédagogique Régionale, en charge de l'Education au Développement Durable

L'EDUCATION AU DEVELOPPEMENT DURABLE

L'éducation au développement durable (EDD) est une cellule, un dossier transversal au niveau de l'éducation nationale. Une circulaire de 2004 en est à l'origine, complétée depuis par deux autres circulaires en 2007 et 2011. L'EDD se déroule de la maternelle à l'université (particulièrement dans les 1^{er} et 2nd degrés, c'est à dire en primaire et collège – lycée), sans être une discipline en soi.

Au sein de la cellule académique, les **inspecteurs pédagogiques** sont épaulés par :

- Deux divisions : la DAAC (Division des Activités Artistiques et Culturelles) d'une part, division qui gère les partenariats ; et la cellule de formation d'autre part (cellule rectorale de formation continue), qui dispose d'un budget formation.
- 2 chargés de mission :
 - Un professeur de SVT qui accorde 3 heures supplémentaires par semaine au sujet
 - Une personne ayant une décharge de 2h par semaine pour les lycées professionnels (LP).

Concernant le 1^{er} degré, il n'existe pas de dispositif particulier.

L'éducation au développement durable consiste à **promouvoir le développement durable au sein des établissements scolaires**, à travers les **enseignements dispensés dans certaines disciplines**.

Par exemple, en primaire, les questions de l'énergie et des déchets sont abordées en CM1-CM2. Au collège, le développement durable est un thème d'enseignement dans certaines matières comme les sciences de la vie et de la terre (nourrir les hommes ; les ressources naturelles, etc.) ou en histoire – géographie (la ville durable, etc.). Certaines disciplines sont moins associées, comme les langues et les lettres. Toutefois, les professeurs peuvent choisir des textes relevant de ces thématiques. Au lycée, certaines filières sont plus étroitement associées comme les sciences et techniques industrielles (STI). Dans le cadre de l'enseignement sportif, des découvertes de la mangrove en canoé-kayak sont par exemple proposées.

A côté des programmes, **certaines initiatives** relevant du développement durable peuvent être mise en œuvre, comme :

- nettoyer des plages avec l'Office National des Forêts,
- accompagner le tri des déchets dans les collectivités,
- travailler à des débats sur des thèmes ne faisant pas consensus (téléphérique de la Soufrière, par exemple).

Pour que ces initiatives se concrétisent, les initiateurs (les professeurs) doivent être accompagnés par les établissements et constituer un **dossier de demande de financement à la Commission DAAC** (Division des Activités Artistiques et Culturelles). Le dossier est ensuite analysé sur la base de critères prédéfinis. En particulier, le projet doit être pédagogiquement viable et concerner un nombre significatif d'élèves.

Les projets retenus peuvent être **financés soit directement par les établissements**, soit par les **partenaires** que sont notamment l'ONF, le Parc National, la DRRT (Direction Régionale à la Recherche et la Technologie, qui finance par exemple la Fête de la Science), l'ADEME, le BRGN (Bureau de la Recherche Géologique et Minière), le CAUE, le Conseil Général, le Conseil Régional. Au total, 12 ou 13 partenaires sont susceptibles de financer les projets.

Une **convention multipartenariale** a été signée en 2010 et est valable jusqu'en 2013. Il est prévu qu'elle soit renouvelée prochainement après avoir été retravaillée. Il s'agit d'une convention de principe, permettant d'échanger.

LE FORUM

En janvier 2014 se tiendra un **forum** organisé par le rectorat et les partenaires précités. Ce sera la 2^{ème} édition de ce forum prévu tous les deux ans. Le public ciblé est la communauté éducative :

- les professeurs en formation (200 personnes, du 1^{er} et 2^d degré essentiellement),
- les chefs d'établissement,
- les professeurs encadrants (porteurs de projet),
- les élèves qui viennent présenter leurs travaux (par exemple, des élèves de filière STI viendront présenter un éco-toît).

Les associations sont également invitées ; parmi celle-ci plusieurs sont assez actives (Terre d'Avenir, une association de comptage des iguanes et des tortues...). Ces **associations sont essentiellement financées par la DEAL et la Région** ; l'orientation vers le public scolaire leur permet de fonctionner en s'inscrivant dans la démarche d'éducation du développement durable et en obtenant des financements à ce titre.

Le forum se tiendra à Petit Canal sur 2 jours et comportera une exposition, des conférences, des ateliers et des sorties-ateliers, des stands... Certaines thématiques sont classiques (l'énergie, la biodiversité...) et attendues mais le forum a aussi pour objectif de faire évoluer la formation et l'information vers des thèmes moins attendus comme celui de la gouvernance.

L'enjeu est de toucher un public large et de sensibiliser notamment les chefs d'établissement, acteurs clé dans le portage des projets.

PERSPECTIVES

Des **tentatives de mise en place de pédibus** ont eu lieu mais **n'ont pas fonctionné**. **Depuis, il n'a pas été question de mobilité**, qu'il s'agisse des projets mis en œuvre ou des thèmes abordés lors du forum. En histoire – géographie, une étude de cas est enseignée sur le thème du tramway. Il y a toutefois **une ouverture** par rapport aux thèmes à aborder dans le cadre du développement durable et **la mobilité pourrait en faire partie**.

A ce jour, **aucun Plan de Déplacements Etablissement Scolaire n'est en projet**. Cela n'est pas entré dans les préoccupations. Dans la mesure où **il est dangereux de faire du vélo**, il ne vient pas à l'idée de faire la promotion de ce mode. Les collectivités s'investissent avant tout dans ce qui leur paraît essentiel ; à titre d'exemple, la prise en compte du risque sismique leur apparaît plus prioritaire que la mobilité.

Le niveau de concertation entre les différents partenaires et acteurs de l'éducation au développement durable pourrait être approfondi sur la ventilation des financements et la stratégie globale menée. Il arrive parfois que certains porteurs de projet aillent directement voir les partenaires.

Dans les deux ans à venir, **l'objectif** est donc d'arriver à entrer en cohésion avec les partenaires sur un partage des préoccupations et de mettre en œuvre des actions et des formations (à destination des professeurs encadrants) **concertées**. L'un des enjeux est aussi de parvenir à **guider ce qui relève de l'initiative individuelle** sans briser les motivations mais en **travaillant collectivement sur des perspectives partagées**.

En attente :

- Convention multipartenariale 2010-2013
- Contact pour le thème de la sécurité routière
- Contact de la chargée de mission afin d'obtenir la liste des projets mis en œuvre cette année dans le cadre de l'EDD.

veronique.chalcou@wanadoo.fr



Association Digazon (Mme Carène)

Date : 13 décembre 2013

Personnes interrogées : Mme CARENE, Association Digazon

L'ASSOCIATION DIGAZON

L'association Digazon travaille en contrat d'objectif avec la commune des Aymes pour développer le lien social. Un partenariat a été monté avec le CUCS, la Mission Locale, Automania (vendeur de véhicules), et l'URSI dans l'objectif de faciliter la mobilité des personnes en insertion.

L'association met en œuvre **un projet de plateforme de mobilité, opération financée uniquement par le CUCS** (Contrat Urbain de Cohésion Sociale). Le service va débuter début janvier par de la **location de deux-roues motorisés**, et de **l'accompagnement social et professionnel**. La plateforme sera amenée à évoluer.

L'association Digazon aide aussi les personnes en insertion à accéder au permis de conduire : elle propose une pré-formation au permis, fait de l'information et de la prévention routière.

Mme CARENE a eu un premier contact avec le rectorat (Mme COUCHY). Dans les écoles, des actions autour du vélo sont souvent mises en œuvre, portées par les écoles elles-mêmes. Des actions sont aussi mises en œuvre lorsque que les **écoles adhèrent à l'USEP** (Association sportive de l'Education Nationale). L'an dernier, 1 école des Aymes sur 3 avait adhéré, contre 3 sur 3 cette année.

L'association Digazon fait aussi du **périscolaire** et souhaiterait mettre en place un pédibus.

L'association a un **projet de partenariat avec une ressourcerie : Kazabrok**. Les deux associations réfléchissent à la mutualisation de leurs moyens pour la **mise en place d'un atelier de réparation de vélo**, pour essayer de donner un cadre à ce qui se fait de façon informelle. D'après le SIVADE (SYndicat de VALorisation des DEchets), environ 30 vélos sont jetés par semaine.

En matière de financement, Kazabrok a obtenu un financement CUCS et Digazon a déposé un dossier auprès du Conseil Régional dans le cadre d'un **appel à projet de Développement Durable**.

D'après Mme CARENE, **il n'existe pas d'autres ateliers de réparation de vélo**.

AUTRES PERSONNES RESSOURCES

Afin de recueillir des informations sur la mobilité des personnes en insertion, Mme CARENE explique qu'il vaut mieux contacter l'Union Régionale des Structures d'Insertion (URSI) plutôt que l'auto-école-sociale.

L'auto-école sociale qu'elle connaît est pilotée par l'association AAEA (Association Aide Enfance et Adolescence), financée par le CUCS de l'agglomération pointoise. L'auto-école est une structure médico-sociale. Son directeur est M. DIADO.
Mme CARENE ne dispose d'aucun contact au Conseil Général en rapport avec une ou des auto-écoles sociales.

L'URSI est présidée par M. VALETUDIE. Mme CARENE suggère de contacter Mme BERCHEL, responsable de la communication.

Contacts

- Association Digazon : association.digazon@orange.fr
- Mme NEGRE, responsable du pôle insertion et médiation sociale de l'association AAEA (05 90 82 58 49)
- Mme BERCHEL, responsable de la communication à l'URSI.

Union Régionale des Structures d'Insertion (Mme Berchel)

Date : 13 décembre 2013

Personnes interrogées : Mme BERCHEL, responsable de la communication

L'URSI – LE PUBLIC EN INSERTION

Mme BERCHEL explique que l'URSI **ne dispose pas d'enquête ou d'informations précises relatives à la mobilité des personnes en insertion**. A ce jour, **environ 2000 personnes sont en insertion**, à temps plein ou à temps partiel. Il s'agit surtout de publics bénéficiaires des minimas sociaux (RSA), des demandeurs d'emplois de longue durée, quelques travailleurs handicapés, et plus marginalement de publics porteurs de bracelets électroniques ou bénéficiant d'un aménagement de peine. Le public est largement masculin.

MOBILITE ET INSERTION

Mme BERCHEL explique que ces personnes rencontrent **des difficultés de mobilité** et que travailler à plus de 20 kilomètres de son logement s'avère difficile. Le covoiturage n'est pas entré dans les mœurs en Guadeloupe.

Le thème de la mobilité préoccupe la fédération mais celle-ci ne traite pas directement de la question du transport dans l'insertion.

Mme BERCHEL suggère de prendre contact avec le Conseil Général, compétent en matière d'insertion.

Contacts :

- Mme Dominique RAMZAY, Direction de l'Insertion et de la Cohésion Sociale 05 90 99 76 72
- M. Rodrigue LAUBLAS, au Conseil d'Administration de l'URSI, sur les conseils de Mme BERCHEL. 05 90 32 61 61 rlaublas@yahoo.fr





Illustrations photographiques...

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

Etabli par : Marie LALIRE

Sommaire :

1/2- Sites touristiques et paysage

3- Réseau routier

4- Aménagements en faveur des cyclistes

2/5- Intermodalité et actions en faveur des modes doux

6- Profils des cyclistes

NB : les numéros ci-dessus correspondent aux chapitres du rapport diagnostic.

1/2- Sites touristiques et paysage



Plage de Deshaies



Plage de Malendure et les îlets Pigeon



Les Saintes

1/2- Sites touristiques et paysage



Pointe des Châteaux



Pointe des Châteaux



La Désirade

1/2- Sites touristiques et paysage



La Désirade



La Désirade



Marie-Galante : Pointe du Gros Cap

1/2- Sites touristiques et paysage



Marie-Galante : Port de Saint Louis



Le Gosier : vue depuis Fort Fleur l'Epée



Vue depuis la Soufrière en direction de Baillif

1/2- Sites touristiques et paysage



Sommet de la Soufrière



Plage de la Grande Anse : vue sur les îles

1/2- Sites touristiques et paysage



Vue sur Sainte Rose



Distillerie St Séverin – Ste Rose



Les Saintes



Les Saintes – Plage



Pointe des Châteaux



Pointe des Châteaux



Anse à Plume



La Désirade



Plage du Moule



Cimetière de Morne-à-l'Eau



Petit Canal



Voie ferrée entre Petit Canal et la Distillerie Beauport

1/2- Sites touristiques et paysage



Pointe d'Anse Bertrand



La Désirade



La Désirade



La Désirade



La Désirade



Pointe-à-Pitre : port de pêche



Marie-Galante : Vieux Fort



Marie-Galante : gueule grand gouffre



Marie-Galante : Caye Plate



Marie-Galante : plage de la Feuillère



Marie-Galante : Capesterre, pointe du Gros Cap



Marie-Galante : Distillerie du Père Labat

1/2- Sites touristiques et paysage



Ilet du Gosier



Marina de Pointe-à-Pitre



Vue sur Le Gosier depuis le Fort
Fleur d'Épée

3- Routes : des configurations peu favorables pour les cyclistes



N2 à Pigeon – routes sinueuses et pentues



Bourg de Deshaies – linéarité de la voie



N2 - entre Mahaut et Pointe Noire – nombreux virages



Bourg de Pointe Noire – stationnement anarchique



Bourg de Pointe Noire – absence de cheminements doux



N2 - entre Baille Argent et Deshaies – aménagement récent avec trottoir et accotement de couleur



D1 - entre Route des Mamelles et Lamentin



Lamentin – linéarité de la route principale



Lamentin – pénétrante sans trottoir



Lamentin centre – linéarité des voies



Route pentue de Sofaïa



Route pentue de Sofaïa

3- Routes : faible mise en valeur des voies proches du littoral



N1 - entre Baie Mahault et Petit Bourg – larges voies



N1 – Goyave – absence de trottoirs



N1 Goyave – large bande multifonctionnelle



N2 Basse-Terre - promenade piétonne sur les quais et large emprise



Les Saintes – voies pentues – mixité des usages sur la voie



Les Saintes – voie étroite



N2 Baillif - promenade piétonne sur les quais et large emprise



St François Bourg – voie à faible trafic, trottoirs étroits



N4 – entre Ste Anne et St François – large emprise et absence de cheminement doux



Charrette à proximité du Moule



N4 - Ste Anne – prédominance de la voiture - traversée en 2x2 voie avec stationnement anarchique

3- Routes : des configurations routières des principaux axes, peu favorables à un usage cycliste



N4 – entre Ste Anne et Pointe-à-Pitre

N4 – sortie La Marina du Gosier



N1 à Pointe-à-Pitre – en direction de Jarry interdite aux cyclistes

« Voie verte », voie orientée nord-sud à Jarry

N10 - Voie orientée est-ouest à Jarry

N10 - Voie orientée est-ouest à Jarry



Voie d'accès au port de commerces à Jarry

Echangeur dénivelé à Jarry

N5 – entre Morne-à-l'Eau et Petit Canal – linéarité de la voie

N6 – Anse Bertrand

3- Routes : voies au trafic routier plus faible



Bourg de Port Louis



N6 - Bourg de Port Louis - large emprise dédiée aux voitures



Les Grands Fonds - Entre Le Moule et Sainte Anne



Bourg de Petit Canal



Pointe-à-Pitre -rue piétonne



Pointe-à-Pitre - rue résidentielle



Pointe-à-Pitre - parking où la voiture prédomine



La Désirade : voie pentue entre Beuséjour et la chapelle



La Désirade - chemin tortueux et accidenté au centre de l'île

3- Routes : un potentiel d'amélioration pour le développement de l'usage des vélos : état des voies, larges emprises, aménagements en faveur de la réduction de la vitesse des automobilistes...



La Désirade : voie étroite menant à la station météo



La Désirade : chemin tortueux sur le plateau de la Montagne



Voie entre Baie-Mahault et Jarry, avec ralentisseurs



Voie résidentielle à Baie-Mahault, avec ralentisseurs



Pointe-à-Pitre : large boulevard, avec une place importante accordée aux véhicules motorisés



Pointe-à-Pitre : large boulevard au centre



Pointe-à-Pitre : rue commerçante principale où la voiture prédomine



Pointe-à-Pitre : rue résidentielle où la voiture prédomine



Marie-Galante : embarcadère de Saint Louis

3- Routes à Marie Galante : des voies à faible trafic, une large emprise dédiée à la voiture et une faiblesse des aménagements pour les piétons



Saint Louis centre



Saint Louis, voie résidentielle en mauvais état



entre Saint Louis et Gueule Grand Gouffre



voie en mauvais état vers Gueule Grand Gouffre



entre Gueule Grand Gouffre et la RD205



RD201



RD201



N9 entre Capesterre et Grand Bourg



N9 entre Capesterre et Grand Bourg – aménagement récent de qualité avec nombreux arrêts de bus



Grand Bourg centre



Grand Bourg centre



Capesterre centre

3- Routes : un potentiel d'amélioration pour le développement de l'usage des vélos : état des voies, larges emprises, aménagements en faveur de la réduction de la vitesse des automobilistes (ralentisseurs, revêtement différencié, réduction de la chaussée roulable)...



Marie-Galante – Voie côtière à la pointe du Gros Cap



Marie-Galante – RD402 - trottoirs



Marie-Galante : Grand Bourg centre



Le Gosier centre : pénétrante routière



Le Gosier centre : voies pentues



Le Gosier centre : pavés en faveur de la mixité des modes



Le Gosier centre



N4 – vue depuis Fort Fleur d'Épée en direction de Pointe-à-Pitre – coupure visible de la 2x2 voies



Marina Rivière Sens à Gourbeyre – large emprise pour les voitures



RD6 – entre Basse-Terre et Vieux Fort – large emprise



N5 - entre Pointe-à-Pitre et Le Gosier – voie de configuration routière



Les Abymes – large emprise dédiée à la voiture, présence de ralentisseurs

3- Routes : des configurations peu favorables aux cyclistes



Grands Fonds entre Les Abymes et Ste Anne – voie étroite



Les Abymes – pénétrante routière



Les Abymes : encombrements



Encombrements sur la N4 en direction de Pointe-à-Pitre



Traversée de Jarry par la 2x2 voies



Panneau à message variable sur la 2x2 voies



N1 – entre Pointe-à-Pitre et Petit Bourg



Encombrements sur la N1 entre Pointe-à-Pitre et Petit Bourg



Voie très pentue traversant St Claude



Basse-Terre centre : voiture omniprésente



Le Gosier : voie longeant la baie peu mise en valeur pour la promenade



Le Gosier : voie résidentielle sans trottoir

4- Aménagements en faveur des vélos : les bandes multifonctionnelles - Entre La Boucan et Baie Mahault : un traitement du tracé au sol discontinu et inégal, portant à confusion pour les usagers



4- Aménagements en faveur des vélos : une émergence de zones 30, quelques pictogrammes vélos effacés portant à confusion



N1 - Entre Baie Mahault et Goyave : des sections étroites de bandes multifonctionnelles ou bandes cyclables



Anciens pictogrammes vélos effacés

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



Zone 30 - Les Saintes



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 des vélos le long des axes routiers à fort trafic ou en parallèle, peu confortables pour les cyclistes



Bande multifonctionnelle ou bande cyclable : N4 – entre Ste Anne et Pointe-à-Pitre
Pictogramme vélo effacé

Bande multifonctionnelle ou bande cyclable : N4 – entre Le Gosier et Pointe-à-Pitre



N11 entre Jarry et Morne à l'Eau

N11 – Pont de l'Alliance

N5 – entre Pointe-à-Pitre et Morne à l'Eau

N1 – piste cyclable parallèle



N1 – piste cyclable parallèle

N1 – piste cyclable parallèle

N1 – piste cyclable parallèle

N1 – piste cyclable parallèle en mauvais état

4- Aménagements en faveur des vélos : quelques aménagements de qualité dans les centres-bourgs et le long du littoral



N1 – piste cyclable parallèle au pont de la Gabarre



Cheminement doux le long de la plage de Port Louis



N6 – bande multifonctionnelle entre Port Louis et Anse Bertrand



Cheminement pédestre ou trace le long de la plage d'Anse Bertrand



Trace mise en valeur le long de la plage d'Anse Bertrand



Baie Mahault – voie principale en zone 30



Baie Mahault – voie principale en zone 30 – ralentisseurs, chicanes



Baie Mahaut – zone pavée, en faveur de la mixité des usages



Baie Mahault – voie principale en zone 30 – traversées piétonnes bien aménagées



Baie Mahault – cheminements doux dans une zone résidentielle



Zone 20 à Pointe-à-Pitre : aménagement de qualité



Zone 20 à Pointe-à-Pitre

4- Aménagements en faveur des vélos : des aménagements ponctuels hétérogènes



Pointe-à-Pitre – cheminement doux le long du boulevard Chanzy



Pointe-à-Pitre – cheminement doux le long du boulevard Chanzy



Marie-Galante : Capesterre, large esplanade



Courte piste cyclable à St François, texte « vélo » inscrit au sol



Courte piste cyclable à St François



Bande cyclable effacée – RD203 à Grand Bourg



Marie-Galante – cheminement doux à l'entrée de Capesterre (les 50 pas)



Marie-Galante – N9 : piste multifonctionnelle tracteurs/vélos, entre Grand Bourg et St Louis



Marie-Galante – N9 : piste multifonctionnelle tracteurs/vélos, entre Grand Bourg et St Louis



Bande multifonctionnelle : N4 – entre Le Gosier et Pointe-à-Pitre



Marie-Galante : place piétonne à Saint Louis

5- Aménagements en faveur des vélos aux abords des équipements publics : réduits ou absents



Collège Lamentin : absence d'arceaux



Collège Lamentin : accès handicapés, larges trottoirs, ralentisseurs et arrêts de bus



Vélodrome



Gare routière de Basse Terre : aucun aménagement en faveur des vélos



Lycée polyvalent de Baie-Mahault : voie d'accès en faveur de la mixité d'usage, avec des ralentisseurs



Lycée polyvalent de Baie-Mahault : large esplanade pour les modes actifs

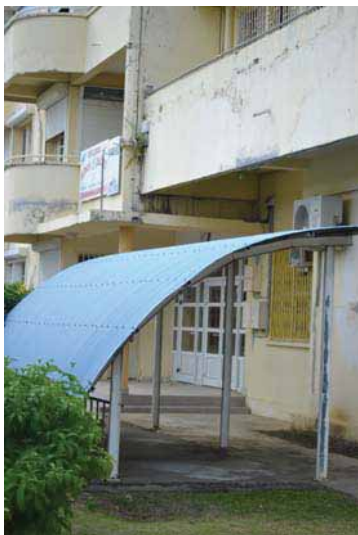


Collège de Baie-Mahault, voie d'accès avec ralentisseurs



Gare Routière de Pointe-à-Pitre : aucun aménagement en faveur des vélos

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 : pincés-roues devant l'UFR STAPS



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



Revêtement différencié devant un lycée

5- Faiblesse des équipements pour le stationnement des vélos



Les Saintes –Pince-roues devant l'école primaire

Les Saintes – Pince-roues devant l'école primaire

Les Saintes –Pince-roues devant l'école primaire

Les Saintes, entre 2 maisons



Marie-Galante : stationnement le long du trottoir

Marie-Galante : stationnement devant une maison individuelle à Saint Louis

2/5- Intermodalité et actions en faveur des modes doux



Location deux roues aux Saintes

LA DÉSIRADE		DES SAINTES	
→ DÉPART Saint-François	DÉPART 8h00 RETOUR 15h45	→ MARDI	DÉPART 7h15 RETOUR 15h00
→ MERCREDI		→ MERCREDI	
→ VENDREDI		→ JEUDI	
→ SAMEDI		→ VENDREDI	
→ DIMANCHE		→ DIMANCHE	
→ TOUS LES SOIRS à 16h45		→ TOUS LES SOIRS à 16h45	
→ DÉPART DE DESIRADE		→ DÉPART DE SAINTES	
→ TOUS LES MATINS à 6h05		→ TOUS LES MATINS à 6h05	
→ MERCREDI	6h05 ET 15h45	→ MARDI	7h15 RETOUR 15h45
→ VENDREDI		→ MERCREDI	
→ SAMEDI		→ JEUDI	
→ DIMANCHE		→ VENDREDI	
		→ DIMANCHE	

Horaires de Bateaux à St François



Course de rollers près de la marina de St François



Aménagement du front de mer de Port Louis



Aménagement du front de mer de Baie-Mahault



St François : embarcadère

6- Profils des cyclistes : principalement des hommes sportifs, quelques hommes en promenade ou déplacements quotidiens



Utilitaire – N2 Bourg de Malendure



Utilitaire – N2 entre Lamentin et Ste Rose



Promeneur - Lamentin



Sportif – D1 entre Route des Mamelles et Lamentin



Utilitaire – N2 Pigeon



Utilitaire – N2 entre Lamentin et Ste Rose



Promeneur – N2 entre Marigot et Bouillante



Sportifs – N2 Basse Terre



Utilitaire – N2 Basse Terre



Utilitaire – N1 entre Trois Rivières et Goyave



Promeneurs – Les Saintes



Sportifs – N2 Basse Terre

6- Profils des cyclistes



Utilitaire – Bourg de St François



Promeneur aux pieds nus



Promeneurs en famille - D118 route de St François



Sportif - D118 route de St François



Utilitaire – N4 cycliste à contre sens sur la bande multifonctionnelle entre Ste Anne et Pointe-à-Pitre



Promeneur – N1 entre Trois Rivières et Goyave



Promeneurs en couple - D118 route de St François



Sportif D118 route de St François



Utilitaire – N11 entre Pointe-à-Pitre et Morne à l'Eau



Promeneur sur la piste cyclable de St François longeant la plage



Sportif D6 entre Basse-Terre et Vieux Fort

6- Profils des cyclistes



Sportifs à Jarry – boulevard fermé



Sportifs - N2 entre Marigot et Bouillante

Sportifs - N2 entre Marigot et Bouillante



Sportifs – D118 entre St François et Ste Anne



Sportifs – N76 entre petit Canal et Port Louis

6- Profils des cyclistes



Utilitaire – D201 à Marie-Galante



Utilitaire au Gosier



Promeneur à Marie-Galante – Grand Bourg



Sportif à Marie-Galante – N9 au niveau de l'habitation Roussel Trianon



Utilitaire – D203 à Marie-Galante



Utilitaire aux Abymes



Promeneur – D203 à Marie-Galante



Sportifs aux Abymes



Utilitaire – D205 à Marie-Galante



Utilitaire N4 au niveau du Gosier



Sportif – zone résidentielle au Gosier



Sportif aux Abymes