



AMELIORATION DE LA DESSERTE DE L'AEROPORT POLE CARAÏBES ET DE LA ZAC PROVIDENCE

Dans la perspective d'expérimentation d'alternatives au véhicule particulier

Rapport de diagnostic

Septembre 2012



La Couplais - 35 600 SAINTE MARIE

☎ 02 99 726 705 - ☎ 02 99 726 745 - contact@mobhilis.fr

SARL au capital de 45000 euros, immatriculée au RCS de Rennes sous le N°499 402 352 - N°SIRET 499 402 352 000 11

Suivi des évolutions du document

Objet général du document	
	Rapport d'analyse de la situation de la ZAC Providence sur les questions de mobilité. Présentation des éléments de diagnostic et identification des enjeux au niveau de la zone.
Version	Objet
1.0	Version initiale Mobhilis - C2R
2.0	Version mise à jour Mobhilis – C2R

Circuit de validation

Version	Etabli par	Transmis le	Approuvé par
1.0	M. Jeannenot/ S Haizoune JC Robin / Soëlie Biabiany	24/09/2012	
2.0	M. Jeannenot/ S Haizoune JC Robin / Soëlie Biabiany	15/10/2012	

SOMMAIRE

Sommaire	3
Présentation	6
1 La zone concernée	7
1.1. Un territoire hétérogène	7
1.1.1. Secteur la Providence	8
1.1.2. Le secteur de Dothémare	8
1.1.3. Le secteur aéroportuaire	8
1.1.4. Le secteur du Raizet, CREPS.....	9
1 les acteurs de la zone	10
1.1. Les acteurs Publics	10
1.1.1. Le Conseil Régional	10
1.1.2. Le Conseil Général	11
1.1.3. Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-Sac Marin.....	12
1.1.4. Les communes.....	13
1.2. Les acteurs privés.....	13
1.2.1. La SEMAG	13
1.2.2. La CCI	15
1.2.3. Les entreprises.....	15
Analyse de la mobilité	19
1 La demande potentielle, les flux.....	20
1.1. Les flux	20
1.2. approche des évolutions potentielles.....	21

1.3. La perception des acteurs	22
2 infrastructures et services de mobilité.....	26
2.1. Voirie, offre routière	27
2.1.1. Le contexte.....	27
2.1.2. Par secteur	28
2.1.3. L'avis des entreprises	32
2.2. le traitement des modes doux	33
2.2.1. Constat général	33
2.2.2. L'avis des entreprises	38
2.3. Les transports en commun	40
2.3.1. La desserte	40
2.3.2. Analyse par secteur.....	41
2.3.3. L'avis des entreprises	43
2.4. Les éléments connexes.....	45
2.4.1. Exposition aux risques lors des déplacements	45
2.4.2. La perception de la problématique de mobilité	47
Synthèse et bilan	49
1 Un bilan par zone	50
1.1. La zone de la Providence	50
1.2. La zone de la Dothémare.....	52
1.3. La zone CREPS-le Raizet.....	54
1.4. La zone Aéroport Pôle Caraïbes	56
2 Enjeux et perspectives.....	58

Point méthodologique

Le rapport qui suit est issu de trois sources principales :

- l'analyse des documents et études existants au niveau du territoire d'étude ;
- les visites de terrain et échanges avec les acteurs concernés ;
- l'analyse de l'enquête effectuée auprès des entreprises de la zone.



Présentation

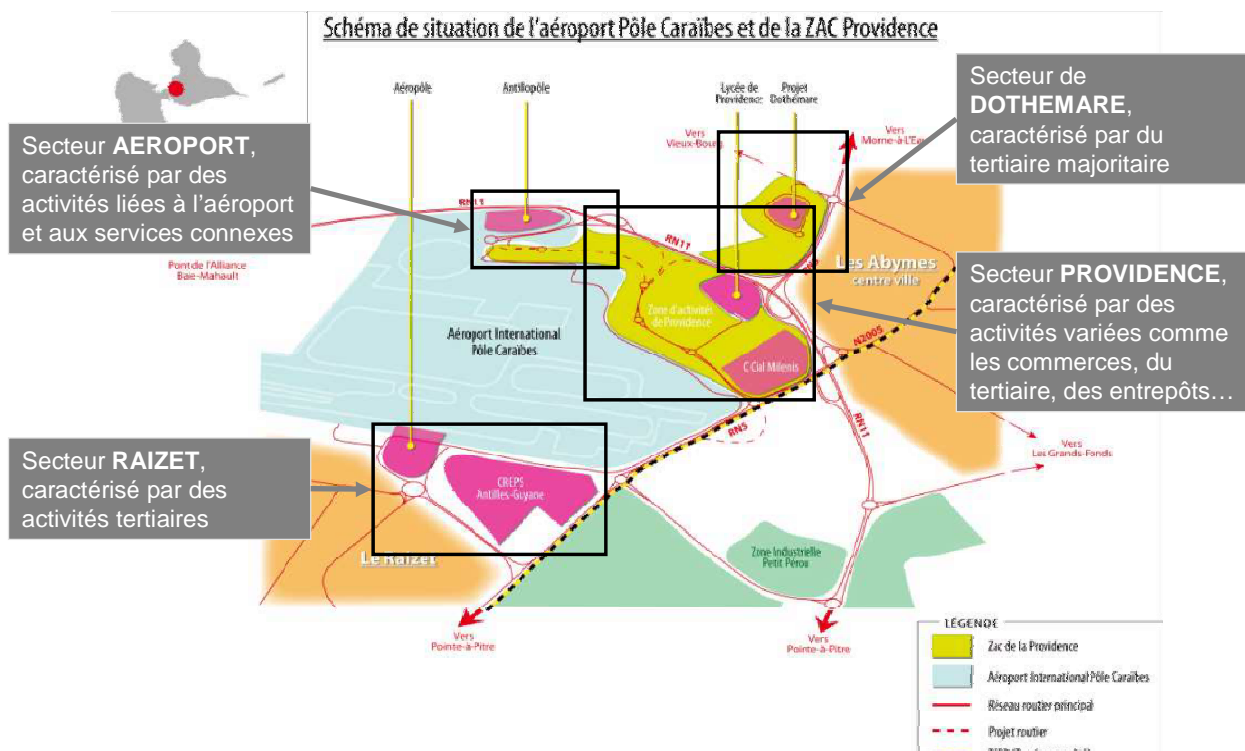
1 LA ZONE CONCERNEE

1.1. UN TERRITOIRE HETEROGENE

Bien que relevant du même programme d'aménagement ou entendu comme tel, le secteur d'étude présente des territoires assez hétérogènes.

Un découpage en 4 zones distinctes apparaît après analyse, tel que le montre la carte ci-contre.

Ce découpage porte à la fois sur la ZAC en tant que telle du fait de la diversité des acteurs économiques qui y sont présents, mais aussi sur les autres secteurs et notamment le Sud avec le Raizet et le CREPS et la partie aéroportuaire.

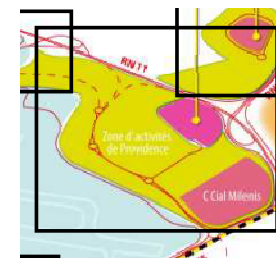


1.1.1. Secteur la Providence

Le premier secteur identifié est celui du Parc d'Activités de la Providence qui représente le cœur de la zone. Il est donc situé au centre du secteur d'étude et se caractérise par des implantations en cours assez importantes et des projets à venir assez ambitieux comme, par exemple, l'arrivée d'un multiplexe à proximité de Milénis.

Une des spécificités de la zone est également liée à la présence d'un Lycée d'enseignement général et professionnel (Lycée de la Providence) doublé d'un CFA. La présence de ce type d'activité induit inévitablement des flux spécifiques, notamment pour les accès en transports collectifs ou pour les trajets à pied ou en vélo.

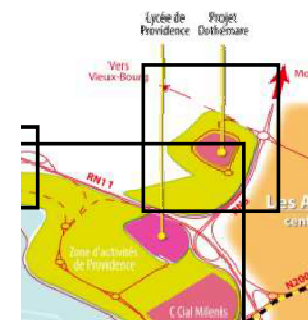
En terme d'occupation actuelle de la zone on retrouve la société GPG qui est un grossiste-répartiteur en médicaments et la société Damoiseau qui est un producteur de Rhum. La société Logidom est en cours d'installation pour une activité de répartition de containers (dispatch) induisant des flux logistiques importants. On note également la présence de l'IEDOM, qui dispose d'un accès spécifique sur les pistes pour les transferts de fonds directs et d'Air Caraïbes.



1.1.2. Le secteur de Dothémare

Cette zone est la plus avancée aujourd'hui avec une occupation quasi complète d'ici quelques mois. Les structures présentes sont principalement des administrations parmi lesquelles on retrouve la CAF, Pôle Emploi, la Sécurité Sociale. La présence du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) sur le secteur implique certains impératifs en terme de flux et notamment une garantie d'accès à la zone dans des délais rapides. On note également la présence de quelques commerces sur la partie Est (bricolage et pièces autos).

Cette zone est également en travaux importants avec les projets Kann'Opé et Dothémare 2 qui vont également accueillir des administrations également comme la DEAL ou des activités tertiaires.

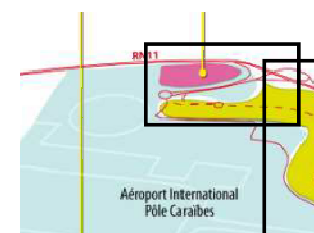


1.1.3. Le secteur aéroportuaire

La zone aéroportuaire se découpe en fait en 2 secteurs distincts :

- La partie aérogare avec les problématiques de flux passagers ;
- La partie activité fret ou postal, plutôt située à l'Est de l'aérogare.

Concernant la partie Aérogare Pôle Caraïbes, la problématique majeure est la saisonnalité et la temporalité de l'activité liée au flux de passagers. L'aéroport est actuellement calibré pour un flux passagers de 2 millions de voyageurs par an et le projet de création d'un pôle régional va permettre de passer à un volume de 2,5 millions. La création du terminal régional s'accompagnera d'un travail sur les stationnements avec une extension du parking et le déplacement du parking VIP. Aucun aménagement particulier n'est prévu

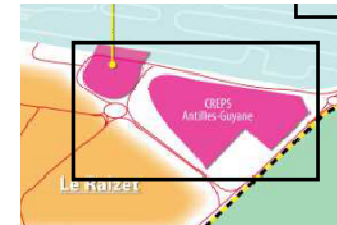


en terme de modification de capacité au niveau de la piste ou pour les accès avions, en dehors de l'augmentation des possibilités de stationnements avions. L'aéroport dispose également d'un terminal « Croisière Basée » dédié à l'accueil du public arrivant en avion pour réaliser une croisière dans les Caraïbes depuis Pointe-à-Pitre. La saison 2010-2011 a généré un flux de l'ordre de 40 000 voyageurs sur ce principe qui induit de proposer un accès par autocar à proximité immédiate de l'aéroport avec une zone d'enregistrement spécifique. Actuellement, cette zone est située à l'arrière du bâtiment des loueurs de véhicules avec un important parking de cars à ce niveau.

Concernant la partie fret, elle est occupée principalement par la CCIIG, Chronopost et la Poste ainsi que d'autres acteurs. La partie est assez isolée du reste de l'aérogare. Un projet existait sur le développement du fret, mais le ralentissement de l'activité économique a momentanément interrompu le projet. Actuellement, le trafic fret est de l'ordre de 11 000 tonnes annuelles avec une relative diminution.

1.1.4. Le secteur du Raizet, CREPS

Au Sud des pistes, se trouve l'ancienne aérogare où est prévu le projet d'Aéropôle du Raizet qui comprendra des bureaux et locaux destinés à accueillir, opérateurs, administrations et usagers de l'aéroport, mais aussi l'aménagement d'une aérogare régionale. Actuellement, la CCIIG a lancé un appel d'offres pour l'aménagement de cette zone. Plusieurs dossiers sont en cours d'examen et il est impossible de préciser aujourd'hui quelle sera l'activité présente à terme sur la zone.



Notons que le secteur se trouve aussi soumis à la contrainte de la présence du stockage d'hydrocarbures qui « limite » les possibilités d'aménagement.

La ZAC Providence est une zone d'aménagement concertée qui a pour objets, de par sa nature, l'aménagement et l'équipement de terrains bâtis ou non bâtis pour garantir l'intérêt général. Elle présente donc l'avantage d'être un outil d'aménagement opérationnel à partir duquel la mixité des fonctions peut s'opérer. Des réalisations de multiples natures (constructions à usage d'habitations, d'industries, de services, d'installations et d'équipements collectifs, publics ou privés.) favorisent aujourd'hui, dans une certaine mesure, cette mixité, sur les divers secteurs de Providence, Dothémare, Aéroport, Raizet/CREPS.

La planification et le renouvellement urbain sont des enjeux majeurs de cette zone d'intérêt (et chacun de ses secteurs) car ils influent directement sur les conditions de vie locales et les mobilités induites. Il est donc primordial que les stratégies d'organisation de l'ensemble de la zone, les projets en cours garantissent le respect de l'accès durable de l'ensemble de la zone à court, moyen, long termes dans le respect de la définition de l'écoquartier (répondre à 3 défis majeurs : Tenir compte, au niveau local, des enjeux environnementaux globaux, Concilier les enjeux sociaux, environnementaux et économiques, afin d'assurer la qualité de vie des habitants tout en limitant les impacts sur l'environnement ; Promouvoir la participation des citoyens aux choix fondamentaux du quartier durable).

Chaque acteur (privé, public) et chaque utilisateur de cet espace doit prendre conscience, être concerné et agir dans le respect de la diminution de l'empreinte écologique¹ pour garantir la durabilité du quartier et de son rang à l'échelle insulaire (et au-delà).

¹ L'empreinte écologique, (concept élaboré par Rees et Wackernagel, deux chercheurs de l'université British Columbia de Vancouver) désigne la surface de terres productives et d'écosystèmes aquatiques nécessaires à la production des ressources et à l'assimilation des déchets d'une population définie, à un niveau de vie spécifié, à un moment et dans un lieu donnés. En effet, en consommant les produits et services naturels et en rejetant leurs déchets dans l'environnement, les humains exercent sur la nature une pression que celle-ci ne peut absorber que dans les limites des capacités de régénération des écosystèmes.

1 LES ACTEURS DE LA ZONE

Comme tout territoire, l'aménagement de la zone est le fait de l'intervention de multiples acteurs à la fois publics et privés.

1.1. LES ACTEURS PUBLICS

Au niveau du secteur concerné, il est évidemment couvert par la compétence de la Région et du Département, mais aussi par les structures intercommunales et les communes.

1.1.1. Le Conseil Régional

Le Conseil Régional intervient aujourd'hui par sa compétence au niveau des transports régionaux qui se font par voie aérienne. Il intervient également par l'intermédiaire des documents de planification comme le SAR ou le SRIDT qui identifient des priorités d'aménagement à l'échelle du territoire. Le SAR, précise ainsi, concernant la zone :

« Cette zone ainsi que quelques autres projets récents d'infrastructures économiques se situent en proximité de l'aéroport Pôle-Caraïbes et devraient générer de nouveaux déplacements. Un des enjeux est ici donc de favoriser ces initiatives tout en préservant l'accessibilité de l'aéroport et de ses zones, notamment par la mise en place de dessertes alternatives. » (SRIT, diagnostic prospectif, page 62).

En complément, et pour conforter la position concernant les « dessertes alternatives », la Région propose dans le SAR la mise en place d'une desserte ambitieuse en transport en commun en site propre :

« A plus long terme, le SAR prévoit, à l'échelle de toute la Guadeloupe, la réalisation d'un système de transport à la fois urbain et interurbain tel qu'un tram-train permettant de relier entre eux les principaux pôles de la Basse-Terre et de Grande-Terre en empruntant le réseau de l'agglomération pointoise. » (SRIT, Diagnostic prospectif, page 62)

Dans la finalisation des enjeux, la Région prend clairement position sur un report modal et un développement important de l'offre de transports publics. Ainsi, elle précise pour le réseau routier que « la réalisation d'infrastructures nouvelles ne peut constituer une réponse à utiliser systématiquement » (SRIT, juin 2015, page 69) tout en maintenant évidemment la nécessité de « traiter les points noirs, de sécuriser et d'optimiser le réseau existant ».

1.1.2. Le Conseil Général

Le Département intervient à deux titres principaux, le premier au titre des transports interurbains (commerciaux et scolaires), le second au titre des routes.

Concernant le volet transport, le Département de Guadeloupe se trouve aujourd'hui, comme d'autres Départements ultra-marins, dans une situation particulière. En effet, dans le cadre de la réforme des collectivités territoriales, une refonte de la carte des groupements communaux est établie sur le territoire. Même si cette dernière n'est pas définitivement arrêtée, les grandes lignes montrent que le territoire sera couvert par 4 communautés d'agglomérations (CA) :

- Nord-Est Grande Terre ;
- Cap Excellence centré sur Pointe à Pitre ;
- Nord Basse –Terre ;
- Sud Basse-Terre.

Dans ce nouveau découpage, les communautés d'agglomérations ont, de fait, la compétence transport sur leur territoire et peuvent également intervenir pour les relations avec les agglomérations contiguës. De ce fait, le rôle du Département en tant qu'autorité organisatrice se trouve limité à une fonction de liaison entre les PTU discontinus. Selon les informations transmises par les services du Conseil Général² ce dernier envisagerait un retrait de la gestion des lignes interurbaines pour les laisser effectivement aux autorités urbaines nouvellement créées et conserverait par contre la gestion des transports scolaires en dehors des périmètres « urbains ». Il s'agit bien d'un retrait de la gestion, qui pourrait ne pas avoir d'incidence sur la desserte, le principe restant le même, mais l'autorité gestionnaire étant différente. À l'échelle de la zone, ceci signifie que les lignes actuellement en place en provenance du Nord du territoire pourraient être maintenues mais leur organisation confiée à Cap Excellence et la Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre. Ces deux collectivités pourraient toutefois s'entendre pour modifier les dessertes en fonction de leur réflexion propre en terme d'organisation de réseau.

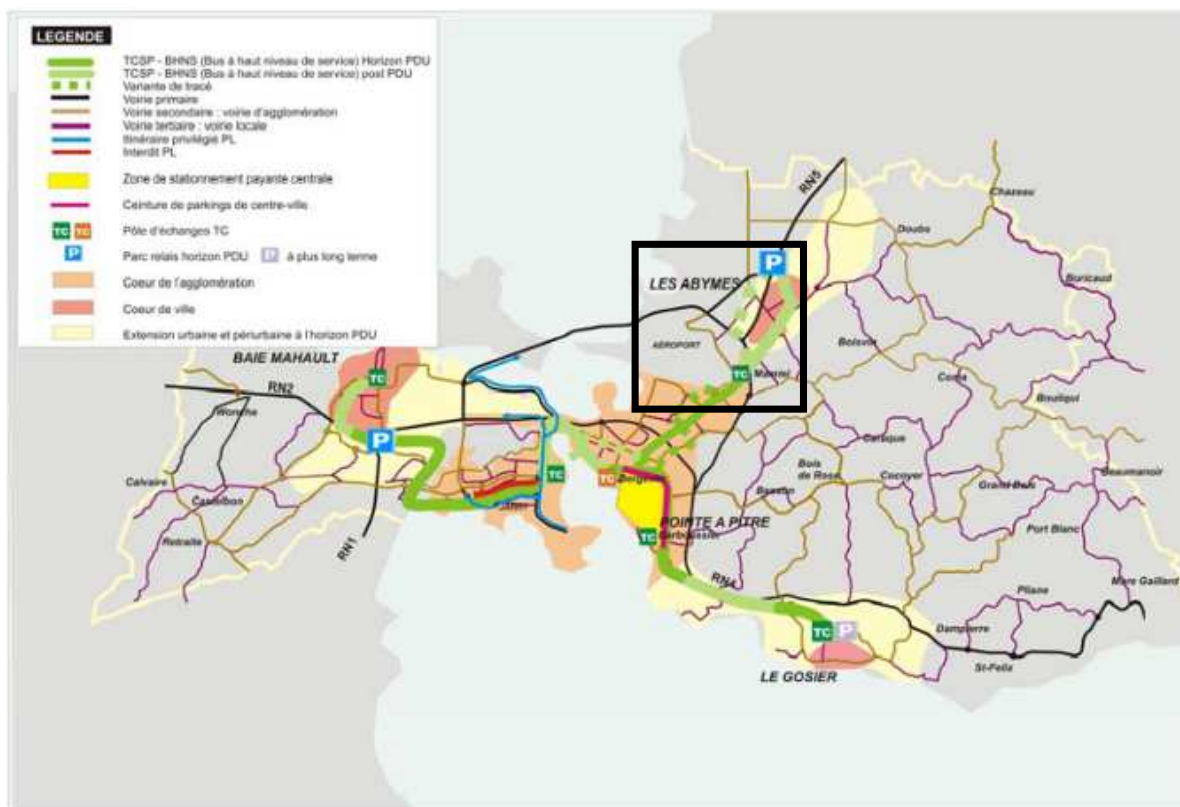
A noter cependant que le contexte actuel de débat autour de la structuration intercommunale au niveau de l'archipel ne permet pas de faire de conclusion précise sur les orientations possibles sur la gestion de l'offre de transport public au niveau du territoire.

² Entretien avec M Michel WACCUS, Directeur du service Transports au Conseil Général.

1.1.3. Le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul-de-Sac Marin

Le syndicat a été créé en 2007 et regroupe les communes de Pointe-à-Pitre, les Abymes, Baie-Mahault et le Gosier. Il est l'autorité organisatrice des transports sur le périmètre ainsi constitué. Depuis sa création, le syndicat a principalement travaillé à l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui a été adopté en 2010. Ce document dresse le portrait du territoire sur le plan de la mobilité et permet de visualiser les orientations proposées au niveau des transports dans l'agglomération.

La principale orientation du PDU concerne le développement des transports collectifs avec la création d'une desserte en site propre qui intéresse directement la zone d'étude. En effet, le site propre proposé aurait comme point de départ le rond-point Perrin au niveau de la zone de Dothémare pour accéder à Jarry puis Baie-Mahault et à Pointe-à-Pitre centre puis au Gosier.



La carte ci-contre montre le tracé de base proposé pour le TCSP ainsi que les variantes. On constate ainsi qu'un tracé alternatif va même plus loin puisqu'il passe directement dans la zone de la Providence.

Si les projets affichés au niveau du PDU sont assez ambitieux au niveau développement des transports collectifs, une question reste cependant posée sur l'avenir de ce PDU et du Syndicat en tant que tel. En effet, le redécoupage institutionnel et notamment l'intégration de Baie-Mahault à la Communauté d'Agglomération de Nord Basse-Terre pourrait poser des problèmes importants pour l'avenir du PDU.

La mise en place de l'offre de transport sera donc conditionnée par l'avenir institutionnel du syndicat et le portage possible des actions prévues au PDU par un acteur institutionnel.

1.1.4. Les communes

La commune est également un acteur important dans le domaine de la mobilité et de l'aménagement, notamment par sa responsabilité au niveau de la voirie. En terme de compétence technique, la ville des Abymes intervient donc au niveau des secteurs attenants à la zone, les voies à l'intérieur de la zone relevant de l'aménageur privé (la SEMAG). Actuellement, la commune doit également suivre les prescriptions du PDU qui impulse certains types d'aménagements et des préconisations en terme de réalisations comme la mise en accessibilité de la voirie.

1.2. LES ACTEURS PRIVÉS

1.2.1. La SEMAG

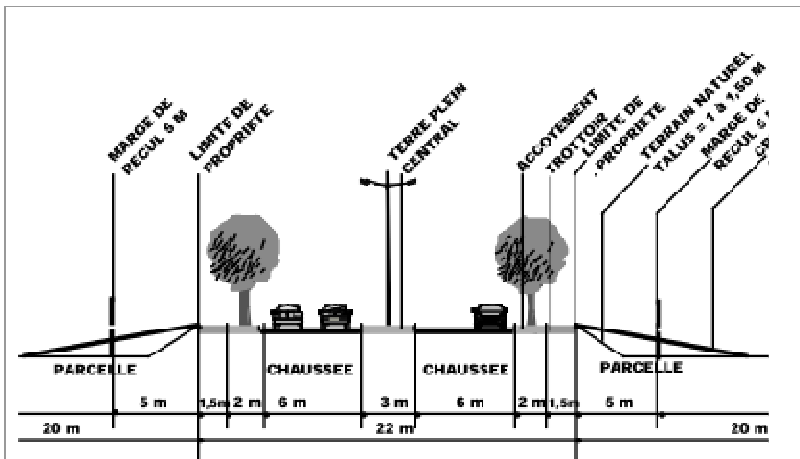
La Société d'Economie Mixte d'Aménagement de la Guadeloupe est une société d'économie mixte détenue à 80 % par les collectivités du territoire. C'est elle qui a en charge l'aménagement et la gestion de la ZAC actuelle. C'est elle qui commercialise également les parcelles aux entreprises qui sont intéressées.

Le rôle de la SEMAG a été de définir le règlement d'aménagement de la zone et les prescriptions et de veiller à l'application de ce règlement. La lecture des prescriptions d'aménagement montre que le niveau d'exigence concernant la mobilité et le développement durable. Il faut préciser ici que la zone fait l'objet d'une labellisation HQE (Haute Qualité Environnementale) et qu'il est donc normal que les prescriptions intègrent des actions spécifiques sur la mobilité.

A titre d'exemple, citons l'article 2.1.1 qui porte sur les passages piétonniers et les itinéraires 2 roues :

- Un **maillage piétonnier reliera les 5 secteurs** de la ZAC entre eux, à travers les zones vertes en les rattachant aussi aux territoires avoisinants, notamment la ville des Abymes.
- Une **convergence de ces cheminements piétonniers** sera créée vers le lieu de vie situé au centre de la ZAC, qui recevra des équipements de sport, loisirs ou de confort de vie.
- A l'intérieur de chacune des opérations successives dans les secteurs, les cheminements piétonniers permettront cette continuité.
- Un **maillage de voie en site propre pour les deux roues** sera recherché à travers les zones vertes et sera raccordé aux voies primaires, avec un passage vers la ville des Abymes en assurant le maximum de trajet séparé à travers la ZAC.

Paradoxalement, la circulation automobile conserve une importance très forte avec une voie primaire proposée à 22 m, les voies de distribution à 15 m et des voies de dessertes de 12 m. Traduit visuellement, il est possible de faire une analyse critique de la traduction des objectifs de mobilité douces et leur traduction sur les chaussées.



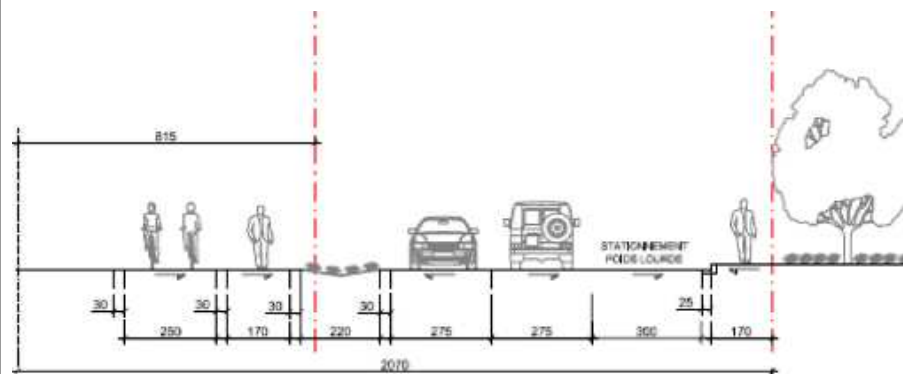
L'exemple ci-contre est tiré d'un document de concertation du Grand Toulouse sur un secteur particulier.

On constate la présence d'une piste cyclable à double sens ainsi que de deux trottoirs de 1,70 m pour un total d'emprise de 20,70 m avec 2 voies de circulation et un stationnement poids lourd le long de la voie.

Situation proposée pour la voie primaire :

Un trottoir est présent de part et d'autre avec une largeur de 1,5 m ce qui représente un minimum réglementaire. Aucune piste ou bande cyclable n'est présente, et aucun espace de repose pour les piétons alors que deux voies de circulations sont présentes.

Si l'on regarde un profil avec une largeur équivalente de voie, d'autres solutions sont possibles :



De toute évidence, le raisonnement routier reste très dominant dans la logique d'aménagement de la zone, les modes doux étant relégués à une position complémentaire comme présentée au niveau de la rue du Lycée qui est la seule à comporter une proposition d'aménagement cyclable.

1.2.2. La CCI

La Chambre de Commerce et d'Industrie intervient au titre d'aménageur de la zone aéroportuaire. Elle intervient donc au titre du Pôle Caraïbes et de la zone du Raizet. Actuellement, au niveau du pôle Caraïbe, la CCI a confié à la SEMSAMAR l'aménagement de la zone Nord baptisée Antilopôle.

Concernant le terminal Sud du Raizet, un marché est en cours pour le réaménagement de la zone. Seule la lecture de l'offre du prestataire retenu pourra permettre de voir la traduction des problématiques de mobilité effectives en fonction du projet.

1.2.3. Les entreprises

Elles sont les « derniers » acteurs dans l'aménagement de la zone, notamment par le projet qu'elles proposeront pour mettre en place leur activité. Actuellement, les entreprises en place, si elles ont bien intégré les enjeux environnementaux au plan général, **n'ont pas adopté de politique particulière concernant la mobilité**. Pour mieux cerner ces éléments une enquête a été réalisée auprès d'elles.

A. La méthode employée : enquête auprès des entreprises

L'enquête a été réalisée auprès des 265 entreprises du territoire pendant 3 mois (sur la période de juillet à Septembre 2012) suivant la méthode ci-dessous.

Concertation : la démarche

Relances téléphoniques

Envoi questionnaires et relances par courrier

Entretiens téléphoniques

Audit terrain

Les entreprises locales

Réunion (14/09)

Autorités organisatrices des transports

COFIL

Audit terrain

19/08/2012 Etude déplacement sur la ZA Providence 42

• 1 questionnaire construit selon plusieurs volets :

- Les entreprises sont elles détentrices de documents organisationnels de mobilité ?
- Quels sont leurs besoins en déplacements ?
- Etat sur l'exposition aux risques lors des déplacements
- Quelles actions en matière de mobilité et de déplacement ?
- Profil des enquêtés

- Mise en ligne du questionnaire : via le portail internet de Mobhilis, interface de saisie des réponses pour la personne enquêtée

ADEME

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

ENQUÊTE DÉPLACEMENT ET MOBILITÉ SUR LA ZONE D'ACTIVITÉ PROVIDENCE

Notre groupement réalise actuellement une étude sur la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et la ZAC Providence dans la perspective d'expérimenter des solutions alternatives à l'utilisation du véhicule individuel.

Cette étude, commandée par la Direction de l'Environnement et du Logement de la Guadeloupe (DEAL) en partenariat avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), doit permettre d'aboutir à une meilleure connaissance des habitudes et besoins de déplacements sur la zone étudiée et de proposer un plan de mobilités efficace à l'échelle de la zone.

Le but de ce questionnaire est de connaître vos attentes et besoins en matière de déplacements afin de mettre en œuvre des mesures réellement incitatives favorisant des modes de déplacements autres que la voiture individuelle.

Merci de bien vouloir renseigner le questionnaire avant le 21 septembre 2012.

L'ensemble de la Zone d'Activité Providence Nord rocade et Sud rocade (dont Miliens) ainsi que le pôle aéroportuaire sera désigné sous l'appellation « Zone d'Activité » ou « ZA ».

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter

Annuler Suivant

À l'issue de cette enquête, une vingtaine de questionnaires ont été retournés, **soit un peu plus de 10 % des entreprises basées sur la zone**. Toutefois, après une analyse des réponses, et malgré le relativement faible nombre, les principales entreprises sont représentées et portent sur l'ensemble des pôles de la zone.

Les enjeux majeurs pour la suite de l'étude

- **4 entreprises du périmètre d'étude et 1 entreprise située hors zone** (réparties sur 3 zones + 1 hors zone) souhaitent pouvoir profiter de l'option « faire partie de groupe de travail » et la trouvent plutôt appropriée. Les zones concernées sont Le Raizet, Dothémare et la Providence.

Ces réponses sont très positives pour la suite de la démarche initiée par la DEAL et l'ADEME car elles montrent une réelle volonté de ces entreprises de s'approprier les questions de mobilité et de déplacement à l'intérieur et au-delà même de la ZAC (d'autant que les effectifs de ces entreprises sont les plus importants sur le site).

- **1 seule entreprise** (Damoiseau Distribution) déclare avoir réalisé **son plan de déplacement entreprise (PDE) ainsi que le DU**.

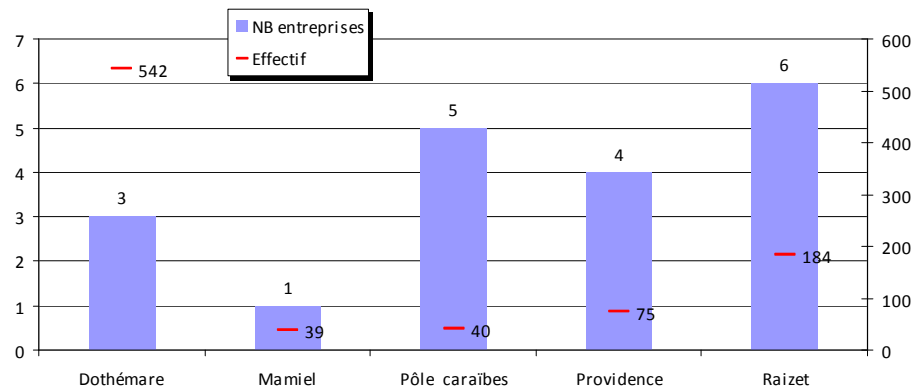
Pour travailler à partir d'un exemple local, et étant donné que l'entreprise autorise un contact ultérieur, il est possible d'envisager de dresser un historique précis de la démarche complète qu'elle a initiée pour ensuite la présenter dans les groupes de travail afin que les autres entreprises puissent s'identifier, trouver des reproductibilités possibles et éventuellement appliquer les dispositions à leur entreprise car :

- 10 entreprises déclarent avoir rédigé les documents organisationnels de type DU. Ces 10 entreprises sont situées sur l'ensemble des zones du périmètre d'étude, à l'exception de la zone de Raizet pour laquelle aucune entreprise n'a fait de déclaration en ce sens.

Quelles sont alors les raisons de cet état des lieux ? Les entreprises de la zone de Raizet sont-elles celles qui souhaitent faire partie du groupe de travail et pour lesquelles une assistance à l'élaboration de tel document pourra être dispensée à cette occasion ? Les premières analyses montrent que la moitié des entreprises n'ayant pas initié la réalisation de ces documents souhaitent intégrer un groupe de travail. Une action simple pourrait déjà consister dans la formation de ces entreprises à la rédaction de tels documents.

- **14 des entreprises ayant répondu au questionnaire autorisent Mobhilis à les recontacter**, ce chiffre est également très positif car cet échange pourra permettre d'instaurer une réelle concertation au cours de la démarche pour cibler davantage les requêtes des entreprises. A noter que la répartition des entreprises est quasiment similaire, sur ce plan, entre toutes les zones, avec une légère avance pour Le Raizet et Dothémare.

B. Quelles zones concernées et quels effectifs concernés ?



Au niveau des entreprises qui ont répondu au questionnaire, une ventilation sur les différentes zones concernées a pu être réalisée. Les réponses sont en relative adéquation avec les secteurs concernés. En effet, un nombre important de réponses porte sur le secteur du Raizet et de Pôle Caraïbes et des réponses en nombre assez satisfaisant portent sur la ZAC Providence et Dothémare. Seule la représentativité de la réponse de l'entreprise située à Mamiel reste discutable.

Au niveau des effectifs concernés, le total est de 940 salariés sur la zone, avec une forte représentation sur le territoire de Dothémare, du fait des réponses reçues de la CAF (260 salariés) et du SDIS (250 salariés).

C. Quels profils d'entreprises sur les différentes zones ?

Le périmètre d'étude est structuré en sous-zones telles que présentées sur le plan. Pour chaque questionnaire saisi, il est possible de savoir l'implantation sur le site (sous réserve que l'entreprise ait dûment complété l'ensemble de ses coordonnées). La principale difficulté de repérage réside dans le fait que l'ensemble des adresses postales ne mentionne pas spécifiquement la sous-zone de rattachement de l'entreprise, la distinction d'emplacement a été alors réalisée sur site lors du déplacement de notre groupement sur le terrain.

Pour gagner en confort d'approche, il est possible de retranscrire les principaux domaines et métiers présentés dans les questionnaires valides reçus suite à l'enquête. La méthodologie a consisté en un classement des domaines selon qu'ils s'agissent de :

- commerces/artisanats ;
- prestations de location/vente/réparation de véhicules ;
- d'administration, lieux de formation ou de recueil d'informations ;
- professions en lien avec l'aéroport, voyagistes ;
- ou d'autres services.

Ainsi, sur les 6 sous-zones identifiées la répartition suivante est obtenue qui peut être mise en parallèle de la première répartition présentée en Comité de Pilotage :

	Hors zone	Dothémare	Mamiel	Pôle Caraïbe	Providence	Raizet	
Nb d'entreprises concernées	3	3	1	5	4	5	
commerces/artisanats,	■		■ ■	■ ■	■		
prestations de location/vente/réparation de véhicules		■	■	■			
d'administration, lieux de formation ou de recueil d'informations		■ ■ ■		■ ■	■	■ ■ ■	
professions en lien avec l'aéroport voyagistes	■		■		■ ■	■ ■	
D'autres services	■						

Chaque carré correspond à une entreprise recensée et classée par domaine d'activité.

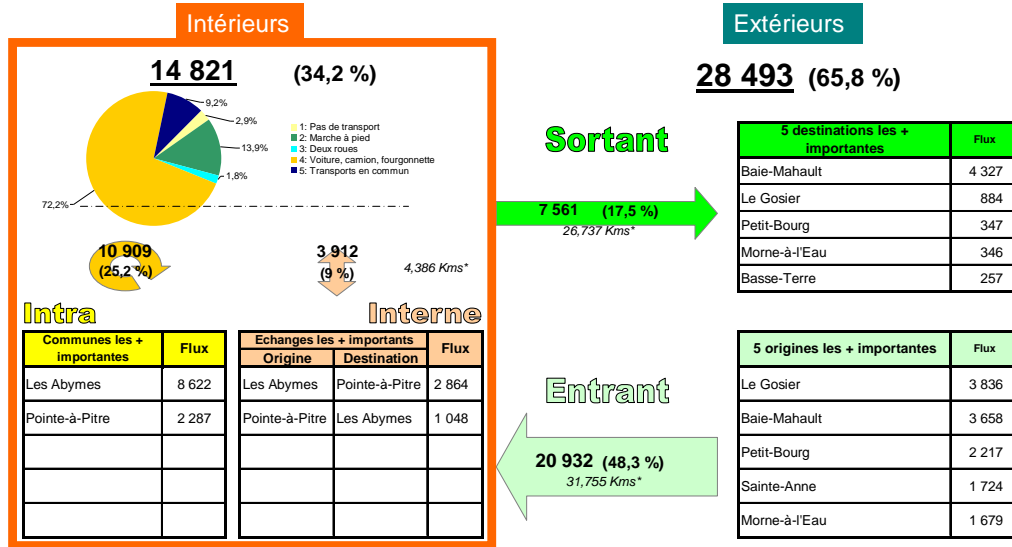


Analyse de la mobilité

1 LA DEMANDE POTENTIELLE, LES FLUX

1.1. LES FLUX

Les flux Domicile <-> travail



* médiane des distances de mairie à mairie, à vol d'oiseau.

Source: INSEE, 2008 (Effectifs correspondant aux croisements du lieu de résidence avec le lieu de travail)

121

Ce graphique permet de voir les principaux flux identifiés par l'INSEE pour les déplacements quotidiens domicile travail.

L'INSEE n'identifiant pas les déplacements à l'intérieur des communes, les chiffres prennent en compte à la fois les déplacements de, vers et à l'intérieur des communes des Abymes et de Pointe à Pitre. Ceci permet de contextualiser la zone, mais ne permet pas d'identifier les flux propres à la zone.

Le constat le plus important sur ces chiffres porte sur le caractère plutôt attractif du territoire considéré avec des flux internes qui représentent 34% alors que les flux de ou vers l'extérieur représentent eux 66%. Les relations vers l'extérieur sont principalement des relations d'attractivité avec 48% des flux totaux. La commune de Baie-Mahault présente toutefois un relatif équilibre avec quasiment autant d'entrant que de sortant.

Au niveau des déplacements internes, la plupart ont lieu à l'intérieur même des communes et surtout les Abymes avec 8 622 trajets. Le volume de déplacement est donc particulièrement important à l'échelle de ce territoire.

Au niveau des déplacements domicile/travail, le mode de transport le plus utilisé reste la voiture avec 74% des flux. Cependant, avec 14%, la marche est très présente pour les déplacements à l'intérieur du territoire. Ce niveau élevé est à la fois un atout et un handicap. *C'est un atout car il montre que les individus sont déjà habitués à la marche et la pratiquent et qu'il pourrait être facile de convaincre plus d'individus de le faire. C'est un handicap car il pourrait aussi laisser penser que le niveau maximum de personnes à convaincre est atteint et qu'il sera difficile de convaincre plus de personnes de pratiquer la marche sur ces itinéraires.*

1.2. APPROCHE DES EVOLUTIONS POTENTIELLES

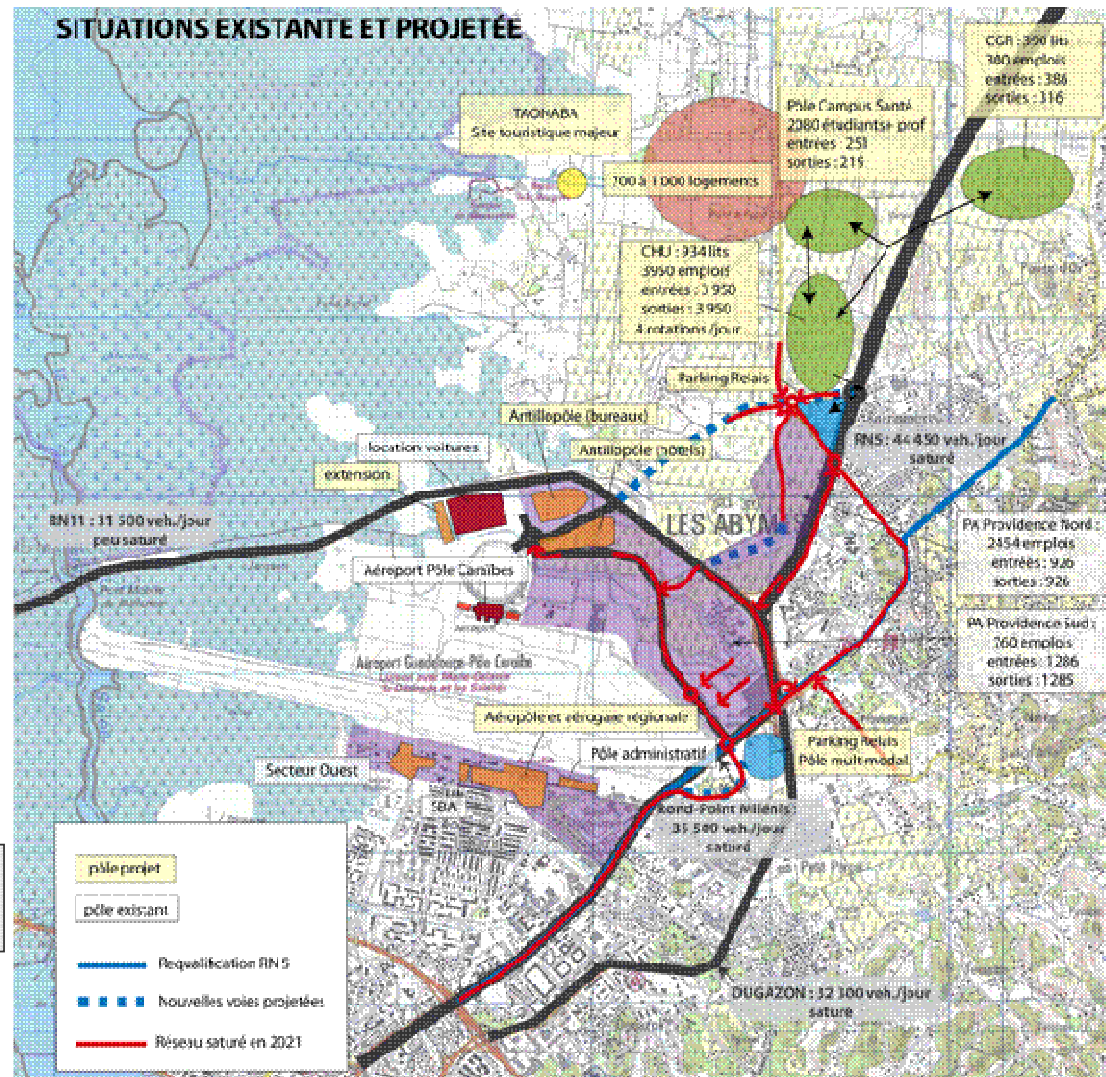
Le raisonnement proposé sur les flux portait sur les flux actuels, mais il est également important de se projeter dans un futur plus ou moins proche pour intégrer les projets à venir. La carte ci-contre donne ainsi une idée des évolutions potentielles des flux au niveau de la zone du fait de l'arrivée des acteurs principaux.

Les flux indiqués en entrée et sortie sont ceux issus de l'étude réalisée par le cabinet EGIS mobilité sur les trafics au niveau de la Zone d'activité. Au final, cette étude conclue par les éléments suivants :

« L'augmentation du trafic de fond (+ 40 %) ainsi que la génération de flux due à l'apparition de nouvelles activités (+ 6 672 véhicules à horizon 2021, en heure de pointe du soir) va tendre à congestionner complètement la zone.

Des sections déjà saturées (RN 5, entrée des Abymes, Perrin) en heure de pointe du soir (le phénomène est identique le matin en sens inverse) ne peuvent actuellement pas (ou difficilement) écouler le trafic actuel. Or, chaque section voit, à minima, son flux multiplié par 2 entre 2008 et 2021. Il leur sera donc impossible d'écouler le trafic futur doublé. »

En termes de flux, le constat semble donc sans appel avec une saturation attendue à moyen terme si aucune action complémentaire n'est entreprise.



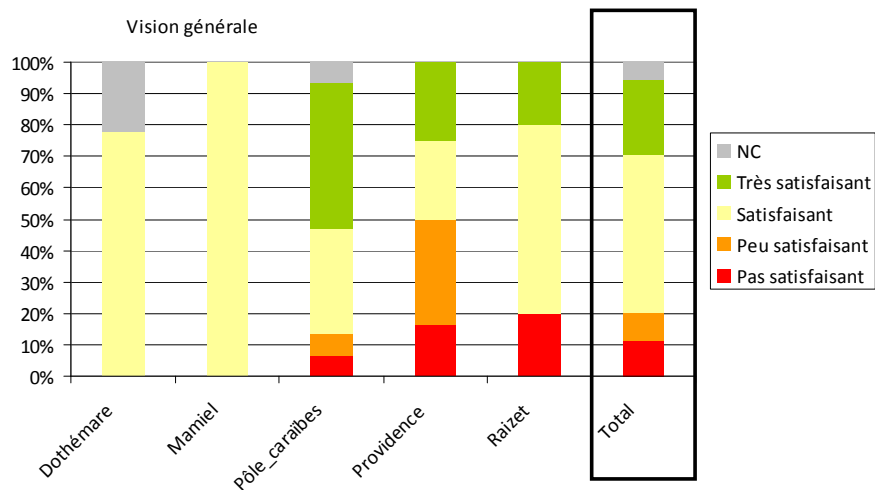
1.3. LA PERCEPTION DES ACTEURS

Pour cerner les enjeux de la mobilité durable sur le site, le questionnaire a été construit de sorte qu'il permette une triple approche et de croiser les éléments d'analyse entre eux :

- un niveau de synthèse (décliné pour les livraisons) : ce niveau permet au lecteur de connaître les avis généraux sur l'accès à la zone ;
- un niveau modal : en se concentrant sur l'approche modale, il est possible de rapprocher les résultats d'enquête au travail de relevé de terrain qui a été réalisé sur la zone ;
- un niveau par public ciblé : en se concentrant sur l'approche par public, il est possible de veiller à ce que les résultats puissent retranscrire l'usage de la zone et des sous-zones. L'approche fonctionnelle est donc mise en exergue.

A. Au niveau de l'accessibilité générale du secteur d'étude

La question 14 de l'enquête porte sur le jugement global de l'accès à l'entreprise selon la position d'un client, d'un fournisseur ou d'un salarié.



Le graphe ci contre retrace l'opinion des entreprises qui sont invitées à donner leur avis par rapport à l'accès général à leur site. Le questionnaire est construit de sorte que les enquêtés donnent une réponse pour trois publics ciblés (les salariés, les fournisseurs, les clients) et pour l'ensemble des modes de déplacement.

L'analyse présentée ci-dessous est une synthèse de ces réponses. Elle présente donc par sous-zone de la ZAC, l'avis général perçu d'accès au site, quelque soit les publics concernés.

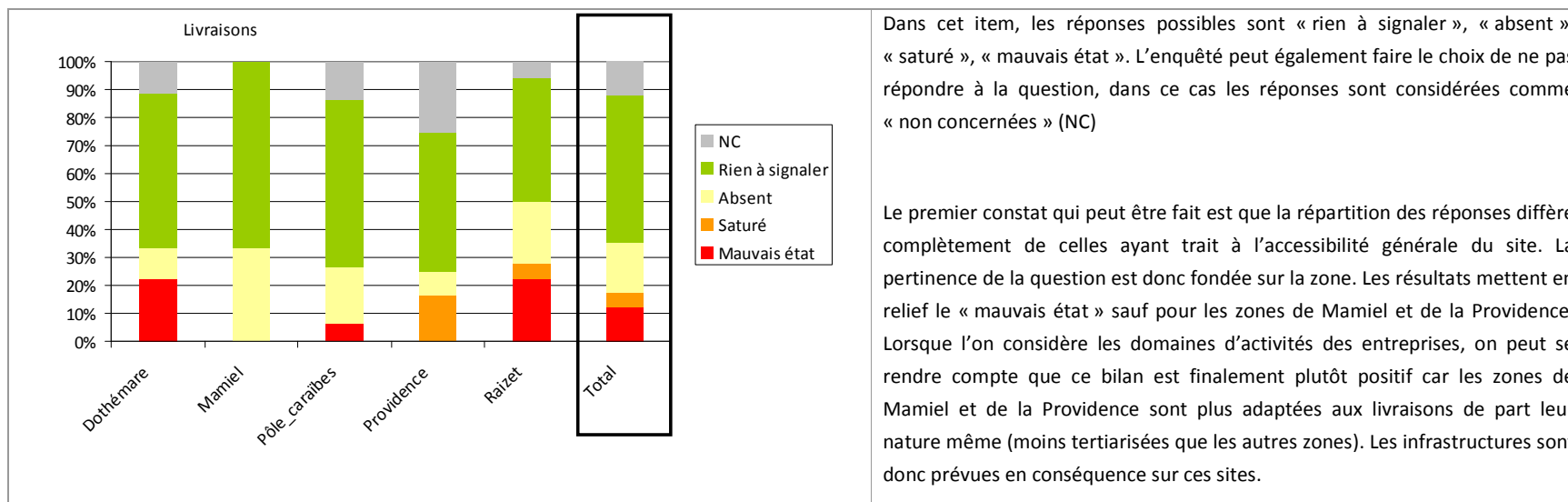
Globalement, les opinions sont plutôt positives avec un bilan satisfaisant pour 70 % des réponses formulées (histogramme total encadré en noir).

Si l'on zoome sur les avis insatisfaits ou peu satisfaits, on constate que pour la zone de Raizet, il n'y a pas d'avis médian (soit les enquêtés sont satisfaits, soit ils ne le sont pas - pour 20 % des réponses). Selon l'implantation sur la zone de Raizet, l'entreprise peut alors bénéficier d'un accès agréable et opérationnel, pour d'autre non. L'analyse de la zone de la Providence recueille quant à elle, les avis les plus « négatifs » en termes d'accessibilité.

La question 12 complète les éléments d'analyse pour savoir si les entreprises ont rencontré des difficultés de recrutement du fait de problématique de mobilité : **3 entreprises dont 2 sur le périmètre d'étude répondent par l'affirmative**. Ces entreprises sont localisées sur les zones Pôle Caraïbes et Raizet. Il s'agit alors de mieux connaître les raisons qui perturbent l'acheminement des personnes depuis ou vers ces zones. Les approches modale et par public qui suivent dans la présentation apportent un éclairage sur ce plan.

B. Au niveau de l'accessibilité générale du secteur d'étude pour les livraisons

En sus, de ces résultats, le questionnaire intègre la question de la satisfaction concernant les livraisons des entreprises. Les résultats obtenus sont précisé ci-dessous :



C. Les habitudes de déplacements

Afin de tendre à améliorer les conditions d'accès à l'ensemble du périmètre d'étude, il est intéressant de mieux connaître les habitudes de déplacements sur les sites et de savoir les projets en cours sur le territoire qui induiront à plus ou moins long terme des changements de comportements, d'usages des publics.

a. Les ratios de stationnement

Données	Zone						Total
	Dothémare	Mamiel	Pôle_caraïbes	Providence	Raizet	_hors_zone	
NB entreprises	3	1	5	4	6	3	22
Effectif salariés	542	39	40	75	184	60	940
Effectif ne disposant pas de voiture	1	0	0	2	7	3	13
Nombre de places de parking et mis à disposition des salariés	388	0	32	570	102	60	1152
<i>ratio nb places/effectif salariés</i>	<i>0,72</i>	<i>0,00</i>	<i>0,80</i>	<i>7,60</i>	<i>0,55</i>	<i>1,00</i>	<i>1,23</i>
<i>ratio nb salariés/place</i>	<i>1,40</i>		<i>1,25</i>	<i>0,13</i>	<i>1,80</i>	<i>1,00</i>	<i>0,82</i>

Sur l'ensemble du site, 13 salariés ne disposent pas de voiture, ce qui représente 1,4 % des salariés des entreprises enquêtées.

Deux ratios de base pourraient permettre, à terme, de réaliser des comparaisons sur des zones équivalentes à celles de la ZAC ou tout de moins d'avoir une information sur les capacités de stationnement de la zone :

- le nombre de places de parking par salarié : 1,23 sur l'ensemble de la zone ;
- le nombre de salariés par place de parking : 0,82 sur l'ensemble de la zone. A noter que pour les zones Dothémare et Pôle Caraïbes, le ratio est largement supérieur avec 1,40 et 1,25 salariés par place.

b. *Les habitudes de déplacement*

La question 5 permet de savoir si les salariés des entreprises réalisent plutôt des trajets spécifiques domicile-travail où s'ils profitent de leur trajet au lieu d'emploi pour effectuer d'autres démarches sur leur parcours.

	Dothémare	Pôle_Caraïbes	La Providence	Le Raizet	Mamiel	Total
Déposer les enfants auprès de l'établissement scolaire ?	3	3	3	4	1	14
Faire des courses ou des démarches ?	1	-	1	4	2	8
Faire du sport ou une activité culturelle ?	1	-	2	3	1	7
Autres ?	2	-	-	1	-	3
Total	7	3	6	12	4	32

Ces analyses ne prennent pas en compte la possibilité des réponses multiples.

Au niveau des contraintes de mobilité perçues par les entreprises, la dépose d'enfants est celle qui est citée le plus souvent. Cette contrainte est effectivement la plus souvent perçue et également celle qui peut amener le plus grand nombre de questions. En effet, la dépose d'enfants peut être liée à de nombreux phénomènes comme l'absence d'une desserte de l'école qui permettrait aux enfants de se rendre eux-mêmes à l'école, la volonté des parents d'accompagner les enfants pour conserver un lien avec l'école, la dangerosité de l'accès à l'école, ...

On constate donc que toute réflexion sur la mise en place d'une offre de déplacement autre que la voiture risque de se voir confrontée à la gestion de cette dépose qui devra être analysée quasiment individu par individu.

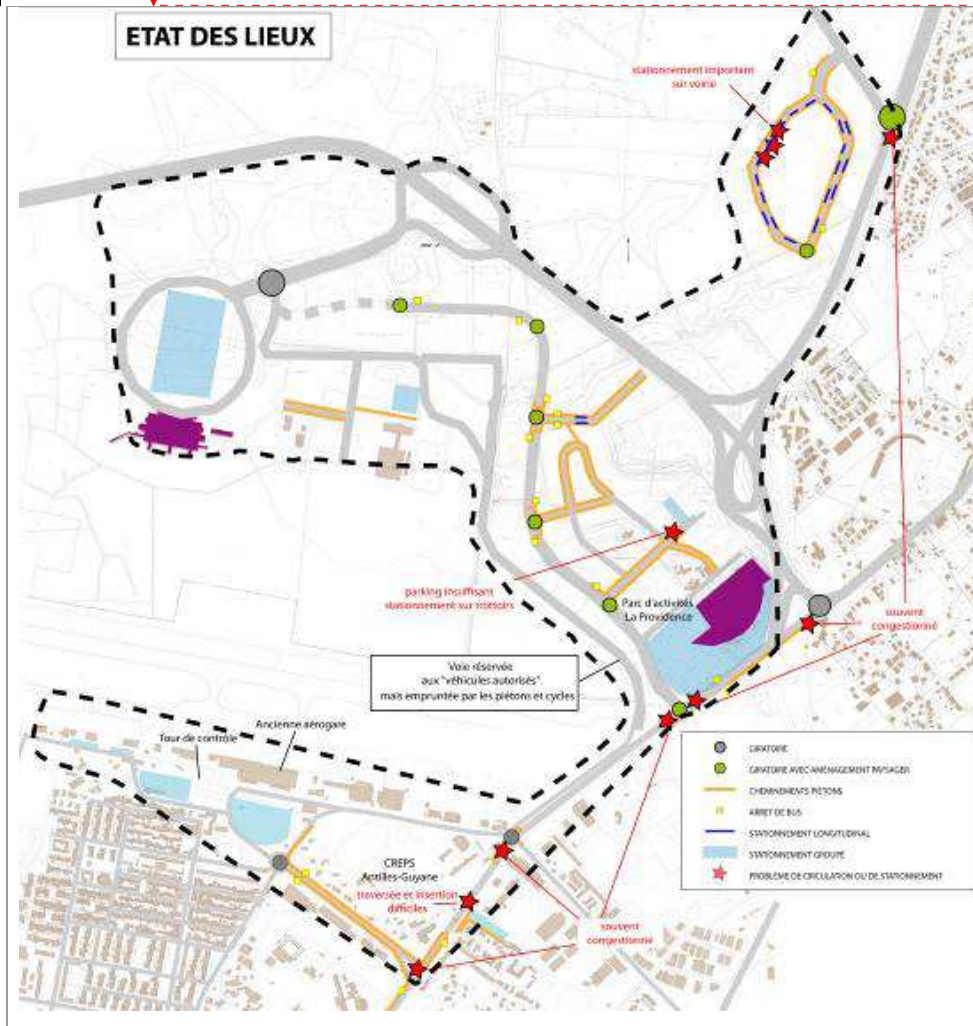
Lorsque l'on demande aux enquêtés de préciser leur choix « autres », ceux-ci répondent qu'il s'agit de difficultés pour emmener les enfants à la crèche ou bien pour rejoindre le lieu de travail en urgence pour renfort des gardes. Cette notion d'urgence est importante à considérer sur la zone puisqu'elle a trait à la fois à l'évacuation du site ou à l'entrée dans le site. L'implantation des zones de sécurité sur le site ou bien encore les voies de délestage ou d'urgence sont également un élément à aborder dans le diagnostic d'autant que le Groupement Pharmaceutique de Guadeloupe est situé sur la zone (problématique d'acheminement/livraison en urgence de médicaments), l'aéroport et l'aérodrome également pour évacuer l'ensemble des personnels naviguant et voyageurs, personnels au sol en cas d'aléas (krach, incendies, explosions, ...). Pour le reste des entreprises, aucun caractère particulier d'urgence n'est apparu si ce n'est de considérer les mesures de sécurité et gestion en situations perturbées.

2

INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE MOBILITE

Supprimé : 1

Mise en forme : Pucés et numéros

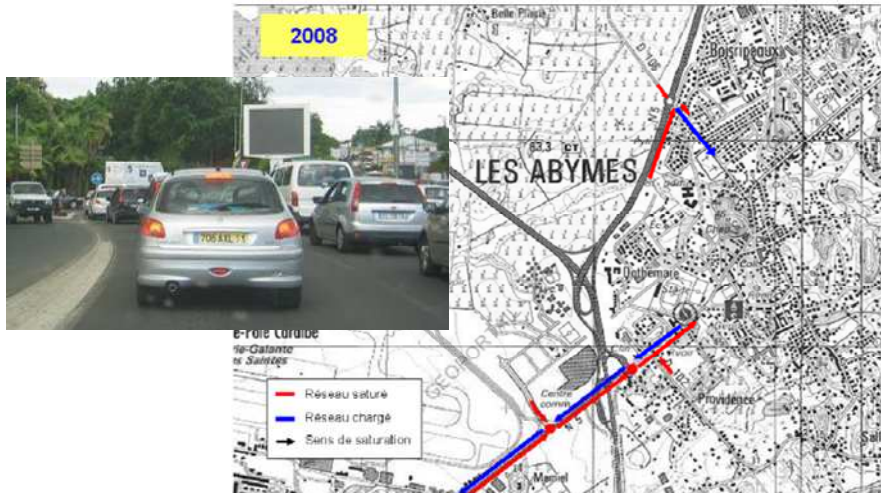


Des visites de terrain ont permis de dresser un état des lieux des infrastructures actuelles.

La carte ci-contre montre le résultat du relevé effectué en mettant en évidence la discontinuité des cheminements piétons et l'importance de la voirie routière sur le site.

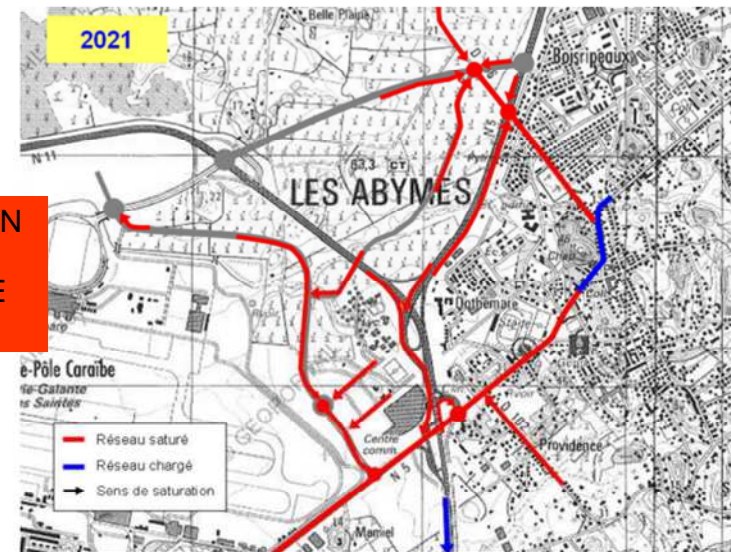
2.1. VOIRIE, OFFRE ROUTIERE

2.1.1. Le contexte



La projection à l'horizon 2021 réalisée pour le compte de la SEMAG met clairement en évidence que, en l'absence d'aménagement ou de solutions alternatives à l'usage de la voiture, la zone se trouverait dans une situation de congestion totale des trafics.

**SATURATION
COMPLETE
DE LA ZONE**



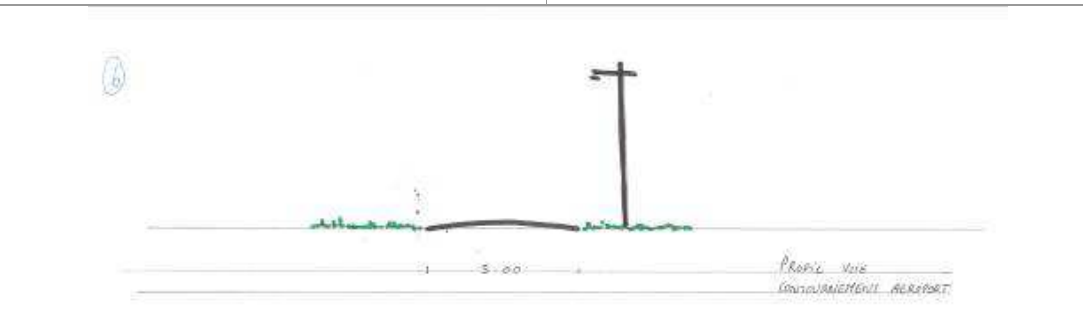
Si l'on se réfère à l'étude de la SEMAG sur les déplacements et les flux, le constat reste simple. Actuellement, la zone se situe déjà au droit de voies congestionnées que sont les RN 5 et 11 qui sont en limite de trafics. Les ronds-points présents et notamment celui de Perrin sont également en limite de saturation.

2.1.2. Par secteur

A. ZAC Providence

	
	
<p>La voiture trouve toute sa place dans la circulation sur la zone avec une voie principale à deux fois deux voies et terre-plein central.</p>	<p>Le stationnement reste cantonné sur les parkings des unités commerciales, peu de stationnement étant prévu au niveau des voiries.</p>

B. ZAC Aéroport Pôle Caraïbes



Le rond point de l'aéroport est largement dimensionné pour permettre l'écoulement des flux aux horaires les plus chargés. Ce rond point présente un enjeu fort car la voie de sortie du parking débouche dessus et toute limitation du débit par l'arrivée de flux supplémentaire pourrait entraîner des saturations lourdes au niveau du parking.

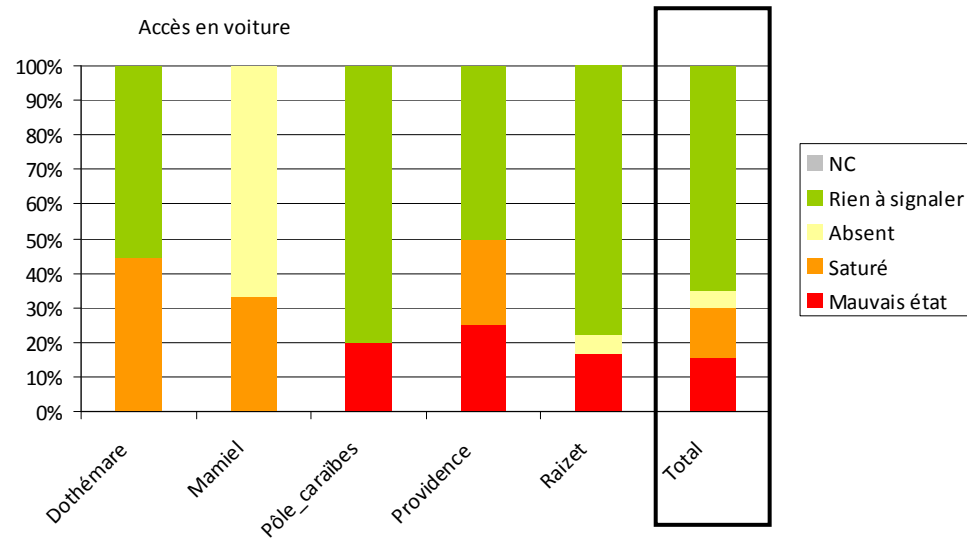
La voirie est dimensionnée correctement pour les véhicules avec des routes de bonne largeur permettant le croisement de deux véhicules. Le marquage sol est souvent absent et les bas côtés non aménagés.

On constate parfois des stationnements intempestifs des personnes qui attendent l'arrivée des avions.

D. ZAC Aéroport Raizet

		
		<p>L'axe RN 5 est aujourd'hui saturé et les aménagements comme les ronds points sont en limite de capacité pour la plupart et, en tout état de cause, pourront difficilement absorber la clientèle nouvelle générée par la zone.</p>
<p>Sur la RN5, la circulation est très dense et les accotements sont parfois aménagés avec un enrobé simple. Plus généralement les accotements sont souvent enherbés.</p>	<p>En tant qu'ancienne voie de desserte de l'aéroport, cette voie est largement dimensionnée avec deux fois deux voies et des accotements d'assez bonne qualité. La voie ne connaît aujourd'hui plus qu'un trafic assez résiduel du fait de l'arrêt de l'activité au niveau de l'aérogare sud.</p>	

2.1.3. L'avis des entreprises



Dans cet item, les réponses possibles sont « rien à signaler », « absent », « saturé », « mauvais état ». L'enquête peut également faire le choix de ne pas répondre à la question, dans ce cas les réponses sont considérées comme « non concernées » (NC)

Lorsque l'on considère la colonne « total » permettant de définir la répartition des réponses sur l'ensemble du périmètre d'étude, on note une majorité de « rien à signaler ».

Pour autant, les items plus particulièrement intéressants dans l'analyse sont « saturé » et « mauvais état ». On remarque alors qu'il s'agit de près de 30 % de l'ensemble des réponses : les infrastructures routières de la zone répondent en majorité aux besoins mais le trafic y est souvent dense voire même congestionné sur des périodes restant à définir. Pis encore, 15% des réponses considèrent que les voies sont en mauvais état.

Ces constats sont renforcés lorsque l'on zoome sur les différentes zones, comme par exemple :

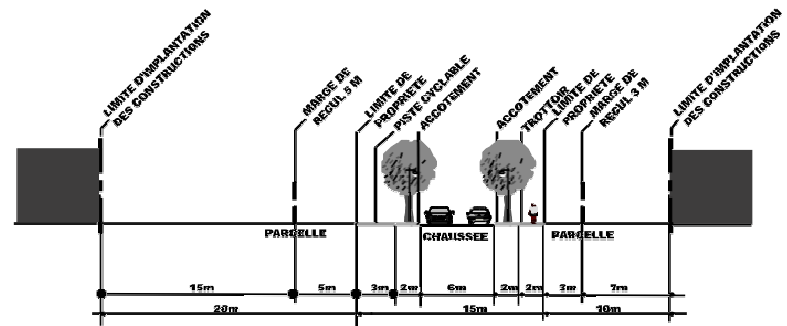

- Zone de Mamiel : sont indiquées à la fois la saturation des voies mais également l'absence d'infrastructures ;
- Zone de Dothémare : plus de 40 % des réponses ressentent des infrastructures « saturées » ;
- L'écart est le plus net sur la zone Pôle caraïbes où les réponses des entreprises font le grand écart entre « rien à signaler » ou « mauvais état », ce qui amène à penser que des améliorations de qualité des chaussées ou de profils de voies sont à envisager en fonction des infrastructures de la zone.

2.2. LE TRAITEMENT DES MODES DOUX

2.2.1. Constat général

A. Pour les cycles

L'analyse par secteur n'est pas pertinente ici, pour la simple raison qu'aucun équipement cycle n'a été décelé au niveau du secteur. Seul le règlement de prescriptions de la ZAC aborde la question.

<p>P9 RECULS SUR LES VOIES DU LYCEE</p>  <p>Le diagramme illustre la configuration transversale d'une rue. De gauche à droite, on observe : une limite d'implantation des constructions à 15m de la limite de la parcelle ; une parcelle de 20m de largeur ; une marge de recul de 5m ; une limite de propriété à 3m de la limite de la parcelle ; une piste cyclable de 2m de largeur ; une chaussée de 6m de largeur ; une limite de propriété à 2m de la limite de la chaussée ; un trottoir de 2m de largeur ; une limite de propriété à 2m de la limite de la chaussée ; une marge de recul de 3m ; une limite d'implantation des constructions à 18m de la limite de la parcelle.</p>	<p>Une seule piste cyclable est citée dans le document de prescriptions de zone, sur la rue du Lycée. Ci-contre, le profil prévu et en-dessous la photographie de la situation actuelle qui montre que la piste cyclable est absente de la construction de la voie et qu'elle est remplacée par un second trottoir.</p>
 <p>La photographie montre une perspective de la rue du Lycée. On voit une chaussée asphaltée, un trottoir à gauche et un second trottoir à droite. Les zones d'implantation des constructions sont bordées par des murs de clôture.</p>	<p>D'autres pistes cyclables sont toutefois citées sur les zones vertes qui ne sont pas encore aménagées.</p>

Il faut aussi rappeler ici que l'usage du vélo impose que certains aménagements connexes soient proposés comme des stationnements pour les cycles, ci possibles abrités et protégés, des douches dans les entreprises, des points pour s'abriter en cas d'averses sur le chemin, Les contacts avec les entreprises montrent qu'aucune de ces actions n'est présente pour le moment sur la zone.

B. Pour les piétons

a. ZAC de la Providence



La voie principale qui dessert la zone montre clairement sa vocation routière et non piétonne.

Ainsi, sur des parties importantes de la voie aucun cheminement piéton n'est présent.



Au niveau des carrefours, certains aménagements sont présents pour les traversées. Les passages protégés sont ainsi marqués au sol avec des plans inclinés de desserte. Notons toutefois que ces traversées ne mènent parfois nulle part avec des cheminements discontinus.



Lorsque les cheminements sont présents, leur localisation peut poser question du fait d'une volonté de qualité. Ainsi, la circulation piétonne est directement en bord de voie avec toutes les problématiques (projections, sécurité...) et aucune végétation protégeant du soleil n'est présente. Aucune assise n'est disponible pour permettre aux personnes de se reposer durant leur parcours.

b. ZAC Aéroport Pôle Caraïbes



Sur la plupart des cheminements hors zone directement connectée à l'aérogare, on constate une absence d'aménagement et les piétons sont réduits à un cheminement le long de voie ou dans l'herbe.



Sur certaines parties, notamment les plus proches des bâtiments de fret, des aménagements ponctuels sont réalisés. Toutefois, l'entretien des végétaux et leur dimensionnement les rendent souvent difficilement utilisables (largeur, branches qui tombent sur le cheminement...)



La zone directement connectée à l'Aérogare est elle bien traitée et l'on voit que les circulations ont été pensées pour les piétons chargés de bagages pour se rendre vers le parking ou les lieux de services (loueurs de voitures).

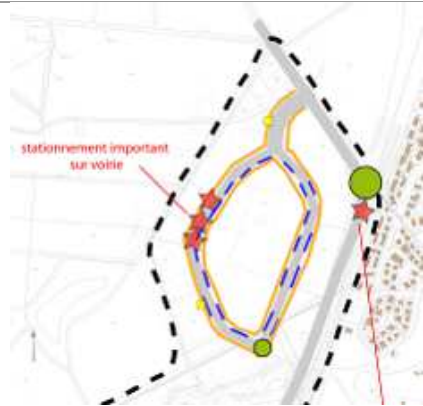
L'accès pédestre vers le reste de la zone n'est pas possible.

c. ZAC de Dothémare



Les cheminements sont plutôt de bonne qualité avec une circulation assez large et ombragée.

Les poteaux d'éclairage sont situés sur la circulation piétonne ce qui pose notamment le problème de l'accessibilité puisque la largeur de passage devient inférieure à 1,40m



Les circulations sont aménagées au niveau du « ring »

Mais l'accès à la zone depuis le centre-ville des Abymes n'a fait l'objet d'aucun traitement actuellement.



d. ZAC Aéroport Raizet



Le secteur est aujourd'hui en grande partie une friche avec peu de circulation automobile, piétonne ou cycliste.

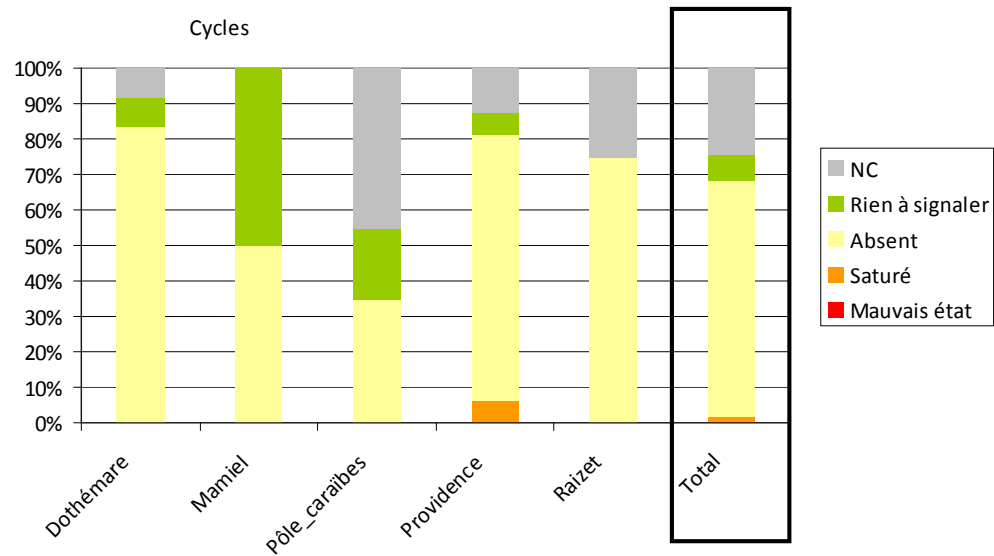
On y retrouve certains aménagements anciens avec des trottoirs aménagés en partie par de conception assez ancienne et peu performants.

On retrouve certains aménagements de traversée avec des problématiques de continuité de circulation. Ainsi, sur l'exemple on voit une traversée possible (effacée) mais qui aboutie vers un espace enherbé.

Des trottoirs sont présents et assez large, toutefois des aménagements ponctuels (ici des plots anti stationnement) rendent le cheminement dangereux particulièrement pour les personnes mal ou non voyantes. Si le résultat de cet aménagement est efficient (pas de stationnement sur le trottoir), il induit aussi de nouvelles difficultés (rétrécissement du trottoir, obstacles peu visibles...).

2.2.2. L'avis des entreprises

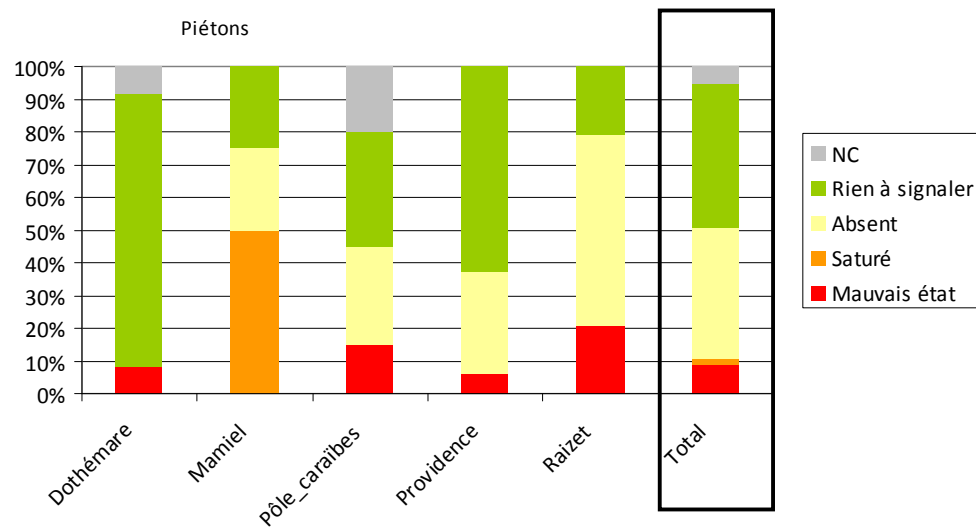
A. Pour les cycles



Comme pour les précédentes questions et pour pouvoir effectuer les comparaisons modales, la démarche consiste à conserver les items de réponses déjà utilisés précédemment. Ils sont « rien à signaler », « absent », « saturé », « mauvais état ». L'enquêté peut également faire le choix de ne pas répondre à la question, dans ce cas les réponses sont considérées comme « non concernées » (NC).

Ici, le constat général est marqué par l'absence d'infrastructures sur l'ensemble du périmètre d'étude. Cette part est plus réduite sur le pôle Caraïbes que sur les autres zones. Il est difficile à ce stade de l'analyse de se prononcer sur la zone de Mamiel, à savoir s'il s'agit d'un espace bien doté en infrastructures pour certains axes et une zone en projet (intégrant ces profils) en cours d'élaboration. Un point notable également réside dans la saturation des axes pour la zone de la Providence, le questionnaire ne permet pas de savoir s'il s'agit d'un déficit d'infrastructures ou de la mixité d'usage des voies (insécurité induite) ne permettant pas la pratique du vélo.

B. Pour les piétons



Comme pour les précédentes questions et pour pouvoir effectuer les comparaisons modales, la démarche consiste à conserver les items de réponses déjà utilisés précédemment. Ils sont « rien à signaler », « absent », « saturé », « mauvais état ». L'enquêté peut également faire le choix de ne pas répondre à la question, dans ce cas les réponses sont considérées comme « non concernées » (NC).

Les avis sont partagés, on retrouve l'intégralité des items de réponses sont présents dans le cumul des réponses. La moitié des réponses formulées concernent « rien à signaler », les infrastructures peuvent être considérées comme existantes et répondant aux attentes des entreprises. L'autre moitié renseigne l'absence d'infrastructure. Dans le second cas, il est possible au plan statistique de renforcer l'analyse en ajoutant les réponses concernant « mauvais état ». A ce titre, près de 10 % des réponses semblent indiquer que les infrastructures ne permettent pas des cheminements piétons en sécurité ou continus au sein de la zone.

L'analyse de terrain doit venir renforcer les premiers sentiments de l'enquête. Pour la zone de Mamiel, les axes sont saturés, les réponses sont-elles dues à la qualité des cheminements de l'entreprise ou à des attentes de la part de l'entreprise en matière d'aménagement de voies (projet) ?

2.3. LES TRANSPORTS EN COMMUN

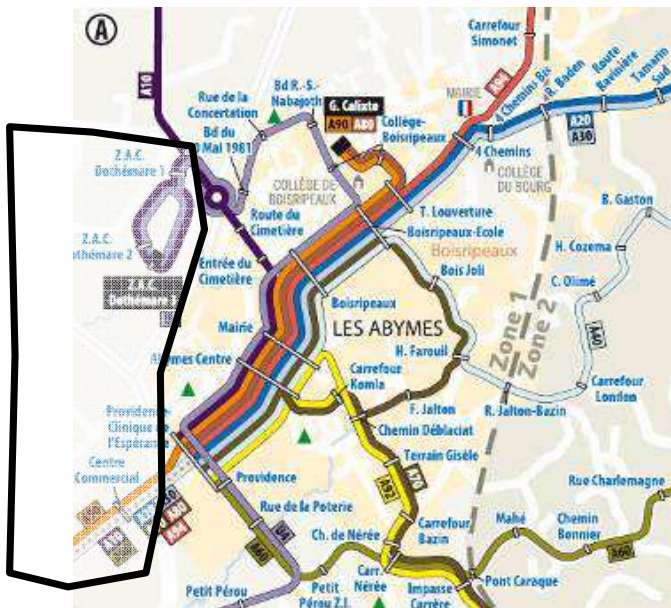
2.3.1. La desserte

La desserte de la zone est assurée par les services qui passent sur les arrêts Dothémare et Milénis. Deux offres distinctes sont présentes : celles du Conseil Général avec les liaisons interurbaines en direction du Moule et de l'Anse Bertrand, celles du SMT en direction des Abymes et de Pointe-à-Pitre.

Lignes intervilles passant par Milénis

Société	Ligne DSP	Circuits	Kilométrage	LUNDI AU VENDREDI				SAMEDI				DIMANCHE ET JOURS FERIES			
				MATIN de 6h jusqu'à 12h		SOIR de 12h jusqu'à 19h		MATIN de 6h jusqu'à 14h		SOIR de 14h jusqu'à 19h		MATIN de 6h jusqu'à 12h		SOIR de 12h jusqu'à 19h	
				Nombre de trajet aller	Nombre de trajet retour	Nombre de trajet aller	Nombre de trajet retour	Nombre de trajet aller	Nombre de trajet retour	Nombre de trajet aller	Nombre de trajet retour	Nombre de trajet aller	Nombre de trajet retour	Nombre de trajet aller	Nombre de trajet retour
RMT	Ligne interville	Saint François - Moule - Pointe à Pitre	40,8	16	16	14	14	19	19	7	7	5	5	5	5
RMT	Ligne interville	Moule - Pointe à Pitre	27,8	16	16	14	14	19	19	7	7	5	5	5	5
CODEV	Ligne interville	Anse Bertrand - Pointe à Pitre	33,6	17	17	19	20	18	18	6	6	4	4	3	3
CODEV	Ligne interville	Port Louis - Pointe à Pitre	31,6	17	17	19	20	18	18	6	6	4	4	3	3

Source : Conseil Général de la Guadeloupe, fréquence de passages à l'arrêt Milénis



Concernant l'offre interurbaine (actuellement gérée par le Conseil Général), elle est assez dense avec un passage de véhicule toute les 10 minutes environ en heure de pointe à Milénis toutes lignes confondues.

L'offre est donc présente même si elle tangente la zone et n'assure pas une pénétration au sein même du secteur.

Concernant l'offre du SMT, elle propose à la fois une desserte qui tangente également par les passages à Milénis avec 8 lignes, mais aussi 2 lignes qui, normalement assurent la desserte de la zone de Dothémare. Pour les passages sur l'arrêt Milénis, les fréquences sont également assez fortes, mais aucun horaire n'existe aujourd'hui. En effet, les lignes actuelles sont les suites des contrats passés antérieurement avec le Conseil Général qui cadrait un principe de cadencement, mais sans imposer des horaires. Par ailleurs, imposer des horaires est actuellement très difficile du fait de la congestion du trafic et de l'absence de circulation réservée. **Ainsi, les bus ou cars sont pris dans la congestion et la fiabilité des « horaires » ne peut être assurée.**

Concernant la desserte de la ZAC au niveau de Dothémare, elle n'est pas assurée actuellement et devrait être mise en place dans le cadre du contrat de délégation. Cette mise en place rejoint la question sur l'avenir du syndicat et du PDU.

Source : Site Internet du Syndicat Mixte

2.3.2. Analyse par secteur

A. ZAC de la Providence

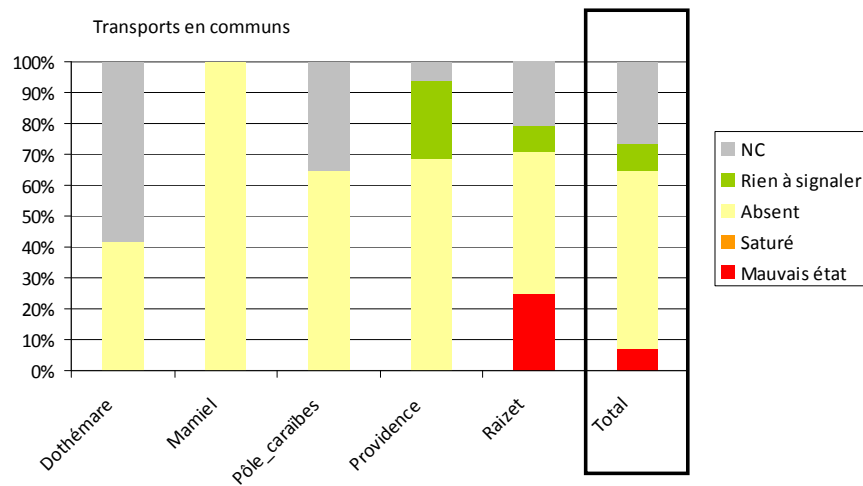
	<p>L'arrêt le plus actif sur le secteur est celui de Milénis avec un aménagement assez important. Il comporte en effet des abris et une traversée extérieure, mais également une traversée souterraine. Cette dernière n'est cependant pas sécurisante et peu de personnes l'utilisent.</p>	<p>Sur les voies nouvelles, des arrêts sont prévus avec le principe de l'encoche. Pour rappel, ce type d'aménagement pose question car il est normalement proscrit dans le cadre de la loi du 11 février 2005 pour l'accessibilité.</p>	
		<p>Un point particulier doit être fait ici sur les difficultés d'accès en transport en commun au niveau du lycée de la Providence. En effet, les cars scolaires ne disposent d'aucun arrêt matérialisé et font demi tour sur la chaussée ce qui pose des questions en terme de sécurité et de qualité.</p>	

D. ZAC Aéroport Raizet



Des aménagements pour les transports en commun existent au niveau du Raizet avec des réalisations plutôt qualitatives, même si l'abri présente une capacité de protection des intempéries limitée (aucune paroi latérale). On note la présence d'une assise.

2.3.3. L'avis des entreprises



Dans cette question, la démarche consiste à conserver les items de réponses déjà utilisés précédemment. Ils sont « rien à signaler », « absent », « saturé », « mauvais état ». L'enquête peut également faire le choix de ne pas répondre à la question, dans ce cas les réponses sont considérées comme « non concernées » (NC).

Lorsque l'on considère la colonne « total » permettant de définir la répartition des réponses sur l'ensemble du périmètre d'étude, on note une majorité de « absent » pour 60 % des réponses. A noter également, la forte proportion de « non concerné » (NC) dans cette question qui met en relief le fait que la réflexion est encore embryonnaire sur l'ensemble du périmètre d'étude pour les entreprises. Lorsque la desserte est présente comme au Raizet, plus de 20 % des enquêtés précisent que cette offre est « en mauvais état » donc considérée comme insuffisante sur le secteur.

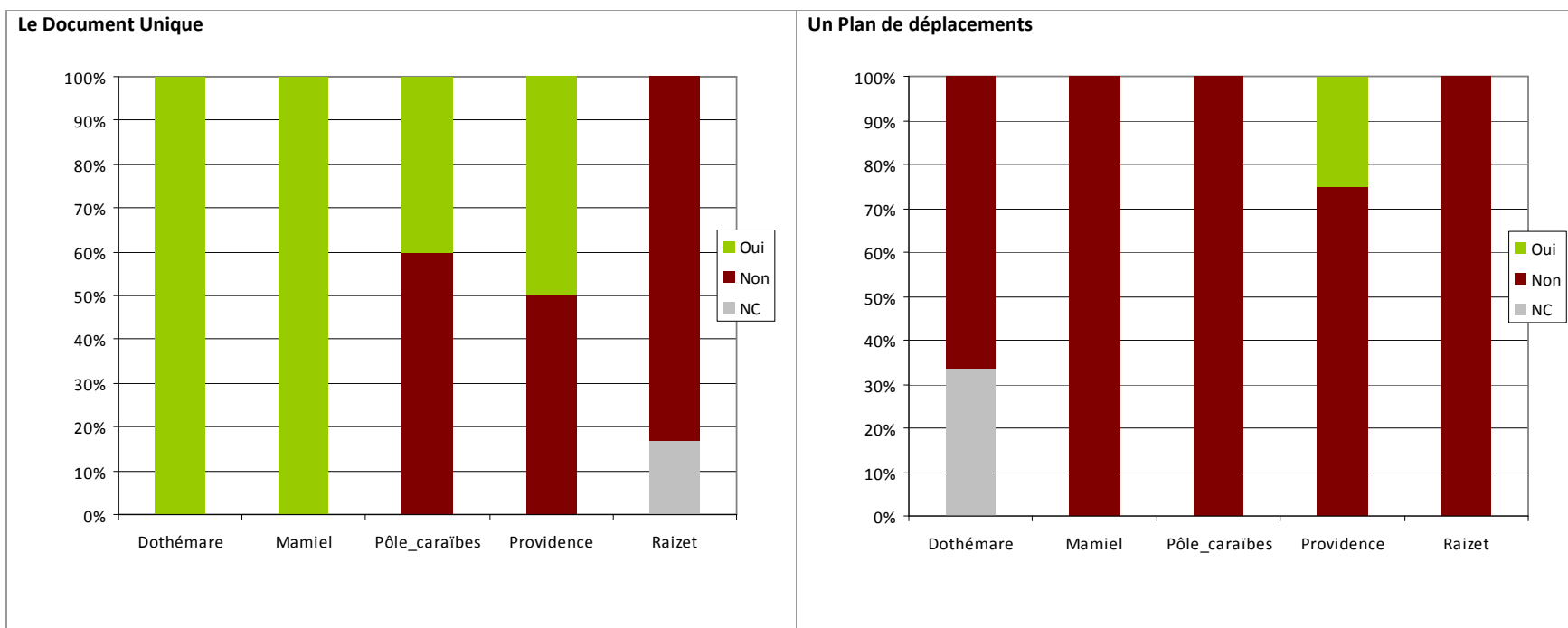
2.4. LES ELEMENTS CONNEXES

L'enquête réalisée auprès des entreprises a également permis d'analyser certaines questions relatives à la mobilité. Il s'agissait de mesurer l'implication des entreprises dans la question de la mobilité et les actions qu'elles avaient entreprises dans ce domaine.

2.4.1. Exposition aux risques lors des déplacements

Le premier point consistait à savoir le nombre d'entreprises qui avaient réalisées certains documents concernant la mobilité et notamment :

- le Document Unique de prévention et d'évaluation des risques (DU, Article 4121-1 du code du travail)
- un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE, conseillé pour les entreprises).



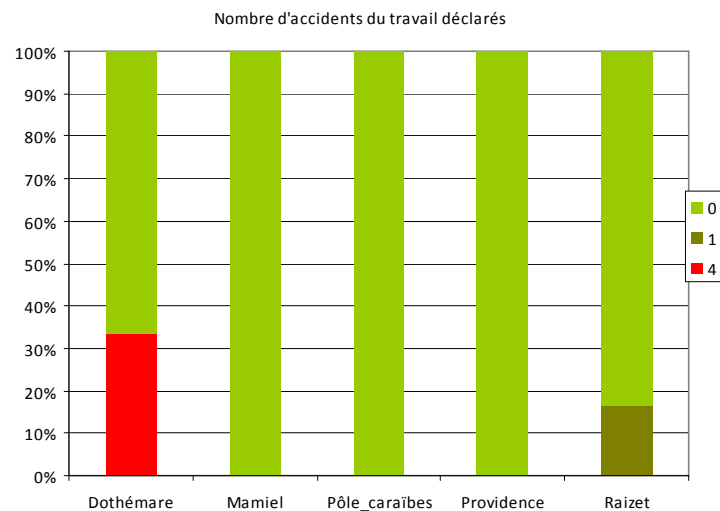
A peine la moitié des entreprises a réalisé son DU, ou devrait on dire, près de la moitié l'a fait. Sur la zone de Dothémare, où se situent principalement des administrations, nous constatons que la démarche est réalisée alors qu'aucune n'est présente sur le Raizet. Providence se trouve à l'équilibre alors que l'Aéroport n'a pas encore achevé son processus.

Les entreprises ayant réalisé le document ne se caractérisent pas par le nombre de salariés, car les plus petites et les plus grandes l'ont fait, ainsi que des entreprises de taille intermédiaire.

Concernant les PDE, le bilan est plus sévère avec une seule entreprise qui a réalisé une démarche. Il s'agit de la société Damoiseau qui emploie actuellement 18 salariés sur la zone. Si l'on se reporte un peu plus loin à l'analyse des réponses de cette entreprise, on constate que celle-ci n'a mis en place aucune action particulière car aucun besoin ne semble avoir été identifié.

Il est également intéressant de constater qu'aucune entreprise ne dit avoir entrepris une action dans le domaine des transports.

Accident du travail



L'analyse de l'accidentologie déclarée montre que le nombre d'accidents reste assez faible.

Les entreprises de la zone de Dothémare présentent un nombre d'accidents plus important (4) mais aucun accident n'est identifié sur la zone.

Rapporté au nombre de salariés (880 pour les entreprises retenues), le taux d'accidents du travail serait donc de $4/880=0.45\%$ pour les accidents de parcours.

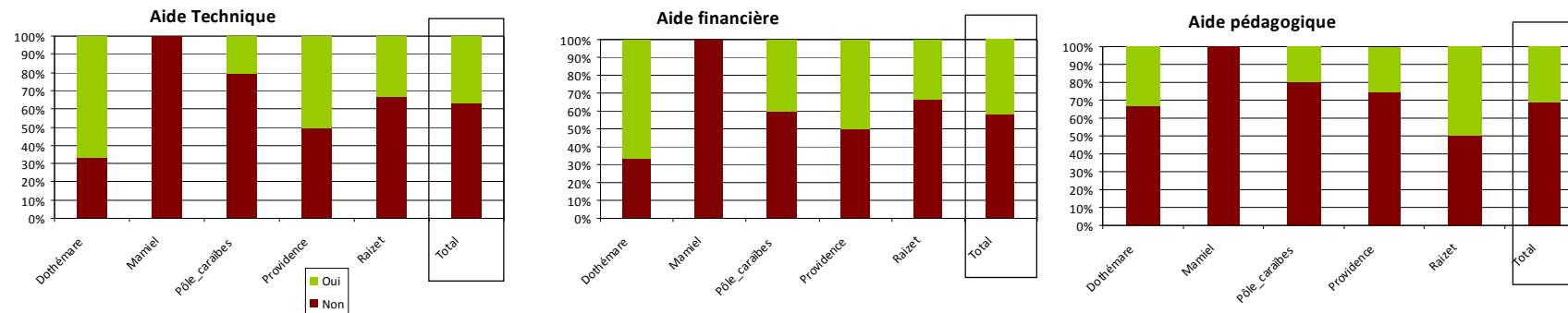
La mise en place de PDE ou d'offres alternatives à l'usage de la voiture pourrait éventuellement se présenter comme un levier pour limiter ces accidents.

2.4.2. La perception de la problématique de mobilité

Au niveau de la gestion de la mobilité, les entreprises interrogées ne semblent pas connaître de difficultés particulières. Ainsi sur toutes les entreprises, seules 2 disent rencontrer des difficultés dans le recrutement. Il s'agit d'entreprises de petite taille (moins de 10 salariés) avec des profils de postes assez peu qualifiés (coursier et commerce). Cette remarque avait également été faite lors de la réunion avec les entreprises au cours de laquelle une personne présentait la problématique du recrutement ou de stages complexe car aucun moyen de transport n'était présent sur le site.

Ceci tendrait à montrer que la problématique existe mais est peut-être sous-estimée par les entreprises qui n'analysent pas toujours le niveau de difficulté de déplacement des salariés. Une enquête directe auprès des salariés pourrait amener d'autres résultats, d'où l'importance de la mise en place de PDE pour connaître la vision claire des salariés.

En regardant de plus près les besoins affichés par les entreprises au niveau des aides pour travailler sur la question de la mobilité, il est possible de dresser le tableau suivant :



Globalement le besoin en terme d'aide n'est pas clairement ressenti avec moins de 50% pour tous les types d'aide notamment pédagogique avec 68% de réponse non à ce type d'aide.

Sur la zone de Dothémare, le constat est cependant plus positif avec une forte demande d'aide technique et financière, de même que sur la zone Providence avec 50% de demande pour le technique et le financier. Les zones plus anciennes semblent donc plus dans une continuité de gestion, sans demande d'intervention particulière de l'extérieur.

Volet Technique et organisationnel	appropriée	non approprié	
Organisation de navettes internes	9	2	C'est la solution de l'organisation de navettes internes qui revient le plus souvent dans les suggestions comme étant la plus pertinente. La question de la modification des horaires ou du travail au domicile est rejetée fortement alors que le logement de fonction pourrait être pertinent.
Adaptation des horaires de travail pour se conformer par exemple aux horaires de transports en commun	1	8	
Possibilité pour les salariés de travailler à partir de leur domicile (télétravail)	0	9	
Mise à disposition d'un logement de fonction à proximité immédiate du lieu de travail afin, notamment de limiter les déplacements	3	8	
Autres : (Précisez)	0		
Volet Financier			
Prise en charge intégrale des frais de déplacements des salariés	2	7	
Remboursement partiel des frais de déplacements des salariés	7	3	
Autres : (Prime transport)	1		
Volet Communicatoïn			Enfin, la mise à disposition des horaires de bus est une solution qui semble répondre aux souhaits des entreprises, qui sont plus partagées sur la participation effective à un groupe de travail.
Mise à disposition des horaires de transports en commun	6	2	
Participation à un groupe de travail	4	3	
Autres : (précisez)	0	0	

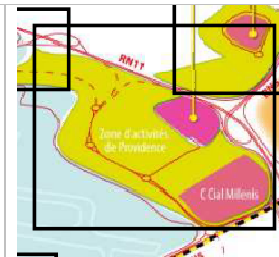
Synthèse et bilan

1 UN BILAN PAR ZONE

1.1. LA ZONE DE LA PROVIDENCE

Synthèse

L'aménagement de voirie est de bonne qualité, mais est affecté par endroits par des travaux de raccordement aux réseaux qui ont nécessité la réalisation de tranchées dans la chaussée. Les aménagements piétons sont très discontinus et quasiment absents sur la voie principale à 2 x 2 voies (uniquement aux abords des arrêts de bus). Le terre-plein central et les giratoires font l'objet d'aménagements paysagers. Il n'existe pas d'aménagements cyclables contrairement aux prescriptions faites dans le cahier des charges de la ZAC.



Les +

Les -

Aujourd'hui

Circulation

La succession de giratoires impose une vitesse automobile limitée. Le trafic automobile dans la zone est faible car peu de sociétés y sont installées pour l'instant.

Circulation

La RN 5 connaît une circulation automobile dense, la traversée piétonne entre les 2 arrêts de bus se fait en surface ou en souterrain (plutôt dissuasif).

Stationnement

Le stationnement s'effectue exclusivement dans l'enceinte même des sociétés de manière groupée sur un parking dédié, suffisamment conséquent pour accueillir salariés, fournisseurs et visiteurs. Seules 2 aires de stationnements ont été repérées au Nord de la parcelle occupée par l'entreprise Damoiseau, de part et d'autre de la voie.

La principale zone de stationnement groupé est celle du Centre commercial Milénis avec 1 650 places gratuites.

Stationnement

La ZAC est quasiment dépourvue d'emplacements de stationnement longitudinal.

Le lycée de la Providence et le CFA ont une aire de stationnement groupé insuffisante car on observe du stationnement sur les trottoirs.

Modes doux

Les voies de desserte internes sont équipées de cheminements piétons des 2 côtés de la chaussée.

Modes doux

Globalement, la zone est peu équipée pour les piétons, notamment le long de la voie principale, les aménagements sont ponctuels (traversées piétonnes et cheminements courts autour des arrêts de bus) et de qualité, mais ne permettent pas de circuler entre les arrêts de bus le long de la voie principale (accotements plantés et enherbés).

Les cheminements piétons aménagés le long des voies de desserte interne de la zone sont déconnectés entre eux, et souvent envahis par la végétation des parcelles non encore aménagées (accès au lycée par exemple).

Aucun mobilier urbain (banc, poubelle, ...) n'existe sur la ZAC.

Transports en commun

Le SMTU et le réseau interurbain dessert la zone au droit du centre commercial Milénis sur la RN 5 où 2 arrêts de bus sont aménagés et équipés d'abris. L'offre en TC y est très importante.

Le Lycée de la Providence est desservi par 2 lignes du réseau de transport scolaire du Conseil Général sur le territoire des Abymes.

Transports en commun

La RN 5 connaît une circulation automobile dense, la traversée piétonne entre les 2 arrêts peut se faire en surface ou en souterrain. La zone n'est pas desservie par les réseaux de transports en commun pour le moment, elle n'est pas encore intégrée par le réseau SMTU

La dépose des élèves du Lycée se fait au niveau du croisement car le bus ne peut emprunter le parking du lycée qui ne permet pas la giration du bus.

Poids lourds

À ce stade d'occupation de la ZAC, on n'observe pas de fréquentation significative du site par les poids lourds

Demain ?

Circulation

Un raccordement est projeté depuis l'ouvrage d'art sous la RN 11 vers le giratoire au Sud de Dothémare. cet aménagement permettra de relier les deux entités de la ZAC entre elles.

Poids lourds et Transports en commun

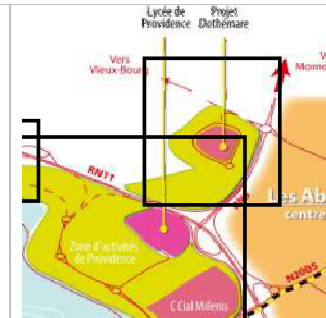
Lorsque l'ensemble des entreprises prévues y seront installées et que le réseau routier sera raccordé à la RN 11 et à la ZAC de Dothémare, il est certain que la présence des poids lourds sera beaucoup plus forte.

Ne pas desservir la zone par les TC revient à imposer un mode de transport unique dans la ZAC : la voiture.

1.2. LA ZONE DE LA DOTHEMARE

Synthèse

L'aménagement de voirie est de bonne qualité, mais est affecté par des travaux de raccordements aux réseaux des parcelles en cours d'aménagement qui nécessitent la réalisation de tranchées dans la chaussée. Les aménagements piétons sont incomplets car on constate une absence de mobilier urbain (bancs, poubelles, arbres, etc.) et l'implantation des candélabres dans l'axe des trottoirs, compromet l'accessibilité aux PMR. Les aménagements cyclables sont inexistant sur la zone.



Les +

Les -

Aujourd'hui

Circulation

Le système de desserte en boucle n'est pas une voie de transit et autorise une circulation automobile limitée en vitesse.

La zone ne connaît pas vraiment de problèmes de circulation sur sa partie Est.

Circulation

La circulation est perturbée par le stationnement observé sur la chaussée devant les établissements recevant un public important (CGSS, Pôle emploi).

Stationnement

La voirie de desserte de la zone d'activités est équipée de petites aires de stationnement linéaire qui sont aménagées des deux côtés de la voie en boucle avec 4 à 5 places pour les véhicules légers par espace de stationnement.

Parallèlement, chaque bâtiment dispose sur sa parcelle d'une zone de stationnement groupé destinée à accueillir salariés, fournisseurs et visiteurs.

Le stationnement est gratuit dans la ZAC.

Stationnement

Pour la CGSS et le Pôle Emploi, la disponibilité d'un parking destiné au public n'est pas précisée. On observe de nombreux stationnements non réglementaires sur la chaussée aux abords de la CGSS et de Pôle Emploi très fréquentés.

Les stationnements sont également ponctuellement occupés par des commerçants ambulants qui assurent un service pour les salariés.

Modes doux

La zone est plutôt bien équipée pour des circulations piétonnes sécurisées à l'intérieur même de celle-ci.

Modes doux

Aucune continuité de cheminements entre la ZAC et le giratoire de Perrin et les Abymes.

Aucun mobilier urbain dédié aux piétons (bancs, poubelles, ...) n'est installé sur la ZAC. Sur la partie centrale, à noter, l'implantation des candélabres dans l'axe de la voirie piétonne qui perturbent les circulations.

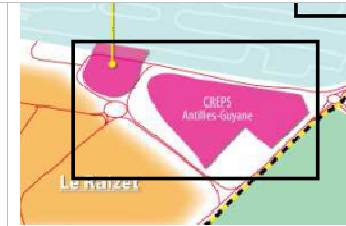
<p>Transports en commun</p> <p>La voirie semble suffisamment dimensionnée pour accueillir des bus, 2 arrêts sont matérialisés et équipés d'abris, à l'entrée de la ZAC et dans la partie Sud peu avant le giratoire.</p>	<p>Transports en commun</p> <p>Aucune desserte en transport en commun n'est réellement réalisée aujourd'hui.</p>
<p>Poids lourds</p> <p>À ce stade d'occupation de la ZAC, on n'observe pas de fréquentation significative du site par les poids lourds</p>	
<p>Demain ?</p>	
<p>Circulation</p> <p>Un raccordement est projeté depuis le giratoire au Sud de Dothémare, vers le parc d'activités de la Providence au niveau de l'ouvrage d'art sous la RN 11. Cet aménagement permettra de relier les deux secteurs entre eux. Attention toutefois au risque de report de trafic sur cet axe depuis la RN 5</p>	<p>Poids lourds et Transports en commun</p> <p><i>A priori</i>, en dehors de la partie Est de la Zone qui comprend le SDIS et des bâtiments commerciaux (SACI, Brico Leader), très peu d'enseignes ont recours à des véhicules poids lourds (camions pompiers, fournisseurs, livraison de matériaux, etc).</p> <p>Mais les bus du SMTU qui effectueront la boucle, pourraient être gênés par le stationnement sur voirie observée dans la partie Ouest.</p>
<p>Transports en commun</p> <p>La zone est prévue pour être desservie par deux lignes de bus du SMTU : A10 partant de Vieux-Bourg Morne-à-l'Eau pour arriver devant le CHU et U4 qui part de la ZAC Dothémare pour arriver au pôle universitaire de Fouillole, mais elles ne sont pas actives pour l'instant.</p>	

1.3. LA ZONE CREPS-LE RAIZET

Synthèse

La zone est actuellement désaffectée au niveau de l'ancienne aérogare et les infrastructures ne sont plus entretenues. La tour de contrôle, la DGAC, Météo France et l'aéroclub sont les principales activités qui se sont maintenues dans la zone (rue Ernest Pallas).

L'aménagement de voirie est globalement de mauvaise qualité. Les aménagements cyclables sont inexistants et mise à part la RD 125, les cheminements piétons sont très ponctuels et discontinus (aucun marquage au sol ni pour les automobilistes, ni pour les piétons ni pour les cycles, ni pour les bus). Toutefois, automobilistes, piétons et cycles cohabitent assez facilement dans la zone qui connaît une fréquentation peu dense hormis le long de la RN 5.



Les +

Les -

Aujourd'hui

Circulation

La circulation au niveau de l'ancienne aérogare est très peu dense, elle concerne les entreprises de la zone (assez peu nombreuses), les auto-écoles qui y trouvent un terrain calme pour l'apprentissage de la conduite, les taxis en liaison avec l'aéroport, quelques cycles et des piétons pratiquant le footing essentiellement en fin de journée le long de la rue Keller. Le mode de circulation prédominant est le véhicule particulier.

Une voie de transit contourne la piste aéroportuaire pour aller de l'actuelle aérogare à l'ancienne située au Sud de la piste, il s'agit de la rue Pompilius Keller qui est en grande partie « réservée aux véhicules autorisés ».

Circulation

La circulation sur la RN 5 au niveau du CREPS est souvent ralentie. La présence d'une école primaire en face du CREPS génère une circulation difficile aux heures d'entrée et de sortie des classes, car l'accès est quasi direct depuis la RN5 dont la circulation est souvent dense. Par ailleurs, le carrefour entre la RN 5 et la RD 125, assez délicat, dispose d'un aménagement de feux tricolores, sensé assurer une circulation ordonnée dans cette zone de croisement, mais les équipements sont souvent hors service, ce qui ajoute au ralentissement et à la dangerosité de l'axe RN 5 à ce niveau.

Stationnement

Le stationnement se fait essentiellement sur les parkings : école « Notre-Dame de Grâce », CREPS, ancienne aérogare (à l'abandon) et devant les entreprises et administrations du secteur (Tour de contrôle, DGAC, Météo France, Aéroclub, etc.). On n'observe quasiment pas de stationnement longitudinal dans la zone.

Stationnement

Les stationnements de parents aux heures d'entrée et surtout de sortie d'école sont problématique et génère un accroissement de la dangerosité de circulation au droit de la RN5.

Modes doux

Les circulations piétonnes sont importantes dans la zone surtout le long de la RN 5 (école, CREPS, logements avoisinants, arrêts de bus, etc.), mais aussi le long de la rue Keller pour les sportifs (footing). L'avenue Botino est relativement bien aménagée et sécurisée pour les piétons dans les deux sens de circulation, le

Modes doux

L'usage du vélo reste anecdotique et est pratiqué essentiellement sur la rue Keller qui contourne la piste aéroportuaire.

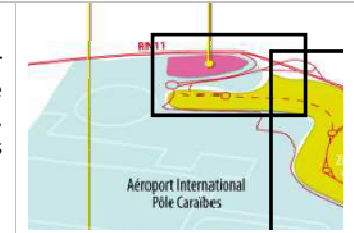
La circulation piétonne est dangereuse le long de la RN 5 car elle se fait sur l'accotement, il n'y a pas de trottoirs continus entre le CREPS et l'entrée du bourg des Abymes.

<p>stationnement est empêché par des plots en béton tout le long de la voie sur les trottoirs. Des traversées piétonnes sont aménagées sur la RN 5 devant le CREPS et l'école primaire.</p>	
<p>Transports en commun</p> <p>La zone est desservie sur la RN 5 par 8 lignes urbaines du SMTU et par 2 lignes du réseau interurbain en provenance du Nord Grande-Terre et du Moule. La fréquence des passages est donc très importante sur l'axe. Deux arrêts de bus avec abris et assises sont aménagés au niveau du croisement RN 5/RD 125. 2 arrêts de bus sont aménagés sur la RD 125 au niveau du rond-point du Raizet, avec abris mais sans assise.</p>	<p>Transports en commun</p> <p>La desserte de la zone, bien que très dense, ne comporte pas d'affichage horaire permettant de savoir les passages de véhicules et les temps d'accès aux pôles de proximité (notamment Pointe-à-Pitre).</p>
<p>Poids lourds</p> <p>Les poids lourds fréquentent régulièrement cette zone entourée de zones d'activités. Les voies semblent suffisamment dimensionnées pour les accueillir.</p>	<p>Poids Lourds</p> <p>Pas d'emplacements dédiés pour les circulations ou le stationnement des véhicules PL.</p>
<p>Demain ?</p>	
<p>Circulation</p> <p>Lorsque le projet d'aéropôle (commerces, services, bureaux, aérogare régionale) sera réalisé, l'activité de la zone engendrera un trafic plus important et éventuellement des offres supplémentaires en desserte TC et en déplacements doux.</p>	

1.4. LA ZONE AEROPORT POLE CARAÏBES

Synthèse

L'aménagement de voirie est globalement de bonne qualité pour l'usage routier. Les aménagements cyclables et piétons sont inexistants sur la voie d'accès. Le parking public et payant de l'aéroport est vaste (80 000 m²). Les arrivées et départs se font séparément sur deux niveaux de l'aérogare. Les liaisons piétonnes entre le parking et l'aérogare sont globalement de bonne qualité (traversées piétonnes, passages sur-élevés, ...) avec une prise en compte de l'accessibilité aux PMR. En revanche, aucun aménagement cyclable n'a été repéré. Quelques aménagements piétons complémentaires sont présents au niveau des zones d'activité comme le fret, mais avec une discontinuité forte.



Les +

Les -

Aujourd'hui

Circulation

La desserte de l'aéroport s'effectue par une grande boucle en sens unique qui encerle le parking et qui passe à la fois devant la zone d'arrivée de l'aérogare au niveau 0 et devant la zone de départ au niveau 2. De fait, on observe assez peu de problèmes de circulation au sein de l'aéroport excepté lors des périodes de fortes affluences (juillet/août et décembre/janvier) au cours desquelles les bretelles « Départs » et « Arrivées » peuvent se trouver engorgées voire même fermées pour la bretelle arrivée par les autorités aéroportuaires.

La circulation à l'intérieur du parking ne présente pas de difficulté particulière.

Une voie de transit contourne la piste aéroportuaire pour aller de l'actuelle aérogare à l'ancienne située au Sud de la piste, il s'agit de la rue Pompilius Keller qui est pour partie « réservée aux véhicules autorisés ».

Des circulations complémentaires existent pour la desserte de la zone Fret, avec des aménagements routiers d'assez bonne qualité.

Stationnement

Le stationnement se fait exclusivement sur le parking (2 098 places sur 80 000 m²) divisé en deux zones : P1 et P2 selon la durée du stationnement. P1, parking le plus proche de l'aérogare, correspond aux stationnements d'une durée inférieure à 3 heures ; P2, le plus éloigné de l'aérogare, est réservé aux stationnements d'une durée supérieure ou égale à trois heures. L'accès aux

Circulation

l'accès aux péages peut être encombré en raison soit de la forte affluence, soit d'un dysfonctionnement quelconque (borne hors service, ticket non valide, ...). La voie de transit en accès « réservé aux véhicules autorisés » ainsi que les voies de liaison avec la zone fret ne sont pas aménagées pour les piétons, ni pour les cycles et leur emprise est assez étroite.

Stationnement

La ZAC est quasiment dépourvue d'emplacements de stationnement longitudinal, qui peut être lié à des questions de sécurité. On observe un stationnement non réglementaire régulièrement aux heures d'arrivée des avions, des personnes préférant attendre l'arrivée des avions en dehors des parkings et ne se rendre dans le parking qu'une fois l'avion atterri.

<p>parkings se fait par des bretelles abordant des bornes d'accès situées au Nord-Ouest de la zone de stationnement. Les sorties sont organisées à l'Est du parking où des bornes de sortie sont installées. La zone de Fret située à l'extérieur de la boucle (à l'Est de l'aérogare) dispose d'un parking public gratuit de 180 places.</p>	
<p>Modes doux</p> <p>L'aéroport est plutôt bien équipé pour des circulations piétonnes sécurisées à l'intérieur de la zone de stationnement, aux abords de l'aérogare ainsi qu'au niveau de la zone de fret.</p>	<p>Modes doux</p> <p>Il n'existe aucune continuité de cheminements entre l'aérogare et le giratoire permettant d'entrer dans la zone aéroportuaire que ce soit l'aérogare passagers ou la zone fret.</p> <p>Aucun aménagement pour les cycles n'est prévu, notamment pour le personnel de l'aéroport.</p>
<p>Transports en commun</p> <p>Les bus touristiques de voyageurs peuvent accéder par la boucle aux quais d'arrivée et de départs ainsi qu'à la zone croisiéristes.</p>	<p>Transports en commun</p> <p>La zone n'est pas desservie par les transports en commun, mais par une flotte de taxis. Les bus touristiques ne stationnent pas sur de longues durées.</p>
<p>Poids lourds</p> <p>Les poids lourds fréquentent régulièrement cette zone entourée de zones d'activités. Les voies semblent suffisamment dimensionnées pour les accueillir.</p>	<p>Poids Lourds</p> <p>Hormis les bus touristiques qui s'arrêtent à l'aérogare, seule la zone de fret peut recevoir des véhicules poids lourds. Les voiries ont été dimensionnées en ce sens.</p>
<p>Demain ?</p>	
<p>Circulation</p> <p>Un raccordement de la zone aéroportuaire avec la ZAC de la Providence est projeté, les travaux du dernier tronçon sont en cours.</p>	<p>Poids lourds et Transports en commun</p> <p>Lorsque l'ensemble des entreprises prévues y seront installées et que le réseau routier sera raccordé à la RN 11 et à la ZAC de la Providence, il est certain que la présence des poids lourds sera beaucoup plus forte.</p> <p>Ne pas desservir la zone par les TC revient à imposer un mode de transport unique dans la ZAC : la voiture.</p>
<p>Transports en commun</p> <p>Une réflexion de desserte par les transports en commun pourrait être à l'étude au niveau de l'agglomération.</p>	

2 ENJEUX ET PERSPECTIVES

La projection à l'horizon 2021 réalisée pour le compte de la SEMAG met clairement en évidence que, en l'absence d'aménagement ou de solutions alternatives à l'usage de la voiture, la zone se trouverait dans une situation de congestion totale des trafics. De plus, l'enquête réalisée auprès **des entreprises tend à montrer que la problématique de la mobilité existe mais qu'elle est sous-estimée, par ces dernières. En effet, les difficultés de déplacements sont parfois perçues, mais les actions proposées ou envisagées restent très limitées.**

Cependant, la zone étant labellisée Haute Qualité Environnemental, et dans le cadre de l'application du Grenelle II, l'objectif premier devrait être que l'organisation stratégique de la zone doit garantir une démarche intégrée de développement durable sur plusieurs niveaux :

- un développement social urbain équilibré favorisant la qualité de vie des habitants, la mixité et l'équité sociale,
- un aménagement et une gestion répondant aux problématiques environnementales,
- un développement économique, passant par la création d'activités et d'emplois et développant les filières locales,
- la mise en œuvre d'un processus de gouvernance.

Au regard de l'ensemble des conclusions intermédiaires de ce travail de diagnostic, nous tenons à rappeler ici que pour aboutir, ce projet de quartier durable doit :

- faire l'objet d'une intention politique forte, déclarée par les élus locaux ;
- être appuyé par une équipe porteuse du projet au sein du territoire (responsables urbanisme, énergie, transport, habitat, etc.), entourée de l'expertise et des compétences indispensables à un projet novateur (architectes, urbanistes, bureaux d'études urbanisme durable et HQE, entrepreneurs, ...) ;
- mobiliser les citoyens autour du projet, afin que ce quartier soit le fruit d'une participation et non celui de la contrainte.

La zone d'activité se trouve donc dans un paradoxe avec une recherche d'une logique de développement durable, mais l'identification d'un dysfonctionnement à court terme sur le plan de la mobilité. Il semble donc important de trouver des solutions permettant de résoudre ce paradoxe en traitant la question de la mobilité et en apportant des solutions opérationnelles.

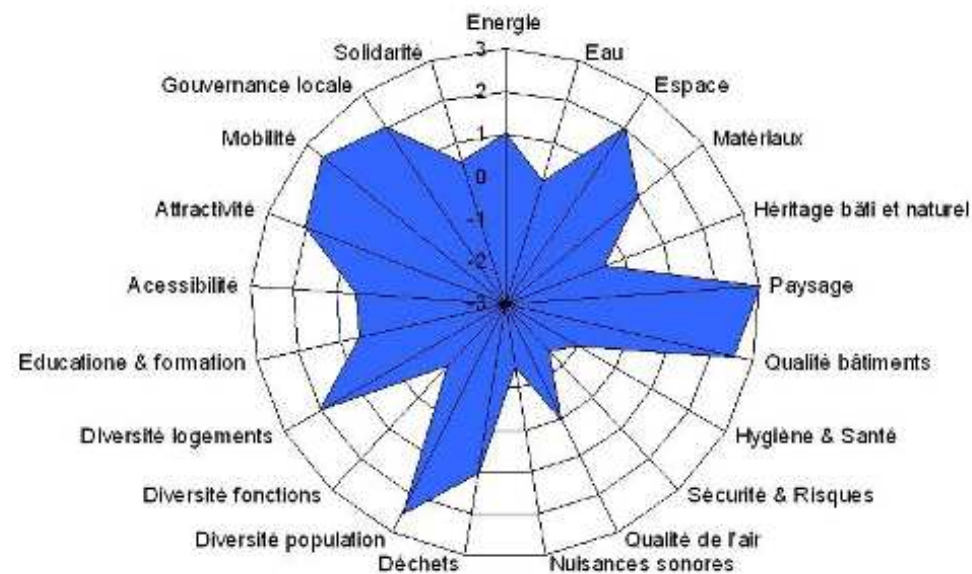
Toutefois, avant de traiter des pistes d'actions pour la mobilité, il est important de rappeler ici que le seul traitement de la mobilité ne pourrait être la solution optimale. En effet, la mobilité peut être considérée aujourd'hui comme une conséquence de l'aménagement même de la zone. Une action de fond au niveau de la zone même serait de garantir que l'impératif de mobilité se trouve le plus « limité » possible en respectant les enjeux identifiés dans le cadre du Grenelle II et notamment la mixité réelle de l'habitat, des activités, des commerces. La transformation de la ZAC vers une logique de « quartier » voir d'éco quartier pourrait alors trouver tout son sens. Les actions qui vont être proposées en terme de mobilité seront donc des compensations qui répondent à un aménagement qui impose une mobilité importante.

Il est d'ores et déjà possible de décliner des scénarios opérationnels concernant la mobilité sur l'ensemble de la zone d'activité Providence, en insistant sur les interactions possibles entre les propositions formulées. Ces scénarios sont construits de manière progressive de sorte que :

- un niveau de difficulté de mise en œuvre des actions soit estimé
- les gains possibles sur l'ensemble de l'accès à la zone soient mis en relief

Nous pouvons donc présenter 3 scénarios de base :

- un scénario au **fil de l'eau** : des actions ponctuelles sont initiées en activant les « curseurs » inhérents au covoiturage, au développement des modes doux par exemple. L'objectif visé est de procéder par l'expérimentation, en proposant des solutions logiques, immédiates et faciles à mettre en œuvre.
- un scénario **médian** : ayant un objectif consensualiste entre les intervenants et répondant aux prescriptions majeures du règlement de la ZAC (définition de maillages piétonniers ou en site propre pour les deux roues par exemple).
- un scénario **volontariste** et durable dans lequel la réduction du nombre de véhicules individuels est recherchée pour laisser la part belle à l'usage des transports collectifs et aux formes alternatives à la voiture particulière. Il s'agit donc d'un véritable contre-pied à l'utilisation de la voiture individuelle, qui tiendra compte des évolutions de périmètres d'intervention des acteurs sur la zone (l'avenir du syndicat et du PDU par exemple)
- des recommandations transversales en termes de communication, d'information, de sensibilisation aux publics viendront compléter chaque scénario



Sources : CSTB, l'ADEME ou des associations de type Eco-Maires

Préalablement à l'approfondissement des préconisations sur la zone, nous tenons à rappeler que l'une des conditions de réussite de chaque action dépend de son portage par l'ensemble des acteurs. Celui-ci doit être fort et partagé au maximum pour être en capacité de se renouveler eu égard des premiers résultats relevés après évaluation.