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

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

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

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

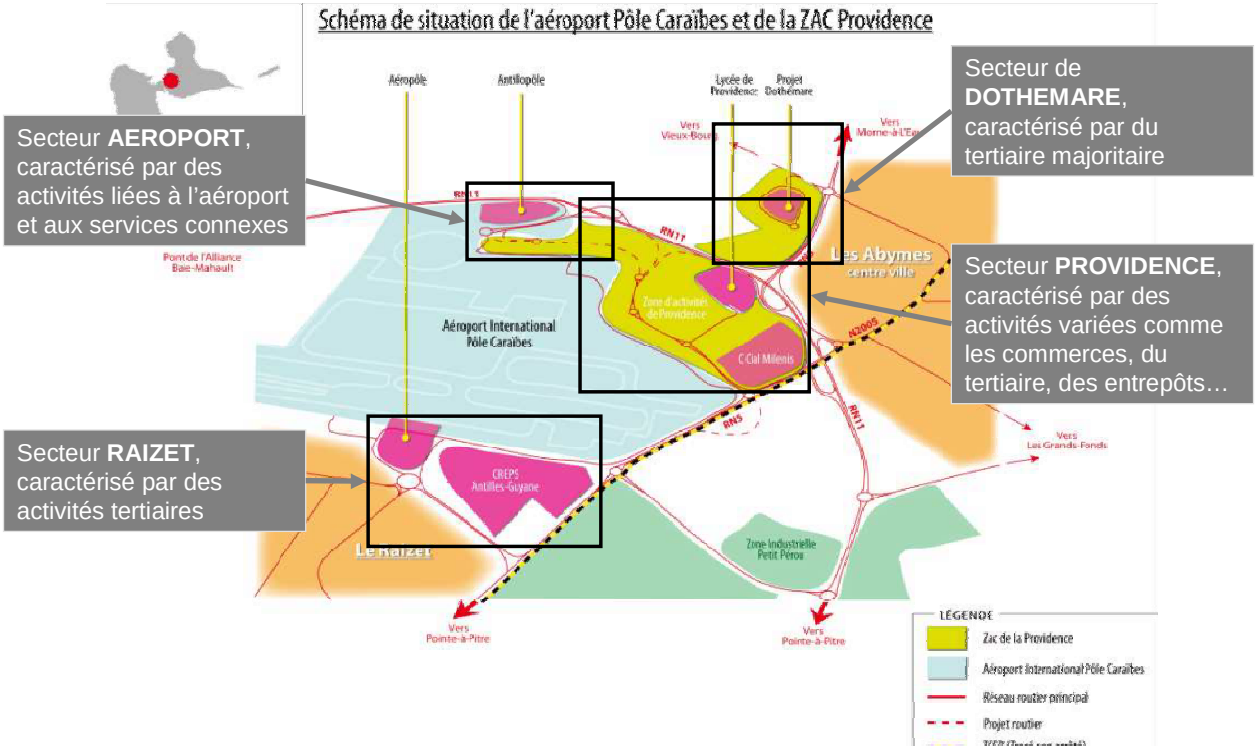
1 LA ZONE CONCERNEE

1.1. UN TERRITOIRE HETEROGENE

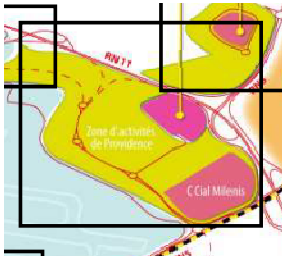
Bien que relevant du même programme d'aménagement ou entendu comme tel, le secteur d'étude présente des territoires assez hétérogènes.

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

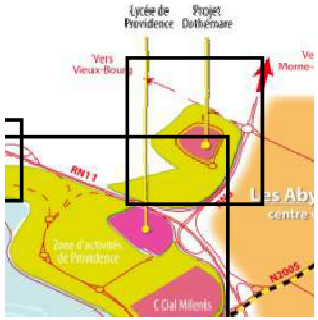


Le premier secteur identifié est celui du Parc d'Activités de la Providence qui représente le cœur de la zone. Il est donc situé au centre du secteur d'étude et se caractérise par des implantations en cours assez importantes et des projets à venir assez ambitieux comme, par exemple, l'arrivée d'un multiplexe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

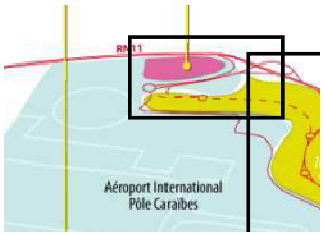
1.1.2. Le secteur de Dothémare



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 :

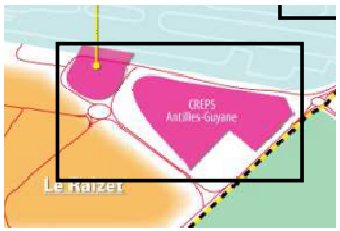
- La partie aérogare avec les problématiques de flux passagers ;
- La partie activité fret ou postal, plutôt située à l'Est de l'aérogare.

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 l'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 écologique[1] 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 Général[2] 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.

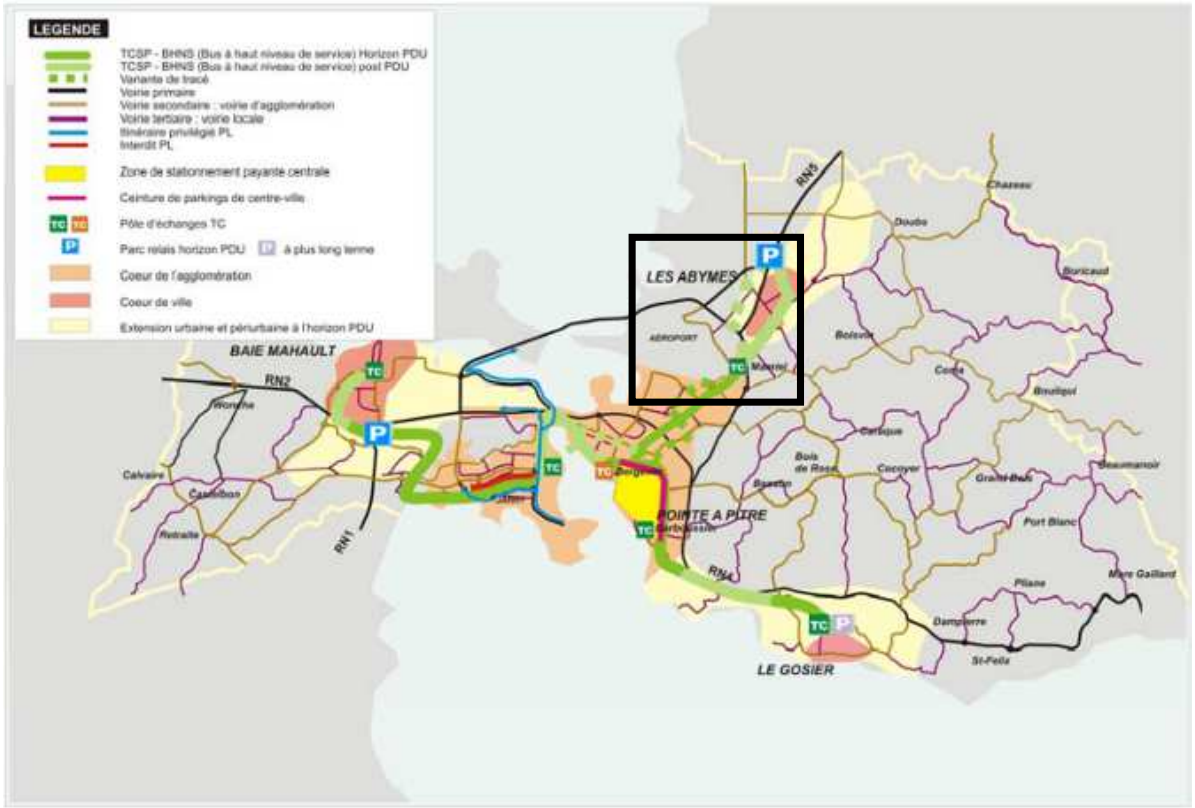
A noter cependant que le contexte actuel de débat autour de la structuration intercommunale au niveau de l'archipel ne permet pas de faire de conclusion précise sur les orientations possibles sur la gestion de l'offre de transport public au niveau du territoire.

[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 portait 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 attenant 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 PRIVES

1.2.1. La SEMAG

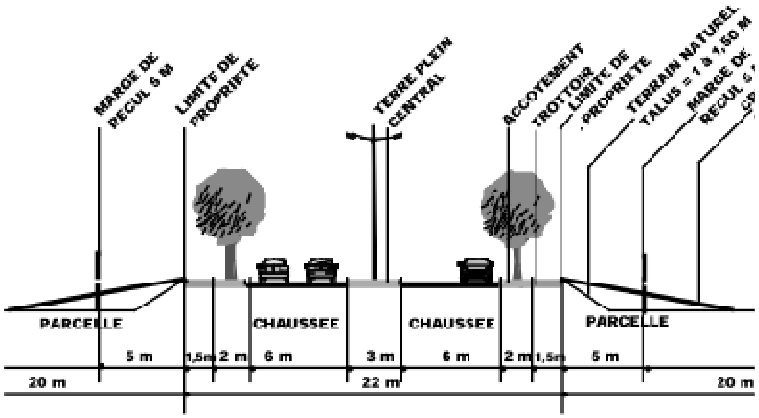
La Société d'Economie Mixte d'Aménagement de la Guadeloupe est une société d'économie mixte détenue à 80 % par les collectivités du territoire. C'est elle qui a en charge l'aménagement et la gestion de la ZAC actuelle. C'est elle qui commercialise également les parcelles aux entreprises qui sont intéressées.

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.



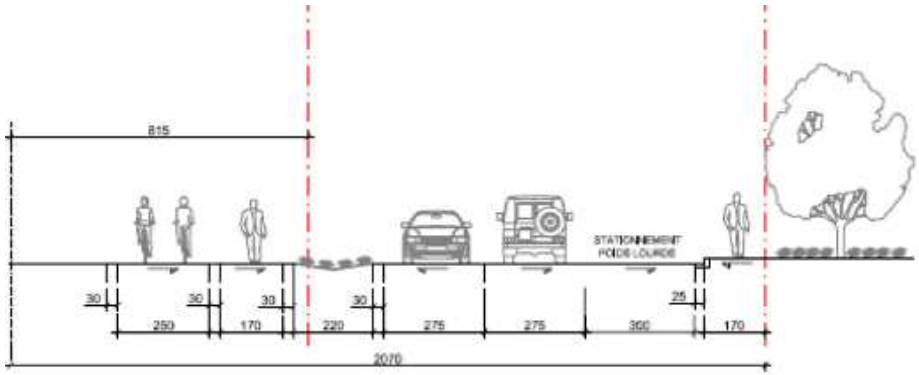
L'exemple ci-contre est tiré d'un document de concertation du Grand Toulouse sur un secteur particulier.

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 règlementaire. 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.

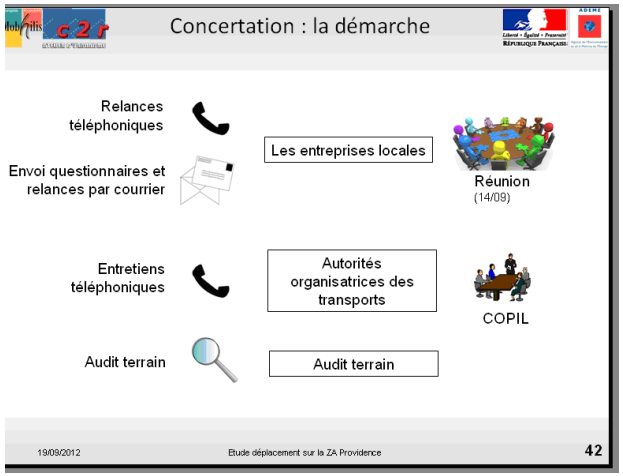
Concernant le terminal Sud du Raizet, un marché est en cours pour le réaménagement de la zone. Seule la lecture de l'offre du prestataire retenu pourra permettre de voir la traduction des problématiques de mobilité effectives en fonction du projet.

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.



• **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

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 approprié. 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**.

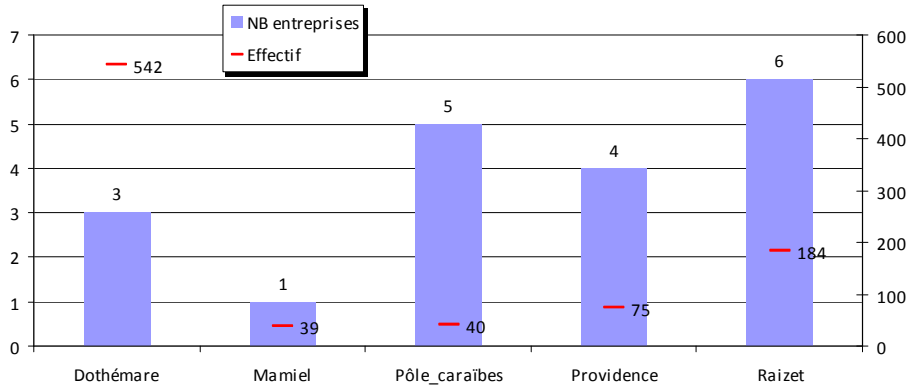
  Pour travailler à partir d'un exemple local, et étant donné que l'entreprise autorise un contact ultérieur, il est possible d'envisager de dresser un historique précis de la démarche complète qu'elle a initiée pour ensuite la présenter dans les groupes de travail afin que les autres entreprises puissent 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 à 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.

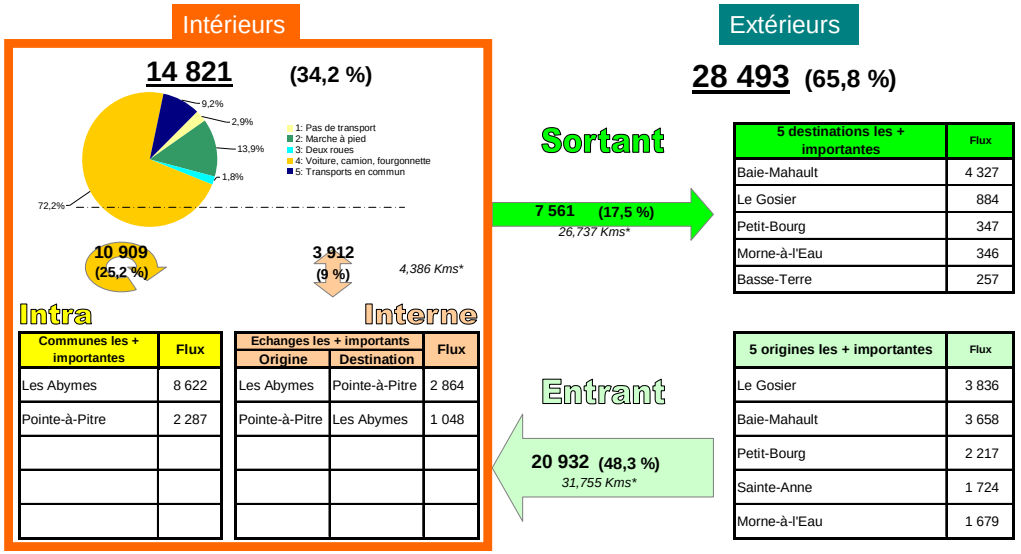
Analyse de la mobilité

1 LA DEMANDE POTENTIELLE, LES FLUX

1.1. LES FLUX

Les flux Domicile <-> travail

12



Communes les + importantes	Flux
Les Abymes	8 622
Pointe-à-Pitre	2 287

Echanges les + importants		Flux
Origine	Destination	
Les Abymes	Pointe-à-Pitre	2 864
Pointe-à-Pitre	Les Abymes	1 048

5 destinations les + importantes	Flux
Baie-Mahault	4 327
Le Gosier	884
Petit-Bourg	347
Morne-à-l'Eau	346
Basse-Terre	257

5 origines les + importantes	Flux
Le Gosier	3 836
Baie-Mahault	3 658
Petit-Bourg	2 217
Sainte-Anne	1 724
Morne-à-l'Eau	1 679

* 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)

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

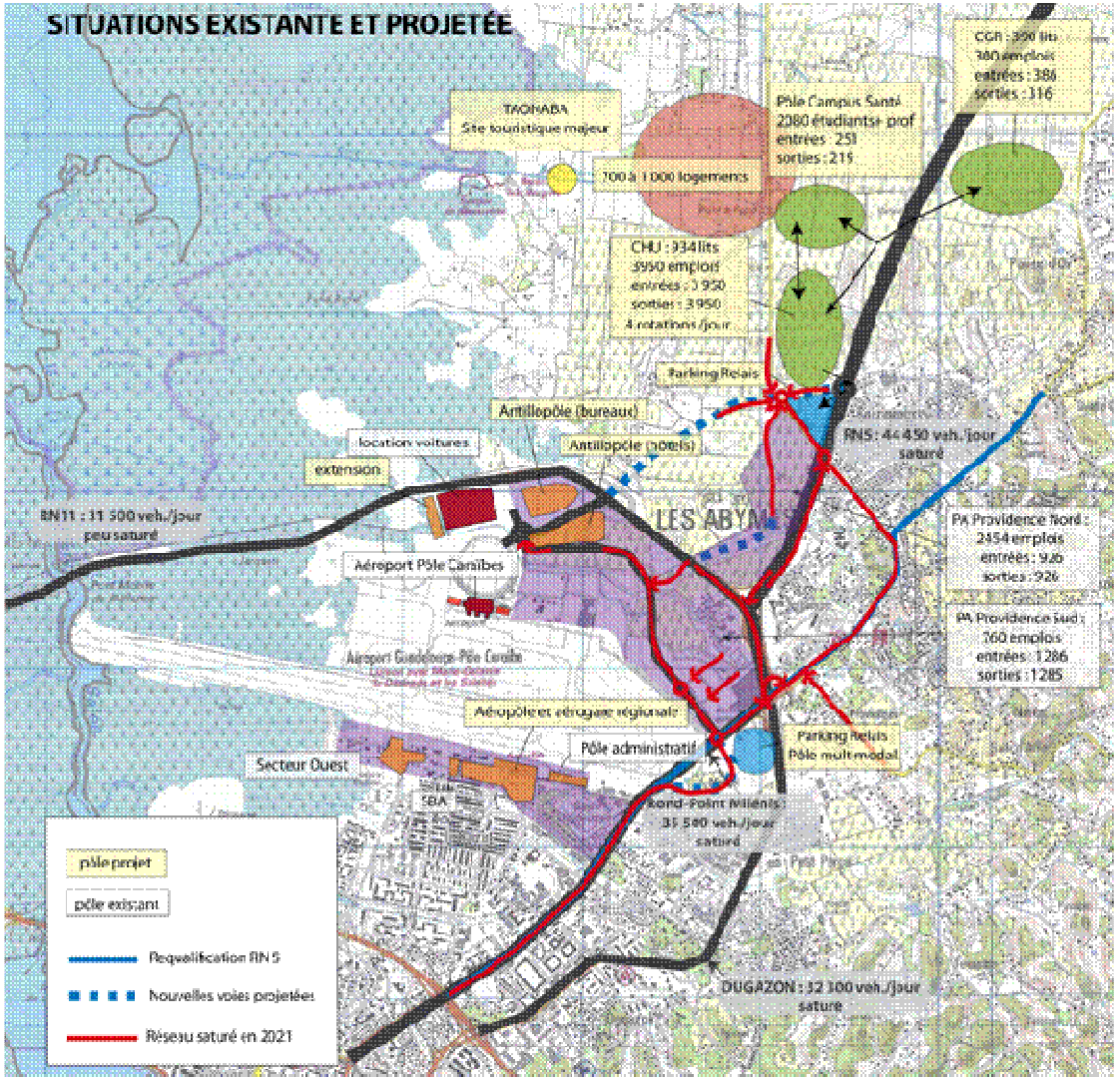
Le raisonnement proposé sur les flux portait sur les flux actuels, mais il est également important de se projeter dans un futur plus ou moins proche pour intégrer les projets à venir. La carte ci-contre donne ainsi une idée des évolutions potentielles des flux au niveau de la zone du fait de l'arrivée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



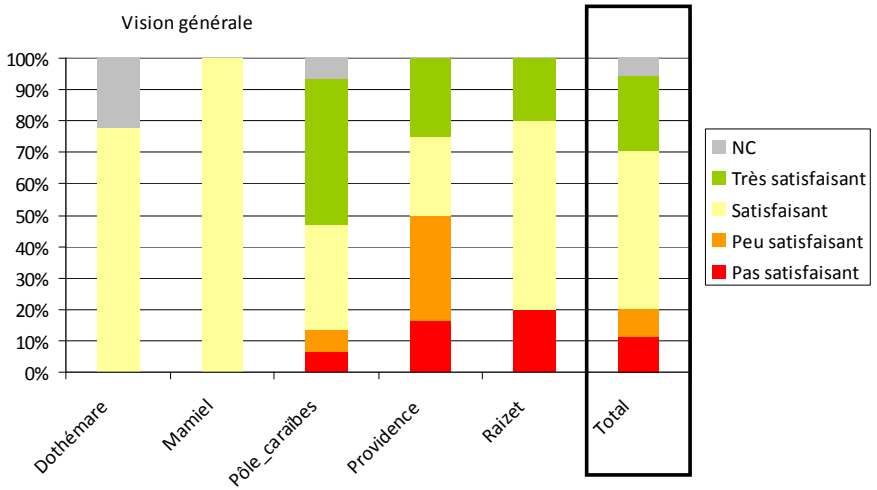
1.3. LA PERCEPTION DES ACTEURS

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.

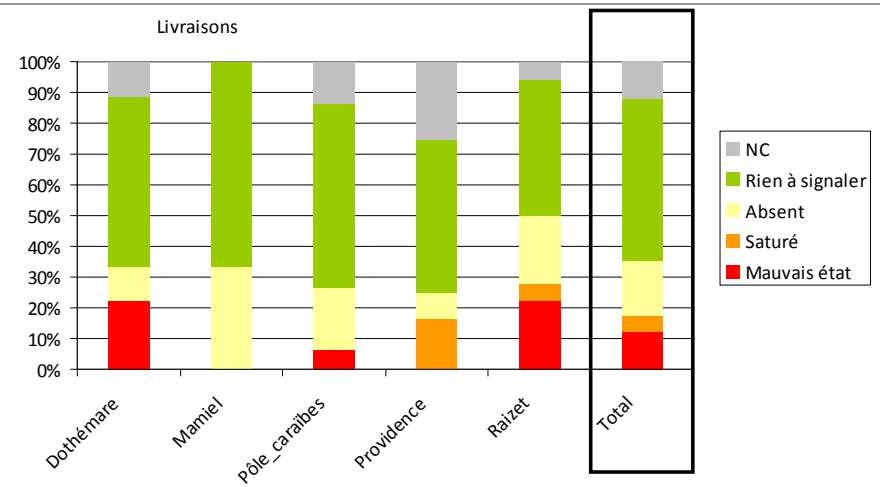
Globalement, les opinions sont plutôt positives avec un bilan satisfaisant pour 70 % des réponses formulées (histogramme total encadré en noir).

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 :



Dans cet item, les réponses possibles 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)

Le premier constat qui peut être fait est que la répartition des réponses diffère complètement de celles ayant trait à l'accessibilité générale du site. La pertinence de la question est donc fondée sur la zone. Les résultats mettent en relief le « mauvais état » sauf pour les zones de Mamiel et de la Providence. Lorsque l'on considère les domaines d'activités des entreprises, on peut se rendre compte que ce bilan est finalement plutôt positif car les zones de Mamiel et de la Providence sont plus adaptées aux livraisons de part leur nature même (moins tertiarisées que les autres zones). Les infrastructures sont donc prévues en conséquence sur ces sites.

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

	Zone						
Données	Dothémare	Mamiel	Pôle_caraïbes	Providence	Raizet	_hors_zone	Total
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
ratio nb places/effectif salariés	*0,72*	*0,00*	*0,80*	*7,60*	*0,55*	*1,00*	*1,23*
ratio nb salariés/place	*1,40*		*1,25*	*0,13*	*1,80*	*1,00*	*0,82*

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.

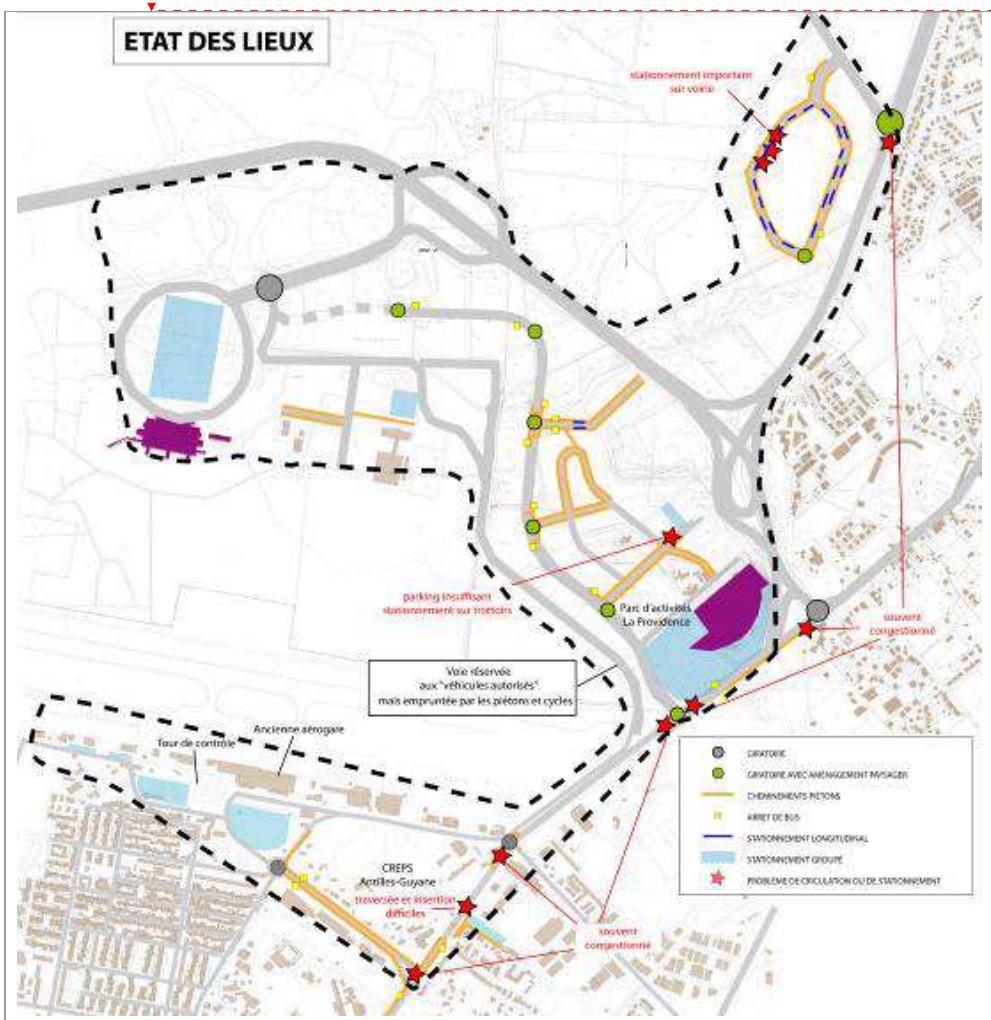
Au niveau des contraintes de mobilité perçues par les entreprises, la dépose d'enfants est celle qui est citée le plus souvent. Cette contrainte est effectivement la plus souvent perçue et également celle qui peut amener le plus grand nombre de questions. En effet, la dépose d'enfants peut être liée 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.

Supprimé : ¶

Mise en forme : Puces et numéros

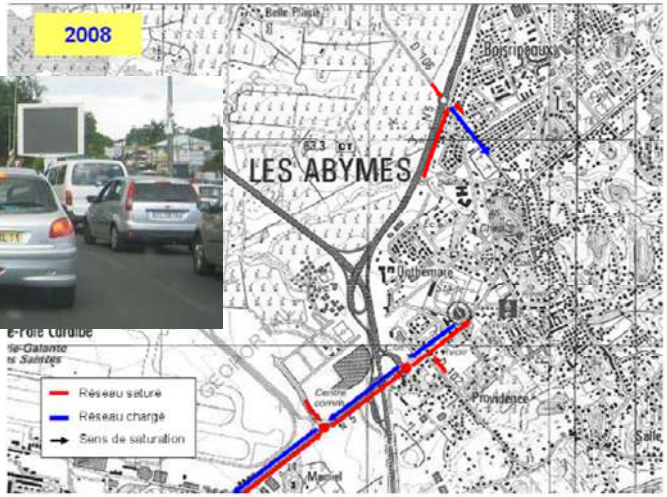


Des visites de terrain ont permis de dresser un état des lieux des infrastructures actuelles.

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

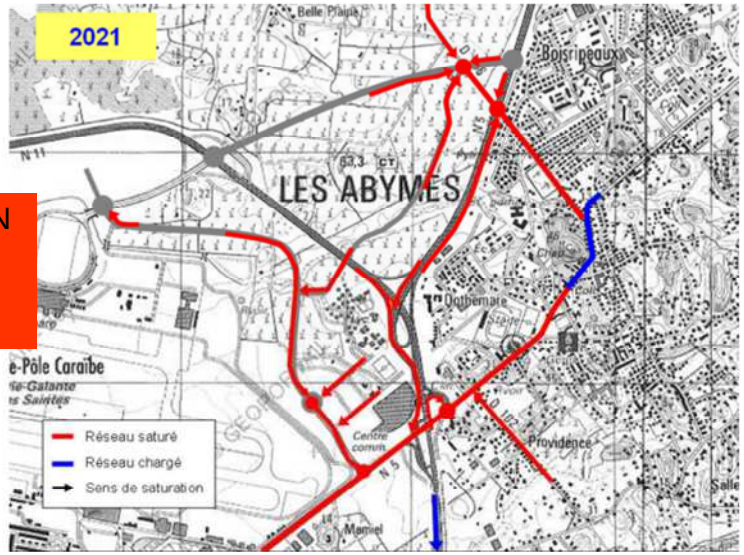
2.1.1. Le contexte



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.

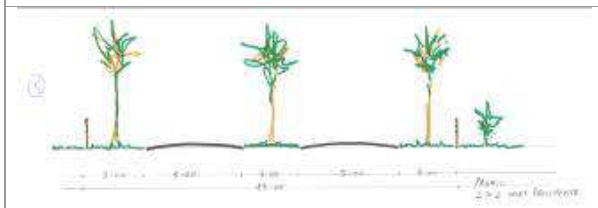
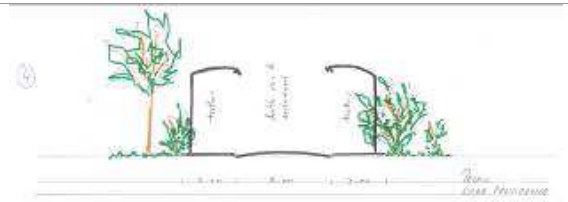
La projection à l'horizon 2021 réalisée pour le compte de la SEMAG met clairement en évidence que, en l'absence d'aménagement ou de solutions alternatives à l'usage de la voiture, la zone se trouverait dans une situation de congestion totale des trafics.

SATURATION COMPLETE DE LA ZONE

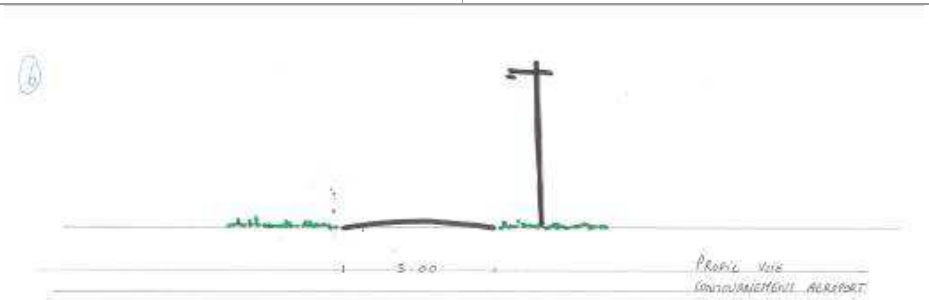


2.1.2. Par secteur

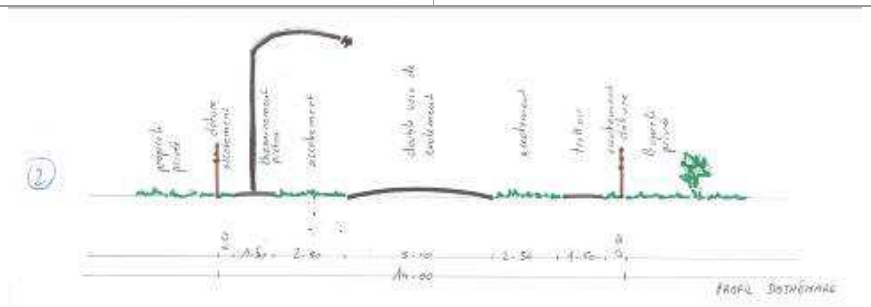
A. ZAC Providence

	
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.	Le stationnement reste cantonné sur les parkings des unités commerciales, peu de stationnement étant prévu au niveau des voiries.

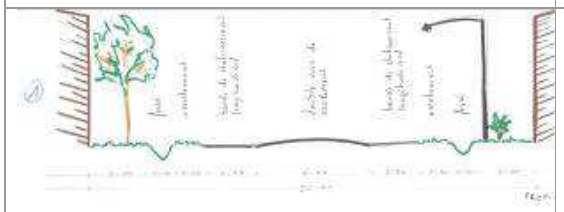
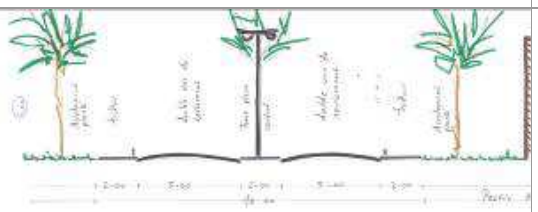
B. ZAC Aéroport Pôle Caraïbes

<table>
<tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr>
<tr><td colspan="2"> 
</td><td rowspan="2">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.</td></tr>
<tr><td>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.</td><td>On constate parfois des stationnements intempestifs des personnes qui attendent l’arrivée des avions.</td></tr>
</table>

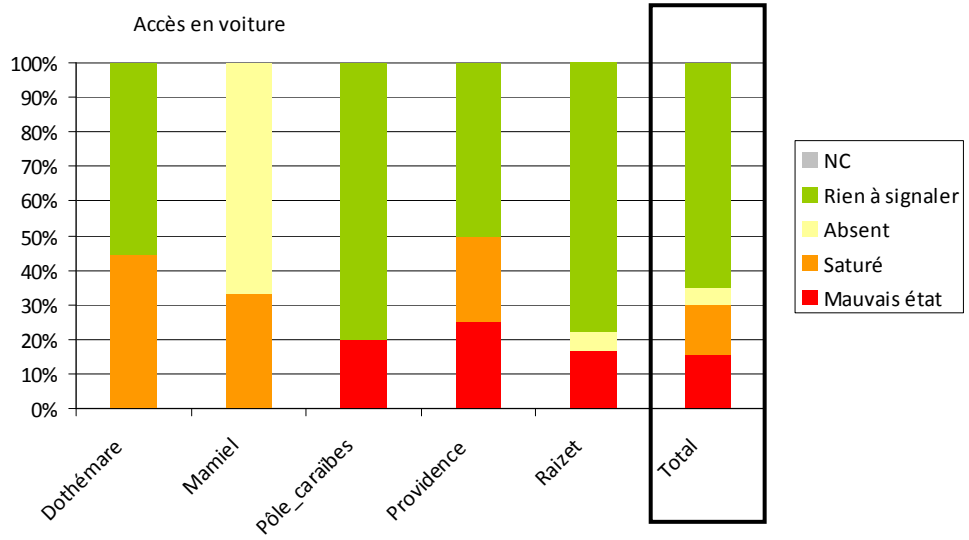
C. ZAC Dothémare

		
Bien que les voies de circulations sur la zone soient larges, des stationnements intempestifs sur la voie de circulation sont apparus au niveau de Pôle Emploi. En effet, le parking restant réservé aux personnels, les visiteurs de pôle emploi se trouvent contraints de stationner leur véhicule sur la chaussée. Le nombre de places longitudinales étant nettement insuffisant.	Les chaussées se caractérisent par des dégradations importantes du fait de tranchées fréquentes pour les raccordements des parcelles. La hauteur du caniveau laisse présumer qu'un revêtement complémentaire devrait cependant être réalisé.	Le parking réservé au personnel, induit le phénomène de stationnement intempestif présenté précédemment.

D. ZAC Aéroport Raizet

<table>
<tr>
<td> </td>
<td> </td>
<td rowspan="2"> </td>
</tr>
<tr>
<td>  </td>
<td>  </td>
<td rowspan="2">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.</td>
</tr>
<tr>
<td>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.</td>
<td>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.</td>
</tr>
</table>

2.1.3. L'avis des entreprises



Dans cet item, les réponses possibles 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)

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 :

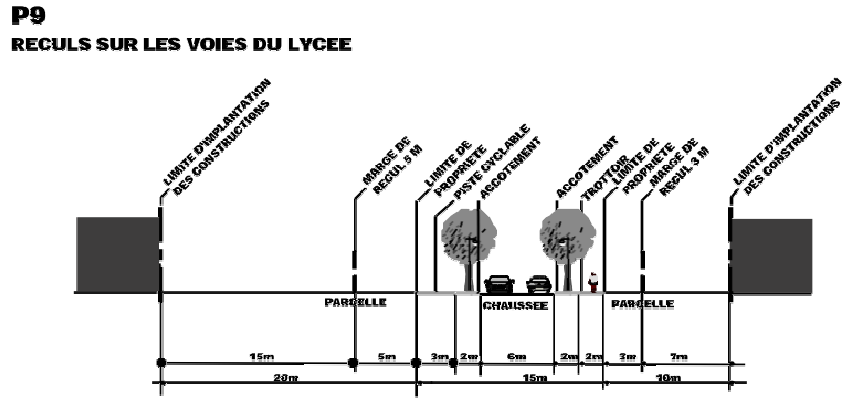
- Zone de Mamiel : sont indiquées à la fois la saturation des voies mais également l'absence d'infrastructures ;
- Zone de Dothémare : plus de 40 % des réponses ressentent des infrastructures « saturées » ;
- L'écart est le plus net sur la zone Pôle caraïbes où les réponses des entreprises font le grand 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.



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.

D'autres pistes cyclables sont toutefois citées sur les zones vertes qui ne sont pas encore aménagées.

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

<table>
<tr>
<td> </td>
<td>Les cheminements sont plutôt de bonne qualité avec une circulation assez large et ombragée.</td>
<td> </td>
</tr>
<tr>
<td rowspan="2">
</td>
<td>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</td>
<td rowspan="2"> </td>
</tr>
<tr>
<td>Les circulations sont aménagées au niveau du « ring »

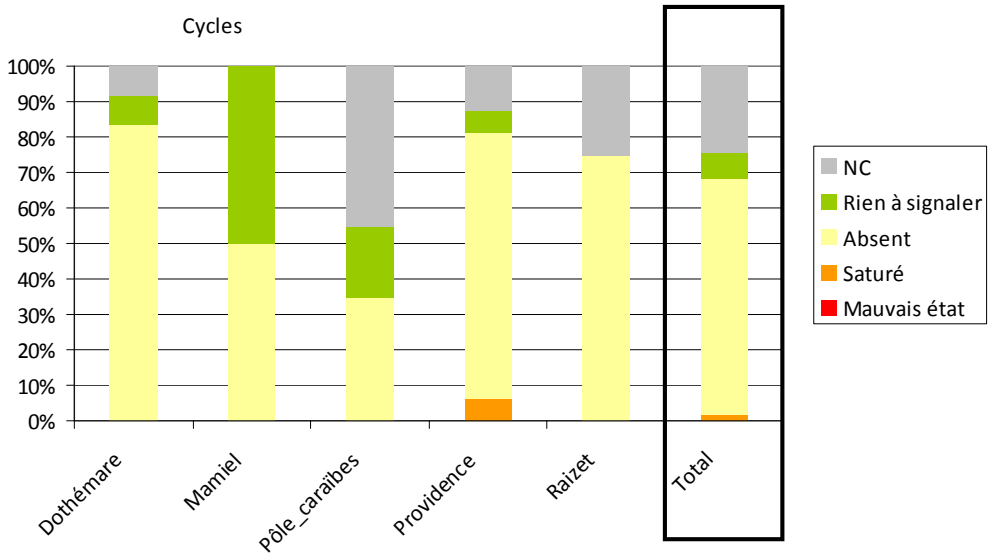
Mais l’accès à la zone depuis le centre-ville des Abymes n’a fait l’objet d’aucun traitement actuellement.</td>
</tr>
</table>

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

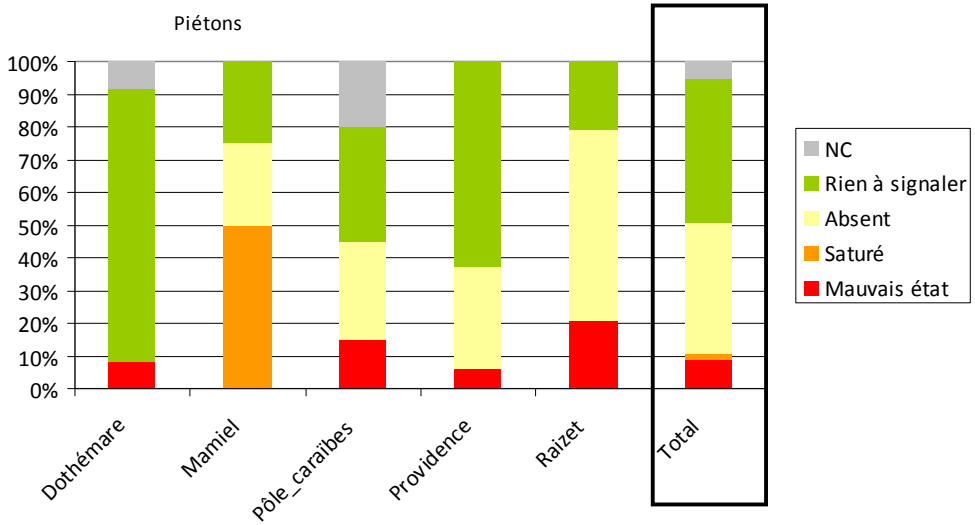
A. Pour les cycles



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

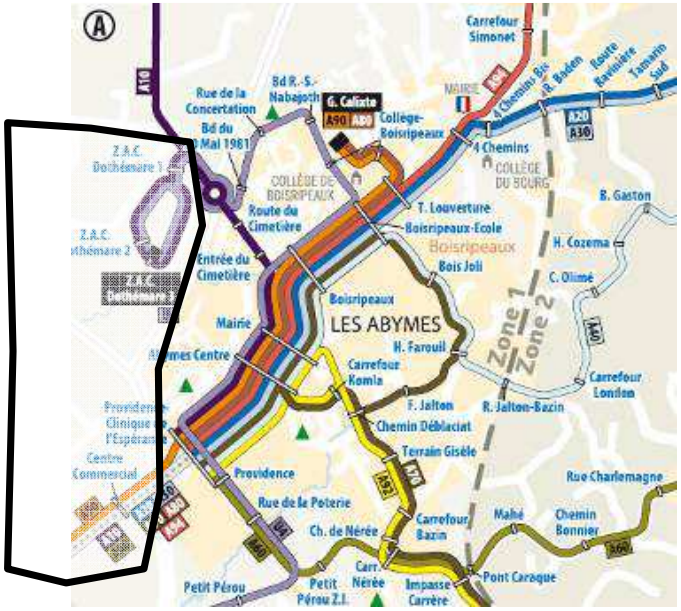
2.3.1. La desserte

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 aves 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

				LUNDI AU VENDREDI				SAMEDI				DIMANCHE ET JOURS FERIES			
				MATIN de 5h jusqu'à 12h		SOIR de 12h jusqu'à 19h		MATIN de 5h jusqu'à 14h		SOIR de 14h jusqu'à 19h		MATIN de 5h jusqu'à 12h		SOIR de 12h jusqu'à 19h	
Société	Ligne DSP	Circuits	Kilométrage	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



Source : Site Internet du Syndicat Mixte

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.

2.3.2. Analyse par secteur

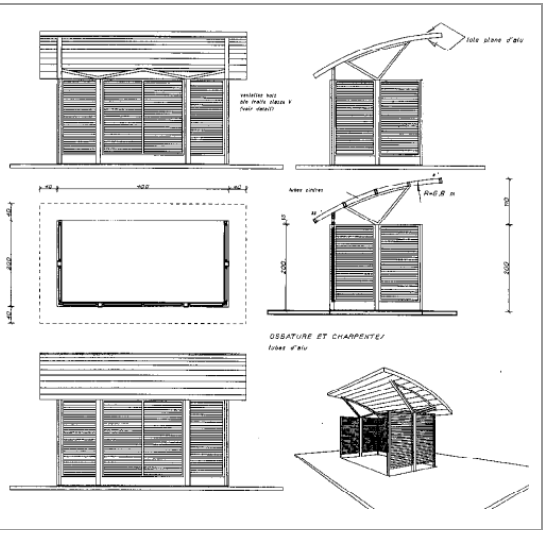
A. ZAC de la Providence

	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.	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.	
		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.	

B. ZAC Aéroport Pôle Caraïbes

Aucun arrêt de transport public sur la zone. Seuls les cars de tourisme ont accès à la zone avec des stationnements dédiés.

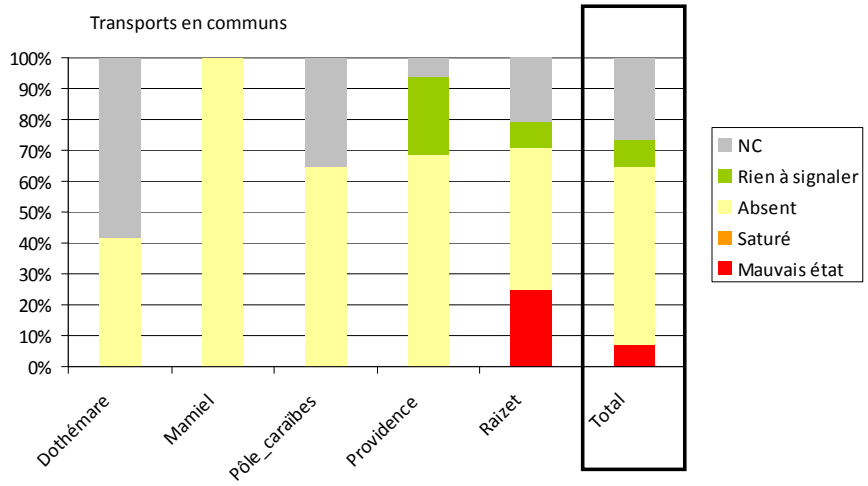
C. ZAC de Dothémare

	Les abris bus mis en place sont conformes aux prescriptions de la zone. La configuration de l'abri pose la question d'une protection véritablement efficace des pluies et des vents notamment du fait de la hauteur de l'équipement en façade et des ouvertures latérales en hauteur. Aucune assise n'est prévue au niveau de l'abri et aucun espace particulier n'est prévu pour l'information du public.	

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'enquêté 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

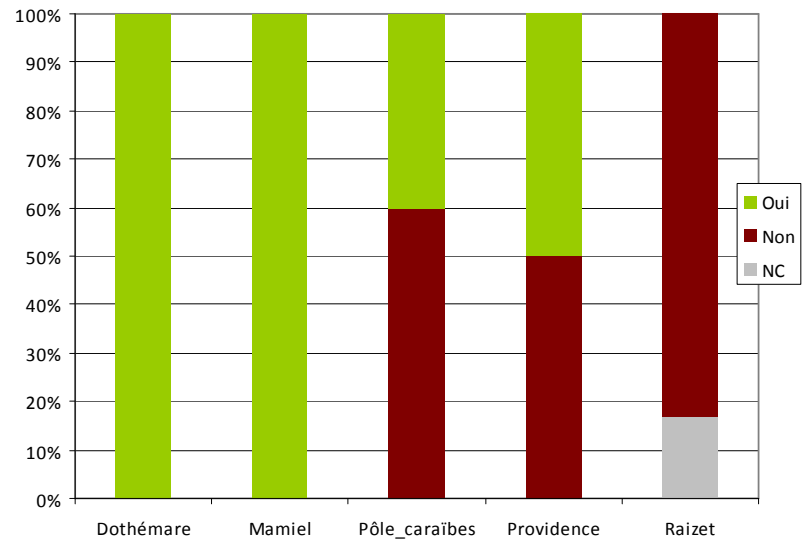
L'enquête réalisée auprès des entreprises a également permis d'analyser certaines questions relatives à la mobilité. Il s'agissait de mesurer l'implication des entreprises dans la question de la mobilité et les actions qu'elles avaient entreprises dans ce domaine.

2.4.1. Exposition aux risques lors des déplacements

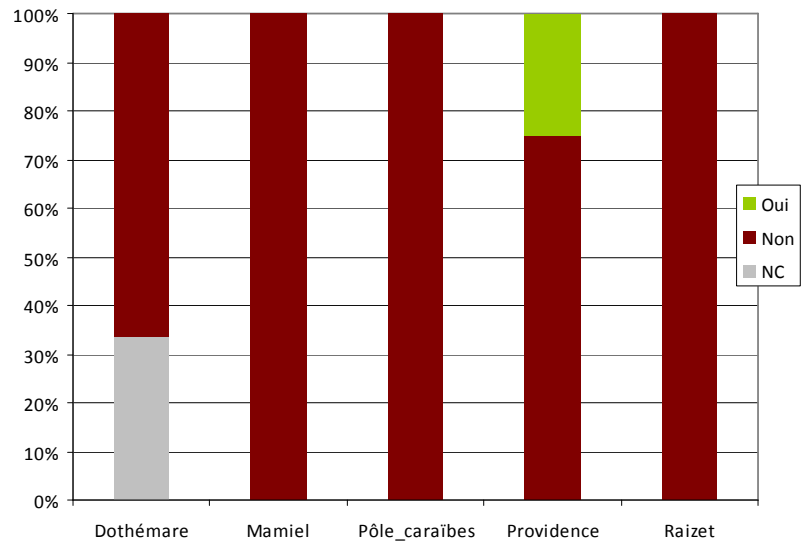
Le premier point consistait à savoir le nombre d'entreprises qui avaient réalisées certains documents concernant la mobilité et notamment :

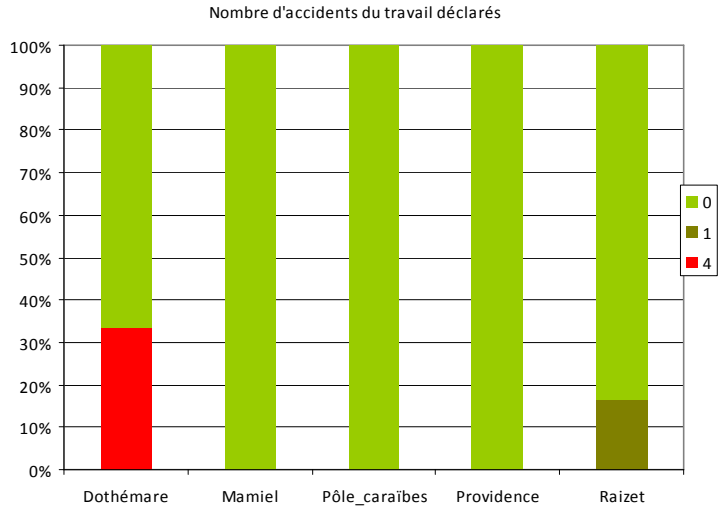
- le Document Unique de prévention et d'évaluation des risques (DU, Article 4121-1 du code du travail))
- un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE, conseillé pour les entreprises).

Le Document Unique



Un Plan de déplacements



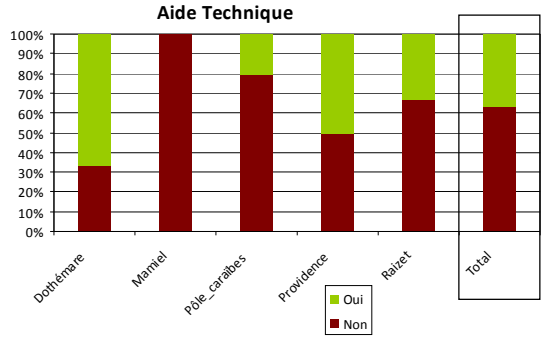
A peine la moitié des entreprises a réalisé son DU, ou devrait on dire, près de la moitié l'a fait. Sur la zone de Dothémare, où se situent principalement des administrations, nous constatons que la démarche est réalisée alors qu'aucune n'est présente sur le Raizet. Providence se trouve à l'équilibre 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'on 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 sont 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 9/880=1.02% 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.**

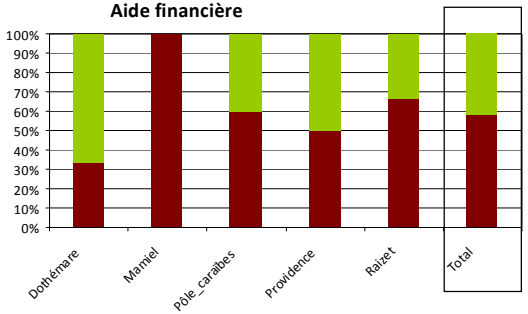
2.4.2. La perception de la problématique de mobilité

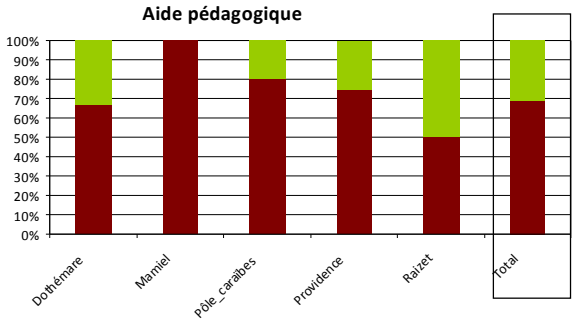
Au niveau de la gestion de la mobilité, les entreprises interrogées ne semblent pas connaître de difficultés particulières. Ainsi sur toutes les entreprises, seules 2 disent rencontrer des difficultés dans le recrutement. Il s'agit d'entreprises de petite taille (moins de 10 salariés) avec des profils de postes assez pu 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	Concernant le volet financier, c'est le remboursement des frais qui apparaît comme le plus pertinent.
Remboursement partiel des frais de déplacements des salariés	7	3	
Autres : (Prime transport	1		
Volet Communicatoin			
Mise à disposition des horaires de transports en commun	6	2	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.
Participation à un groupe de travail	4	3	
Autres : (précisez)	0	0	

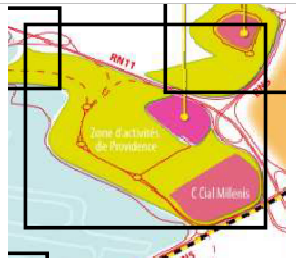
Synthèse et bilan

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	

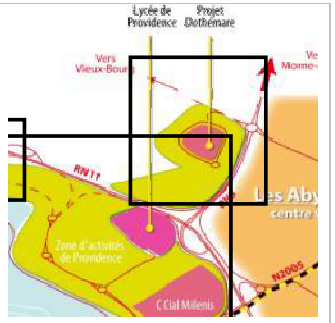
Demain ?

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 inexistants 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.

Transports en commun 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.	**Transports en commun** Aucune desserte en transport en commun n'est réellement réalisée aujourd'hui.
Poids lourds À ce stade d'occupation de la ZAC, on n'observe pas de fréquentation significative du site par les poids lourds	

Demain ?

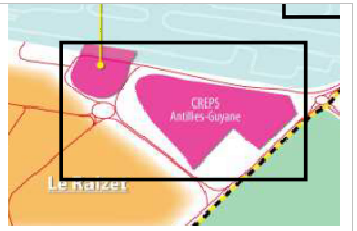
Circulation Un raccordement est projeté depuis le giratoire au Sud de Dothémare, vers le parc d'activités de la Providence au niveau de l'ouvrage d'art sous la RN 11. Cet aménagement permettra de relier les deux secteurs entre eux. Attention toutefois au risque de report de trafic sur cet axe depuis la RN 5	**Poids lourds et Transports en commun** *A priori*, 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). Mais les bus du SMTU qui effectueront la boucle, pourraient être gênés par le stationnement sur voirie observée dans la partie Ouest.
Transports en commun 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.	

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.

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.	
Transports en commun 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.	**Transports en commun** 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).
Poids lourds Les poids lourds fréquentent régulièrement cette zone entourée de zones d'activités. Les voies semblent suffisamment dimensionnées pour les accueillir.	**Poids Lourds** Pas d'emplacements dédiés pour les circulations ou le stationnement des véhicules PL.

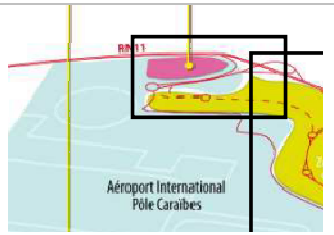
Demain ?

Circulation 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.	

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 m^2). 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 encercle 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.	**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 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	**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.

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.	
Modes doux 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.	**Modes doux** 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. Aucun aménagement pour les cycles n'est prévu, notamment pour le personnel de l'aéroport.
Transports en commun Les bus touristiques de voyageurs peuvent accéder par la boucle aux quais d'arrivée et de départs ainsi qu'à la zone croisiéristes.	**Transports en commun** 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.
Poids lourds Les poids lourds fréquentent régulièrement cette zone entourée de zones d'activités. Les voies semblent suffisamment dimensionnées pour les accueillir.	**Poids Lourds** 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.
Demain ?	
Circulation Un raccordement de la zone aéroportuaire avec la ZAC de la Providence est projeté, les travaux du dernier tronçon sont en cours.	**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 la Providence, 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.
Transports en commun Une réflexion de desserte par les transports en commun pourrait être à l'étude au niveau de l'agglomération.	

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 garantisse 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 l 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

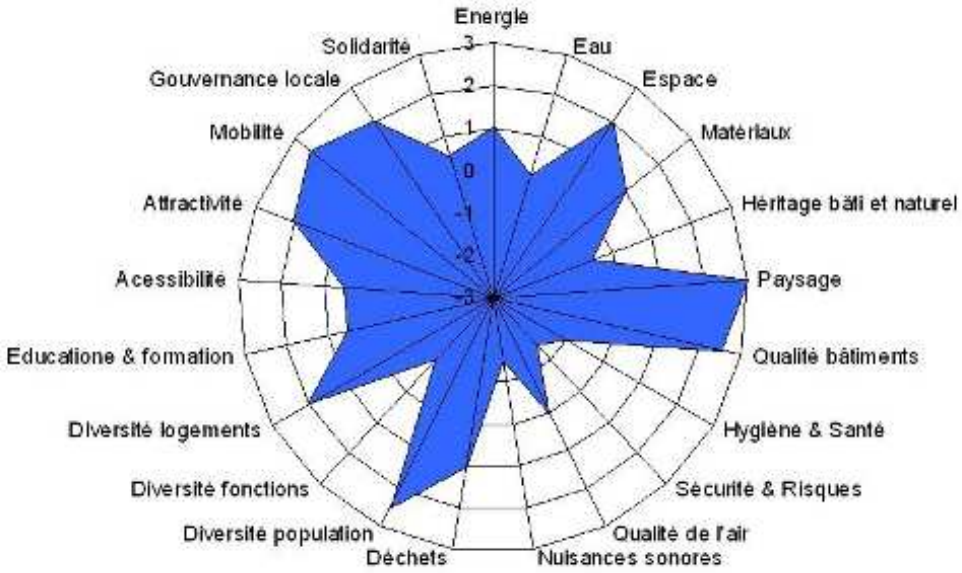
Nous pouvons donc présenter 3 scénarios de base :

- 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.

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

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

Rapport de scénarii

Décembre 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 scénarios
Version	**Objet**
1.0	Version initiale Mobhilis - C2R

Circuit de validation

Version	**Etabli par**	**Transmis le**	**Approuvé par**
1.0	Samy Haizoune	6/12/2012	

SOMMAIRE

Sommaire 3

Les scénarii 5

1 Rappel des constats et enjeux 7

1.1. Rappel des constats 7

1.2. Rappel des enjeux 8

2 les Scénarii 10

2.1. Fataliste Passif : poursuivre la mobilité automobile 10

2.1.1. Illustration 11

2.1.2. Les actions proposées 12

2.2. Fataliste Actif : poursuivre la mobilité automobile en recherchant une mutualisation de l'automobile 14

2.2.1. Illustration 14

2.2.2. Les actions proposées 15

2.3. Intermédiaire : proposer une mixité de solutions permettant le choix modal 16

2.3.1. Illustration 16

2.3.2. Les actions proposées 17

2.4. Ambitieux : orienter les stratégies en faveur de modes alternatifs 19

2.4.1. Illustration 19

2.4.2. Les actions proposées 20

2.5. Utopiste : un nouveau concept de zone sans voiture individuelle 22

2.5.1. Illustration 22

2.5.2. Les actions proposées 23

2.6. Synthèse 25

2.6.1. Scénario 1 : fataliste passif 25

2.6.2. Scénario 2 : fataliste actif 26

2.6.3. Scénario 3 : intermédiaire 27

2.6.4. Scénario 4 : ambitieux 28

2.6.5. Scénario 5 : utopique 29

2.6.6. Bilan 30

Déploiement des actions sous la forme d'expérimentations 33

1 Fiche action « Conseiller en mobilité » 35

2 Fiche action « Création d'un pool de location de véhicules » 40

3 Fiche action « Aménagements Cyclables » 48

4 Fiche action « Navette de transport collectif » 56

Synthèse et bilan 62

Annexes 66

1 Descriptif des prescriptions de la Zone d'Activité Providence ayant attrait à la mobilité 68

2 Quelle traduction opérationnelle des prescriptions ? 69

2.1. Quelle articulation des scénarios avec les prescriptions de ZAC ? 74

2.2. Explicatifs sur l'impact en matière de développement durable 75

2.2.1. Référentiel d'impact 75

2.2.2. Exemple d'application : 76

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Les scénarii

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1 RAPPEL DES CONSTATS ET ENJEUX

1.1. RAPPEL DES CONSTATS

Le diagnostic a établi les constats suivants :

- Localisation de la zone à la périphérie des communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes ;
- Environ 62 % des parcelles de la zone étudiée ne sont pas encore occupées et ne génèrent donc pas de déplacement ;
- La zone d'activité accueille des entreprises générant des flux importants différents rendant plus compliqué l'organisation d'un transport en commun satisfaisant l'ensemble des entreprises :
    - En matière de déplacements générés, l'aéroport comptabilise environ 2 millions de passagers par an. Ces déplacements se répartissent tout au long de la journée en semaine comme pendant les week-ends. Il faut ajouter à cela les déplacements quotidiens des 200 salariés de l'aéroport ;
    - De part son attractivité et son rayon de chalandise, le centre commercial Milenis génère de nombreux déplacements essentiellement le samedi et après les heures de travail ;
    - Le Lycée Providence génère des déplacements quotidiens importants essentiellement effectués par autocars ;
    - Les sièges administratifs génèrent des déplacements importants sur la Zone Dothémare en semaine et pendant les heures ouvrées ;
    - Un projet de Multiplexe est en cours de validation. Il générerait beaucoup de déplacements en particulier les week-ends, et après les horaires de travail jusqu'à certaines heures avancées de la nuit ;
    - Présence d'une entreprise logistique générant des déplacements de camions et d'un fournisseur de médicaments générant des déplacements effectués par des camionnettes.
- Desserte locale en transport peu satisfaisante au sein de la zone :
    - Absence de desserte publique au niveau de l'aéroport et de la ZAC Providence ;
    - Desserte présente depuis Dothémare mais peu satisfaisante (fréquences, peu de passage effectif des bus constaté).
- Fréquence de passage très importante à l'arrêt Milenis ;
- Offre privée importante (location de véhicules, artisans taxis, taxis collectifs, bus privés) ;
- Desserte routière saturée ;
- Absence d'infrastructures maillant le territoire en faveur des modes doux.

1.2. RAPPEL DES ENJEUX

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 Environnementale, et dans le cadre de l'application du « Grenelle II », l'objectif premier devrait être que l'organisation stratégique de la zone garantisse 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.

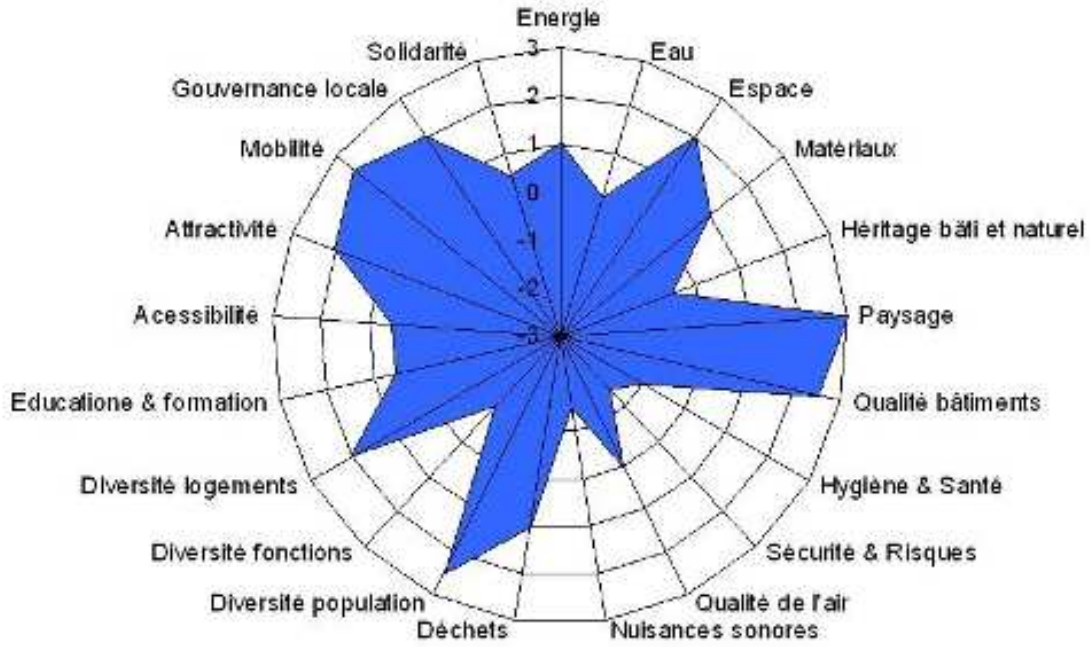
Toutefois, avant de traiter des pistes d'actions pour la mobilité, il est important de rappeler ici que le seul traitement de la mobilité ne pourrait être la solution optimale. En effet, la mobilité peut être considérée aujourd'hui comme une conséquence de l'aménagement même de la zone. Une action de 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 scénarii 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 scénarii 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.

2 LES SCENARII

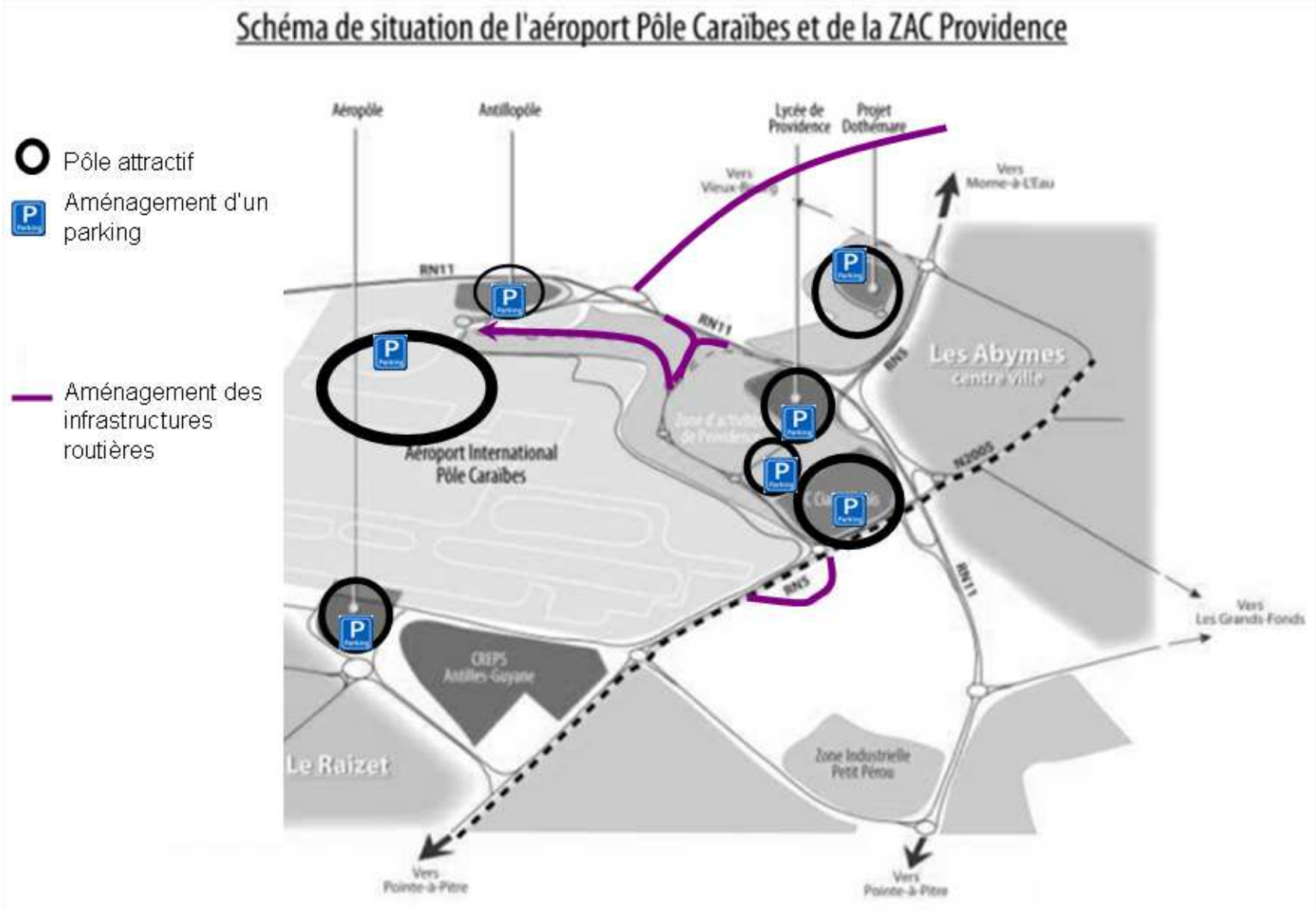
Afin d'anticiper la saturation prévisible de la zone, deux options peuvent être envisagées. La première consiste à faciliter l'écoulement des flux actuels et futurs sans les contraindre. Cette option se décline en sous-composante, consistant à améliorer les infrastructures routières (scénario 1), proposer une utilisation collective des véhicules (scénario 2), proposer des offres de transports alternatifs (scénario 3), diminuer l'avantage concurrentiel dont dispose la voiture pour induire un changement des comportements (scénario 4).

La seconde consiste à agir à la source du problème en réduisant les déplacements (scénario 5).

2.1. FATALISTE PASSIF : POURSUIVRE LA MOBILITE AUTOMOBILE

Ce scénario consiste à agir sur le dimensionnement des voies existantes et la création de voies nouvelles pour faciliter l'écoulement de la circulation automobile.

2.1.1. Illustration



2.1.2. Les actions proposées

A. Circulations routières

- Création d'une voie de contournement reliant les RN 5 et 11 en passant par le Nord de la zone Dothémare ;
- Prolongement de la voie principale vers le rond-point de l'aéroport. Il a été arrêté que cette voie sera ouverte à la circulation automobile uniquement dans le sens de la sortie de zone vers le rond-point. Nous proposons de prévoir une entrée de la zone mais exclusivement réservé à l'attention des véhicules de transports en commun ;
- Création d'un contournement sur la RN 5 afin de respecter le recul suffisant par rapport à la piste de décollage/atterrissage ;
- Création d'un demi-échangeur sur la RN 11 permettant, depuis Jarry, de sortir de la RN 11 pour se rendre à l'aéroport mais aussi de sortir de l'aéroport en prenant la RN 11 vers Pointe-à-Pitre ;
- Un réaménagement du rond-point au droit de Milenis permettrait de fluidifier légèrement le trafic dans le sens pénétrant vers Pointe-à-Pitre. Cet aménagement faciliterait en outre la circulation des autobus et autocars qui quittent l'arrêt en face de Milenis et qui sont obligés, actuellement, de traverser la voie de droite et de se rabattre sur la voie de gauche.

B. Parkings

- Zone Dothémare : des problèmes de stationnements ont d'ores et déjà été constatés sur la zone alors que celle-ci n'est que partiellement occupée aujourd'hui. En outre, des parkings privés de certains établissements ont été réservés aux personnels. Les autres automobilistes sont alors contraints de garer leur voiture sur la voirie tandis que l'offre de stationnement longitudinal n'est pas suffisamment pourvue ;
- Lycée Providence : nous y avons également recensé un nombre de places inadapté à la demande. Il conviendrait de prévoir un aménagement des emplacements actuellement existants, voire une augmentation de la surface de stationnement. Il existe un projet de parking mutualisé avec un établissement en cours d'installation. Ce parking sera situé entre le parking actuel et la rue de l'épingle ;
- L'aéroport prévoit l'agrandissement de son parking afin de faire face aux périodes de pointe pendant lesquelles la fréquentation du parking arrive presque à saturation. Des améliorations sont prévues pour faciliter les entrées et sorties des parkings ;
- Des parkings suffisamment dimensionnés, en fonction du potentiel de clients attendus, seront à prévoir auprès du multiplex, du projet Antillopôle et du Raizet.

C. Information et communication

- Création d'un poste de conseiller en mobilité ;
- Sensibilisation des chefs d'entreprises ;
- Amélioration de la signalisation et du jalonnement : mise en place de panneaux d'information générale, de panneaux indicateurs de jalonnement, de panneaux de pré-enseigne commerciale, d'enseigne Totem ou d'enseigne drapeau.

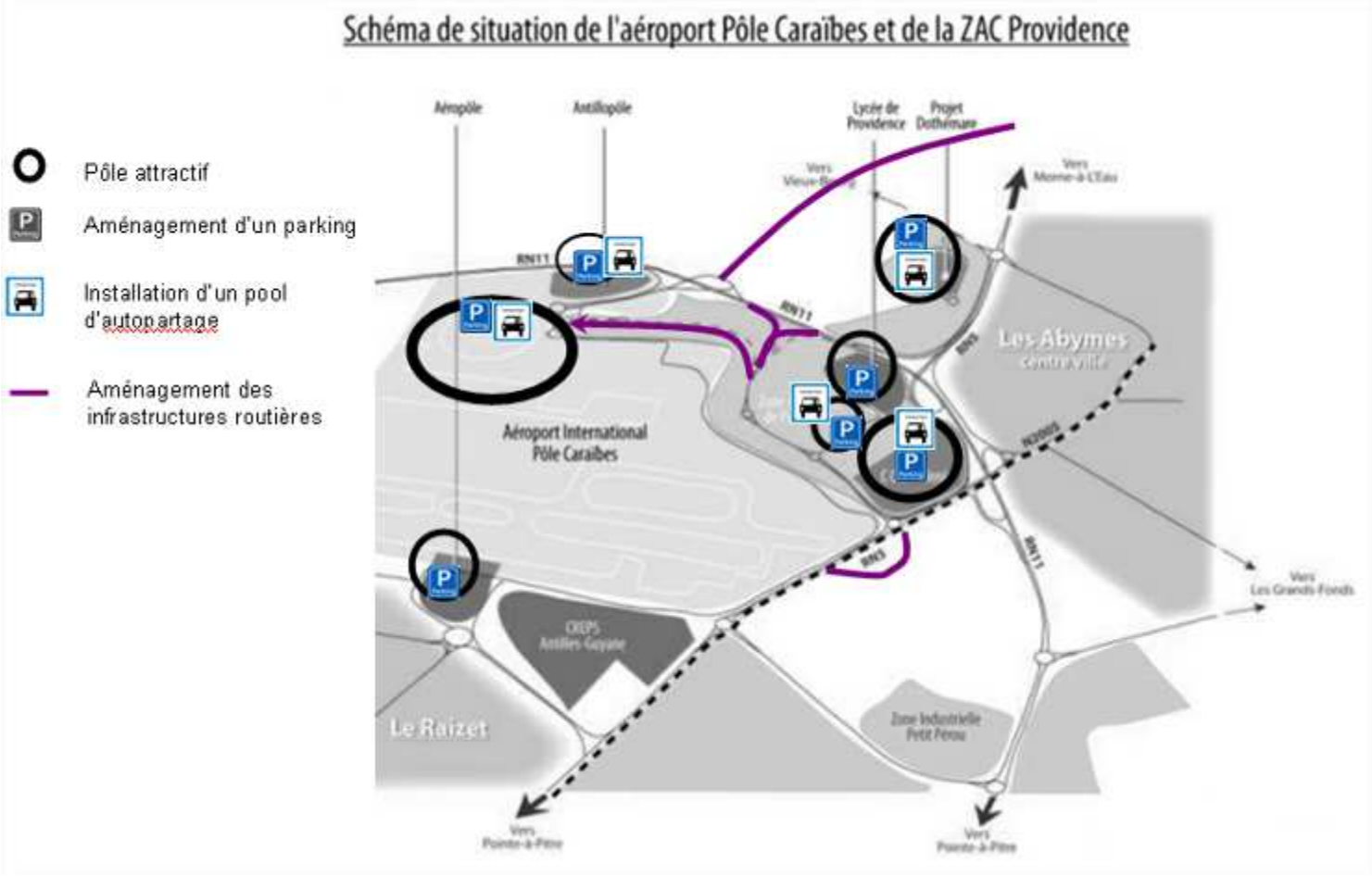
D. Services

- Aménagement et promotion des drive-in (centres commerciaux plus particulièrement).

2.2. FATALISTE ACTIF : POURSUIVRE LA MOBILITE AUTOMOBILE EN RECHERCHANT UNE MUTUALISATION DE L'AUTOMOBILE

Ce scénario consiste à optimiser l'usage de l'automobile en encourageant le covoiturage et l'autopartage.

2.2.1. Illustration



2.2.2. Les actions proposées

A. Automobile collective

- Aménagement d'un pool de location en entreprise ;
- Aménagement de points d'autostop ;
- Aménagement d'une aire de covoiturage ;
- Développement d'un site Internet à l'échelle de la Zone d'Activités.

B. Gestion et organisation des déplacements

- Elaboration de PDE (Plan de Déplacements Entreprise) et PDA (Plan de déplacements Administration). Expérimentation à mener avec une entreprise pilote ;
- Mise à disposition d'un local pour le conseiller en mobilité.

C. Services automobiles

- Mise en place d'un lieu unique de petites réparations tous modes de déplacements et de locations diverses.

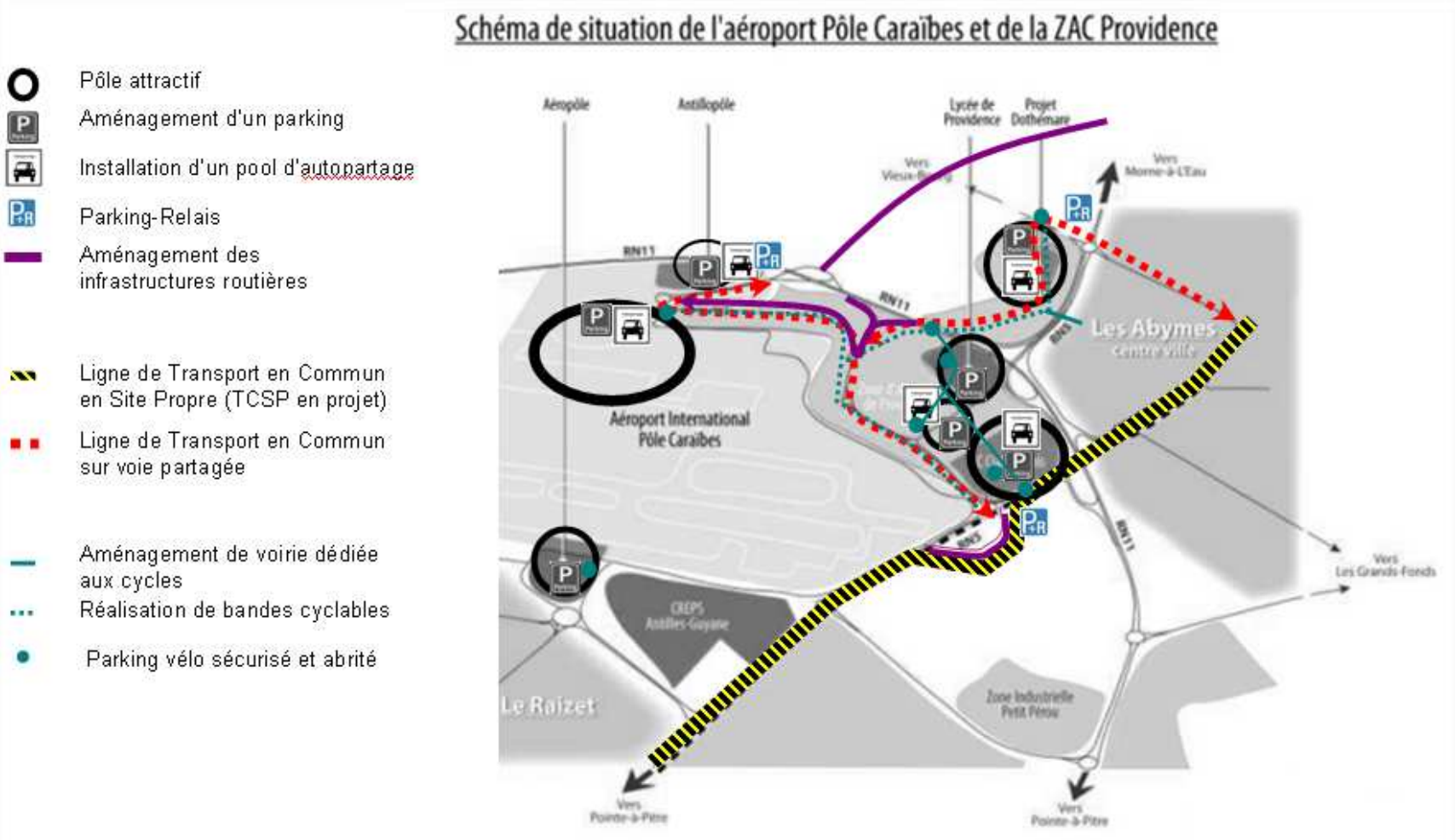
D. Actions du scénario 1 à reprendre

- Réalisation des aménagements de circulations routières ;
- Augmentation des tâches du Conseiller en mobilité ;
- Sensibilisation des chefs d'entreprises ;
- Information et évaluation des actions réalisées auprès des chefs d'entreprises ;
- Continuer l'amélioration de la signalisation et du jalonnement ainsi que leur mise à jour.

2.3. INTERMEDIAIRE : PROPOSER UNE MIXITE DE SOLUTIONS PERMETTANT LE CHOIX MODAL

Ce scénario a pour objectif de rééquilibrer l'offre de transport, en proposant des actions en faveur des modes alternatifs à celui de la voiture individuelle.

2.3.1. Illustration



2.3.2. Les actions proposées

A. Automobile collective

- Développement d'un pool d'autopartage grand public.

B. Stationnement

- Aménagement de parkings relais à proximité immédiate de la zone afin d'encourager à l'utilisation des transports en commun au sein de la zone et dans le centre de Pointe-à-Pitre.

C. Services de proximité

- Aménagement d'un emplacement collectif dédié aux restaurateurs mobiles.

D. Transports en commun

- Mise en place d'une navette de transport à la demande sous forme de ligne virtuelle ;
- Modification des arrêts existants afin de se conformer au référentiel proposé dans le cahier de prescription de zone ;
- Création de nouveaux arrêts de bus sur les lignes virtuelles du Transport à la demande.

E. Circulation cycles

- Aménagements de bandes cyclables sur les voies existantes.

F. Circulation piétonne

- Aménagement de trottoirs conformes sur le domaine public ;
- Maillage piéton continue et accessible permettant de cheminer en sécurité sur l'ensemble de la zone et vers l'extérieur proche (en particulier vers le centre-ville des Abymes).

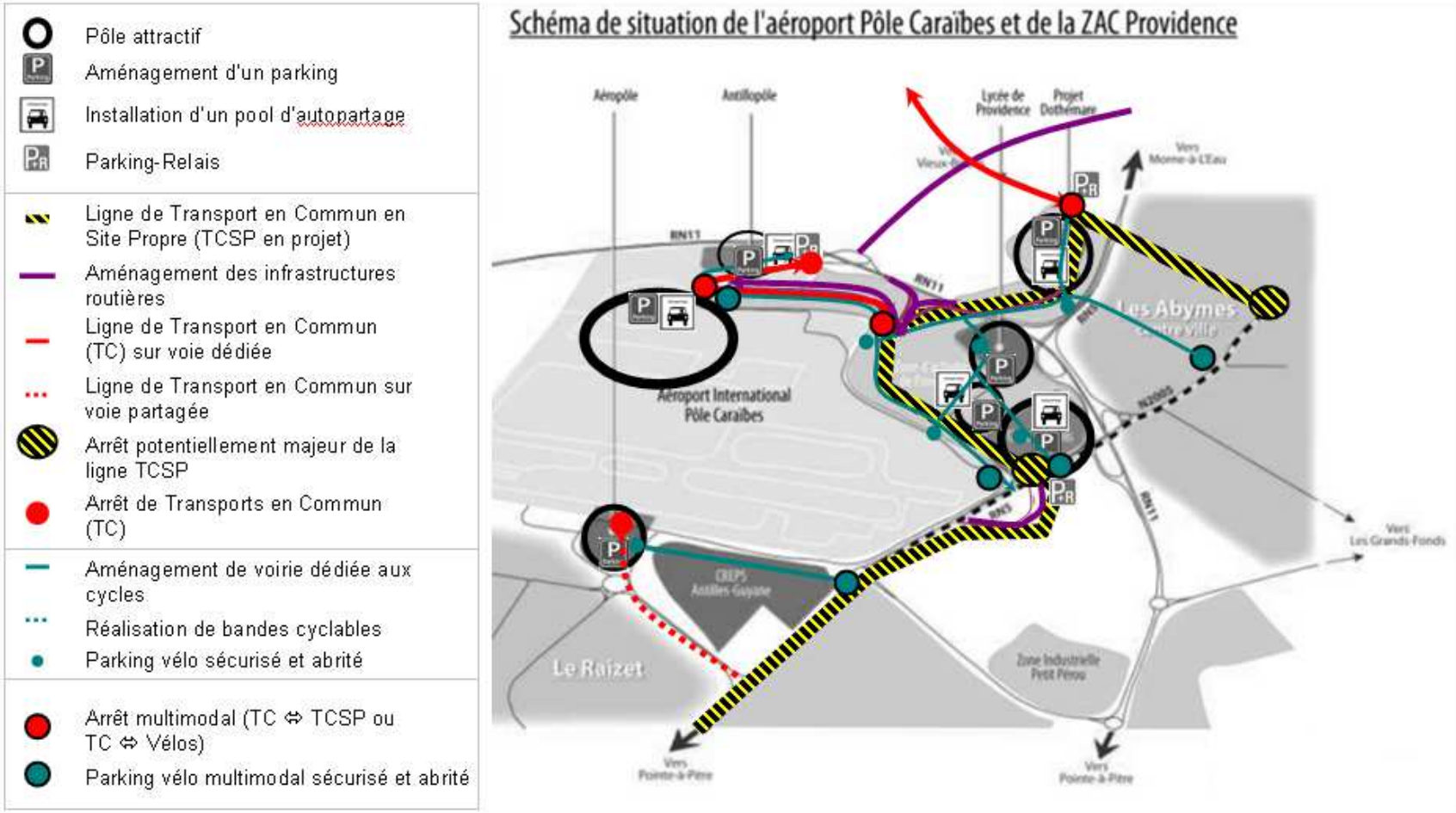
G. Actions du scénario 2 à reprendre

- Mise en place d'un pool d'autopartage grand public ;
- Suivi et évolution du site Internet propre à la zone permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ;
- Application des actions préconisées pour améliorer la gestion et l'organisation des déplacements ;
- Aménagement d'un garage solidaire ;
- Réalisation de plans de localisation des stationnements et adaptation de la signalétique et du jalonnement.

2.4. AMBITIEUX : ORIENTER LES STRATEGIES EN FAVEUR DE MODES ALTERNATIFS

Ce scénario a pour objectif de proposer une véritable alternative à la voiture en mettant en place des actions réduisant l'espace dédié à la voiture afin de conforter les automobilistes à utiliser des modes de transports alternatifs. L'espace prioritaire devient celui des modes doux et des modes de transports collectifs.

2.4.1. Illustration



2.4.2. Les actions proposées

A. En faveur des transports en commun

- Etudier la possibilité de faire pénétrer le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) au sein de la zone : ce rallongement d'environ 2 km permettrait de desservir les principaux pôles émetteurs de flux en les reliant aux communes des Abymes et de Pointe à Pitre. Il offrirait aussi la possibilité d'organiser une navette courte et rapide depuis l'aéroport à destination du TCSP ;
- Mise en place d'une desserte interne à la zone régulière permettant de relier l'aéroport à l'arrêt TCSP le plus proche ;
- Une autre navette permettrait de relier le Raizet à l'arrêt TCSP le plus proche ;
- Un transport pourra être envisagé par l'autorité organisatrice des transports depuis l'arrêt TCSP le plus proche, vers le CHU et les logements sociaux envisagés au Nord de la zone Dothémare ;
- Voie dédiée sur l'axe principal.

B. Circulation automobile

- Affectation d'une des deux voies sur l'axe principal à l'usage exclusif des transports en communs.

C. En faveur des cycles

- Mise à disposition de kit pour la réparation des vélos au sein des entreprises et/ou d'un local dédié ;
- Inciter les entreprises à aménager des douches ;
- Aménagement de pistes cyclables ;
- Aménagement de voies vertes au sein des espaces paysagers ;
- Utilisation des voies dédiées aux transports collectifs par les cyclistes.

D. En faveur du stationnement

- Jalonnement des emplacements de stationnement collectif ;
- Mise en place d'une politique de stationnement payant avec l'implantation de parcs-mètres ou d'horodateurs ;
- Mise en place d'une politique de contrôle et de répression avec le recours à du personnel de contrôle pouvant être la police municipale et/ou des agents de surveillance de la voie publique (ASVP).

E. En faveur des modes doux

- Mise en place de zones 30 ;
- Incitation à la réalisation de cheminements piétons conforme sur le domaine privé ;
- Aménagements d'espaces de repos.

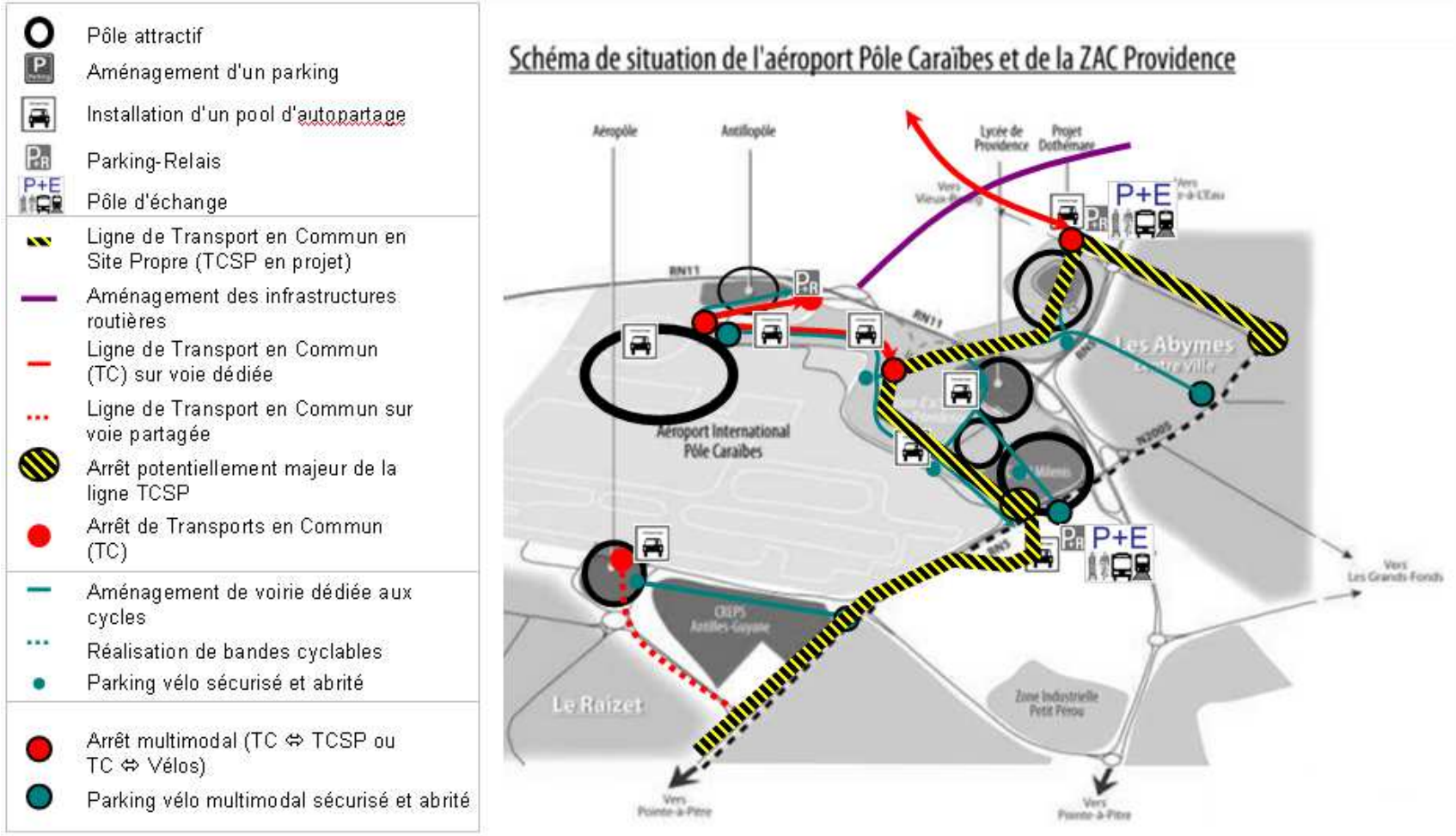
F. Actions du scénario 3 à reprendre

- Montée en compétence du conseiller en mobilité ;
- Suivi et évolution du site Internet propre à la zone permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ;
- Suivi de l'expérimentation d'élaboration d'un PDE et/ou PDA avec une entreprise/administration pilote ;
- Mise à disposition d'un local ;
- Mise en place d'un garage solidaire ;
- Aménagement d'un emplacement collectif dédié aux restaurateurs mobiles ;
- Aménagements de parkings relais ;
- Mise en conformité des arrêts de transports en commun existant et création de nouveaux arrêts pour une desserte optimale.

2.5. UTOPISTE : UN NOUVEAU CONCEPT DE ZONE SANS VOITURE INDIVIDUELLE

Ce scénario utopiste envisage l'exclusion de la voiture et la mise à disposition de solutions alternatives pour les déplacements à l'intérieur de la zone. La traversée en automobile est possible sur les axes périphériques, tous les autres déplacements dans la zone s'effectuent avec d'autres modes de déplacement.

2.5.1. Illustration



2.5.2. Les actions proposées

A. Urbanisme

- Encourager la proximité des enseignes et leur ouverture sur les voies principales.

B. Automobile collective

- Développement d'un pool d'autopartage effectué avec de mini-véhicules cantonnés à la zone ;
- Possibilité de développer une circulation automatique des véhicules sans chauffeur.

C. Réduction des déplacements

- Développement du travail en visioconférence : Ex. Mise à disposition gratuite d'une salle équipée ;
- Aménagement d'une crèche d'entreprise ;
- Aménagement d'un lieu de restauration collective.

D. En faveur des modes doux

- Mise en place de zones de rencontre ;
- Abriter les cheminements piétons : Ombragé voir couvert pour les cheminements les plus empruntés ;
- Stationnements vélos publics sécurisés et abrités.

E. Actions du scénario 4 à reprendre

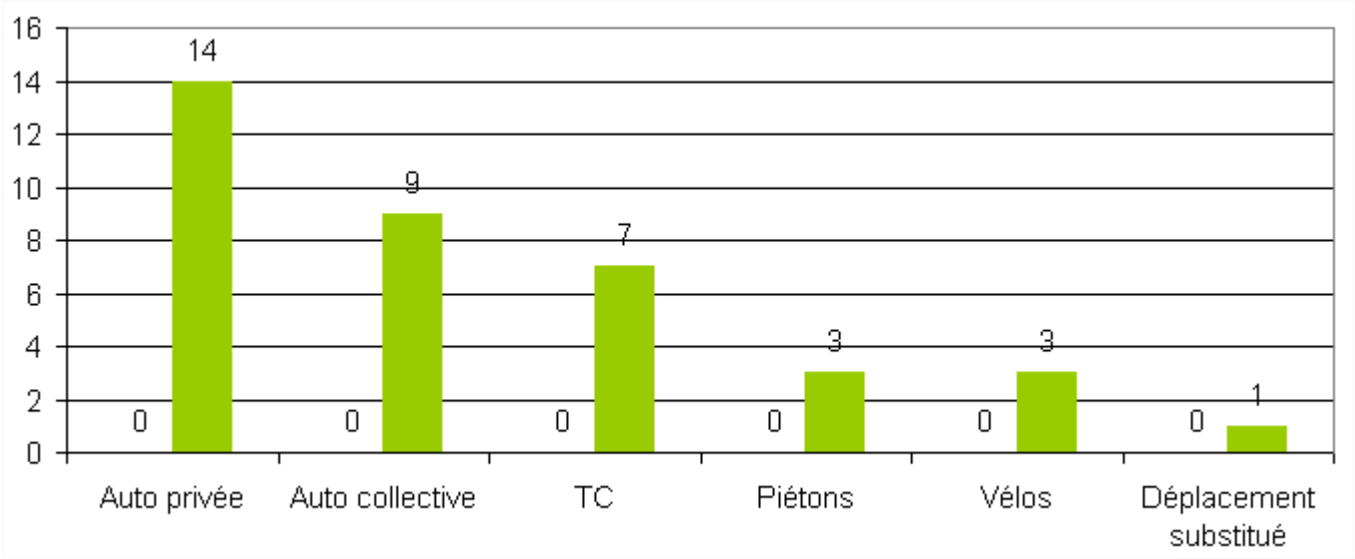
- Montée en compétence du conseiller en mobilité ;
- Suivi et évolution du site Internet propre à la zone permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ;
- Suivi de l'expérimentation d'élaboration d'un PDE et/ou PDA avec une entreprise/administration pilote ;
- Information et sensibilisation des chefs d'entreprises ;
- Mise à disposition de kit de réparation de vélos et de douches ;
- Aménagement d'un garage solidaire ;
- Aménagement d'un emplacement de restaurations collectives pour les restaurateurs mobiles ;
- Détournement du TCSP afin de desservir le cœur de la zone d'activité ;
- Aménagement de parkings relais ;
- Aménagement de circulations piétonnes et dédiées aux cycles.

2.6. SYNTHESE

2.6.1. Scénario 1 : fataliste passif

La voiture prend le pas sur les autres modes de transport. Fluidification des circulations à court terme mais engorgement inéluctable à moyen/long terme.

Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes



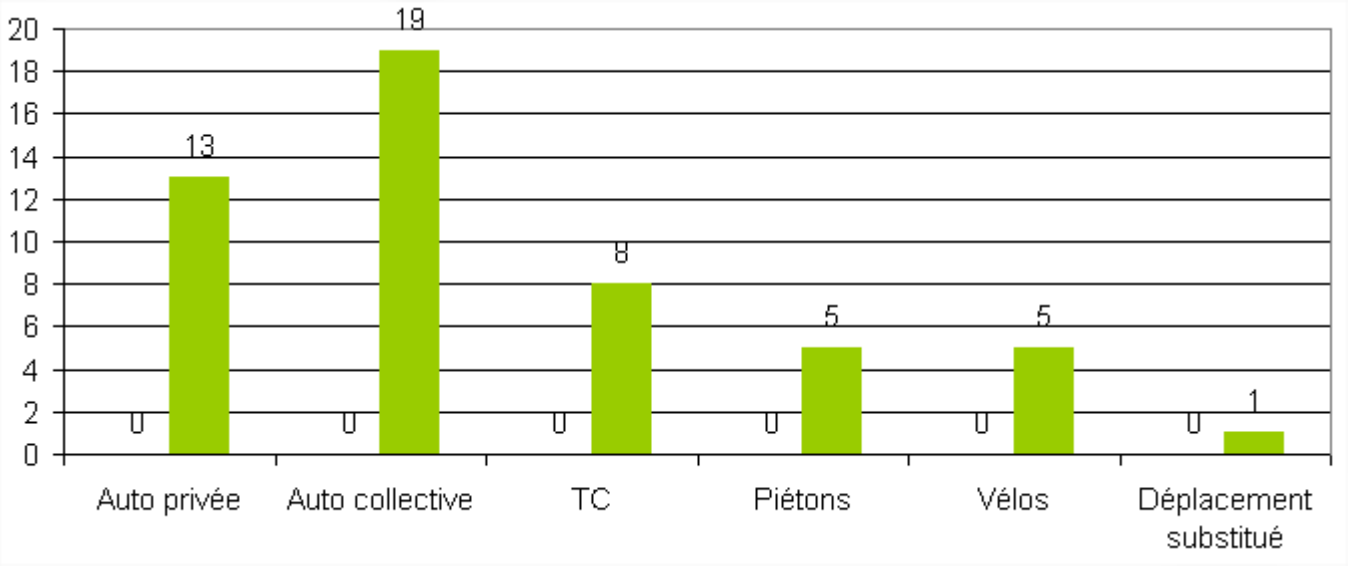
Exemple de lecture

Parmi toutes les actions proposées dans le scénario 1, 14 ont un impact positif sur l'utilisation de l'automobile privée, 9 sur l'utilisation collective de véhicules, 7 sur l'utilisation des Transports en Commun (TC), 3 sur le recourt à la marche à pied, 3 sur l'utilisation du vélo et 1 action vise à diminuer le nombre de déplacement.

2.6.2. Scénario 2 : fataliste actif

La voiture prend le pas sur les autres modes de transport mais incitation à l'utilisation collective des véhicules. Engorgement prévisible mais seulement à long terme.

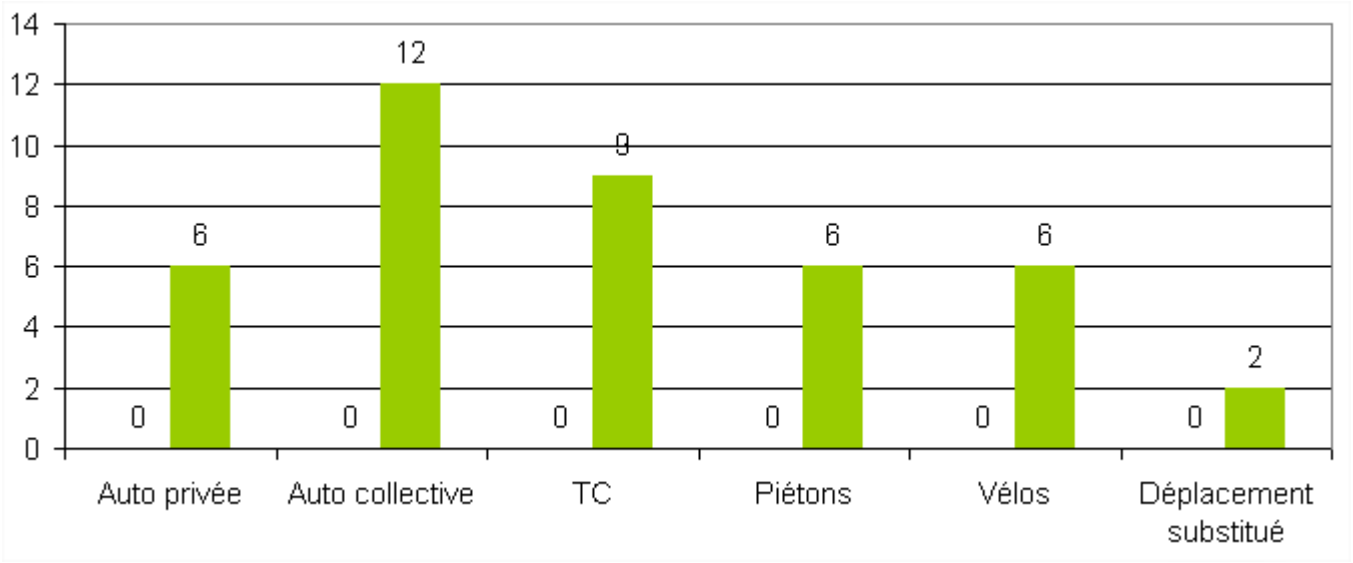
Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes



2.6.3. Scénario 3 : intermédiaire

Mise en place d'offres alternatives à celle de la voiture. Maintient des réalisations routières existantes. Volonté de rééquilibrer l'offre modale.

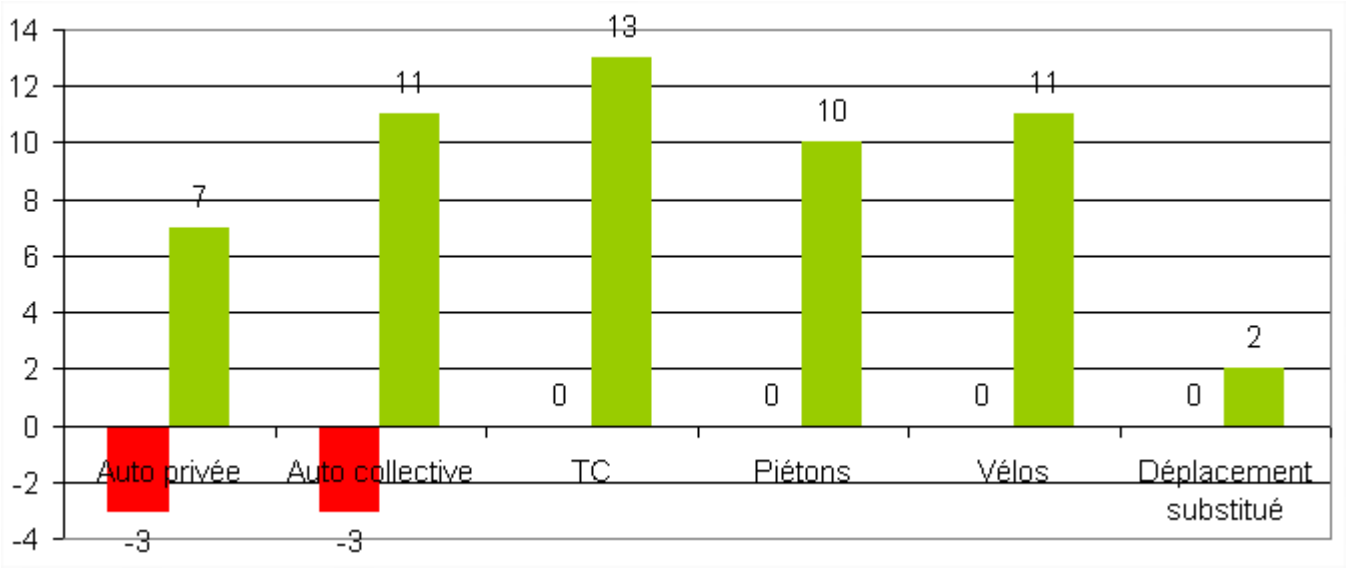
Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes



2.6.4. Scénario 4 : ambitieux

Réduction de l'espace dédié à la voiture et mise en place de solutions alternatives. Difficulté prévisible de mise en œuvre mais solution adaptée au moyen/long terme.

Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes



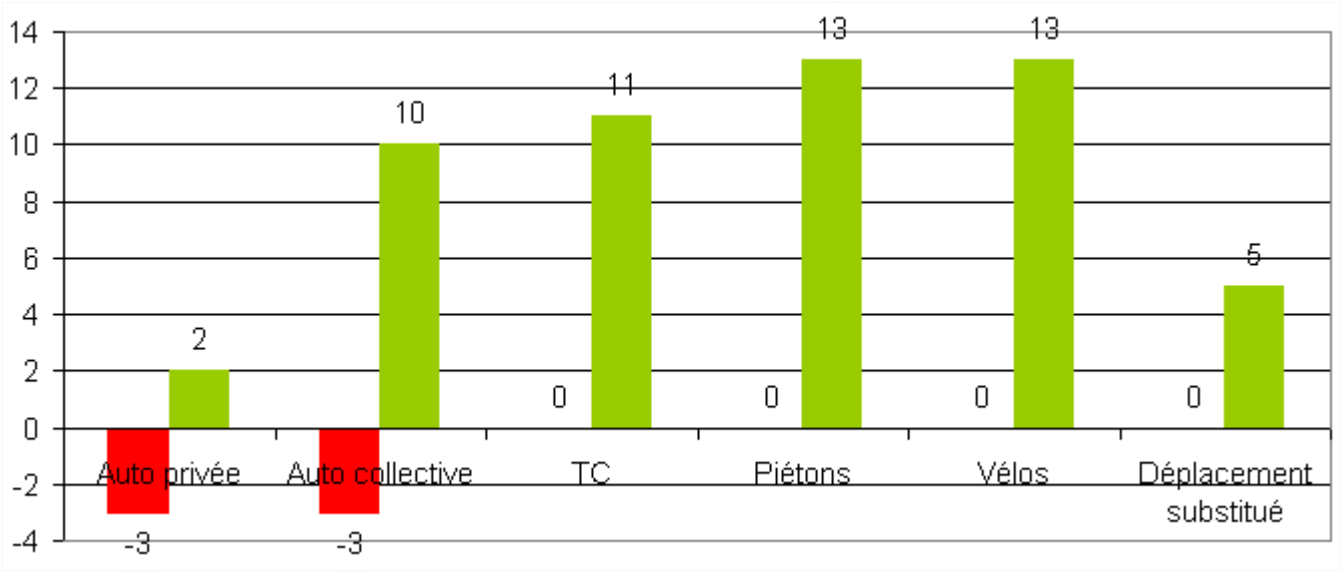
Exemple de lecture

Parmi toutes les actions proposées dans le scénario 4, 7 ont un impact positif sur l'utilisation de l'automobile privée tandis que 3 actions ont un impact négatif sur l'utilisation de l'automobile privé. Ces dernières n'encouragent donc pas les automobilistes à utiliser leur véhicule.

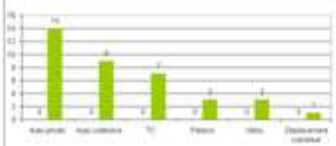
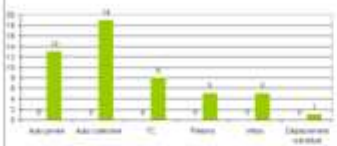
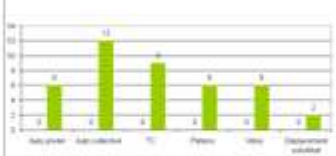
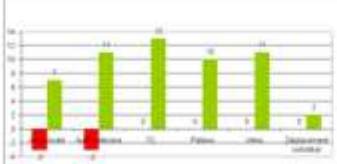
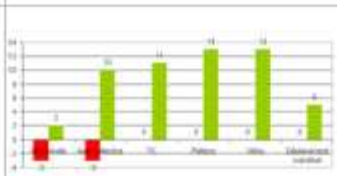
2.6.5. Scénario 5 : Utopique

Suppression de la voiture dans la zone. Solution lourde nécessitant un engagement politique fort et posant d'importantes difficultés sur le court terme.

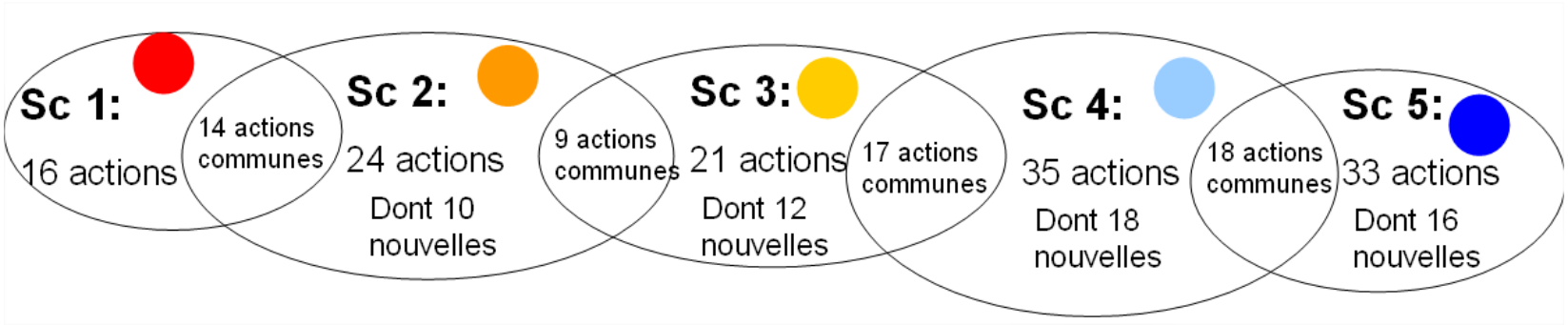
Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes

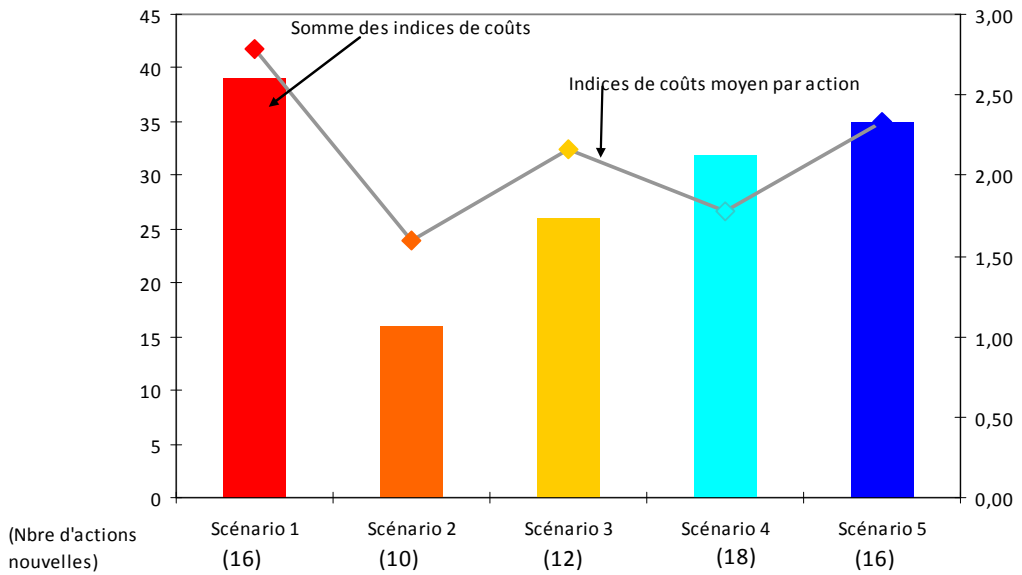
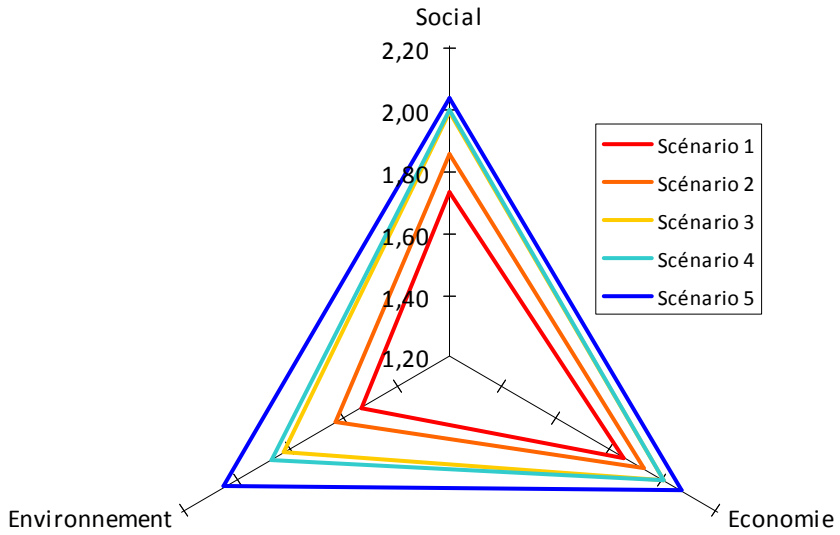


2.6.6. Bilan

1	**Fataliste passif**		On laisse la voiture prendre le pas sur les autres modes et on fluidifie simplement les circulations : => Engorgement inéluctable à terme
2	**Fataliste Actif**		Idem scénario 1 avec la mise en place de covoiturage : => Engorgement inéluctable à un terme un peu plus lointain que le scénario 1
3	**Intermédiaire**		Mise en place d'offres alternatives à la voiture, mais maintien des réalisations routières en partie : => Possibilité d'un équilibre temporaire des flux, mais pas de véritable solution sur le long terme
4	**Ambitieux**		Réduction de l'espace dédié à la voiture et mise en place de solutions alternatives : => Difficultés de mise en œuvre immédiate, mais solution adaptée au moyen long terme
5	**Utopique**		Suppression de la voiture dans la zone : => Solution lourde nécessitant un engagement politique fort et posant d'importantes difficultés sur le court terme.

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



Indice de coût par action propre aux scénarii	Moyenne des impacts des actions par scénario sur les piliers du développement durable
	

Exemple de lecture

Le scénario 1 compte 16 actions dont le coût total est le plus élevé des scénarios. Le coût moyen par action est également le plus élevé par rapport aux autres scénarii. Le scénario 2 comptabilise 10 actions nouvelles par rapport au scénario 1 ; leur coût global ainsi que le coût moyen de chacune des actions sont les plus faibles des scénarii.

Exemple de lecture

Le passage du scénario 1 au 2 permet d'obtenir un gain dans le domaine économique et un gain important dans le domaine social et environnemental. Le scénario 5 est celui qui s'approche le plus du développement durable en obtenant les meilleurs indices sur les 3 piliers que sont le social, l'environnement et l'économie.

Déploiement des actions sous la forme d'expérimentations

c 2 r

ADEME

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

L'objectif de cette partie est de détailler certaines actions, jugées pertinentes au regard du contexte de l'étude, sous la forme d'expérimentations pouvant faire l'objet d'un financement partiel de l'ADEME.

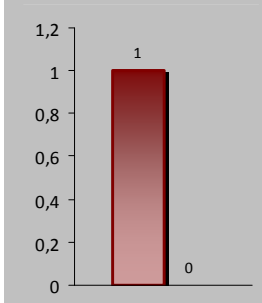
La première des actions à pour objectif d'une part de servir d'interface d'échange d'information avec les entreprises locales et d'autre part, de concourir à l'amélioration des déplacements sur la zone (Fiche action : « conseiller en mobilité »).

Les autres fiches actions impactent chacun des modes de déplacement distincts à savoir l'automobile (fiche action : « création d'un pool de location de véhicules »), les cycles (fiche action « aménagements cyclables »), et enfin, les transports en commun (fiche action : « navette de transport collectif »).

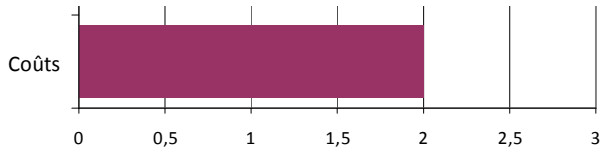
1 FICHE ACTION « CONSEILLER EN MOBILITE »

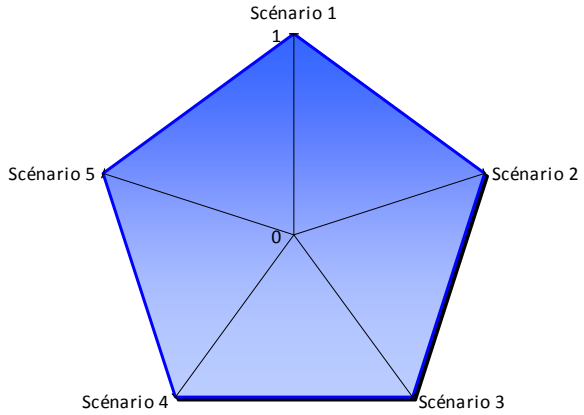
ACTION N°1

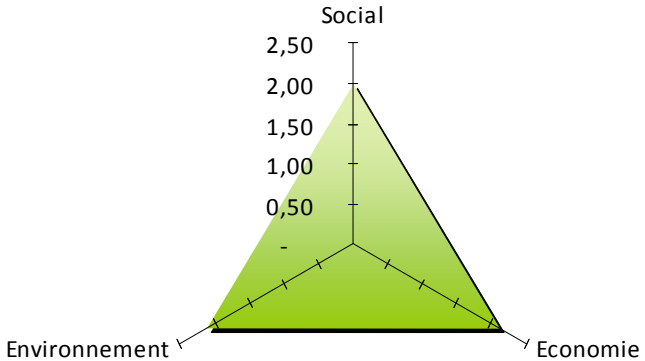
Conseiller mobilité



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux	Porteur envisagé
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche		ASL
☒	☒	☒	☒		





Commentaires :

Cette action couvre l'ensemble des modes et est présente dans tous les scénarii avec une gradation différente.

Son apport au plan du développement durable peut être jugé important.

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 mangement 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.

<table>
<tr><td rowspan="3">Analyse d’opportunité</td><td colspan="2">Eléments clés du diagnostic</td><td colspan="2">Eléments conditionnant la mise en œuvre</td></tr>
<tr><td>Atouts</td><td>• Les entreprises ont exprimé le souhait de pouvoir disposer d’une aide technique et pédagogique
• Les entreprises ont exprimé le souhait de pouvoir être concertées et échanger</td><td>Opportunités</td><td>• Besoin de fédérer les entreprises autour d’un projet commun et de les réunir pour la traduction opérationnelle des actions</td></tr>
<tr><td>Faiblesses</td><td>• Difficulté d’un travail collectif sur la thématique qui pourrait apparaître comme non prioritaire.</td><td>Menaces</td><td>• Changement des comportements difficile</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Détails de l’action</td><td>Eléments généraux</td><td colspan="3">La mise en place d’un conseil en mobilité peut se faire par deux solutions de base :
• soit le recrutement d’une personne,
• soit par le recours à une prestation externe réalisée par une structure spécialisée
Dans le cas de la ZAC, le recours à une embauche semble plus adapté et répondrait mieux à la problématique du secteur.
Dans tous les cas, le salarié ou le prestataire aura pour mission les éléments suivants :</td></tr>
<tr><td>Analyse technique</td><td colspan="3">Création d’instances de consultation et de participation
• Fédérer les entreprises au sein d’un comité consultatif local ;
• Contribuer à la définition, à la mise en œuvre et au suivi de nouveaux systèmes de mobilité : autopartage, covoiturage, utilisation des modes doux, des transports en commun etc.
Information / Communication / Sensibilisation
• Mobiliser les acteurs en les sensibilisant et en communiquant à la fois sur les risques encourus, et sur les solutions envisageables ;
• Piloter et participer aux actions de sensibilisation à destination du grand public mais plus particulièrement à destination des publics cibles, sur l’usage des modes alternatifs à la voiture particulière : semaine de mobilité, etc … ;
• Publics cibles : entreprises (salariés), administrations (personnels, administrés), établissements scolaires (élèves, personnels) ;
• Mise à disposition d’horaires des bus ;
• Assurer la préparation des réunions qu’il a en charge et les animer.
Collecte de données locales relatives aux déplacements
• Entreprendre une collecte de données précises sur les déplacements de chacun des salariés au sein des entreprises ;
• Coordonner les études et productions de données relatives à la zone d’activité.
Mise en place d’actions opérationnelles
• Assurer l’accompagnement et le développement des PDE et PDA ;
• Mener à bien les expérimentations qui auront été actées.
En option il est possible de prévoir une implication plus ou moins directe dans le fonctionnement des actions</td></tr>
</table>

opérationnelles :

- Navette interne avec réservation : pourra gérer le planning des réservations effectuées et les transmettre au transporteur ;
- Autopartage : Gestion du planning de disponibilité des véhicules et de réservation ;
- Covoiturage : Facilitera la mise en commun des informations sur les conducteurs et passagers au sein de la zone,
- Vélo : pourra distribuer des « kits vélos », proposera ses services pour l'entretien courant des vélos, pourra gérer un parc de vélo en location ;
- Un bâtiment commun pourra offrir des douches, un garage (réparation) à vélo, des locaux de stockage des vélos en location, …

La mise en œuvre opérationnelle de ces fonctions s'opère de façon différente suivant les scénarios.

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
Principe	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
Avantages	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.
Inconvénients	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	• 40 000 € salaire annuel chargé • 20 000 € de charges de fonctionnement (informatique, charges diverses)	CCI ADEME

Déroulé possible de l'action, programmation	Etape 1	Embauche du conseiller en mobilité ou lancement d'une consultation pour trouver un prestataire.	Le Comité de Pilotage se positionne en faveur du recrutement d'un conseiller en mobilité
	Etape 2	Définition des objectifs à atteindre	• Identification des enjeux consensuels ; • Identification des actions opérationnelles à entreprendre ; • Détermination des priorités d'action et des échéances à respecter.
	Etape 3	Approfondissement de la connaissance des déplacements locaux	• Rencontrer chacune des entreprises pour les sensibiliser sur les risques encourus, les gains potentiels. Identifier quelle est l'utilisation des véhicules de services ; • Rencontrer les salariés pour identifier les trajets domicile ⇔ travail effectués.
	Etape 4	Ajustement des actions proposées	• Ajuster les actions opérationnelles proposées afin de mieux répondre aux besoins identifiés lors de l'étape 3.
	Etape 5	Mise en place opérationnelle des actions	• Rassembler les partenaires identifiés pour la mise en place des actions ; • Leur proposer le projet finalisé, dont l'estimation financière détaillée aura été établie ; • Répartition des financements et des rôles ; • Détermination des échéances à respecter.

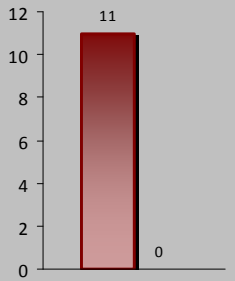
Dimension « développe-ment durable »	**Développement économique**	**Développement environnemental**	**Développement social**
	• Création d'un poste ; • Possibilité d'améliorer le développement économique de la zone en valorisant cette prestation.	• Facilite l'usage de modes alternatifs à celui de la voiture individuelle ; • Assurer la promotion des modes de déplacements alternatifs ; • Inciter au changement de comportements et valoriser les modes doux et TC.	• Création d'un poste ; • Faciliter les déplacements de tous ; • Activer le lien social entre les entreprises ; • Etre fédérateur pour permettre l'émergence de nouvelles solutions de mobilités.

Indicateurs d'évaluation et de suivi		
Liens avec les autres actions	**Action 2**	Autopartage
	Action 3	Navette interne
	Action 4	Aménagements cycles
	…..	Toutes les autres fiches actions listées et possibles au niveau de la zone en fonction du scénario choisi.

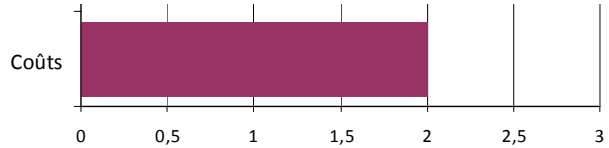
2 FICHE ACTION « CREATION D'UN POOL DE LOCATION DE VEHICULES »

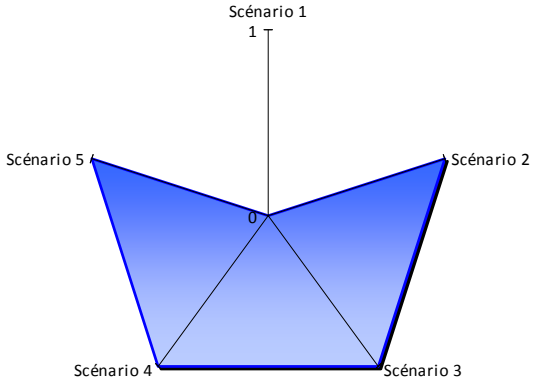
ACTION N°2

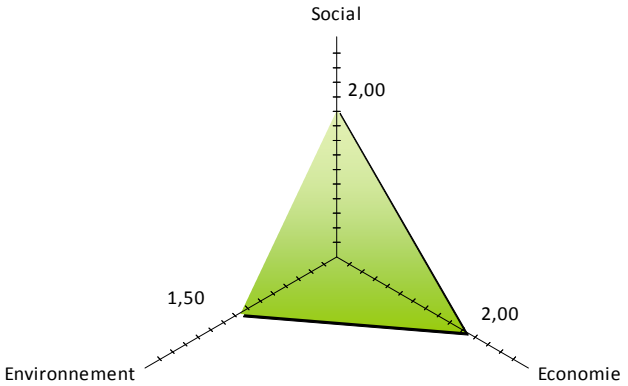
Création d'un pool de location de véhicules



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux	Porteur envisagé
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche		ASL ou privé
☒					





Commentaires :

La création d'un pool d'autopartage concerne les scénarii 2 à 4 dans des formes assez différentes.

Description de l'action	L'action consiste à doter la zone d'un pool de véhicules partagés pouvant être utilisés par les entreprises et, à terme utilisés par des habitants du secteurs, notamment pour optimiser le fonctionnement les week-end. L'autopartage repose sur le principe de mettre à disposition un véhicule avec une simplicité d'usage proche de sa propre voiture, mais sans en supporter les contraintes du propriétaire. Ainsi, le véhicule n'appartient plus à la société, mais les salariés utilisent un pool de véhicules disponible au niveau de l'ensemble de la zone avec des localisations implantées partout dans la zone.
Objectifs de l'action	• L'objectif est de mutualiser les parcs automobiles des entreprises pour éviter des dépenses « inutiles » et permettre de mobiliser moins d'espace pour les voitures.

ACTION N°2

Création d'un pool de location de véhicules

Analyse d'opportunité	**Eléments clés du diagnostic**		**Eléments conditionnant la mise en œuvre**	
	Atouts	• Des parcs de véhicules sont présents dans les entreprises avec une utilisation limitée.	**Opportunités**	• Présence de sociétés de location de véhicules sur la zone
	Faiblesses	• Aucun espace prévu dans la prescription de zone	**Menaces**	• Une inertie forte existe sur la notion de propriété individuelle de la voiture
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	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. - **Scénario 2** : 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. - **Scénario 3 :** 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**. - **Scénario 4** : 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. - **Scénario 5 :** 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.		

Création d'un pool de location de véhicules

Analyse juridique

L'autopartage repose aujourd'hui sur une action à caractère privé. En effet, si les services sont parfois aidés au démarrage, leur but est de trouver un seuil de rentabilité garantissant leur pérennité. Au niveau juridique, on retrouve actuellement en France majoritairement des services gérés sous forme de SAS, un faible nombre ayant fait le choix d'une structure intermédiaire de type SCIC (Société coopérative d'intérêt collectif) permettant d'associer les pouvoirs publics dans le montage de l'opération.

Dans le cas de la mise en place d'une offre d'autopartage au niveau de la ZAC Providence, plusieurs solutions sont possibles.

OPTION 1 :
Le service d'autopartage a pour vocation uniquement la desserte de certains salariés pour quelques entreprises. Il s'agit donc plus d'une gestion de Pool que d'un véritable service d'autopartage. Le projet peur alors être porté par l'ASL qui, avec une aide financière de l'ADEME par exemple, peut trouver un prestataire proposant la mise à disposition d'un pool de véhicules en autoparatage. Les sociétés de location classique sont de plus en plus impliquées dans les questions d'autopartage et disposent aujourd'hui d'offres de ce type (Avis on demand, Car 2 GO pour Europcar, …).

Dans ce cadre, il s'agit de questionner les prestataires potentiels pour obtenir des devis de mise à disposition et analyser la faisabilité de l'action.

OPTION 2
Il est possible d'ouvrir le service d'autopartage à des utilisateurs qui ne sont pas forcément salariés des entreprises, mais qui habitent ou fréquentent le secteur. Service peut ici encore être porté par l'Association des entreprises ou la SEMAG qui pourrait proposer ce type de service. L'avantage de l'association serait de pouvoir recevoir des aides comme une participation financière de l'ADEME pour monter l'opération.

Analyse financière

Type d'action	**Maître d'ouvrage**	**Coûts estimés**		**Partenaires potentiels**
		Investissement	Fonctionnement	
Service d'autopartage : lancement d'une prestataton sur place	Privé avec initialisation de l'action par un acteur public	10 à 20 000 € pour lancer l'opération	Normalement, l'activité devrait atteindre l'équilibre financier pour une pérennisation	Un prestataire de service qui pourrait être une société de location classique.

La mise en place d'un servie d'autopartage repose sur la base de la recherche d'une certaine rentabilité. Il s'agit donc de mettre à disposition des véhicules avec un volume d'utilisation qui garantira cet équilibre financier. L'atteinte du seuil de rentabilité de l'autopartage prend en compte 3 paramètres essentiels :

- le nombre de véhicules mis à disposition ;
- le nombre d'utilisateurs attendus par véhicule ;
- l'usage moyen des véhicules attendu.

Création d'un pool de location de véhicules

Le bon calibrage d'un service d'autopartage reposera sur l'équilibre trouvé entre ces paramètres. En effet, la réussite économique du service devra garantir que le nombre de véhicules n'est pas trop faible (car il générerait de l'impossibilité d'usage donc de la frustration) ou trop fort (il induirait alors des coûts trop importants).

En terme de coûts pour les clients, les coûts moyens constatés en métropole sont de l'ordre de 15 à 20 € par mois pour l'abonnement auquel viennent s'ajouter des coûts d'usage en fonction des kilomètres parcourus et des temps d'utilisation. Au niveau des km, les coûts varient de 2 à 5 €, et pour les heures, de 1,5 à 9 €. Dans le cadre d'une offre sur le secteur de la ZAC, il conviendrait de trouver un tarif intermédiaire permettant un usage raisonné de l'automobile.

Déroulé possible de l'action, programmation

Etape 1	**Analyse complémentaire des besoins en véhicules**	• Lister les besoins en véhicules des entreprises pour calibrer l'offre nécessaire
Etape 2	**Recherche d'un partenaire**	• Trouver une société réalisation une prestation d'autopartage et acceptant de tenter une expérimentation localement (France Autopartage, Avis, Europcar, …)
Etape 3	**Finaliser le service**	• Mettre en place le fonctionnement du service avec un financement en appui sur le lancement de l'opération
Etape 4	**Suivi de l'opération**	• Suivre l'évolution du service pour voir sa généralisation ou les modifications à apporter pour un fonctionnement optimum.

Dimension « développement durable »

Développement économique	Développement environnemental	Développement social
• Pour les entreprises, le gain sera dans une optimisation de l'usage des véhicules de service et dans une offre alternative pour les salariés qui souhaitent se déplacer dans et hors la ZAC	• La mise en place de systèmes d'autopartage permet de réduire considérable le nombre de kilomètres inutiles parcourus. Une étude de l'ADETEC met en évidence une réduction de 2/3 des kilomètres pour les personnes participant à l'autopartage ; • Utilisation optimale des véhicules et donc réduction potentielle du nombre de véhicules en circulation.	• Le service d'autopartage oblige du contact et de la mutualisation de moyens. A terme, il serait possible d''envisager une extension du système au niveau de l'Ile.

Indicateurs d'évaluation et de suivi

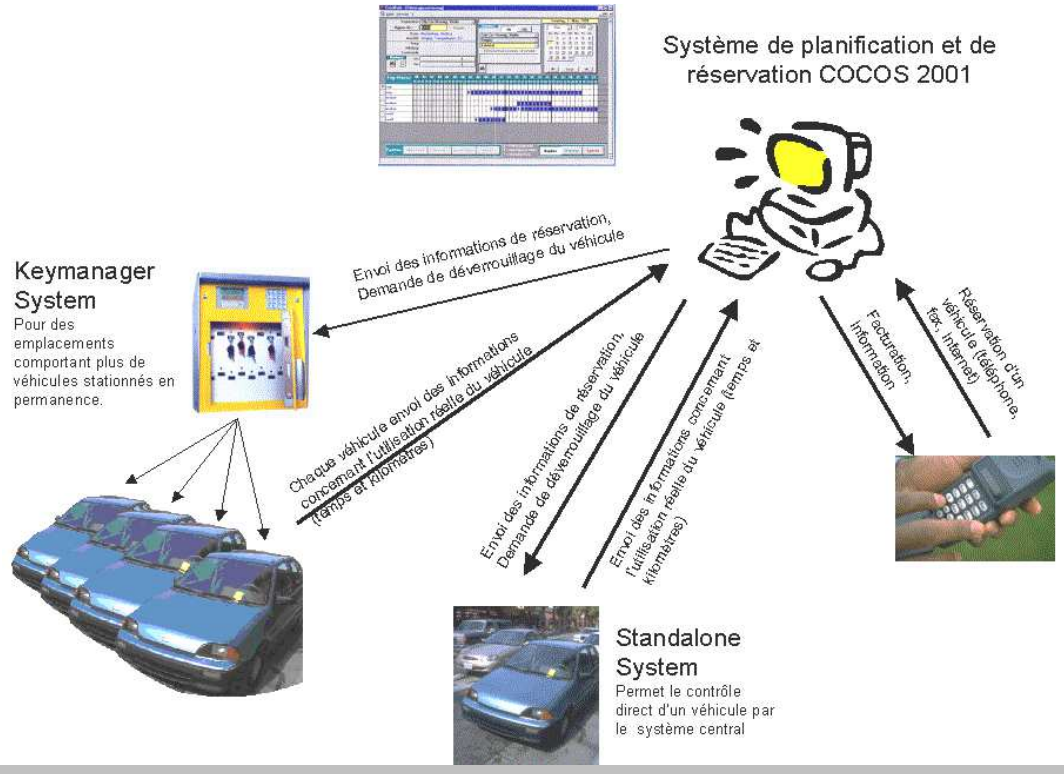
Nombre de clients du service,
km parcourus et km économisés

Liens avec les autres actions

- Fiche création d'un poste de coordinateur
- Fiche création de parc relais

Création d'un pool de location de véhicules

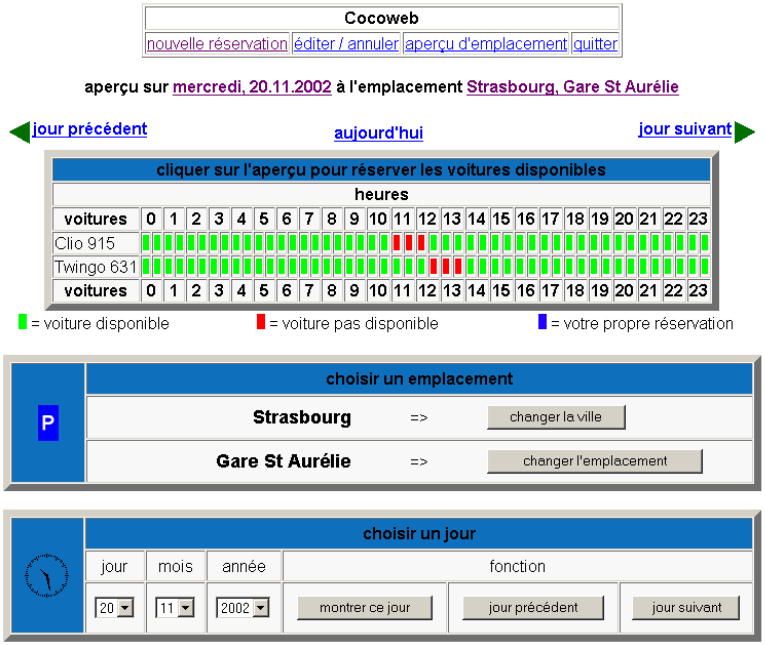
Illustrations



source : Société INVERS, fournisseur de solutions autopartage (notamment France Auto Partage en Métropole).

Cette illustration montre le principe de fonctionnement avec les véhicules qui sont soit regroupés dans un parc, soit isolés sur certains secteur. En cas de parc, les clefs des véhicules sont stockées dans un boitier (Keymanager) qui s'ouvre à l'aide d'une carte numérique en fonction des réservations. Pour les voitures isolées, c'est la voiture qui s'ouvre directement à l'aide de la carte.

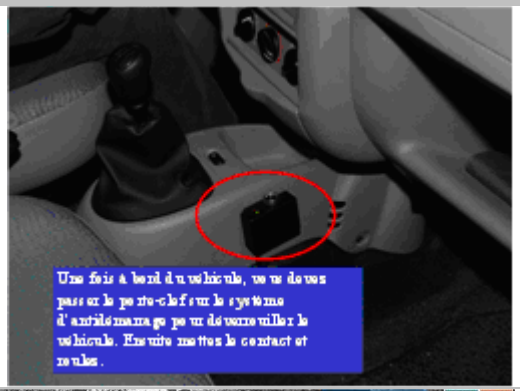
Création d'un pool de location de véhicules



Cette seconde illustration montre un écran de réservation sur un parc de véhicules. Les véhicules en rouge sont ceux qui sont réservés, les parties en vert sont les disponibilités.

Les écrans d'en bas sont les écrans de réservation.

Création d'un pool de location de véhicules



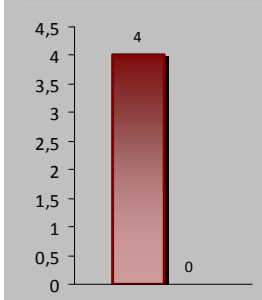
Ces illustrations montrent la décomposition du processus d'utilisation d'un véhicule en autopartage, une fois la réservation effectuée.

Exemple d'implantation du parking d'autopartage au sein de la zone d'activité

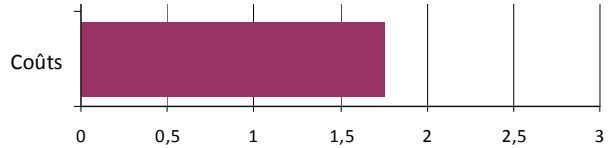
3 FICHE ACTION « AMENAGEMENTS CYCLABLES »

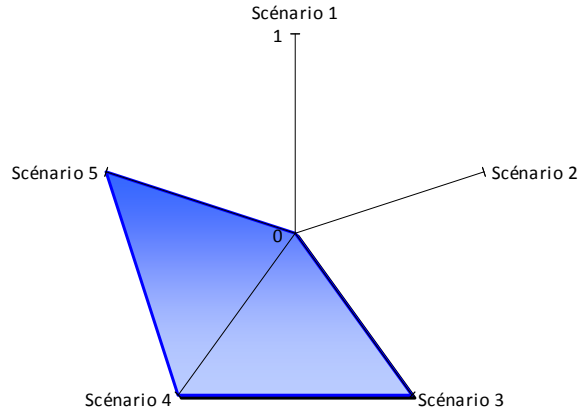
ACTION N°3

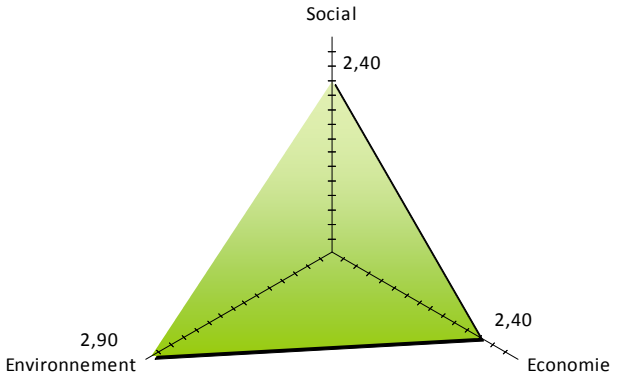
Aménagements Cyclables



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux	Porteur envisagé
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche		SEMAG
		☒			





Commentaires :

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

Aménagements Cyclables

Analyse d'opportunité

Eléments clés du diagnostic

Atouts	• Présence du Lycée Providence avec un potentiel d'usage important ; • Eléments déjà présents dans le règlement de ZAC.
Faiblesses	• Stationnement automobile aisé rendant moins attractif l'usage des vélos ; • Aucune traduction concrète du règlement sur le terrain ; • Mise en place importante des actions complémentaires comme les douches ou les casiers dans les entreprises.

Eléments conditionnant la mise en œuvre

Opportunités	• Zone limitée permettant d'agir plus facilement ; • Certains éléments sont déjà présents dans le règlement de ZAC ; • Sport très pratiqué en Guadeloupe.
Menaces	• Aucun aménagement complémentaire à l'extérieur de la ZAC ; • Forte inertie à l'usage des modes doux ; • Problèmes climatiques liés aux cycles (pluie, chaleur, …).

Détails de l'action

Eléments généraux

<u>Infrastructures</u>

- 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.

ACTION N°3

Aménagements Cyclables

Analyse juridique

En terme juridique, les aménagements de voirie et d'espace relèvent du propriétaire de ces espaces. Pour les voies appartenant aux aménageurs, il conviendra donc qu'ils mettent en place les préconisations, pour les espaces concernant les entreprises, ce sont elles qui devront mettre en place les actions.

Analyse financière

Type d'action	Maître d'ouvrage	Coûts estimés		Partenaires potentiels
		Investissement	Fonctionnement	
Bandes cyclables sur l'axe principal	Propriétaire	700 €/ml	Coût entretien pour mémoire	
Bandes cyclables sur les axes secondaires	Propriétaire	500 €/ml	Coût entretien pour mémoire	
Bandes cyclables sur les axes de desserte	Propriétaire	500 €/ml	Coût entretien pour mémoire	
Bandes cyclables sur les emprises privées	Propriétaire	500 €/ml	Coût entretien pour mémoire	
Voies dédiées le long des espaces verts	Propriétaire	800 €/ml	Coût entretien pour mémoire	

Déroulé possible de l'action, programmation

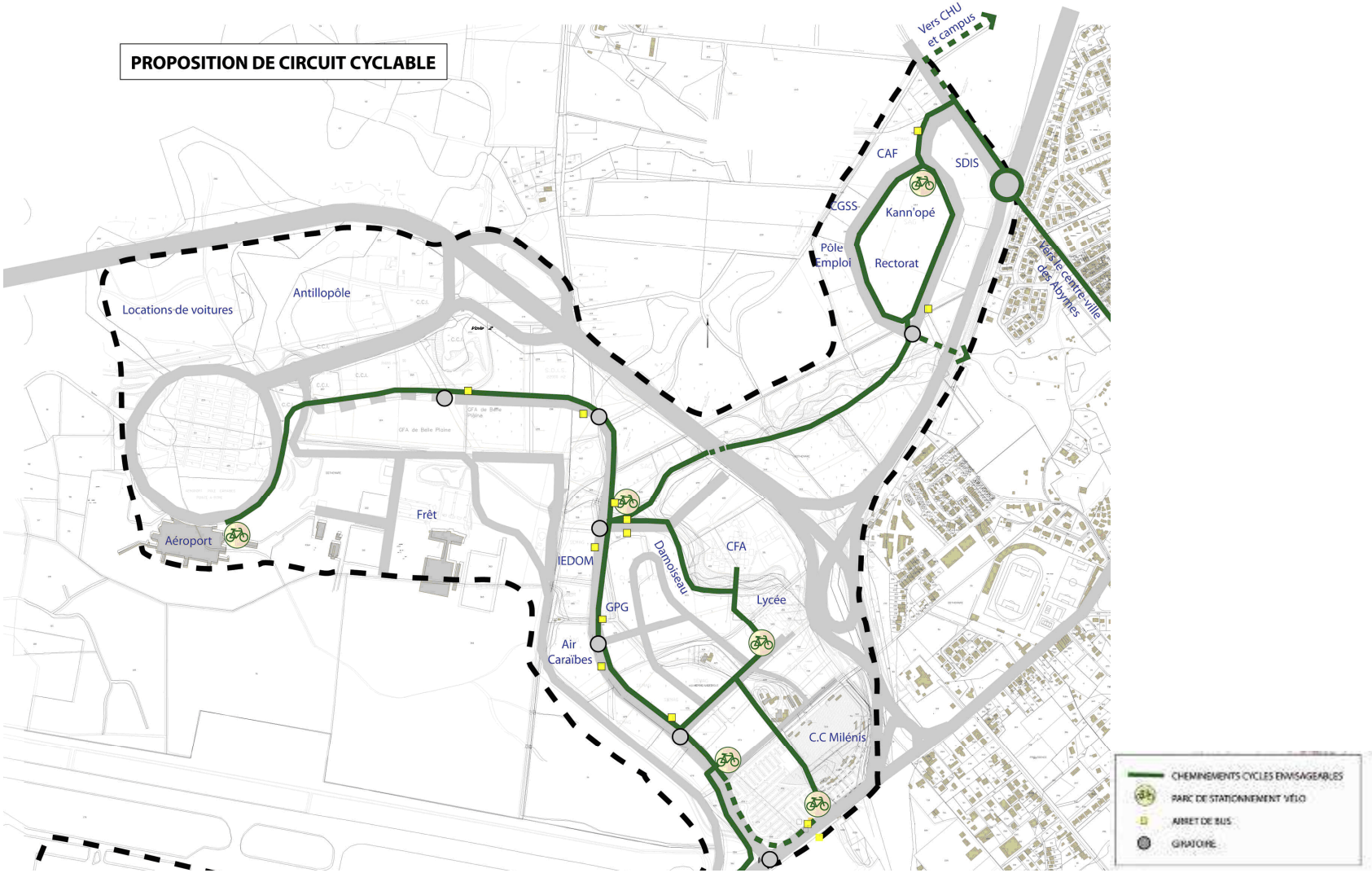
Etape 1	**Valider une programmation**	• Valider une programmation de mise en place des parcours avec identification des lieux d'action et la validation des enveloppes financières et des travaux
Etape 2	**Mise en place des travaux**	• Par tranches, possibilité de proposer des interventions progressives visant à mailler le territoire de voies cycles
Etape 3	**Evaluation**	• Suivre les réalisations et proposer des ajustements de programmation

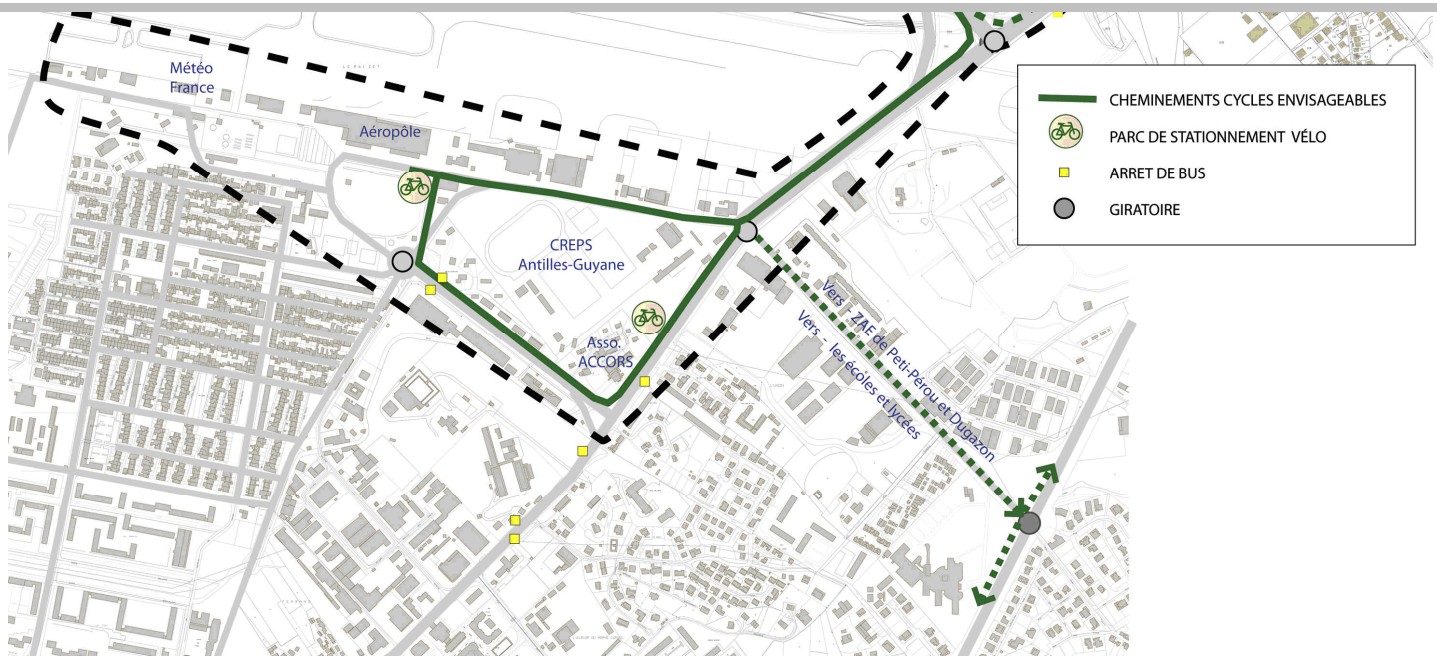
Dimension « développe-ment durable »

Développement économique	Développement environnemental	Développement social
• Gain économique possible pour les entreprises dans les frais de déplacements de leur personnel et dans l'accidentologie des accès.	• Limitation des émissions de GES • Réduction du bruit sur le site	• Réduction de l'accidentologie • Amélioration possible du lien social par un usage collectif du vélo.

Indicateurs d'évaluation et de suivi

- **Analyse de la fréquentation :**
  - Enquête sur le nombre d'utilisateur des stationnements mis en place
- **Analyse de la satisfaction :**
  - Enquête auprès des entreprises (information et suivi de satisfaction)
- **Analyse de l'offre de desserte :**
  - Nombre de sites offrant du stationnement,
  - Nombre de km de voies dédiées,

Liens avec les autres actions	• Douches entreprises ; • Unité de petites réparations ; • Mise à dispo de kits vélos ; • Mise en place de stationnements publics abrités et sécurisés aux principaux pôles (Centre commercial Milenis, Lycée Providence (x2), lieu de vie) ; • Mise en place de stationnements au sein de chaque entreprise (distinction entre le stationnement client et le stationnement salarié).
Illustrations opérationnelles	Proposition d'aménagements cyclables sur la ZA Providence, l'aéroport et la ZA Dothémare  Proposition d'aménagement de la ZA du Raizet :

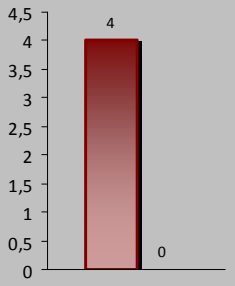

Météo France
Aéropôle
CREPS Antilles-Guyane
Asso. ACCORS
Vers - ZAE de Petit-Pérou et Dugazon
Vers - les écoles et lycées
CHEMINEMENTS CYCLES ENVISAGEABLES
PARC DE STATIONNEMENT VÉLO
ARRET DE BUS
GIRATOIRE

Exemple de traitement de la rue du Lycée Providence avec la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir d'au moins 1,4 m de large, arboré de part et d'autre.

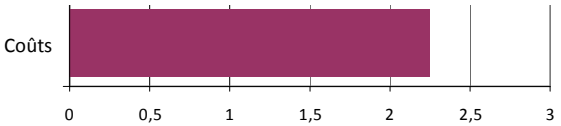
4 FICHE ACTION « NAVETTE DE TRANSPORT COLLECTIF »

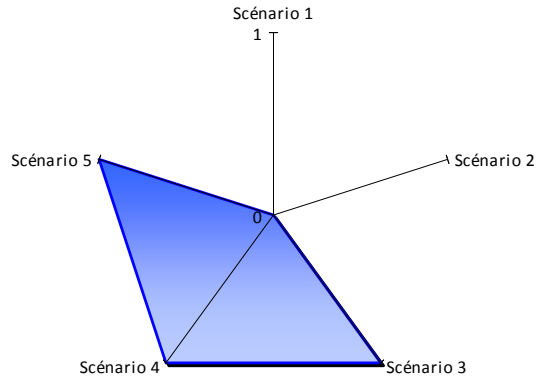
ACTION N°4

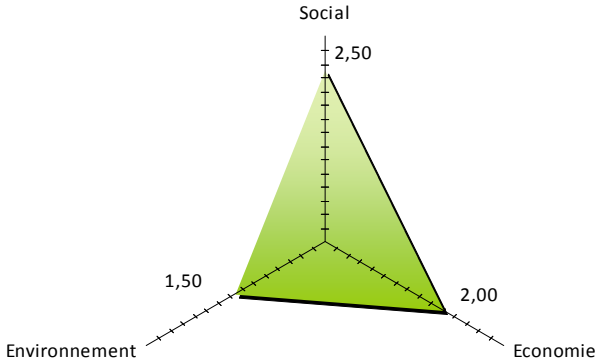
Navette de transport collectif



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

Mode concerné				Eléments quantitatifs généraux	Porteur envisagé
Voiture	Transports en commun	Cycles	Marche		ASL ou SMTPCSM
	☒				





Commentaires

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.

<table>
<tr><td rowspan="3">Analyse d’opportunité</td><td colspan="2">Eléments clés du diagnostic</td><td colspan="2">Eléments conditionnant la mise en œuvre</td></tr>
<tr><td>Atouts</td><td>• Solution qui revient le plus souvent dans les suggestions comme étant la solution la plus pertinente ;
• Les entreprises demandent une aide technique et financière surtout sur la zone de Dothémare pour monter un projet de navette collective.</td><td>Opportunités</td><td>• Zone saturée actuellement, donc attrait possible du transport ;
• Des initiatives extérieures existantes, une configuration de la zone permettant d’appliquer empiriquement la navette interne à la ZAC ;
• Pas de projet de transport collectif public interne à la zone actuellement ;
• Projet de mise en place d’un TCSP peut intégrer les déplacements générés à l’échelle de la ZAC et des projets alentours ;
• Ouvrage d’art existant sous la RN 11 qu’il suffirait de dédier au TCSP.</td></tr>
<tr><td>Faiblesses</td><td>• Peu d’entreprises admettent avoir éprouvé des difficultés de recrutement dues à ces problèmes d’accessibilité de l’entreprise.</td><td>Menaces</td><td>• Nécessite une mobilisation privée et des initiatives locales pour coordonner un projet commun (conseiller en mobilité) ;
• Projet de mise en place d’un TCSP peut ralentir l’initiative privée.</td></tr>
<tr><td>Détails de l’action</td><td>Eléments généraux</td><td colspan="3">Les préalables indispensables
- vérifier les prérogatives juridiques et règlementaires en matière de service de transports de personnes à l’intérieur d’une ZA, quelles contraintes si desserte externe à la ZAC ?
- quelles autorisations nécessaires et quels documents juridiques nécessaires au suivi des prestations et des inscriptions ?
Des données complémentaires sont impératives pour pouvoir définir le fonctionnement optimum d’une navette :
- la liste des salariés intéressés par cette démarche au sein des différentes entreprises ;
- après traitement des O/D des personnes, calibrage des services à mettre en place (estimation nombre de véhicules, principe de fonctionnement de la navette interne à la zone, rappel des autorisations, élaboration des documents juridiques et règlements intérieurs) ;
- horaires des entreprises et affectation des salariés selon grilles horaires/congés.
- coordonnateur de l’action : réunions d’information, de suivi, d’échange.
-</td></tr>
</table>

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 publiques 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

				fonctionnement expérimental	971

Déroulé possible de l'action, programmation	Etape 1	**Elaboration fine du projet**	• Rédiger le cahier des charges et le projet de contrat pour permettre la mise en place du service
	Etape 2	**Validation du projet par les collectivités en charge des transports**	• Il est impératif de faire valider le projet par le SMTPCSM et le CG pour assurer une non concurrence de l'action avec l'offre de transport actuelle. Une réponse écrite des acteurs est nécessaire pour garantir la validité juridique du projet
	Etape 3	**Consultation des prestataires**	• Lancement d'une consultation pour trouver un prestataire intéressé et intéressant pour la mise en place du service
	Etape 4	**Consolidation du projet**	• Préparation de la mise en place avec l'exploitant retenu
	Etape 5	**Lancement de l'opération**	• Lancement de l'action avec une campagne commerciale importante
	Etape 6	**Suivi de l'opération**	• Suivi des évolutions et recadrage éventuel
	Etape 7	**Validation et pérennisation de la réalisation**	• Etablissement des modalités de poursuite de l'action en fonction des résultats

Dimension développement durable			
	Développement économique	**Développement environnemental**	**Développement social**
	• Création d'une activité sur la zone ; • Optimisation des déplacements et valorisation de l'accès à la zone.	• Réduction de l'usage de la voiture et donc des émissions de GES ; • Réduction du bruit ; • Réduction des risques de déplacements.	• Amélioration du lien social par l'usage des Transports en Commun.

Indicateurs d'évaluation et de suivi		- taux d'occupation de la navette ; - nombre de kilomètres ; - report modal réalisé avec une estimation des économie en terme de GES.
Liens avec les autres actions	**ACTION 1**	Conseiller en mobilité

Illustrations		Exemple de traitement de la voie permettant de relier la ZA Providence avec la ZA Dothémare en passant sous la RN 11. L'ouvrage d'art est existant et pourrait être exclusivement réservé au passage des transports en commun et des modes doux. Son aménagement serait réalisé de telle sorte qu'il octroierait un espace de circulation pour les modes doux tout en permettant le passage d'un véhicule de transport en commun à la fois. Outre la signalétique, un obstacle physique permettrait de s'assurer qu'aucun véhicule léger ne puisse emprunter ce passage. L'interdiction de circulation des automobiles permettrait d'éviter que cette voie de desserte ne soit empruntée par un trafic de transit composé d'automobilistes souhaitant contourner les encombrements du rond-point de Perrin, de l'embranchement de la RN 5 et de la RN 11 et de la RN 5 au droit de centre commercial Milenis.

Synthèse et bilan

Compte tenu de la localisation de la zone, de sa configuration (grands espaces, grands parking, entrée par l'arrière des voies principales, …), du faible taux d'occupation actuel des parcelles, de l'engorgement constatée de ses voies d'accès, des projets d'implantation prévus et des déplacements induits prévisibles, il est assuré que si aucune action n'est entreprise pour enrayer la dynamique actuelle, la zone sera totalement saturée avant 2021.

La desserte de la zone d'activités par des alternatives aux véhicules particuliers représente donc un enjeu majeur pour le développement de cette zone et la concrétisation de son ambition de contrebalancer le pôle d'attractivité de Jarry.

Différents scénarii ont été proposés avec l'objectif principal de rééquilibrer les parts modales. Les scénarii sont progressifs : le premier est exclusivement en faveur de la voiture, le troisième concerne autant la voiture individuelle que les autres modes de déplacements et le dernier scénario est exclusivement en faveur des modes alternatifs à celui de la voiture individuelle.

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 ?**

?

Porteur ?

ACTION 1 :Conseiller en mobilité

Assurer le déploiement des actions et la promotion de nouvelles solutions de mobilités sur la zone

2ème trimestre 2013

Porteur ?

ACTION 2 : Aménagements cycles

Aménager des circulations cycles pertinentes permettant un déplacement sécurisé de et vers la zone.

1er trimestre 2013

Porteur ?

ACTION 3 : Pool autopartage

Proposer la mutualisation de véhicules pour les entreprises par le biais d'une prestation d'autopartage ou car-pooling.

4ème trimestre 2013

Porteur ?

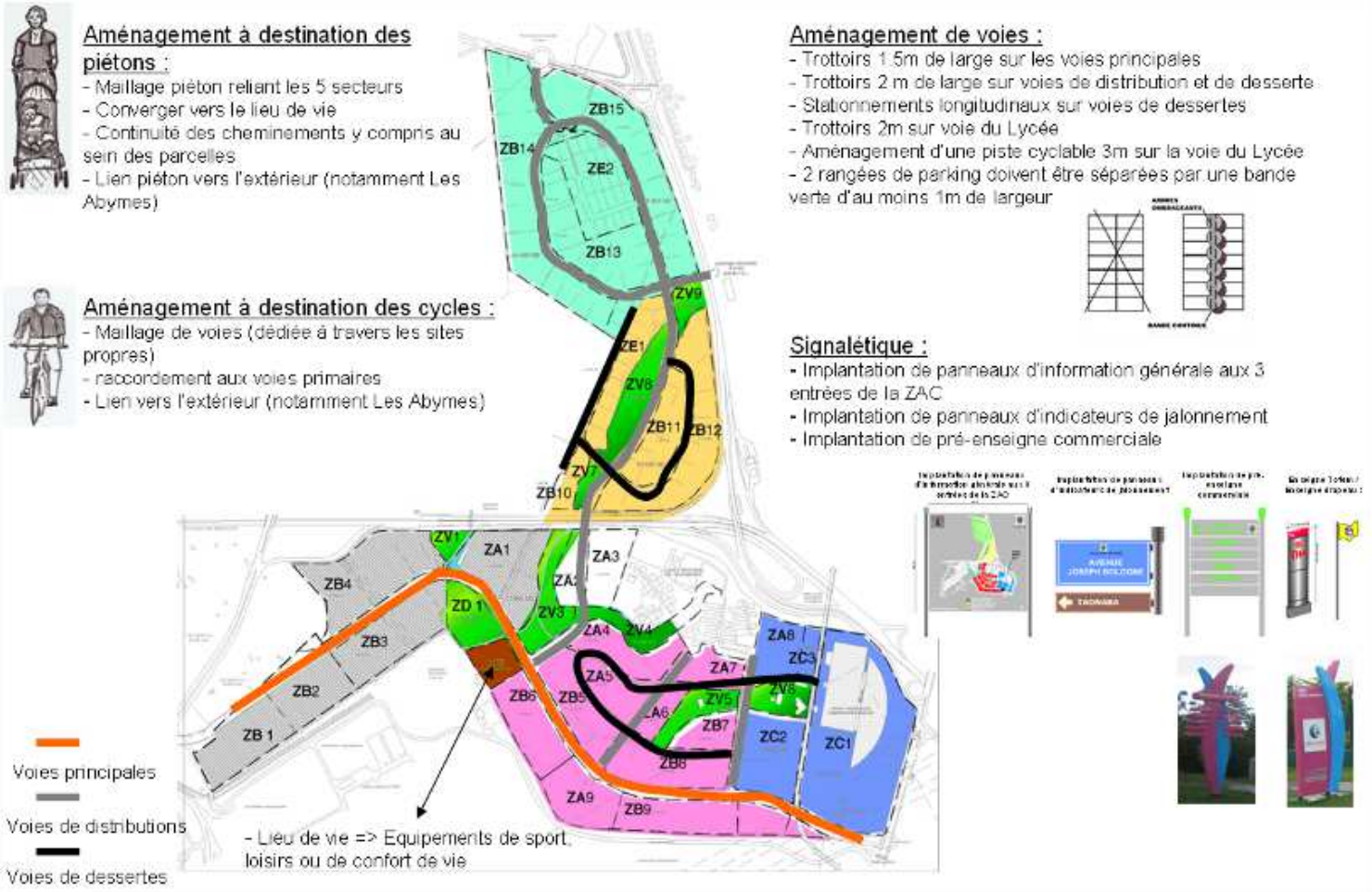
ACTION 4 : Navette déplacement

Mise en place d'une navette de déplacement collectif, soit à l'échelle de la zone, soit pour venir et repartir travailler ou faire des achats.

2ème trimestre 2014

Annexes

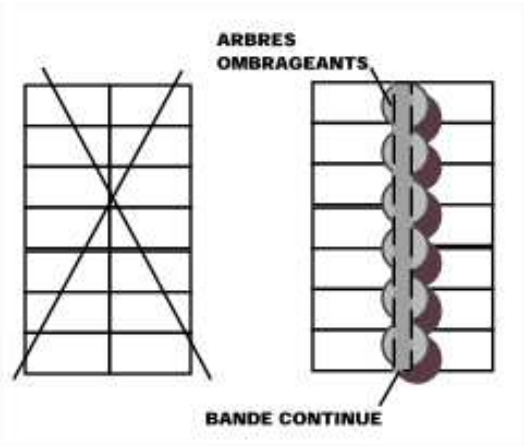
1 DESCRIPTIF DES PRESCRIPTIONS DE LA ZONE D'ACTIVITES PROVIDENCE AYANT ATTRAIT A LA MOBILITE

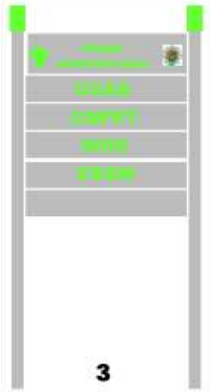


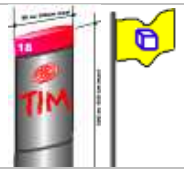
2 QUELLE TRADUCTION OPERATIONNELLE DES PRESCRIPTIONS ?

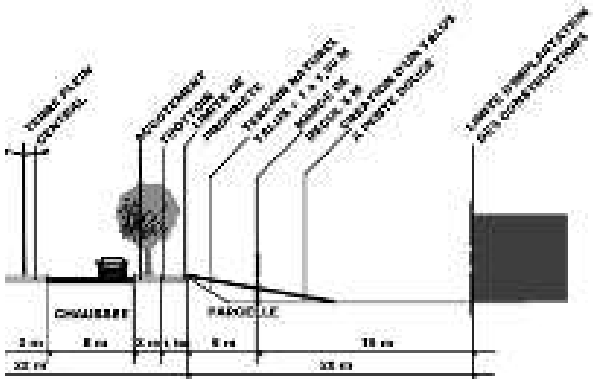
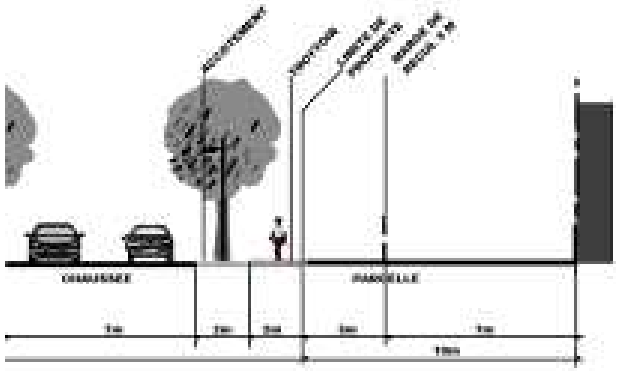
Le cahier de prescriptions de ZA se donne l'ambition de réaliser une Zone de Haute Qualité Environnementale avec des aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture. Quelle traduction opérationnelle des prescriptions ?

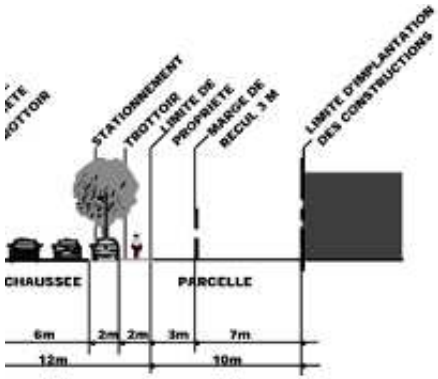
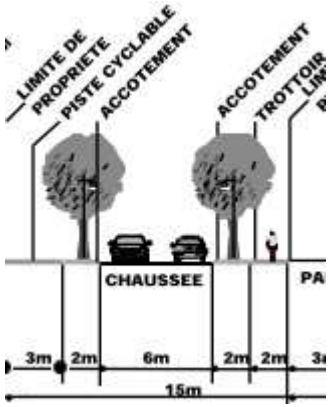
Catégorie	Prescription technique	Constat Mobhilis/C2R
Piétons	« *Un maillage piétonnier reliera les 5 secteurs de la ZAC entre eux, à travers les zones vertes en les rattachant aussi aux territoires avoisinants, notamment la ville des Abymes* » p. 9	En l'état actuel d'aménagement de la zone : Maillage continue sur le ZAC Dothémare mais il n'est, ni possible d'en entrer ou sortir, ni possible de rejoindre la ville des Abymes Ailleurs le maillage est discontinu et ne permet pas d'effectuer de liaisons entre les secteurs.
	« *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* » p. 9	En l'état actuel d'aménagement de la zone : On observerait une convergence des cheminements piétons vers la voie primaire, dans la ZAC Providence. Cependant, d'une part la circulation sur l'ensemble de la voie primaire ne peut être réalisée intégralement sur un trottoir et d'autre part les
	« *A l'intérieur de chacune des opérations successives dans les secteurs, les cheminements piétonniers permettront cette continuité* » p. 9	Toutes les enseignes disposent d'une ou plusieurs entrées, mais celles-ci ne garantissent pas toutes une continuité du cheminement.
Vélos	« *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* » p. 16	En l'état actuel d'aménagement de la zone : • Aucun aménagement dédié aux vélos n'a été relevé • Absence de passage vers la commune des Abymes
Commerces de proximité	« *Seule la partie Nord pourra recevoir des commerces de proximité, regroupés obligatoirement au centre et aux entrées du secteur* » p.9	En l'état actuel d'aménagement de la zone : • Aucun commerce de proximité n'a été recensé sur la zone • Pas d'identification des espaces réservés aux commerces de proximité aux entrées de secteur

Catégorie	Prescription technique	Constat Mobhilis/C2R	
	« *Les lolos ambulants localisés dans des camionnettes, containers ou autres installations précaires ou mobiles sont interdits* » p.9	Les lolos ambulants fournissent un service de proximité palliant à l'absence de restauration rapide sur la zone. Ils permettent ainsi d'éviter des déplacements automobiles vers les lieux de restauration pouvant notamment être situés à l'extérieur de la zone.	
Parkings	« *Deux rangées de parking devront être séparées obligatoirement par une bande verte continue de 1 mètre minimum* *Le stationnement devra être planté d'arbres ombrageant* » p.17 « *Bandes vertes continues séparant les rangées de parking. Arbres ombrageant. Mobilier urbain et éclairage de qualité* » Annexe P13 Parking 	Le principe de séparation arborée est respecté. Cependant la largeur de 1 m n'est pas respectée. Certaines entreprises, comme la CAF, sont allées au-delà des prescriptions en enherbant les emplacements des véhicules afin d'améliorer la dimension environnementale de l'aménagement.	**Dothémare** Surface enherbée compensatrice **Milenis**
Abribus	« *Les abribus sont homogènes sur l'ensemble de la ZAC* *L'aspect des abris bus et leur signalétique se coordonnent avec la charte graphique de la ZAC* » P. 25 « *Homogénéité des abribus sur toute la ZA. Intégration des abribus à la charte signalétique. Ossature et charpente en tubes d'aluminium. Ventelles en bois de pin traité classe V* » Annexe S6	Hétérogénéité des abribus sur la zone Absence d'intégration des abribus à la charte signalétique Aucun abri ne dispose d'une ossature et d'une charpente en tubes d'aluminium avec ventelles en bois de pin	

<table>
<tr><th>Catégorie</th><th colspan="2">Prescription technique</th><th colspan="2">Constat Mobhilis/C2R</th></tr>
<tr><td rowspan="5">Signalétique</td><td rowspan="2"><u>Panneaux d’information générale de la ZAC :</u>
- 3 panneaux situés aux 3 entrées de la ZAC
- Matérialisés par les 6 couleurs des textes de préenseignes et des chapeaux des totems</td><td rowspan="2"> </td><td colspan="2"><u>Panneaux d’information générale de la ZAC :</u>
Panneaux d’information non relevé sur zone
<u>Panneaux indicateurs de jalonnement :</u>
Panneaux indicateurs de jalonnement non relevé sur zone
<u>Panneaux de préenseigne commerciale :</u></td></tr>
<tr><td rowspan="2"> </td><td rowspan="2"><u>Panneaux indicateurs de jalonnement :</u>
  </td><td><u>Dothémare :</u>
 </td><td><u>ZAC Providence :</u>
Présenseigne

Absence de panneaux de préenseigne commerciale</td></tr>
<tr><td><u>Panneaux de préenseigne commerciale :</u>
  </td><td><u>Enseigne Totem / Enseigne drapeau :</u></td><td><u>Dothémare :</u>
 </td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Catégorie</th><th>Prescription technique</th><th colspan="2">Constat Mobhilis/C2R</th></tr>
<tr><td>Profils de voies</td><td>Voie primaire :
  </td><td colspan="2">
Présence partielle de trottoir au droit des arrêts de bus. Autrement absence de trottoir</td></tr>
<tr><td></td><td>Voie de distribution
  </td><td> </td><td><u>Dothémare</u>
Largeur du trottoir non conforme
Présence de stationnements s’apparentant à une voie de desserte
Absence d’éclairage coté droit</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td> </td><td><u>ZAC Providence</u>
Largeur trottoir non conforme
Absence d’arbres
Absence d’éclairage coté gauche de la chaussée comme prévu dans le cahier de prescription</td></tr>
</table>

	Voie de desserte 	Voies de desserte non aménagées à ce jour	
	Voie du Lycée 		Absence de piste cyclable à gauche de la chaussée Absence d'arbres ombrageant le long de la voie Présence de trottoirs aménagés des deux côtés de la chaussée

2.1. QUELLE ARTICULATION DES SCENARIOS AVEC LES PRESCRIPTIONS DE ZAC ?

En fonction de la progressivité des scénarii, le règlement de la Zone d'Activités (ZA) peut constituer un minimum dont l'application est indispensable, ou être inadapté par rapport aux actions proposées :

Scénario 1	**Fataliste Passif**	L'application des prescriptions prévues au règlement de ZA, constitue un minimum pour pouvoir répondre à l'engagement HQE de la zone
Scénario 2	**Fataliste Actif**	
Scénario 3	**Intermédiaire**	L'application du règlement de ZA constitue un minimum. Ce scénario propose certains aménagements nécessitant l'adaptation du règlement de ZA
Scénario 4	**Ambitieux**	Le règlement de ZA doit être adapté pour permettre la mise en œuvre des solutions proposées
Scénario 5	**Utopiste**	

2.2. EXPLICATIFS SUR L'IMPACT EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

2.2.1. Référentiel d'impact

Afin de déterminer l'impact des actions sur les piliers du développement durable, nous avons élaboré un référentiel d'impact de chacun des modes de déplacements sur les piliers du développement durable.

Référentiel utilisé pour la notation des actions en matière de développement durable :

	Auto privée	Auto collective	Transports en commun	Piéton	Vélo	Déplacement substitué
Social	1	2	2,5	2,5	2	1
Economique	1,5	2	2	2,5	2	2
Environnemental	1	1,5	1,5	3	2,5	2

Exemple d'interprétation pour la voiture privée

- Social : Indice de 1 car la nécessité d'obtenir le permis de conduire rend difficile sont accès et sa démocratisation. En outre, les automobilistes circulent généralement seuls dans leur véhicule.
- Economie : Indice de 1,5 car d'un côté l'accès à ce mode de déplacement est onéreux (investissement et fonctionnement) mais d'un autre il existe une économie locale vivant autour de ce mode de déplacement (garagiste, lavage…).
- Environnement : Indice de 1 car la fabrication de ce mode de déplacement est polluante et son usage individuel est également polluant.

2.2.2. Exemple d'application :

Pour chaque action, nous listons les modes de transports impactés et calculons une moyenne des indices issus du référentiel.

Ensuite, par scénario, nous calculons la moyenne des indices moyens de chaque action.

Référentiel :

	Voiture individuelle	Transports en commun	…
Social	Indice = 1	Indice = 2,5	
…			

-Accès restrictif à la voiture indivi. (permis de conduire) (indice =1)

- Déplacement individualiste (Indice = 1)

-Accès moyen et limité géographiquement (Indice = 2)

-Déplacements collectifs (Indice = 3)

Légende :

Indice = 1 : Peu d'impact

Indice = 2 : Impact moyen

Indice = 3 : Impact élevé

Ex. d'application avec la construction d'un parking relais :

	Voiture individuelle	Impact social	Transports en commun	Impact social	…	Moyenne retenue
Parking relais	Oui	1	Oui	2,5	Non	1,75
…	…	1	…	2,5	…	…
Moyenne des actions pour le scénario considéré						1,69