



## Pourquoi l'ORT s'intéresse t-il à la zone de Providence?

- Un réseau routier saturé,
- Une zone « génératrice » de trafic (milénis, administration, CGSS, DEAL....)
- Une desserte de la zone par le mode routier uniquement,
- Une zone certifiée ISO 14 0001,
- Une discrimination potentielle des salariés ne disposant pas du permis de conduire et/ou d'une voiture,

**Une zone d'étude pertinente au regard des principes du développement durable**

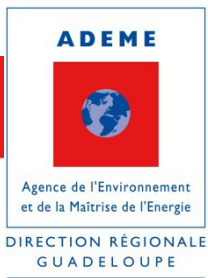
## Quels objectifs poursuivis par la DEAL et l'ADEME à travers la zone de Providence?

- **Faire de la mobilité un outil de développement économique** au service des entreprises et administrations de la zone,
- **Faire de la mobilité un facteur d'insertion sociale** (et non d'exclusion),
- **Faire de la zone de Providence une zone d'excellence** grâce à sa labellisation environnementale,

## Quels outils mis en œuvre pour atteindre ces objectifs?

- **L'observation:** réalisation d'une étude spécifique menée dans le cadre des activités de l'ORT pour définir les actions possibles et aider les acteurs concernés,
- **L'incitation:** aider les acteurs concernés publics et privés à mettre en œuvre les actions retenues dans le cadre de l'étude (aides techniques et financières),
- **La coordination:** permettre la mise en œuvre d'un plan d'action coordonné (public-privé),

**L'ADEME et la DEAL ne sont pas les aménageurs de la zone**



# L'étude réalisée à la demande de la DEAL et de l'ADEME

# Quel périmètre d'observation?



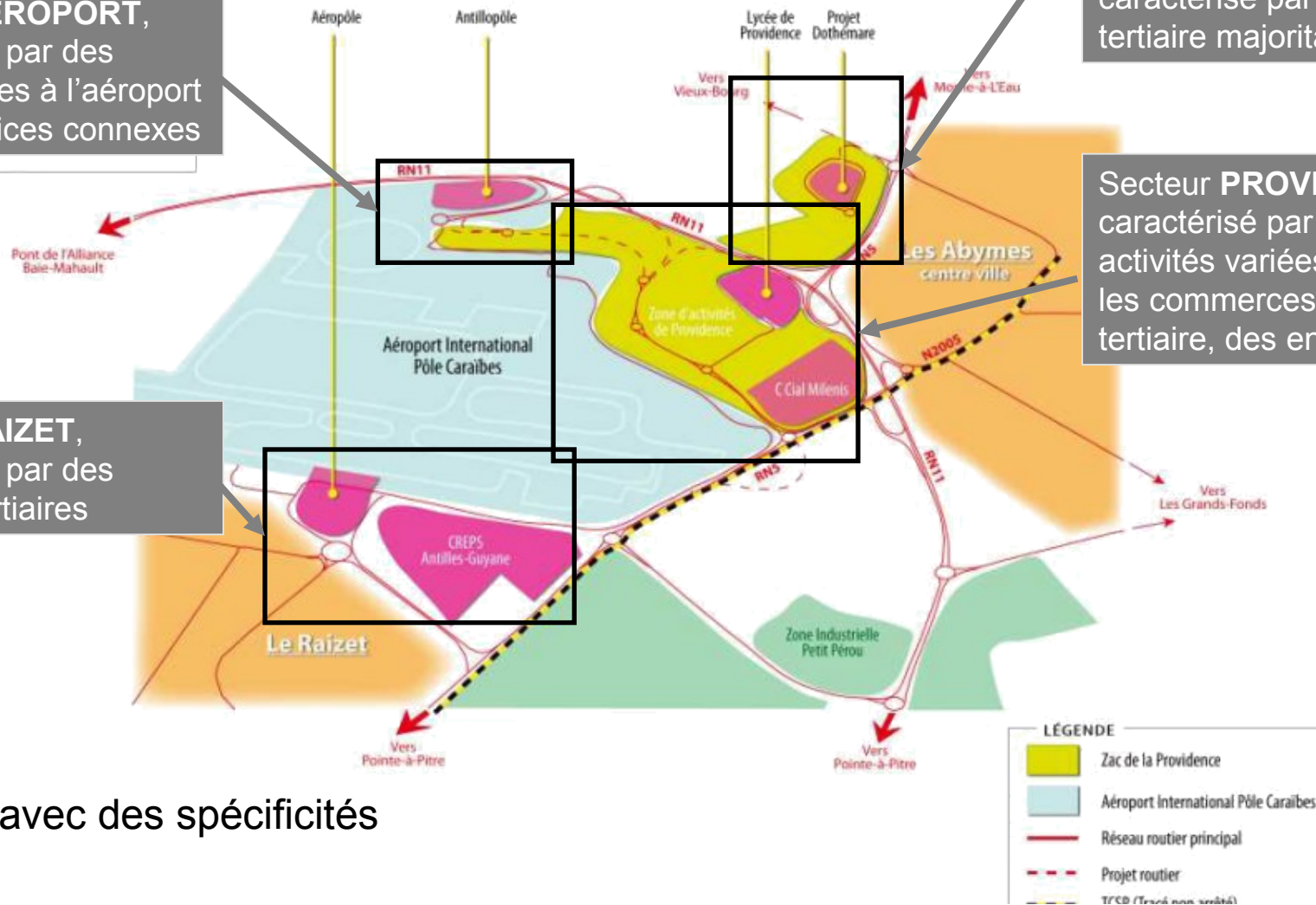
## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence

Secteur **AÉROPORT**,  
caractérisé par des  
activités liées à l'aéroport  
et aux services connexes

Secteur de **DOTHEMARE**,  
caractérisé par du  
tertiaire majoritaire

Secteur **PROVIDENCE**,  
caractérisé par des  
activités variées comme  
les commerces, du  
tertiaire, des entrepôts...

Secteur **RAIZET**,  
caractérisé par des  
activités tertiaires



4 zones avec des spécificités

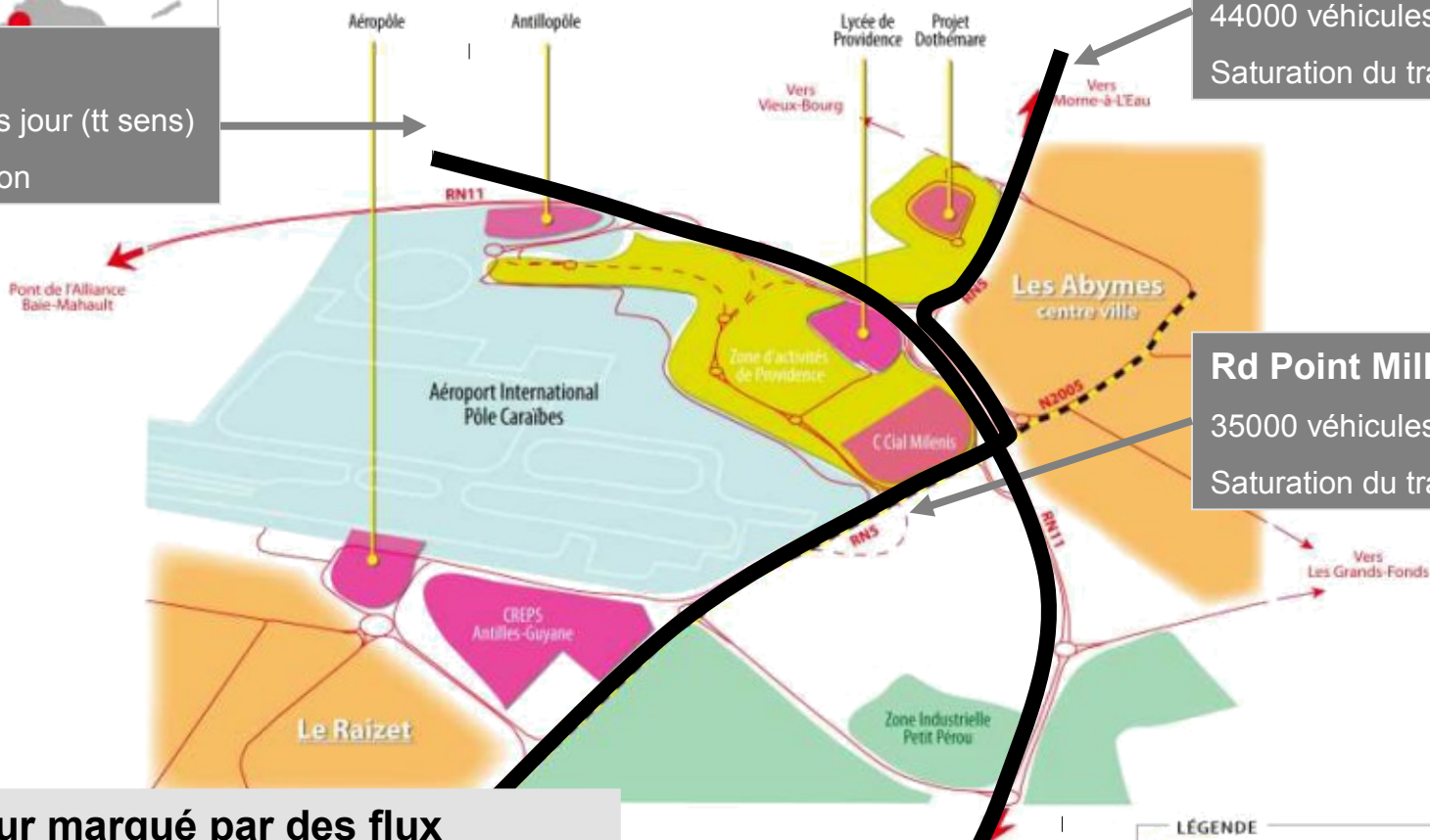
# Quels constats sur la zone en terme de mobilité?



## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence

**RN 11**  
32000 véhicules jour (tt sens)  
Peu de saturation

**RN5**  
44000 véhicules jour (tt sens)  
Saturation du trafic



**Rd Point Millenis**  
35000 véhicules jour (tt sens)  
Saturation du trafic

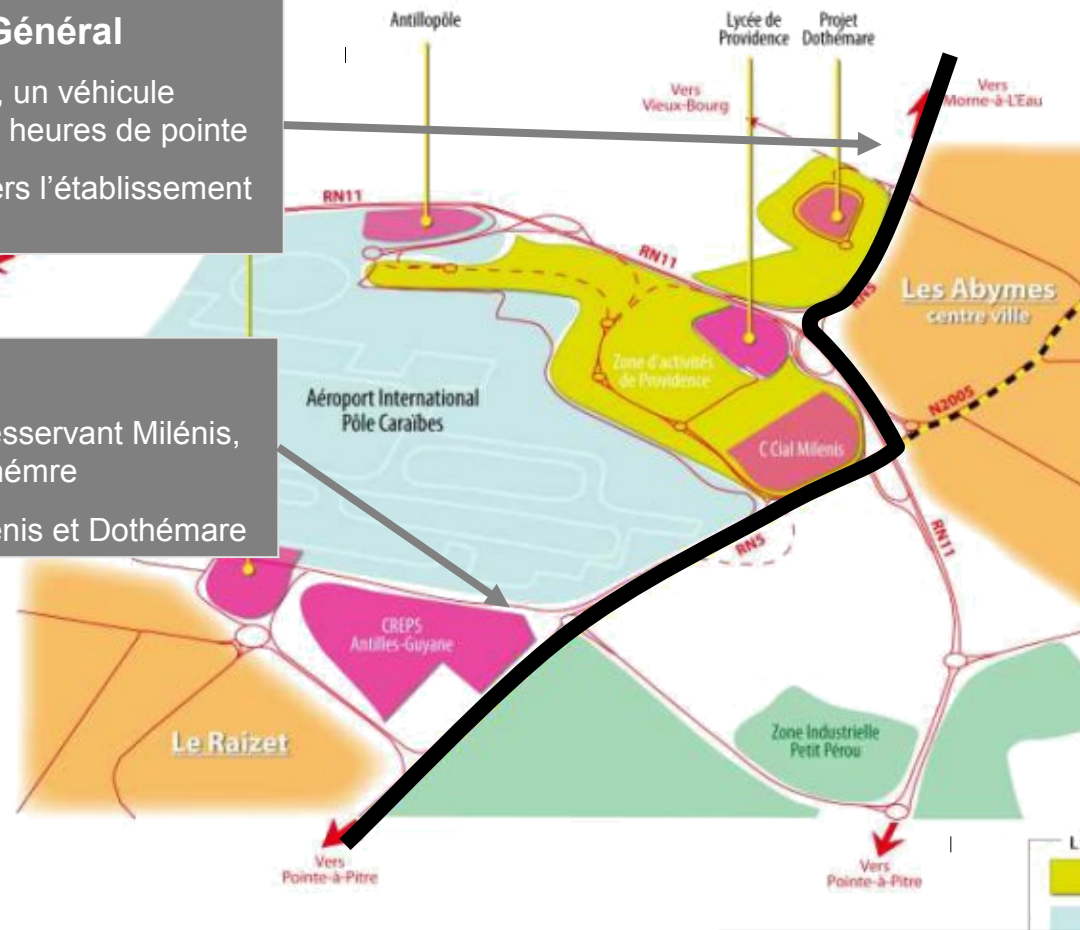
**Un secteur marqué par des flux importants de transit vers Pointe à Pitre et une saturation du trafic.**

**Quels projets routiers peuvent aboutir à terme ?  
Quelles évolutions de l'usage de l'automobile (prix du carburant) ?**





## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence



**Lignes du Conseil Général**  
Deux lignes de desserte, un véhicule toutes les 10 minutes en heures de pointe  
Une desserte scolaire vers l'établissement Providence

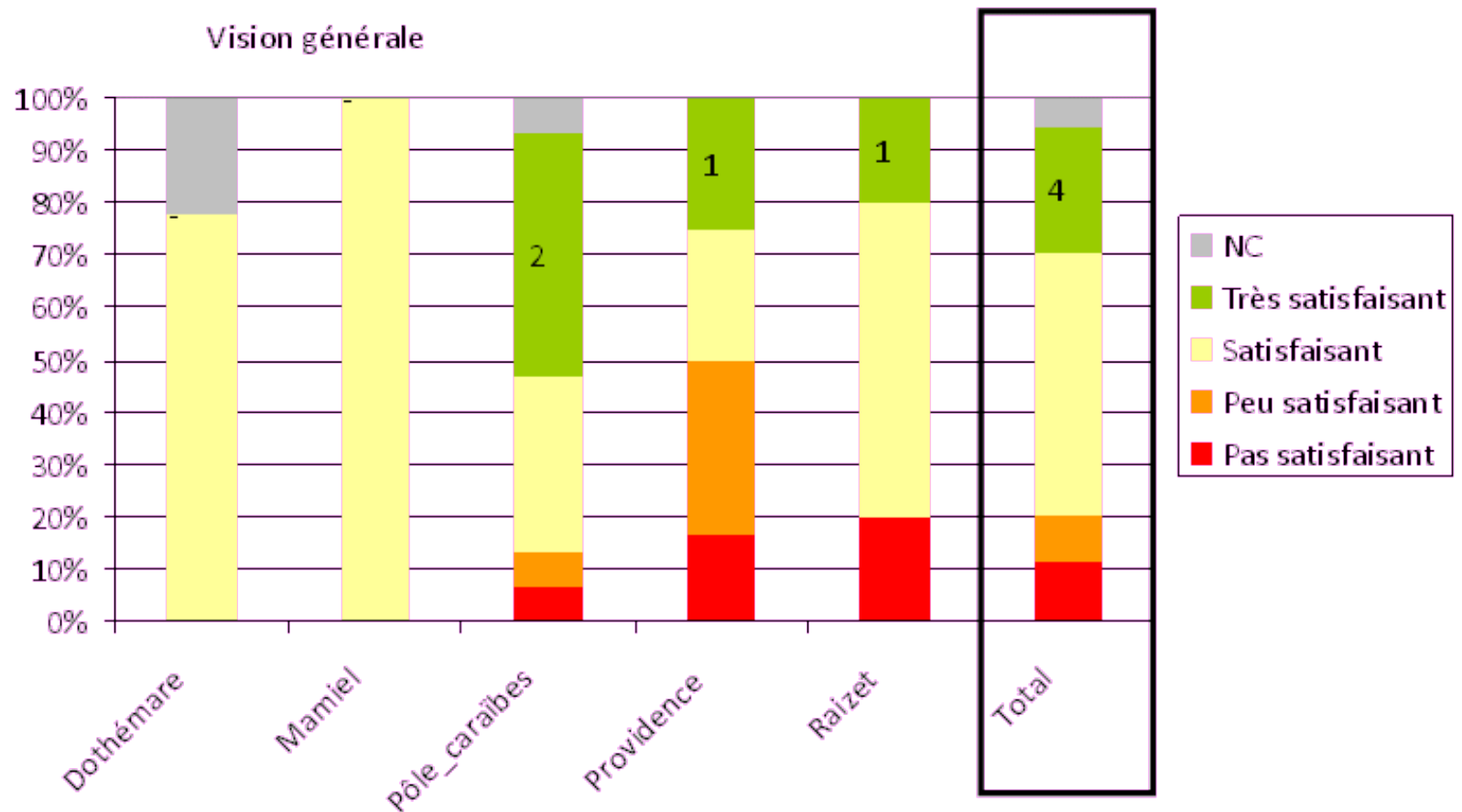
**Lignes du SMTC**  
Une dizaine de lignes desservant Milénis, 2 lignes desservant Dothémre  
Projet de TCSP sur Millenis et Dothémare

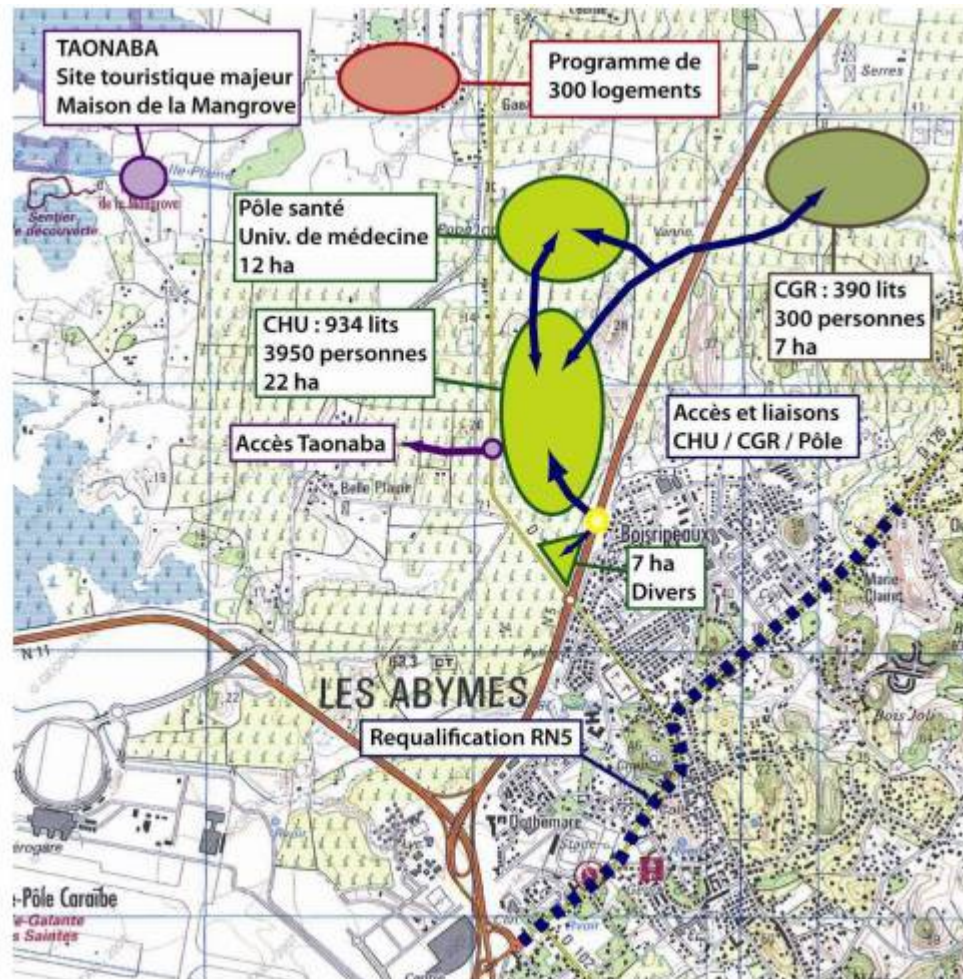
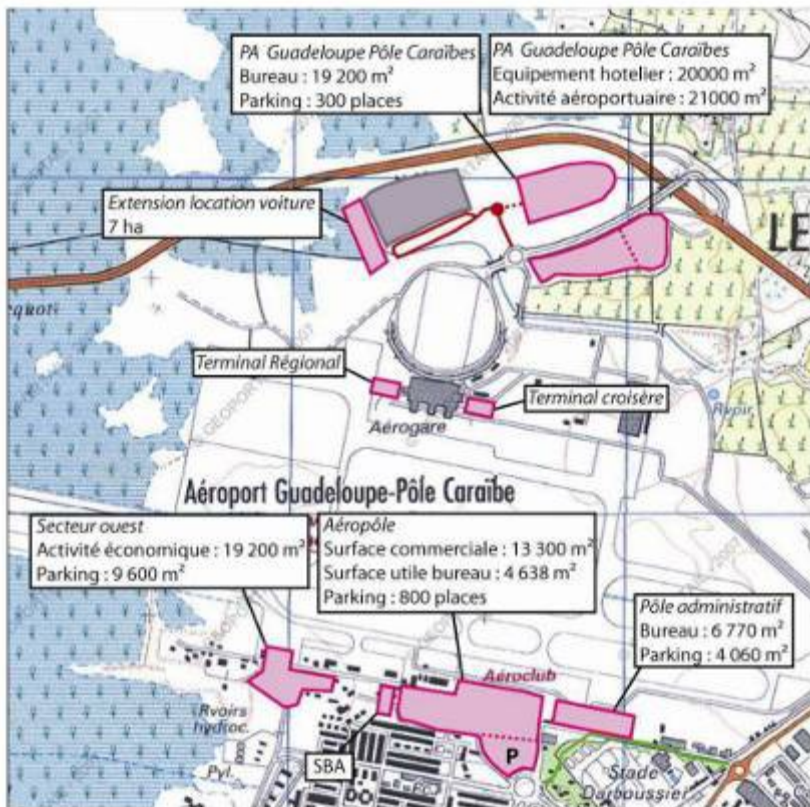
**Une desserte en transport en commun assez dense des zones, à la fois en urbain et interurbain.  
Pas de desserte à l'intérieur de la zone**

**Quels avenir pour le PDU ?  
Quelle implication des acteurs transports ?**

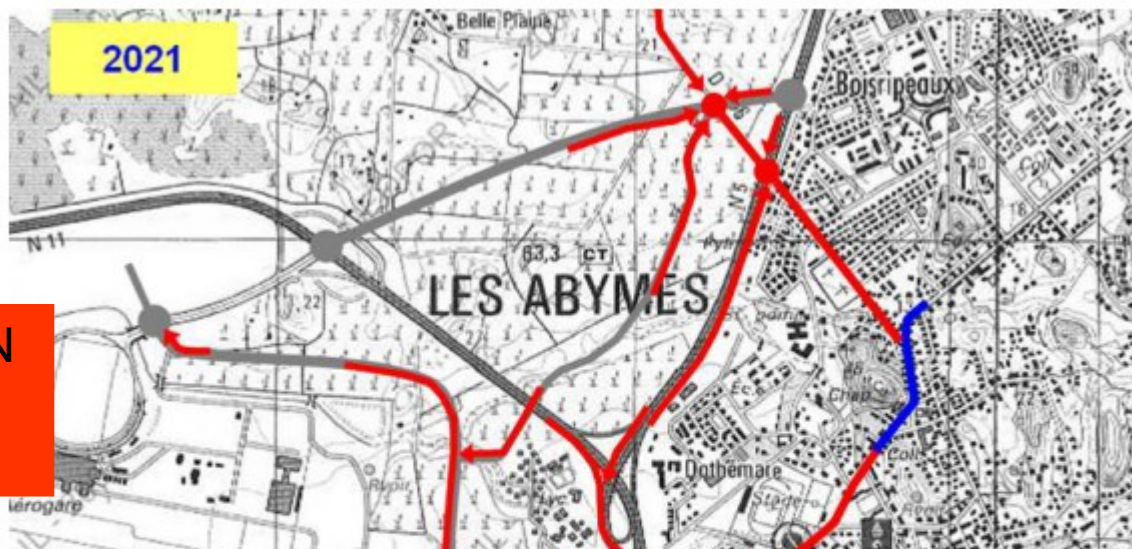
## Une bonne perception de l'accessibilité à la zone par les usagers

- Comment les entreprises qualifient l'accès à leur site :





- *Les sections actuelles ne peuvent absorber les flux actuels,*
- *La projection sur la zone prévoit **une multiplication par 2 des flux entre 2008 et 2021** (source étude EGIS pour la SEMAG)*



**SATURATION  
COMPLETE  
DE LA ZONE**

Afin de résoudre la congestion du réseau par l'augmentation du trafic de fond, il est impératif de mettre en œuvre une politique volontariste pour le report modal de la voiture particulière sur les autres modes de déplacement tel que transport collectif en site propre, vélo ou marche à pieds...

## La mobilité interne à la zone

- *Pas de continuité des cheminements*
- *Pas de raccordement prioritaires des piétons dans les entreprises*



## Constats :

### Localisation de la zone :

- Bordée et traversée par les routes nationales RN11 et RN5 accueillant un trafic important mêlant trafic local et trafic de transit

### Aéroport :

- Principal aéroport de l'île (hub)  
Plus de 2 millions de passagers en 2011

### Zone accueillant des entreprises et des administrations :

Zone en plein essor

### Gestion des déplacements :

- Absence d'une offre publique de transports en commun
- Présence importante d'une offre privée (location de véhicules, taxis, bus privé)
- Absence d'infrastructures en faveur des modes doux
- Desserte routière saturée

## Enjeux :

**Conflit d'usage entre le trafic local et le trafic de transit, saturation déjà avérée** de la zone avec un accroissement possible.

Forte demande de transport depuis et vers l'aéroport; plus particulièrement vers Pointe à Pitre et Les Abymes

**Conflit d'usage potentiel (ex. travailleurs et touristes)**

Demande de transport de plus en plus forte compte tenu du développement à venir de la zone

Cette situation laisse présager un risque élevé de saturation croissante si des solutions alternatives ne sont pas apportées

## Le constat posé –

*Nous allons vers une saturation de flux automobiles sur la zone si rien n'est fait.*

### Option 1 –

**Agir** sur la source du problème :

⇒ **Réduire les flux**

#### Leviers possibles

- Nouvel aménagement de la zone : accroissement de la mixité
- Utilisation de nouvelles technologies : diminution des déplacements physiques

➤ **Scénario 5**

### Option 2 –

**Ne pas agir** directement sur la source du problème mais ...

⇒ **Garantir l'écoulement des flux à venir sans les contraindre**

#### Leviers possibles

- Fluidifier les circulations automobiles (infrastructures, services)  
➤ **Scénarios 1 & 2**
- Proposer des offres alternatives efficaces : transports collectifs, modes doux  
➤ **Scénarios 3 & 4**

**+ des mesures transversales : promotion et valorisation des actions**

**ADEME**



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Energie

DIRECTION RÉGIONALE  
GUADELOUPE



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement

GUADELOUPE

# les scénarios prospectifs



**Quelles marges de progrès sur la Zone Providence ?**

**Comment rendre opérationnelles les actions envisagées ?**

**Quels niveaux d'implications envisageables ?**

**Quelle programmation possible ?**

**Quelles dépenses estimées pouvant être générées par la réalisation des actions ?**

- **Fataliste : Poursuivre la mobilité automobile**
  - (1) *Poursuite de la construction d'infrastructures exclusivement VP*
  - (2) *Usage raisonné de la voiture*
  
- **Intermédiaire : Proposer une mixité de solutions permettant le choix modal**
  - (3) *Avec actions visant le moyen terme*
  
- **Militant : Orienter les stratégies en faveur de modes alternatifs**
  - *Avec actions visant le moyen terme (4) : développement uniquement des TC et des modes doux*
  
- **Idéaliste : Un nouveau concept de zone**
  - *Avec actions visant le long terme (5) : la Zone idéale mixant activité et résidentiel*

# Scénario 1

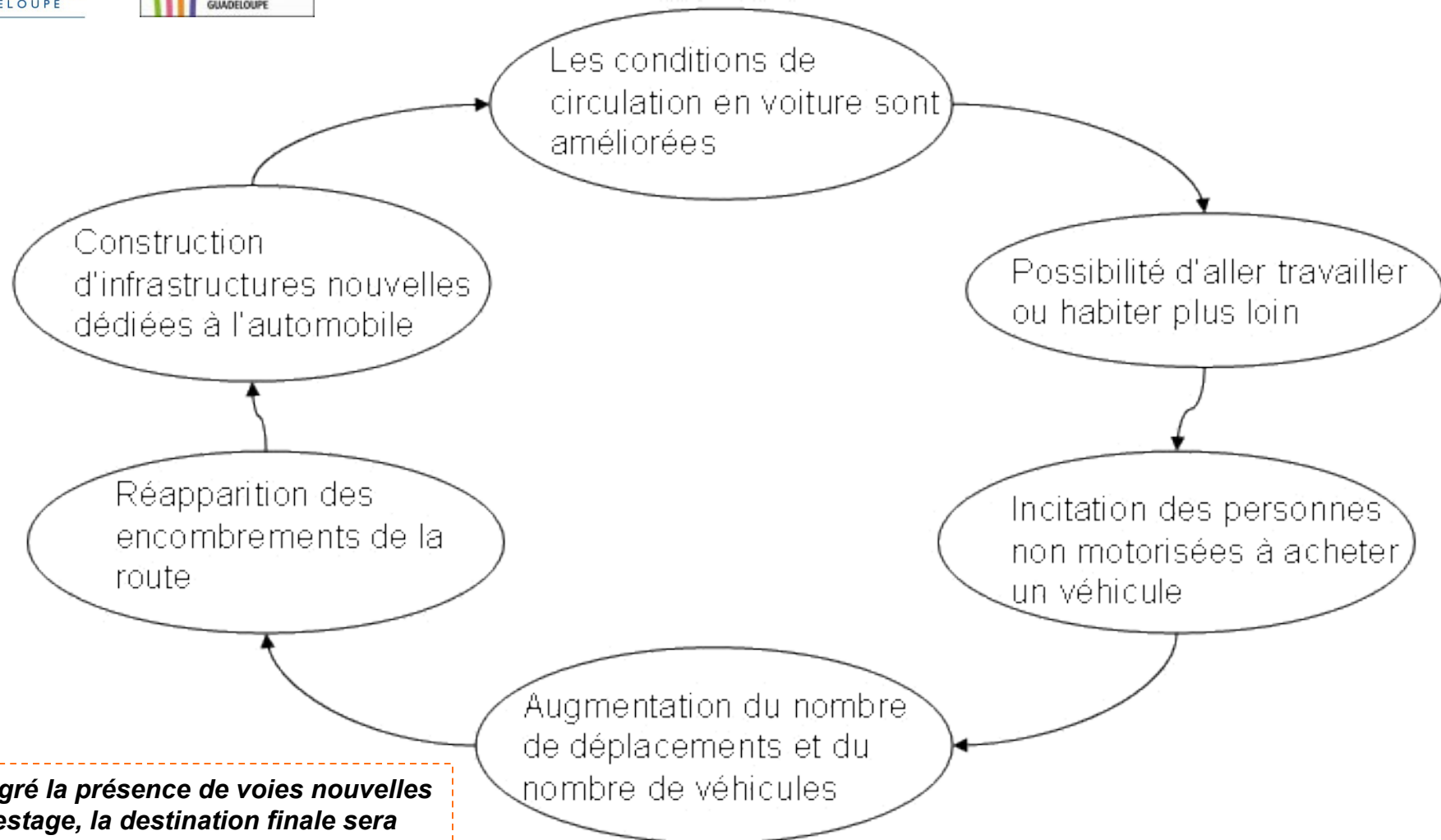
## Orienté tout automobile



## Scénario 1

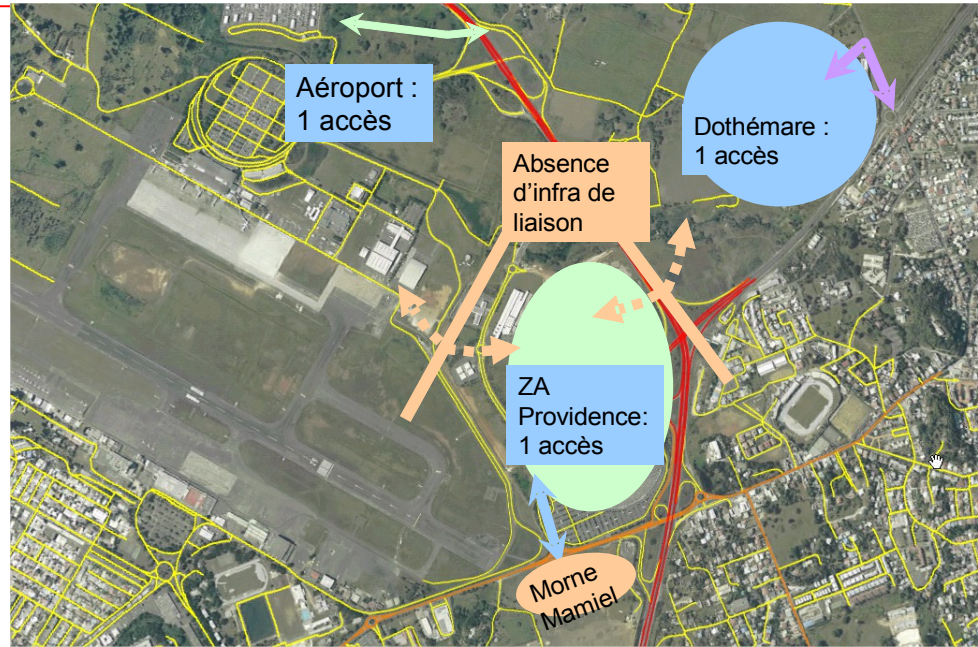
➤ ***Tendre à décongestionner la zone sur le court terme par un ajout de voies supplémentaires sur l'ensemble de la zone***

	Voirie	Stationnement	Services
Automobile	Actions 1-1 Développement de voies nouvelles secondaires intersecteurs Organisation des flux dans la zone	Actions 1-2 Développement de parking Formalisation du stationnement (référentiel)	Actions 1-3 Drive-in / blocs dédiés Contrôles / autorisations Les points d'auto-stop
Transports en commun	0	0	0
Cycles	0	0	0
Marche à pied	0	0	0



**=> Malgré la présence de voies nouvelles de délestage, la destination finale sera toujours engorgée car peu de voies permettent de se rendre au centre- (effet entonnoir)**

## Rappel des Entrées/Sorties Zone



### ● Entrées/ sorties actuelles de la ZA non soumises à modification en scénario

- *Nota : Modification du giratoire et construction d'une bretelle de désenclavement (rond point de Perrin)*

### Entrées/ sorties projetées dans les documents de planification actuels

- Bretelle d'accès en cours de négociation
- Rond point dont le dimensionnement est à l'étude.
- Voies en projet

### ● Entrée/sortie soumise à autorisation

# • Scénario 1 : actions

ADEME



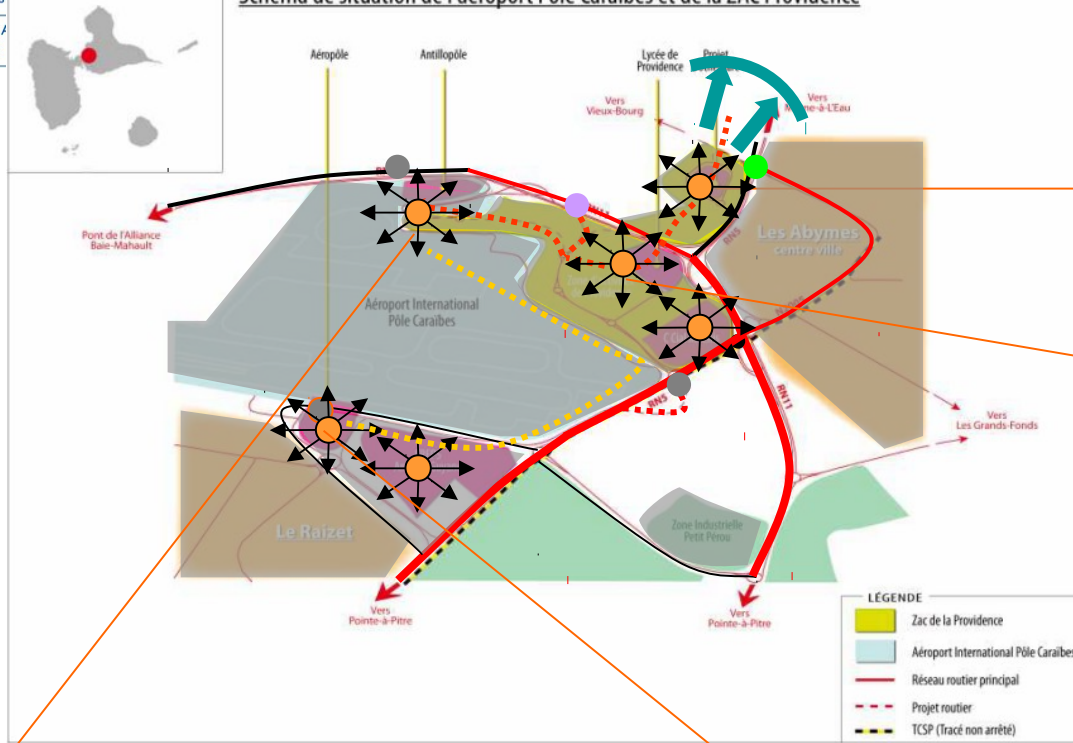
Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie

DIRECTION RÉGIONALE  
GUADELOUPE



Direction  
de l'Environnement

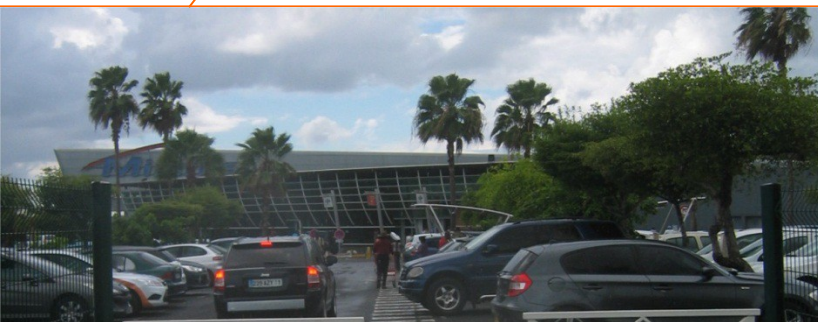
## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence



Renforcement parkings



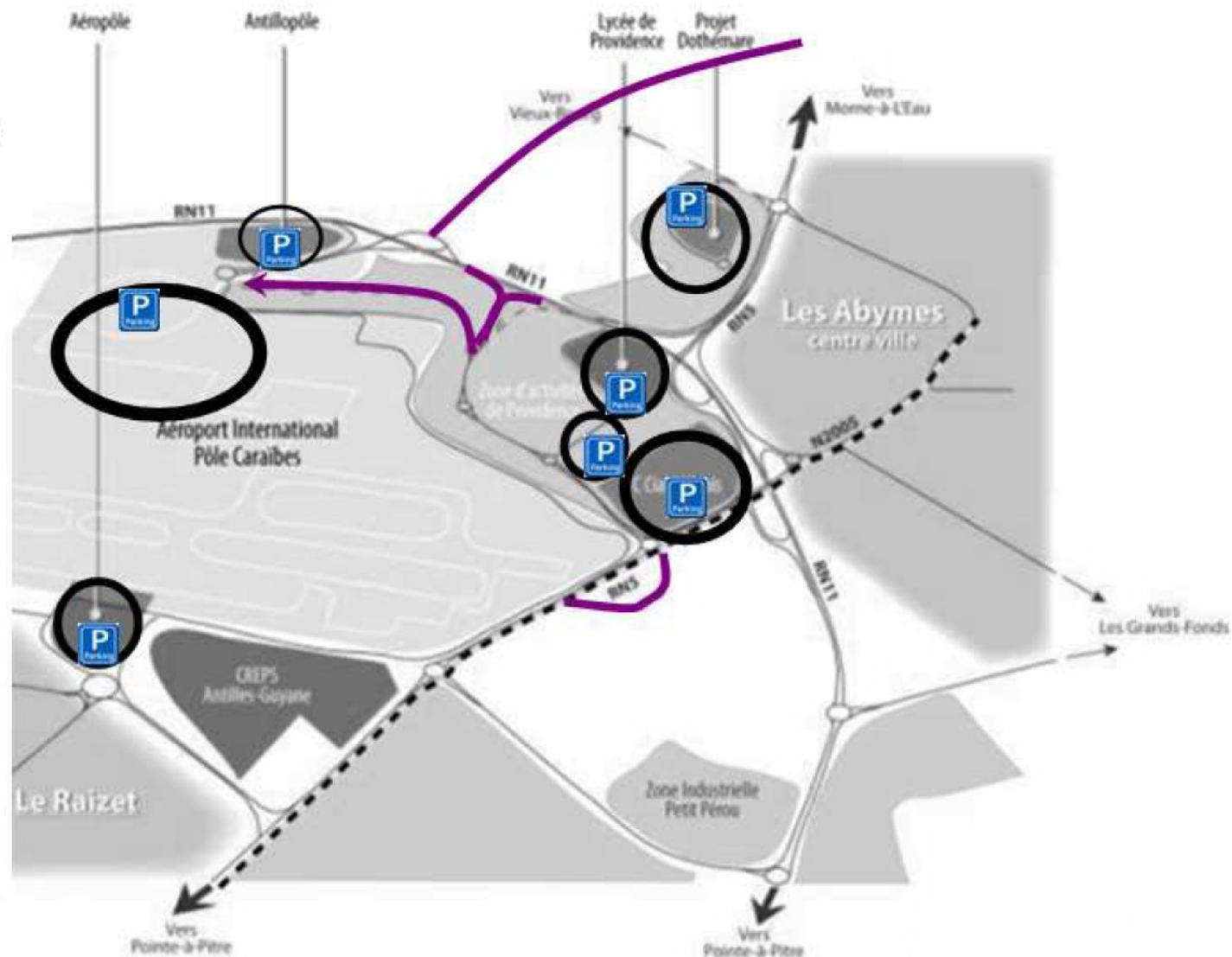
Renforcement axes





## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence

-  Pôle attractif
-  Aménagement d'un parking
-  Aménagement des infrastructures routières

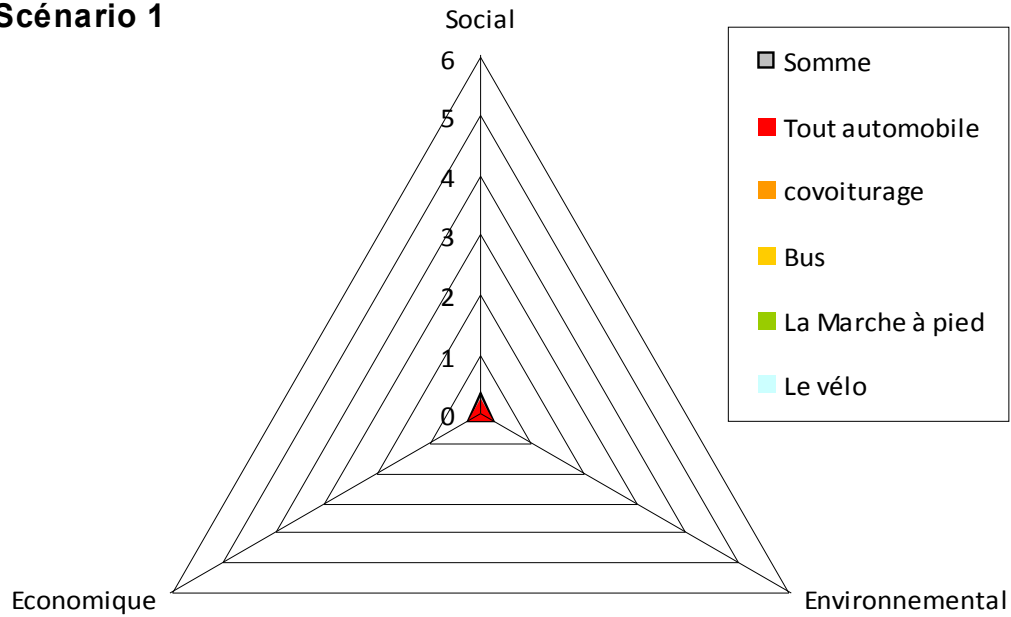






# BILAN ALARMANT : LA SATURATION COMPLETE DE LA ZONE D'ICI 2021

## Scénario 1





# Scénario 2

## usage raisonnée de la voiture



## Scénario 2

➤ ***Tendre à décongestionner la zone sur le court terme par un ajout de voies supplémentaires sur l'ensemble de la zone et par une offre de services (ex. covoiturage,...)***

	Voirie	Stationnement	Services
Automobile	<p>Actions 2-1</p> <p>Travailler sur les profils des voies secondaires intersecteurs</p> <p>Organisation des flux dans la zone</p>	<p>Actions 2-2</p> <p>Maintenir la capacité en stationnement sur la zone parking</p> <p>Formaliser le stationnement (référentiel)</p> <p><b>Mettre en place des P+R en entrées/sorties de zone</b></p> <p><b>Emplacement dédiés aux lolos</b></p> <p><b>Plan localisation parkings</b></p>	<p>Actions 2-3</p> <p><b>co-voiturage auto-stop, pool de véhicules d'entreprises</b></p> <p><b>Expérimentations de nouveaux services voiture</b></p> <p><b>Règlement de trafic sur zone</b></p>
Transports en commun	0	0	0
Cycles	0	0	0
Marche à pied	0	0	0



## Miser sur une utilisation raisonnée de la voiture particulière :

**Constats :** Une prévalence de l'usage de la voiture particulière pour tous les motifs de déplacements et pour toutes les distances

### Enjeux :

- Offrir aux personnes ne disposant pas de solution « privée » de transports, une possibilité de se déplacer sur le territoire
- Engager des actions « correctives » à court, moyen, long terme pour l'usage individuel de la voiture

### Actions envisagées :

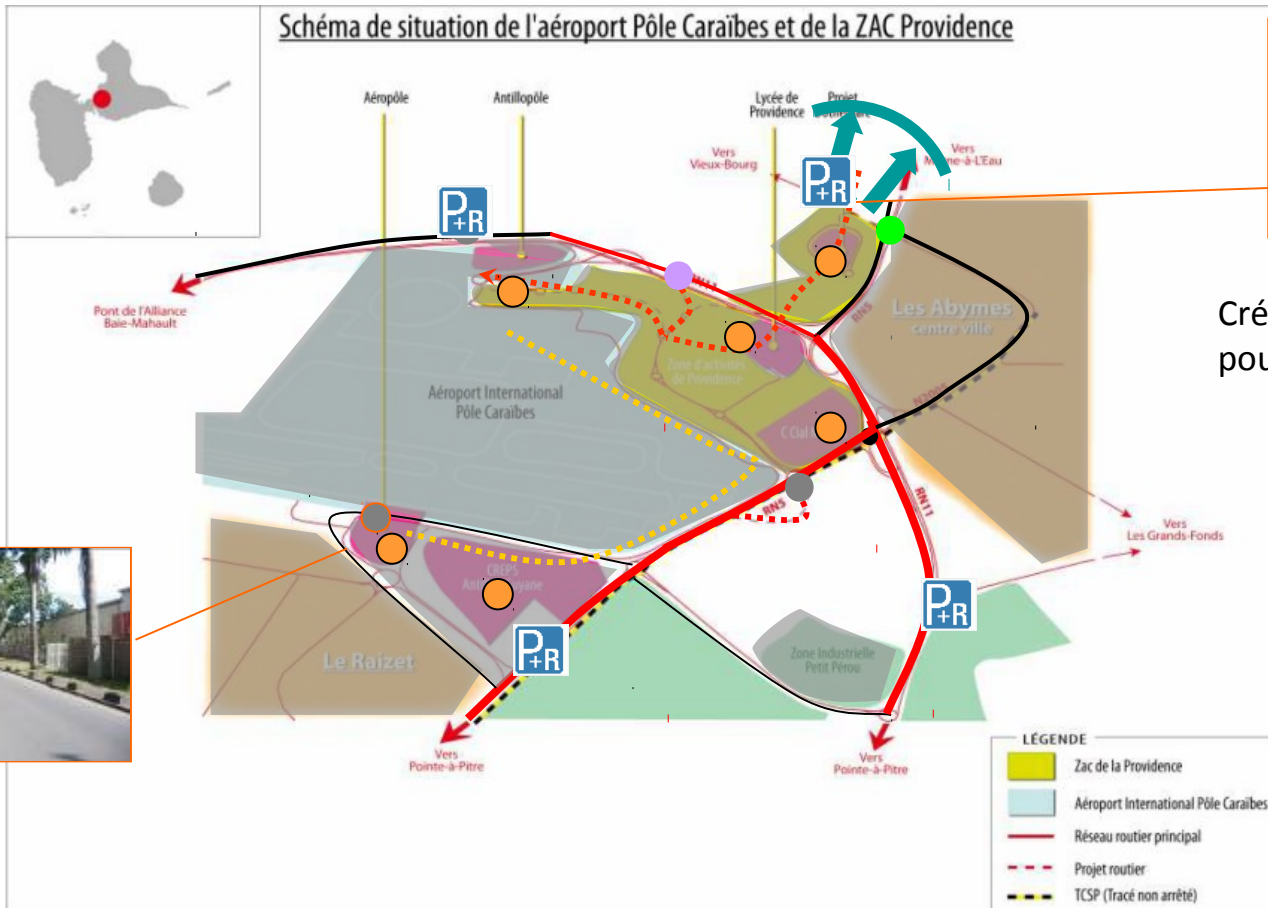
- Renforcer l'utilisation collective de la voiture

## ➤ Moyens :

- **Poursuivre la sensibilisation et la communication sur**
  - « qu'est ce que le covoiturage ? »,
  - « qu'est ce que l'autopartage ? »,
  - « Comment créer un pool de véhicules ? »
- **Faire les choix des espaces à traiter en priorité**
  - Fonction des résultats d'enquêtes et des besoins
  - Fonction des propositions réalisées
  - Fonction des coûts et des délais de réalisation



Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence



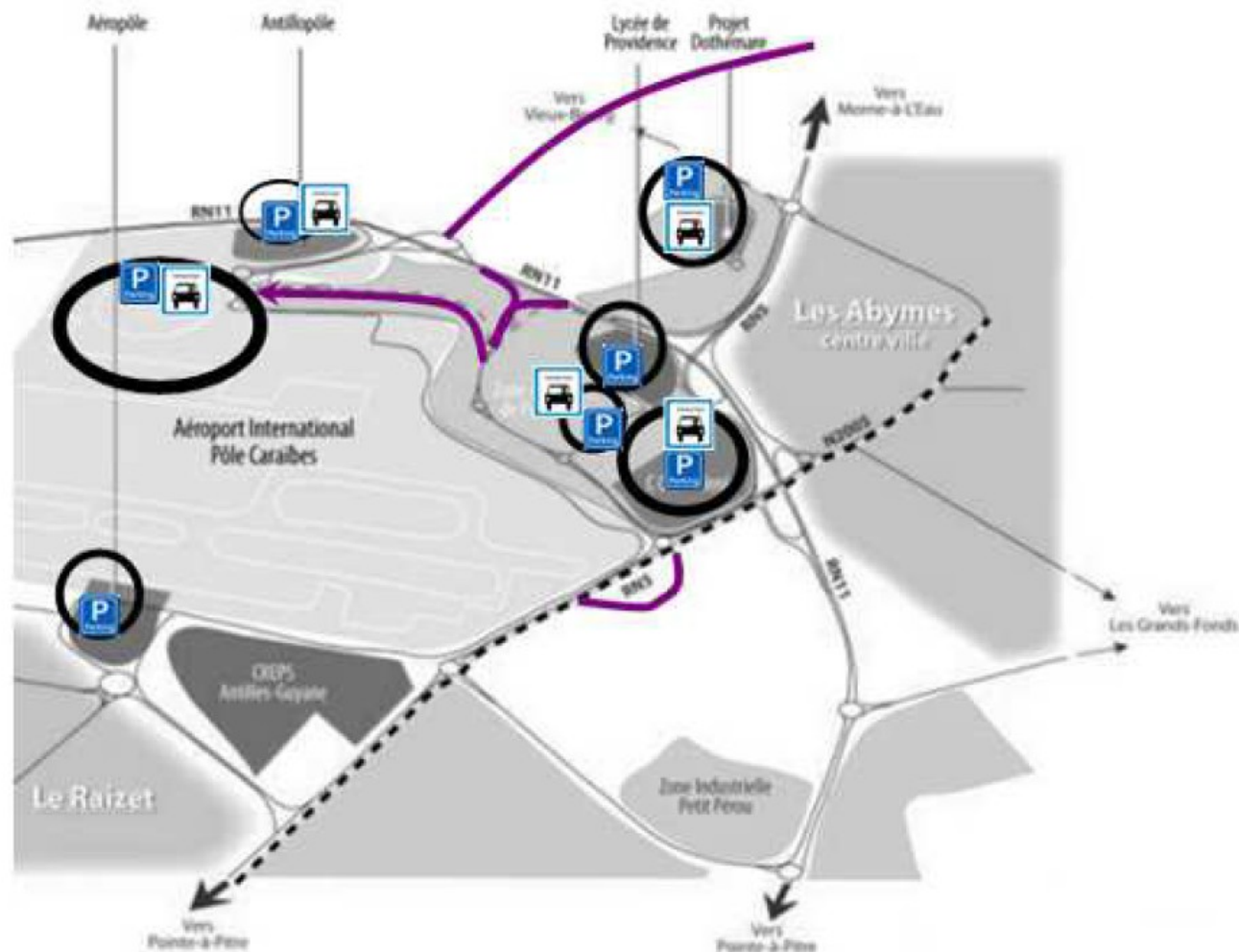
Création parcs relais pour co-voiturage





## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence

-  Pôle attractif
-  Aménagement d'un parking
-  Installation d'un pool d'autopartage
-  Aménagement des infrastructures routières



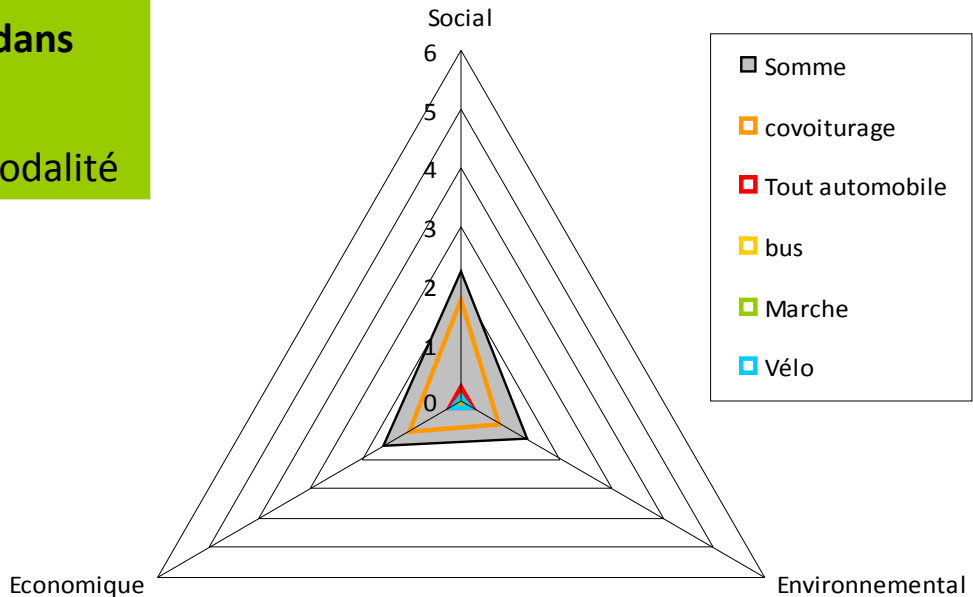
Permettrait d'initier ou d'impulser le changement de comportements de certains **publics sensibles et d'impliquer les entreprises**

Permettrait **de réduire le nombre de véhicules à l'intérieur du carré P+R et dans l'agglomération.**

Pose les bases d'une stratégie d'intermodalité

Ne permet pas sans **un règlement des trafics à l'intérieur de la zone**, de diminuer les effets globaux de la VP

**Nécessite d'implanter les aires en priorité sur les voies permettant déjà une certaine cohabitation des modes et continuité de parcours**





# Scénario 3

## Permettre le choix modal





## Scénario 3

### ➤ *Tendre à décongestionner la zone sur le moyen terme en valorisant la mixité des solutions modales*

#### Voirie

#### Stationnement

#### Services

#### Automobile

Travailler sur les profils des voies secondaires intersecteurs  
Diminuer les flux dans la zone

Maintien stationnement  
Formaliser le stationnement (référentiel)  
Mettre en place des P+R en entrées/sorties de zone  
Emplacement dédiés au lolo

Expérimenter de nouveaux services voiture  
Contrôles / autorisations  
Groupement de commandes livraison  
Système de petites livraisons  
Test d'autopartage  
Règlement de trafic sur zone  
Plan localisation parkings

#### Transports en commun

Aménager les Points d'arrêts actuels

**Aménagement des points d'arrêts**  
**Espace de retournement**

**Création de navettes internes et externes à la zone**  
**Adapter la desserte de transports collectifs dans la zone par la mise en place de navettes interentreprises**

#### Cycles

Aménagement de certains itinéraires (prioritaires en voies mixtes ou dédiées)

**Aménagement des stationnements**

**Création de douches dans les entreprises**

#### Marche à pied

• Adaptation des cheminements (itinéraires prioritaires à définir)

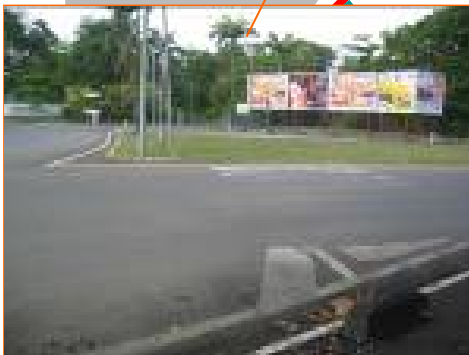
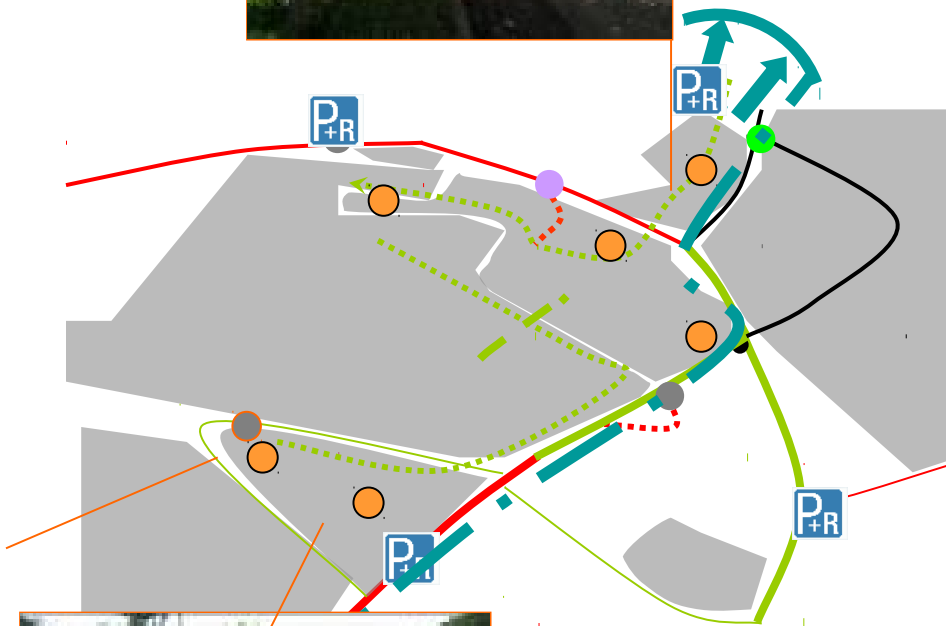
• Espace de repos paysagers, bancs,

• **valorisation des commerces et lolos**



- Renforcer l'offre de services au sein de la zone
- Développer les axes de transports en commun en lien avec les infrastructures existantes
- Intégrer les cycles uniquement au niveau des établissements scolaires (pédibus/vélobus)
- Permet la cohabitation des modes
- Diminuer la place de la voiture dans la zone en identifiant des trajets communs inter entreprises

***Scénario nécessitant un travail de concertation et de consultation important.***

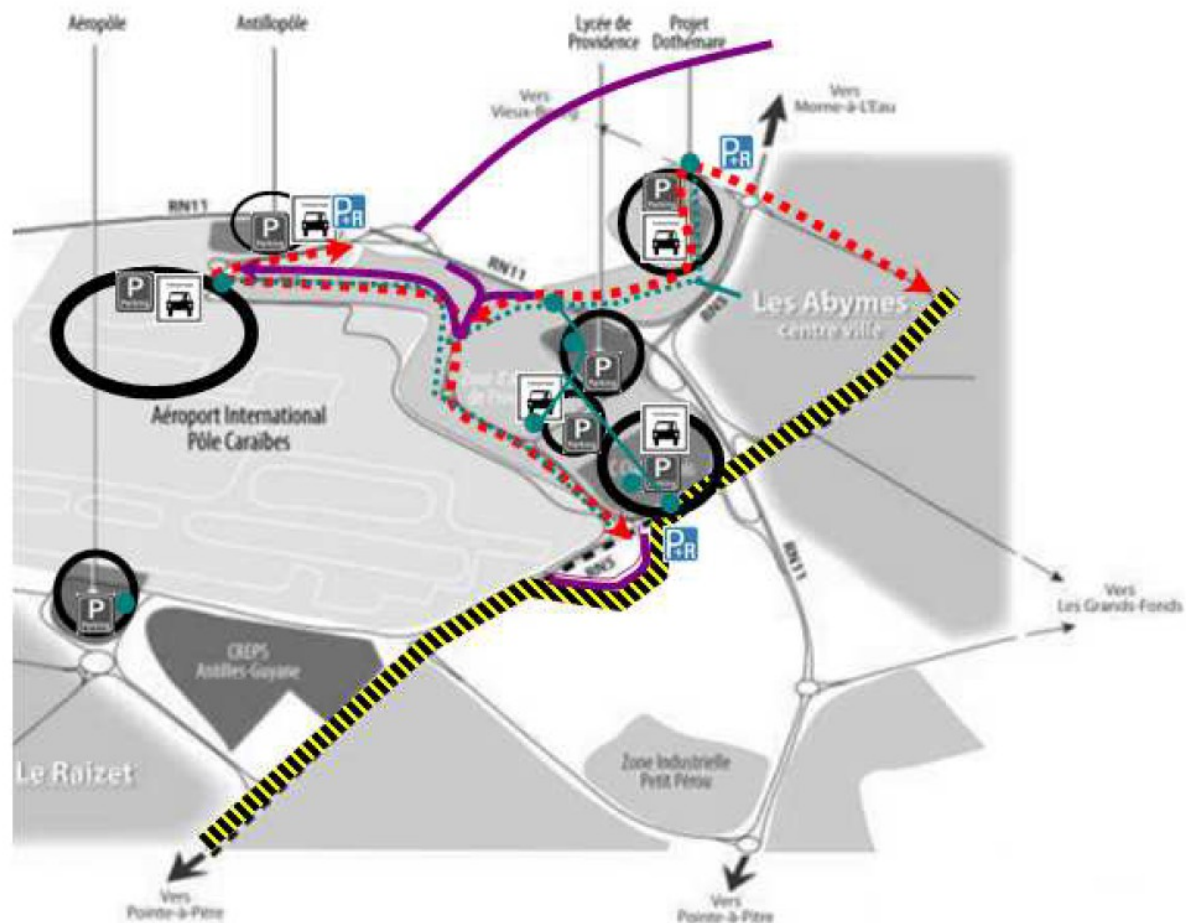


- Aménager les points d'arrêt utilisés actuellement
- Renforcer la signalétique verticale et le marquage au sol pour les piétons sur les axes bénéficiant déjà d'aménagements suffisants :
- Aménagement des trottoirs pour une circulation piétonne facilitée
- Aménagement de quelques parcours cycles prioritaires aux abords des établissements scolaires (voies mixtes ou dédiées)



## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence

-  Pôle attractif
-  Aménagement d'un parking
-  Installation d'un pool d'autopartage
-  Parking-Relais
-  Aménagement des infrastructures routières
-  Ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP en projet)
-  Ligne de Transport en Commun sur voie partagée
-  Aménagement de voirie dédiée aux cycles
-  Réalisation de bandes cyclables
-  Parking vélo sécurisé et abrité



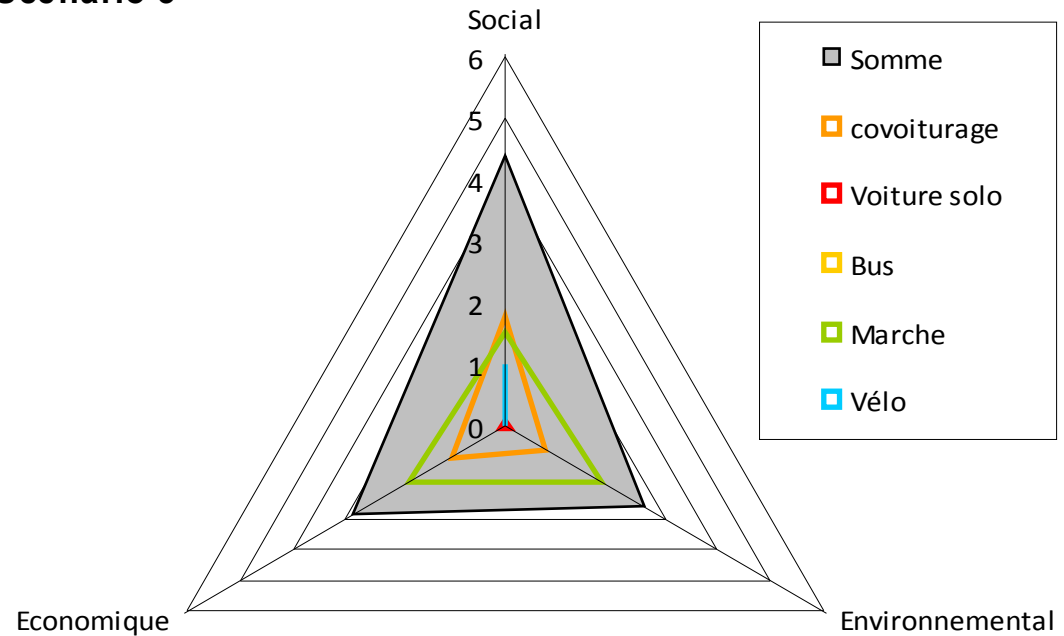


## Valoriser l'image des TC

- Transport rapide
- Peut être hors congestion
- Économique
- Confortable
- Lien social

Peut être long à se mettre en place :  
aménagement des liaisons cycles et des  
douches dans les entreprises

### Scénario 3



# Scénario 4

## Orienter vers les modes alternatifs à la voiture individuelle



## Scénario 4

### ➤ *Intégrer les notions de combinaisons de modes et de correspondance*

#### Voirie

#### Stationnement

#### Services

#### Automobile

- Contrôles / autorisations
- Emprise réduite de la voiture avec des voies pouvant être utilisées par d'autres modes de transports

- Tendance à la diminution de l'offre de stationnement de la voiture particulière
- Réguler les temps de stationnements

- Création de voies dédiées
- Valorisation des voies intersecteurs
- Signalétique revue

#### Transports en commun

- Emprise réduite de la voiture avec des voies pouvant être utilisées par d'autres modes de transports

- Aménagement des Points d'arrêts
- Espaces de retournement à augmenter
- Création de navettes internes et externes à la zone

- Création de voies dédiées
- Création de navettes internes et externes à la zone

#### Cycles

- Emprise réduite de la voiture avec des voies pouvant être utilisées par d'autres modes de transports

- **Prévoir les parcs de stationnement**

- Mise en place de douches dans les entreprises choisies
- Kit de dépannage

#### Marche à pied

- Adaptation des cheminements (itinéraires prioritaires à définir, ombrager les itinéraires par de la végétation)

- Espace de repos paysagers, bancs,

- Valorisation des commerces et lolo



- Développer les axes de transports en commun en lien avec les infrastructures existantes,
- Maintenir ou tendre à réduire les parkings de stationnement
- Mettre en place la multimodalité et l'intermodalité aux points d'arrêts définis
- Valoriser la place du piéton dans la zone en identifiant des cheminements prioritaires en lien avec les commerces, la présence des lolos
- Permettre l'usage des vélos

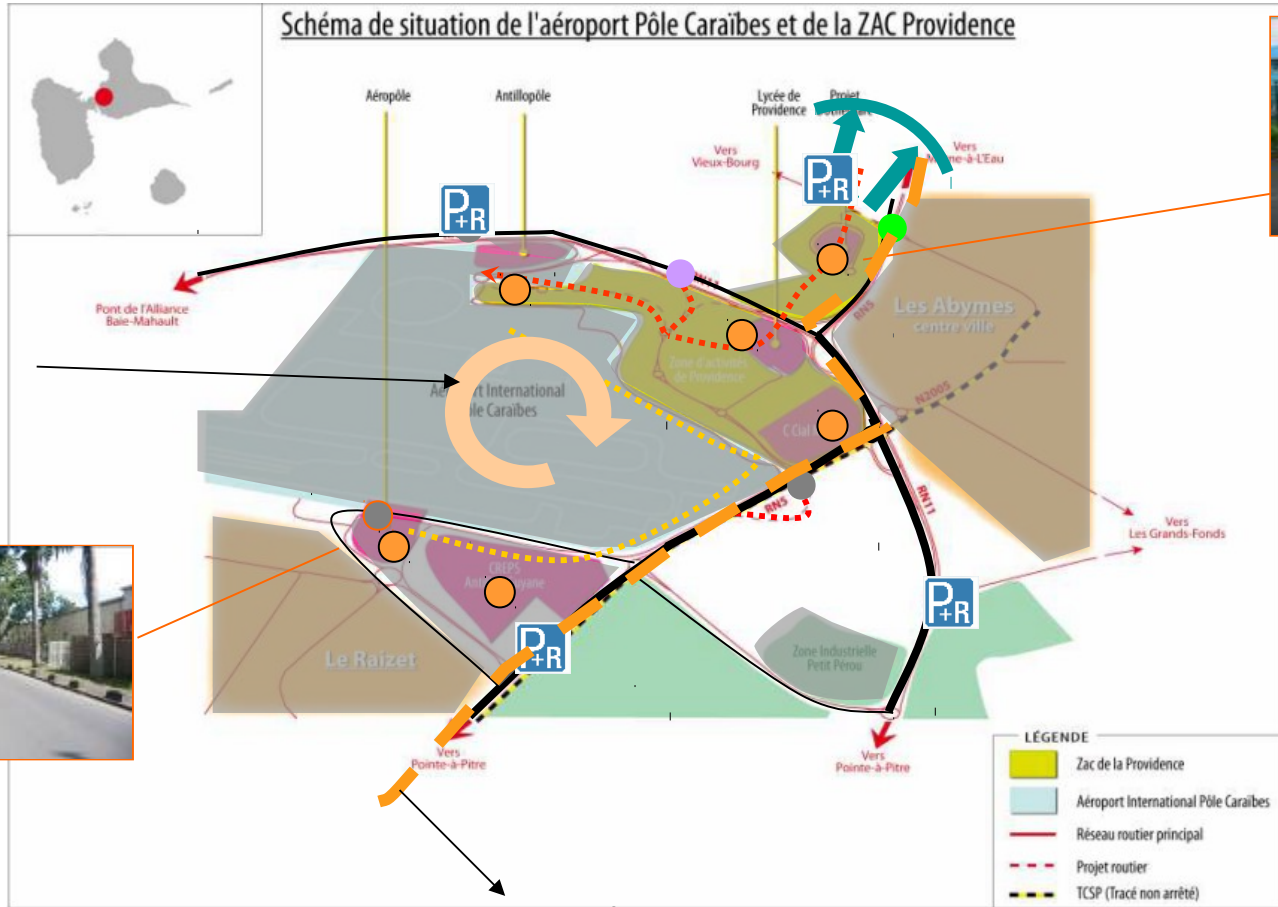
***Scénario nécessitant un travail de concertation et de consultation important.***



# • Scénario 4: actions



## Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence



Navettes internes de desserte

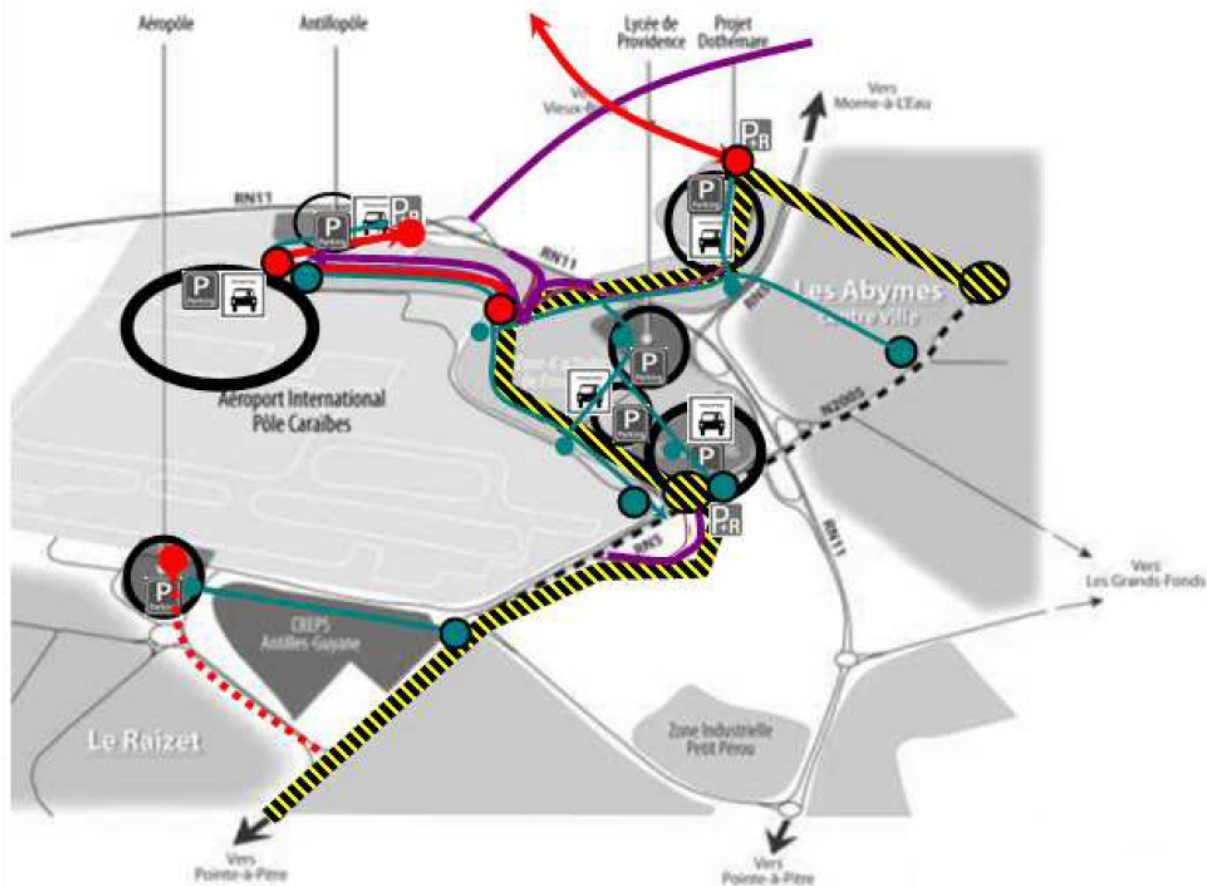


Axe TCSP liaison vers PaP et Jarry



- Pôle attractif
- Aménagement d'un parking
- Installation d'un pool d'autopartage
- Parking-Relais
- Ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP en projet)
- Aménagement des infrastructures routières
- Ligne de Transport en Commun (TC) sur voie dédiée
- Ligne de Transport en Commun sur voie partagée
- Arrêt potentiellement majeur de la ligne TCSP
- Arrêt de Transports en Commun (TC)
- Aménagement de voirie dédiée aux cycles
- Réalisation de bandes cyclables
- Parking vélo sécurisé et abrité
- Arrêt multimodal (TC ↔ TCSP ou TC ↔ Vélos)
- Parking vélo multimodal sécurisé et abrité

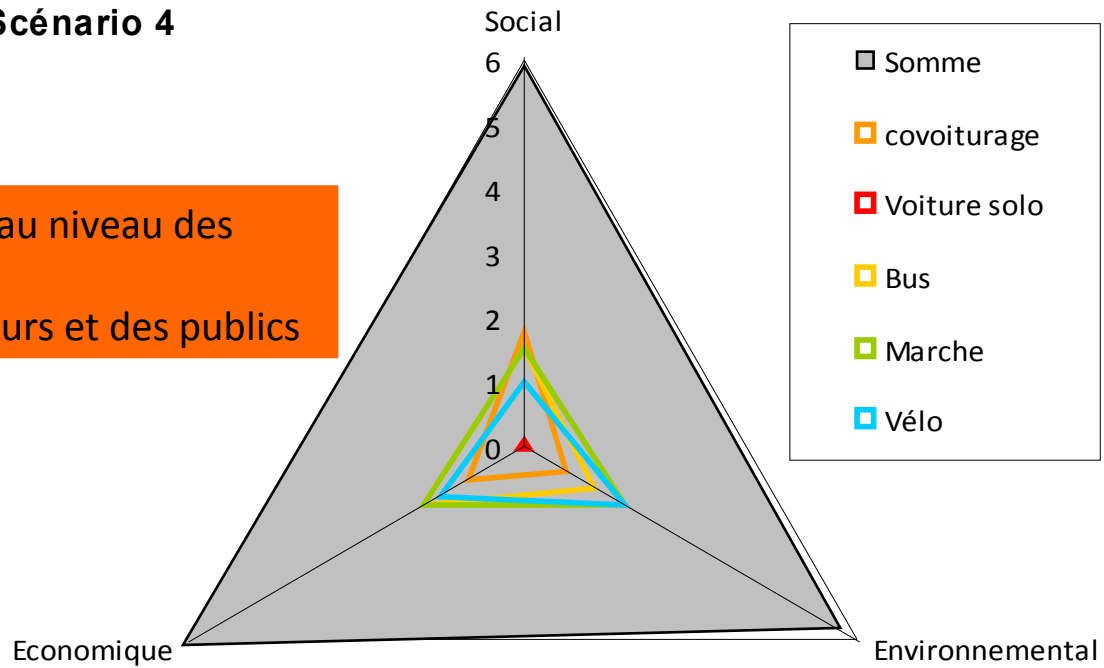
### Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence



**Fortement volontaire pour proposer des alternatives à la voiture**  
**Garantie un développement durable**

**Scénario 4**

Jeu d'acteurs complexe au niveau des transports en commun  
 Inertie possible des acteurs et des publics



ADEME



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie

DIRECTION RÉGIONALE  
GUADELOUPE



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction  
de l'Environnement,  
de l'Aménagement  
et du Logement

GUADELOUPE

# Scénario 5 Idéaliste



## Scénario 5

### ➤ **Mixer activité et résidentiel :**

- Favoriser l'effervescence des secteurs en améliorant la mixité et les échanges
- Ne pas créer un no man's land de cette zone : définir une ou des fonction(s) de secteurs
- Transformer la zone à la fois en zone résidentielle et zone d'activité
- Intégrer les NRJ propres
- Desservir la zone en transport collectif

### Voirie

### Stationnement

### Services

#### Automobile

- Travailler sur les réseaux et flux
- Mise en place de mobiliers durables (autoflexibles ou autorelevants; musoirs...)

- Remiser les parkings derrière les bâtiments
- Réduire les parkings VP,
- Stationnements fonctionnels (livraisons)
- Parking pour véhicules électrique

#### • Signalétique revue

#### Transports en commun

- en aménageant une voie de circulation spécifiquement à cet effet
- partage possible avec véhicules sécuritaires / sanitaires pour accès en cas d'accident majeur

- Aménagement des Points d'arrêts
- Espaces de retournement à augmenter
- Création de navettes internes et externes à la zone

- Réseau de TC rapide et fiable pour qu'il concurrence la VP
- **Cohérence des horaires et billettiques**

#### Cycles

- voies dédiées sur les grands axes de transit
- mixité des usages doux sur les axes secondaires et desservant l'appareil commercial

#### • Prévoir les parcs de stationnement

- **Douches dans les entreprises**
- éclairage aux points d'arrêt et le long des cheminements piétons,
- signalisation

#### Marche à pied

- Cheminements continus et accessibles par tous sur l'ensemble des parcours
- Confort paysager et des aires de détente/loisirs (jeux)

- abris sur les cheminements à l'entrée des principaux établissements et des commerces
- Amélioration du confort paysager et des aires de détente/loisirs (jeux)

- télétravail et e-échanges / Visioconférence
- valorisation des commerces et lolo
- Signalisation



## Favoriser les solutions alternatives à la voiture par la création de nouvelles compétences et nouveaux outils

*Rappel : Grenelle de l'Environnement et volet « Transport » :*

### 1 double enjeu imposé via le projet d'amélioration de l'environnement

- La mise en place de solutions de déplacements dits «propres »
- Faire en sorte que l'aménagement du territoire impose moins de déplacements

### Nécessité de jouer sur le mieux et sur le moins

- Réaliser un « cœur des fonctions » à partir des secteurs de Dothémare et Providence en vue de l'extension prochaine de la zone au NNE
- Créer des habitudes de circulation confortable par un melting pot des usages et des motifs

### *Comment ?*

#### *Déterminer des lieux attractifs*

Adapter les axes en travaillant les profils de voies (routes avec trottoirs, routes et cycles et TC...), Equilibrer la cohabitation des modes et privilégier la segmentation des modes selon la dangerosité des parcours

Améliorer l'interconnexion des infrastructures , garantir la sécurité (de manière privilégier aux croisements des axes) et la fluidité des circulations à l'intérieur et extérieur de la zone

### *Résultats*

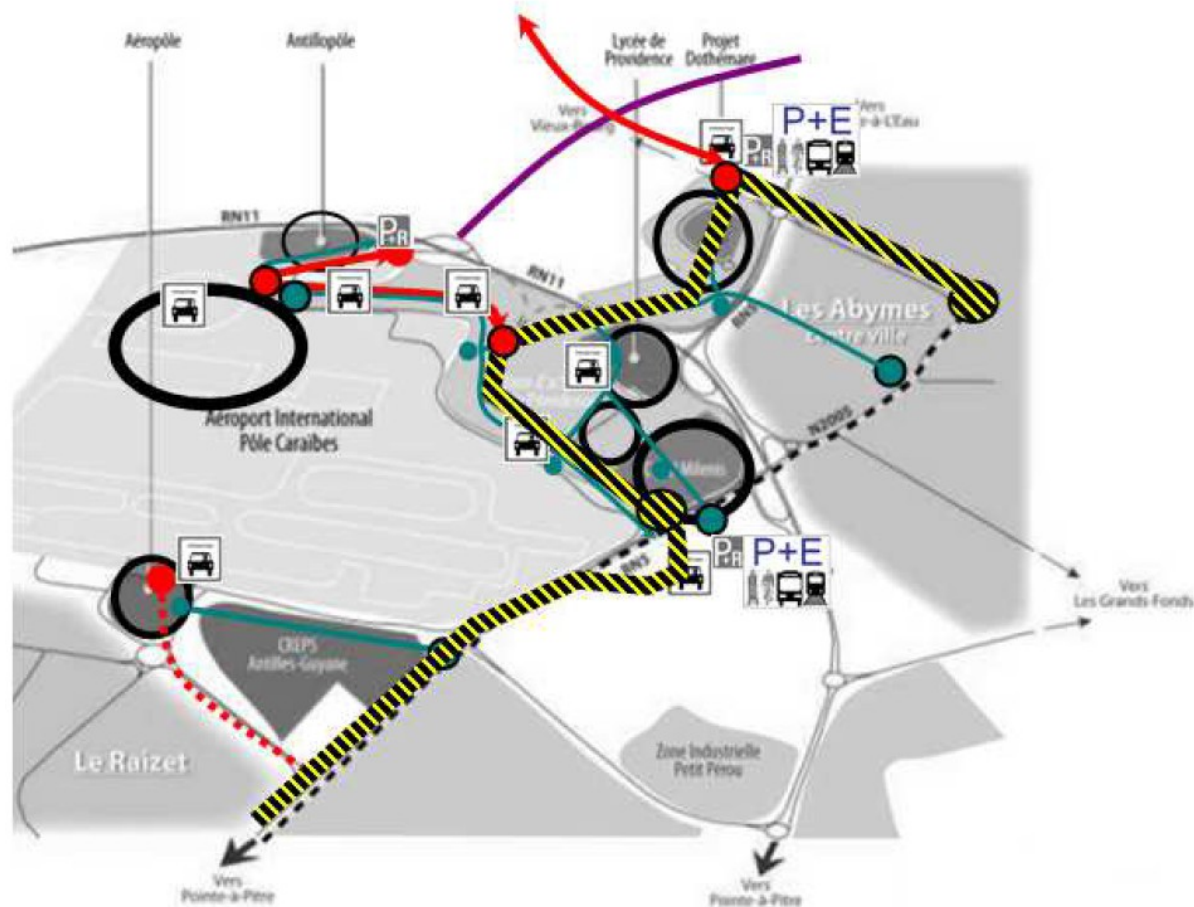
#### *...une priorité de permettre les rabattements sur les secteurs :*

- Dothémare
- Milénis



- Pôle attractif
- Aménagement d'un parking
- Installation d'un pool d'autopartage
- Parking-Relais
- Pôle d'échange
- Ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP en projet)
- Aménagement des infrastructures routières
- Ligne de Transport en Commun (TC) sur voie dédiée
- Ligne de Transport en Commun sur voie partagée
- Arrêt potentiellement majeur de la ligne TCSP
- Arrêt de Transports en Commun (TC)
- Aménagement de voirie dédiée aux cycles
- Réalisation de bandes cyclables
- Parking vélo sécurisé et abrité
- Arrêt multimodal (TC ↔ TCSP ou TC ↔ Vélos)
- Parking vélo multimodal sécurisé et abrité

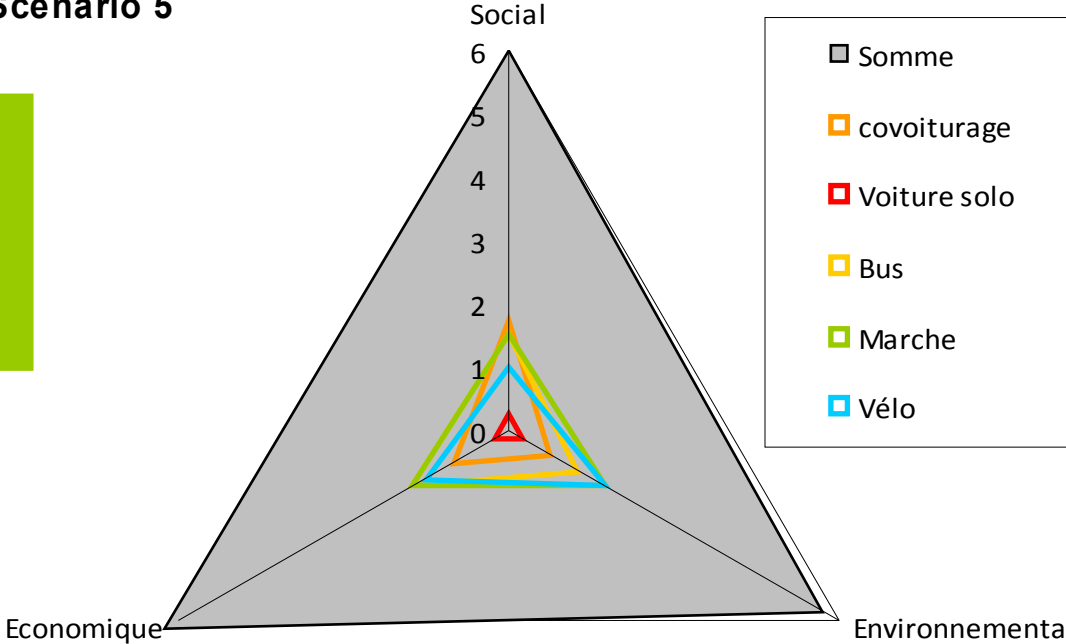
### Schéma de situation de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC Providence



Une inertie très importante des acteurs  
 Lourdeur de mise en place  
 Rattrapage nécessaire d'une action déjà lancée  
 Coûts importants de communication et d'information

Une perspective de développement durable de la zone,  
 La cohabitation des publics  
 Des gains en maintenance et en suivi

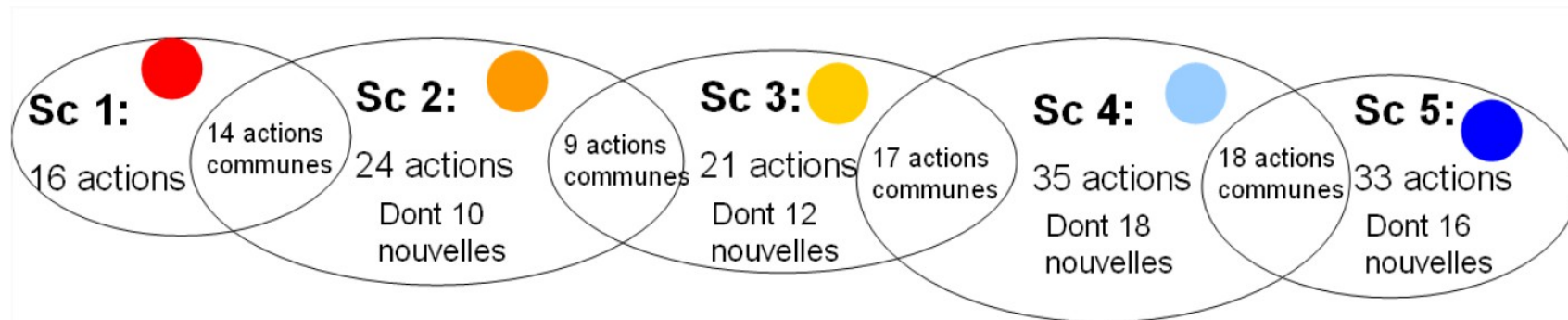
**Scénario 5**





# En conclusion...

Les scénarii proposés disposent d'actions propres au scénario mais également d'actions communes avec d'autres scénarii :



Actions  
Scénario 1Actions  
Scénario 2Actions  
Scénario 3Actions  
Scénario 4Actions  
Scénario 5

Voiture

- Voies nouvelles secondaires intersecteurs
- parkings
- Organisation des flux dans la zone
- Drive-in / blocs dédiés
- Contrôles / autorisations

- Parking relais en entrée/sortie de zone
- Réguler les temps de stationnements
- Expérimentations sur plusieurs sites choisis
  - Covoiturage
  - Autopartage
- Règlement de trafic de zone

- Scénario 2+
- Signalétique

- Emprise réduite de la voiture puis que les voies sont utilisées pour d'autres modes

TC

- Aménagement des points d'arrêts
- Création de navettes internes et externes à la zone

- Création de voies dédiées
- Chercher à mutualiser les services sur la zone

- Création de voies dédiées
- Permettre de véritables interconnexions entre les réseaux

Modes  
doux  
Piétons  
vélos

- Aménagement des Points d'arrêts
- Mise en place de douches dans les entreprises choisies

- Création de voies dédiées
- Valorisation des voies intersecteurs
- Proposer des cheminements partiels continus et sécurisés

- Création de voies dédiées
- Valorisation des voies intersecteurs
- Proposer des cheminements continus et sécurisés

Non préconisé

Peu préconisé

Préconisé

# Multiplicité des acteurs :

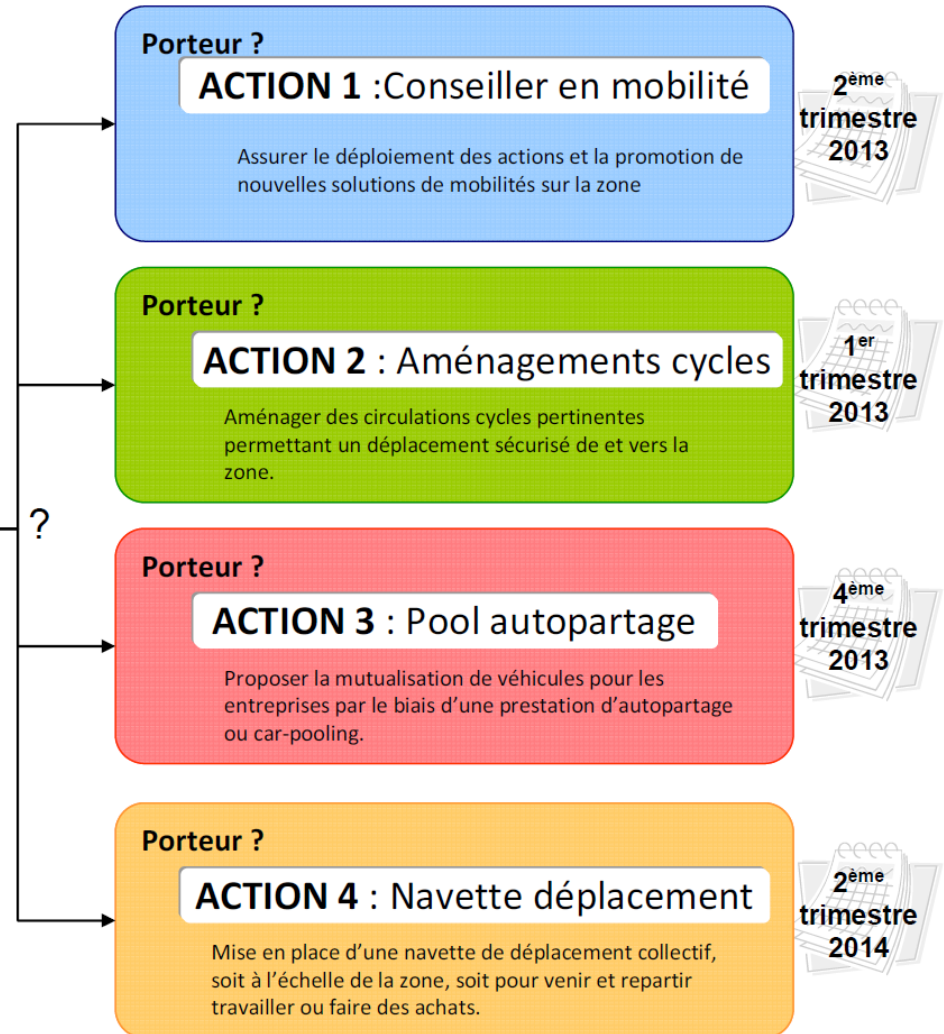
⇒ Quel acteur pour quelle échelle ?

## Des entreprises locales...

Aménageurs (SEMAG, SEMSAMAR,...)  
Chambre de Commerces et d'Industrie  
Mairie des Abymes  
Cap Excellence  
SMT Petit Cul de Sac Marin  
Conseil Général  
Routes de Guadeloupe

... à la Région

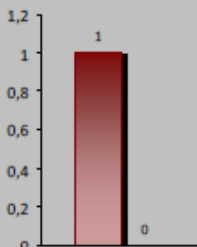
⇒ Comment mieux coordonner les  
compétences de chacun ?







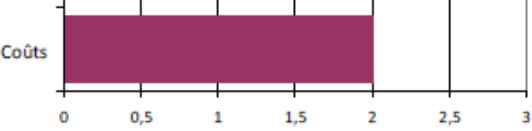
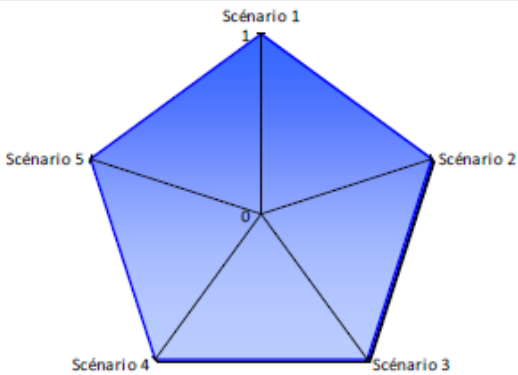
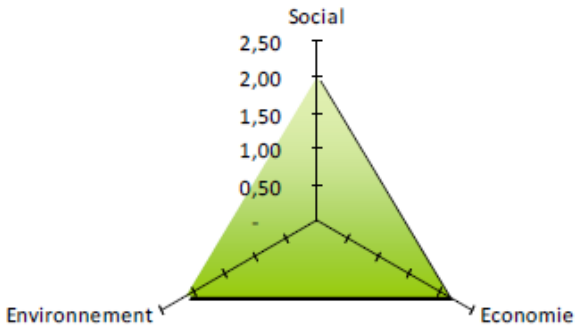
# ACTION N°1

## Schéma Local des Déplacements - Fiches actions

### Conseiller mobilité



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux		Porteur envisagé	
				Coûts		ASL	
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche				
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			Commentaires :	
						<p>Cette action couvre l'ensemble des modes et est présente dans tous les scénarii avec une gradation différente.</p> <p>Son apport au plan du développement durable peut être jugé important.</p>	

#### Description de l'action

L'action consiste à créer un pôle de conseil en mobilité soit par l'embauche d'un conseiller en mobilité, soit par le recours à une prestation externe d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui pourrait apporter son assistance technique. Ce pôle de conseil en mobilité aurait notamment en charge le management d'un groupe de pilotage mobilité au niveau de la zone qui réunirait les entreprises, l'ADEME, la DEAL et les autres acteurs concernés pour améliorer la mobilité sur la zone.

#### Objectifs de l'action

- faciliter la mise en œuvre des actions préconisées par le biais d'un acteur moteur sur le terrain ;
- déterminer le calendrier de déploiement des actions ;
- Rencontrer les entreprises et mettre en œuvre les solutions adaptées.

# ACTION N°1

## Schéma Local des Déplacements - Fiches actions

### Conseiller mobilité

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4	Scénario 5
Le conseiller n'a pour fonction que la concertation entre les entreprises sur les questions de flux routiers.	Le rôle du conseiller est de s'assurer de la mise en place de l'offre de co-voiturage et on animation éventuelle.	Le conseiller intervient sur la concertation et l'information sur les nouvelles offres créées. Il supervise les mises en œuvre opérationnelles	Le Conseiller devient le centre du dispositif et anime l'ensemble de la réflexion sur la mobilité en pilotant et évaluant les actions.	

#### Analyse juridique

Deux options sont possibles :

	Embauche de personnel	Recours à une prestation externalisée
<b>Principe</b>	Embauche d'une personne pour mettre en application les éléments techniques.	Passation d'un marché avec une structure externe pour la réalisation des prestations identifiées
<b>Avantages</b>	Permet d'imposer un acteur pour une mission précise qui sera présent sur le site et pourra potentiellement agir rapidement. Gestion directe de la personne avec une réactivité qui devrait être très forte	Management assuré par la structure tiers et possibilité de disposer de compétences élargies, Pas de « problèmes » de gestion de personnel.
<b>Inconvénients</b>	Forte dépendance au profil des personnes recrutées, Nécessité de faire un recrutement, de fournir un lieu de travail, de gérer la relation personnelle et de trouver une solution de management.	Nécessité de trouver un prestataire par un contrat adapté, Imposer une réactivité forte et une dynamique importante.

#### Analyse financière

Type d'action	Maître d'ouvrage	Coûts estimés		Partenaires potentiels
		Investissement	Fonctionnement	
Embauche ou contractualisation avec un tiers	ASL	Aucun	<ul style="list-style-type: none"> <li>40 000 € salaire annuel chargé</li> <li>20 000 € de charges de fonctionnement (informatique, charges diverses)</li> </ul>	CCI ADEME



# ACTION N°2

## Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



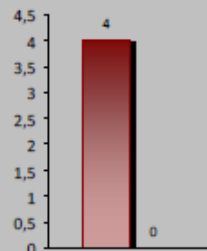
### Création d'un pool de location de véhicules

Analyse d'opportunité	Eléments clés du diagnostic		Eléments conditionnant la mise en œuvre	
	Atouts	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des parcs de véhicules sont présents dans les entreprises avec une utilisation limitée.</li> </ul>	Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> <li>Présence de sociétés de location de véhicules sur la zone</li> </ul>
Faiblesses	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aucun espace prévu dans la prescription de zone</li> </ul>	Menaces	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une inertie forte existe sur la notion de propriété individuelle de la voiture</li> </ul>	
Détails de l'action	Eléments généraux	Un système d'autopartage repose sur le principe de la mise à disposition de véhicules « en libre service » avec une réservation préalable (pouvant être de quelques minutes). Les véhicules sont stationnés sur la zone et il est possible de faire une réservation de véhicules soit par le biais d'internet, soit par le biais d'un téléphone.		
	Analyse technique	<p>L'autopartage peut partir de solutions très légères pour aboutir à des structurations d'offre plus lourdes comme le service Autolib à Paris par exemple.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Scénario 2</b> : En version « simple » l'autopartage est simplement la mise en commun d'un véhicule entre les entreprises de la zone. Comme le montre une étude récente (étude ADETEC sur l'autopartage privé), il s'agit d'un système d'autopartage dans la sphère privée ou les personnes signent entre elles une convention d'utilisation et en trouvant une solution de partage des coûts pour l'assurance et l'entretien. Cette solution est simple à mettre en œuvre et peut s'appliquer aux entreprises. Le principe est donc de proposer un pool de véhicules accessible pour les salariés.</li> <li>- <b>Scénario 3</b> : il s'agit alors de proposer un parc de véhicules en libre service avec un principe de « one way », le véhicule emprunté devant revenir à son point de départ. Le service est le même que dans le cadre d'un pool d'entreprise, mais il est ouvert à une population plus large.</li> <li>- <b>Scénario 4</b> : l'offre d'autopartage devient plus souple avec une combinatoire de solutions du scénario 3 et aussi des véhicules en libre service avec la possibilité de prendre et de déposer les véhicules n'importe où sur la chaussée avec des emplacements réservés ou non. Ce type de service fonctionne par exemple à Lyon avec le système Car2go.</li> <li>- <b>Scénario 5</b> : Le fait d'avoir interdit la circulation des véhicules dans la zone induit la nécessité de mettre à disposition de véhicules pour circuler. Nous proposons un principe de véhicules en libre service, fonctionnant avec une énergie propre (électrique éventuellement) et avec un principe de liberté d'usage complète dans la zone.</li> </ul>		



# ACTION N°3

## Aménagements Cyclables



Nombre d'actions  
opérationnelles  
contenues dans l'action  
globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux		Porteur envisagé
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche	Coûts 		SEMAG
		<input checked="" type="checkbox"/>				
						<b>Commentaires :</b> L'aménagement de voies cyclables permet de proposer une alternative crédible à la voiture. Elle sera cependant fortement impactée par la mise en place d'autres actions comme les douches dans les entreprises ou les possibilités de louer des cycles.

Description de l'action

L'action consiste à mailler le territoire d'infrastructures dédiées aux cycles et de disposer d'équipements permettant l'usage des vélos sur la zone. Cette action ne porte que sur les créations ou modifications d'infrastructures pour les cycles.

Objectifs de l'action

- L'objectif est de faciliter l'utilisation des cycles sur la zone en toute sécurité



# ACTION N°3

## Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



### Aménagements Cyclables

Mode concerné

Eléments quantitatifs généraux

Porteur envisagé


 4,5  
4  
3,5  
3  
2,5  
2  
1,5  
1  
0,5  
0  
Eléments  
généraux

#### Infrastructures

- Création d'aménagements pour les cycles sans prendre d'espace à l'automobile ou le moins possible pour garantir une cohabitation adaptée ;
- Garantir une continuité des circulations cycles ;
- Assurer la desserte des principaux équipements sur la zone ;
- Compléter le dispositif de circulation par des stationnements adaptés pour les cycles.

 Analyse  
technique

La déclinaison des aménagements cycles est variable suivant les scénarii retenus :

- **Scénario 3** : aménagements ne prenant pas d'espace à la voiture. Donc création de voies vertes dans les espaces naturels et aménagement sur les bas côté, séparés des voies automobiles.
- **Scénario 4** : les aménagements cyclables prennent de l'espace à la voiture et on utilise les voies routières pour faire circuler des vélos en leur dédiant un espace particulier.
- **Scénario 5** : les vélos sont prioritaires sur tout le secteur et les voitures sont des composantes secondaires. L'espace est partagé.

 Description  
de  
l'action

Cette action ne porte que sur les créations ou modifications d'infrastructures pour les cycles.

 Objectifs  
de  
l'action

- L'objectif est de faciliter l'utilisation des cycles sur la zone en toute sécurité

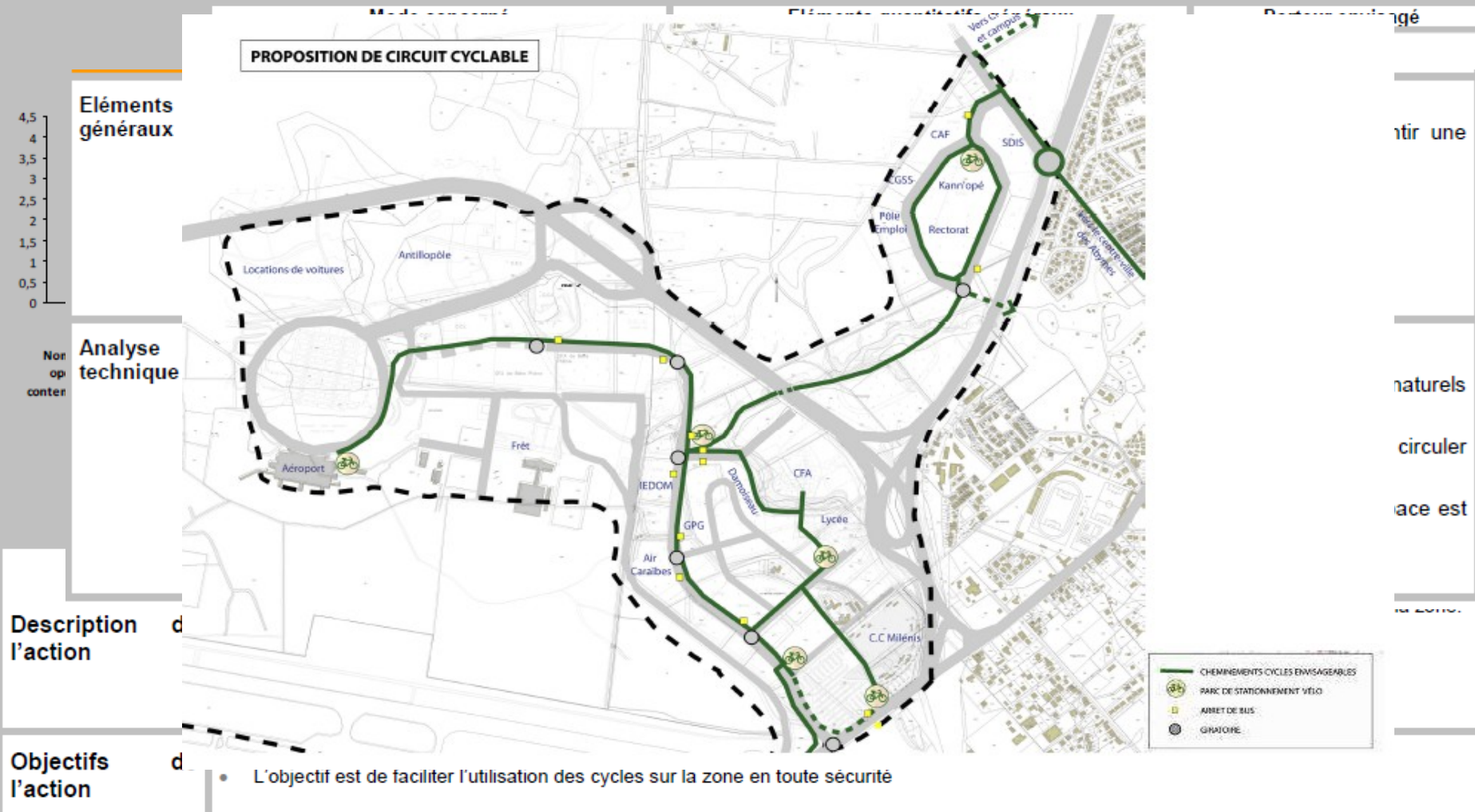




# ACTION N°3

## Schéma Local des Déplacements - Fiches actions

### Aménagements Cyclables



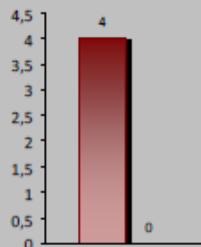


# ACTION N°4

## Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



### Navette de transport collectif



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux		Porteur envisagé
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche	<p>Coûts</p>		ASL ou SMTPCSM
	<input checked="" type="checkbox"/>					
						<b>Commentaires</b> La mise en place d'une navette concerne principalement les transports collectifs bien qu'elle impacte également sur l'usage des autres modes.

#### Description de l'action

L'action consiste à mettre en service une navette interne à la zone afin de permettre le transport des salariés, clients ou visiteurs à l'intérieur de la zone et en direction des pôles principaux externes (par exemple le centre de Pointe-à-Pitre) ;

Pour restreindre les possibles, nous proposons de limiter l'action à la création d'une navette interne à la zone et portée juridiquement par une structure spécifique.

#### Objectifs de l'action

- Permettre de tester la pertinence d'une offre de déplacement au sein de la zone afin de voir les modalités de mise en œuvre d'une telle desserte dans le cadre du PDU de Pointe-à-Pitre à terme, avec une reprise de l'offre par la collectivité.

## Analyse technique

Au plan technique, nous proposons 3 fonctionnements possibles selon les scénarii :

- **Scénario 3** : navette fonctionnant 3 fois/jour en heures pleines (matin/midi/soir) pour réaliser les correspondances avec les autres réseaux existants et pour desservir les principaux pôles de la zone. Dans ce cas, la navette est organisée avec l'accord du Conseil Général et du SMTC. Elle est financée par l'ADEME ;
- **Scénario 4** : détournement de la ligne TCSP pour un passage au sein de la zone. Cette possibilité serait à analyser dans le cadre de l'étude lancée à cet effet. En complément éventuel, une navette fonctionnant à la journée (6h-19h) en transport à la demande zonal. Nécessite de mettre en place un système de réservation. La navette interne permet de réaliser les correspondances avec les autres réseaux existants et de relier l'ensemble des entreprises de la zone entre elles. Dans ce cas, la navette est organisée avec l'accord du Conseil Général et du SMTC. Elle est financée par l'ADEME ;
- **Scénario 5** : détournement de la ligne TCSP pour un passage au sein de la zone. Cette possibilité serait à analyser dans le cadre de l'étude lancée à cet effet. En complément éventuel, une navette fonctionnant à la journée (6-19h) en transport à la demande en ligne virtuelle. Nécessite de mettre en place un système de réservation en place. La navette interne permet de réaliser les correspondances avec les autres réseaux existants et de relier l'ensemble des entreprises de la zone entre elles.

D'autres formes d'exploitation sont possibles mais cette forme semble la plus adaptée du fait d'un territoire restreint et de besoins non précisément identifiés actuellement.

## Analyse juridique

Le portage juridique de l'action devra être fait par un acteur du territoire. Du fait du caractère expérimental de l'opération, l'ASL semble un porteur potentiel intéressant avec un principe de contractualisation avec un prestataire externe qui pourrait être une société de taxi ou un transporteur, voir les loueurs de véhicules qui disposent de leur propres navettes.

Si l'ASL est identifiée comme porteuse, elle devra établir un cahier des charges technique sur les bases présentées ci-dessus et faire valider le projet par des partenaires potentiels que sont : le SMTPCSM et le Conseil Général, de façon à garantir que le projet ne vient pas concurrencer des offres de transports publics qui seraient mises en place.

Une fois l'accord obtenu, elle pourra contractualiser avec un exploitant suivant ses règles de contractualisation, en veillant à ce que l'exploitant en question se conforme aux règles de la profession transport, notamment concernant l'attestation de capacité professionnelle et l'inscription au registre des entreprises de transports, et les capacités financières, ainsi que les formations minimum obligatoires.

À terme, en fonction des résultats de l'expérimentation, le service pourra être repris par les collectivités au titre de la compétence transport.

## Analyse financière

Type d'action	Maître d'ouvrage	Coûts estimés		Partenaires potentiels
		Investissement	Fonctionnement	
Etude de mise en place : établir le cahier des charges et faire valider le projet par les collectivités	ASL ADEME	10 000 €		Prestataire externe
Exploitation du service	ASL		Base possible à 50 000 € / pour un an de	ADEME, DEAL, SMTPCSM, CG



Merci de votre attention

Christian PONT, DEAL, responsable de l'ORT  
[christian.pont@developpement-durable.gouv.fr](mailto:christian.pont@developpement-durable.gouv.fr)

Jérôme DANCOISNE, ADEME, prospectives et planification  
[jerome.dancoisne@ademe.fr](mailto:jerome.dancoisne@ademe.fr)