

**LES MODES ACTIFS (Marche & Vélo) : un levier du développement
et de la cohésion de la Guadeloupe**



L'étude de la mobilité urbaine s'est longtemps focalisée sur les performances circulatoires des transports et des infrastructures, sans prendre en compte leur rôle essentiel dans l'aménagement des territoires et sur les choix de localisation des individus. Face à la croissance de la demande de mobilité et les phénomènes récurrents de congestion et de saturation des réseaux, il devient nécessaire de s'interroger sur la nature des déplacements

Présenté par :

Denis LUBIN

Téléphone :

0690 56 92 67

Email

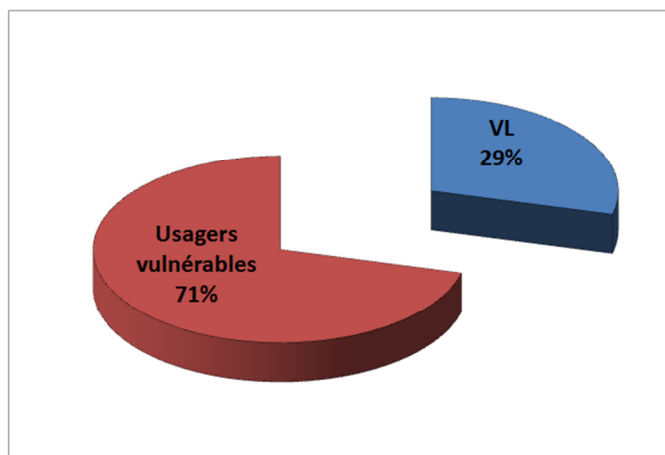
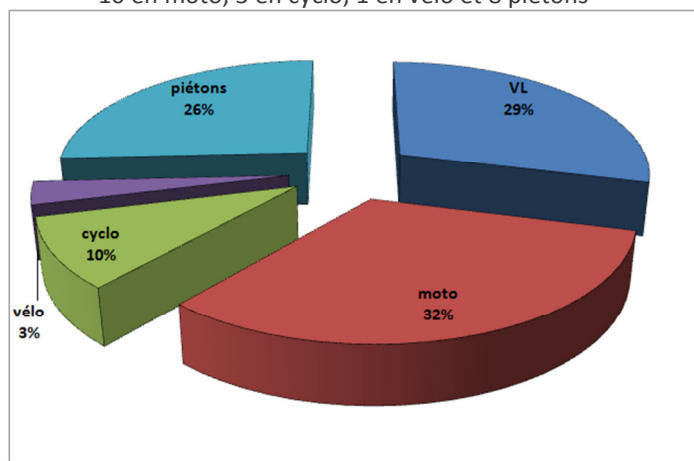
lubin.denis@gmail.com

LES MODES ACTIFS (Marche & Vélo) : un levier du développement et de la cohésion de la Guadeloupe

AVANT PROPOS :

La Préfecture, au 4 novembre 2018, dénombre en Guadeloupe

- 297 accidents (284 en 2017 soit une hausse de 5%)
- 31 tués (34 en 2017 soit une baisse de 9%)
- 428 victimes* (432 en 2017 soit une baisse de 1%)
 - Parmi les 31 tués depuis le début de l'année 2018, nous avons 9 en VL et 22 usagers vulnérables dont 10 en moto, 3 en cyclo, 1 en vélo et 8 piétons



Ce triste constat n'est pas le fait d'un des utilisateurs de la route, mais la conjoncture de comportements irrationnels de part et d'autres. Il nous vient donc à l'esprit cette citation de Martin LUTHER KING : « **Nous devons apprendre à vivre ensemble comme des frères, sinon nous allons mourir tous ensemble comme des idiots.** »

LES MODES ACTIFS (Marche & Vélo) : un levier du développement et de la cohésion de la Guadeloupe

PREAMBULE :

Nous pensons que l'aménagement du territoire était un acte pragmatique et concerté. Cependant ne sommes nous pas en droit de nous demander si les lobbies automobiles n'ont pas exercé leur pouvoir dans la distribution des cartes ? Comment dans un département tel que la Guadeloupe où le beau temps est prédominant, les chefs d'édilité et autres décideurs ont ils permis que le pays se construise au détriment de certains ? Le résultat est là !

- les infrastructures routières sont entièrement dédiées à l'automobile,
- l'automobile est devenu un moyen d'existence,
- le transport public est incohérent et inadapté,
- les constructions collectives sont dépourvues d'espaces pour d'autres moyens de locomotion
- la multiplication des automobiles sur la route augmente le taux de pollution,
- les déplacements motorisés irrationnels, l'absence d'une autre alternative et la mauvaise alimentation nous ont conduit au surpoids d'un guadeloupéen sur 2,
- etc.....

ETAT DES LIEUX :

La Loi LAURE L228-2 stipule «à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ».

Un état des lieux suppose une vue synoptique de la situation du vélo dans notre département. Nous nous y emploierons donc.

Au niveau routier :

Il existe 6 intercommunalités en Guadeloupe, et pour autant qu'on puisse le constater sur le terrain aucune n'a vraiment pris en compte la mise en place d'espaces dédiés au vélo. C'est sans doute pour cela que le partage de la route se fait avec autant de difficulté. Certes, il existe çà et là des bandes multifonctionnelles ou bandes cyclables qui deviennent 2ème ou 3ème voie quand le flux est trop important.

En période scolaire, aux heures de pointe, et même en cas de pluie ou d'incident sur le réseau routier, il devient compliqué de se déplacer. Nous en avons pour preuve que les usagers qui veulent arriver à leur poste de travail à 7h00 commencent à circuler dès 5h30. Les tranches horaires de 6h30 à 9h00 et de 16h00 à 18h00, sont devenues la hantise des automobilistes.



LES MODES ACTIFS (Marche & Vélo) : un levier du développement et de la cohésion de la Guadeloupe

Au niveau des constructions :

Les concepteurs de logement collectif ont totalement occulté les préconisations faites en la matière. Aucun espace n'est prévu pour permettre aux habitants d'utiliser leur vélo autre que dans un contexte sportif. Même pour les enfants, il n'est pas aisé d'évoluer, autre que dans les parkings avec tous les risques que cela comporte. *Et nous jugeons cela triste car à 80 % le vélo est un des premiers cadeaux de l'enfant dès qu'il fait ses premiers pas.*

Au niveau sportif

En dépit de ce que l'on pourrait croire, eu égard à l'engouement que le sport cycliste suscite chez nous, là non plus ce n'est pas la panacée. Nos compatriotes se souviennent du vélo essentiellement durant le Tour de Guadeloupe. Il n'est pas rare de voir le cycliste du dimanche se voir invectiver proprement par les automobilistes, tout simplement parce qu'il occupe une partie de la chaussée. C'est donc sans aucun doute pour cela que les écoles de vélo dévouées à la pratique du VTT ou du BMX voient leur nombre d'adhérents grandir de façon exponentielle. Mis à part le vélodrome qui est un espace dévolu à la pratique du vélo, il n'existe actuellement aucune véritable structure ou infrastructure pour le vélo.

Au niveau touristique

De plus en plus des concentrations de cyclistes venus de l'extérieur sillonnent notre île. Il est donc regrettable que ces adeptes du tourisme sportif ne puissent évoluer dans des espaces balisés et sécurisés. Pourtant, il y a de nombreux projets, sur le papier.

Au niveau sanitaire

Force nous est de constater que la santé de nos compatriotes est un sujet problématique. En effet, depuis quelques années le surpoids, parlons en toute franchise, l'obésité devient une préoccupation majeure des instances de veille sanitaire. L'immobilisme, la consommation à outrance, et particulièrement le manque d'activité physique sont un cocktail facilitateur pour l'hypertension, les maladies cardio-vasculaires, le diabète, etc...

ERROR: dictfull
OFFENDING COMMAND: image

STACK: