



ACTES

du séminaire



Les modes actifs (marche et vélo) :

un **LEVIER** du développement
et de la cohésion
de la Guadeloupe »

26-27
Novembre
2018

Vélodrome de **GOURDE-LIANE** à **BAIE-MAHAULT**



en partenariat avec



SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
☞ Zoom sur les missions de l'ORT	5
☞ Discours Introductif	6
OUTILS RÉGLEMENTAIRES, TECHNIQUES ET FINANCIERS	8
☞ Plan Vélo	8
☞ Appel à projet « Vélo et territoires »	9
☞ Dotation de Soutien à l'Investissement Local.....	10
☞ Le regard du CEREMA.....	10
EXPÉRIENCES NATIONALES ET AMBITIONS LOCALES	11
☞ Agglomération Caen-la-Mer et Association Déraillleurs Caen	11
☞ Région Guadeloupe, CANGT, SMT, Association VTT d'Or	12
TABLE RONDE	13
☞ Quelle est la place des modes actifs en Guadeloupe ? Quels sont les leviers pour intégrer les modes actifs ?	13
ATELIERS	17
☞ Le cas de la Désirade	17
☞ Le cas de Pointe-à-Pitre	18
VISITES TERRAIN	20
☞ Parc de la Providence (Abymes)	20
☞ Projet d'aménagement du parc ludico-sportif de la Cocoteraie (Gosier) ..	22
MISE EN SITUATION AUTOUR D'UN PARC VÉLO	24
CONCLUSION	25



INTRODUCTION

La mobilité en Guadeloupe se distingue par une très forte dépendance à la voiture particulière. Cet usage n'est pas sans conséquence sur notre environnement (pollution, bruit, aménagement de l'espace public), la sécurité routière (vitesse, accidentalité), la santé et l'économie.

Conscients des enjeux, les acteurs publics locaux ont engagé des travaux visant à améliorer l'offre de mobilité et développer les modes alternatifs de déplacements : réorganisation du transport interurbain et urbain, Programmation Pluriannuelle de l'Énergie, élaboration/révision de Plans de Déplacement Urbains, mise à jour du Schéma d'Aménagement Régional, Schéma Régional de l'Intermodalité ... L'enquête ménage déplacements programmée par la collectivité régionale permettra de nourrir les réflexions.

Ces travaux permettront de définir un nouveau modèle qui apportera des réponses en termes de multimodalité et de nouveaux services à la mobilité. Les modes actifs (marche et vélo) peu développés en Guadeloupe, font partie des solutions compétitives à mettre en œuvre.

C'est dans ce contexte que l'Observatoire Régional des Transports (ORT) et le Cerema en partenariat avec le CNFPT et le CAUE ont organisé, les 26 et 27 novembre 2018, au Vélodrome d'Amédée Détraux de Gourde-Liane (Baie-Mahault), un séminaire sur la voirie pour tous intitulé « Les modes actifs (marche et vélo) : un levier du développement et de la cohésion de la Guadeloupe ».

Ces deux journées se sont appuyées sur des retours d'expériences locales mais aussi de l'hexagone. La qualité des interventions et l'implication des participants ont permis d'avoir de riches échanges et d'identifier des pistes de solution à mettre en œuvre pour mieux intégrer les modes actifs dans les projets.

La première journée s'est articulée autour d'exposés (notamment la présentation du « Plan vélo » récemment lancé par le ministère et de l'appel à projets « Vélo et territoires » porté par l'Adème), puis d'une table ronde et d'ateliers.

La deuxième journée a été ponctuée de visites de terrain qui ont permis d'apporter des propositions concrètes d'amélioration en matière de modes actifs.

Ce fut également l'occasion pour les participants de s'essayer au vélo à assistance électrique.

ZOOM SUR LES MISSIONS DE L'ORT

L'ORT est un partenariat entre la DEAL, l'ADEME et la REGION. Sa mission est de réunir des données et de créer des espaces de réflexion pour optimiser les politiques publiques en matière de mobilité tout en maîtrisant l'impact sur l'environnement.

L'ACTIVITÉ DE L'ORT REPOSE SUR TROIS PILIERS :

► **Constituer un espace d'échanges pour les acteurs du transport et de la mobilité**

La prise en compte des déplacements de personnes et/ou de marchandises sur un espace géographique est indissociable de celle des problématiques d'aménagement du territoire au sens large. La thématique de la mobilité, par sa transversalité, fait donc intervenir une palette d'acteurs d'origines diverses, qui malgré une volonté commune d'un développement durable du territoire, peuvent avoir des points de vue différents.

L'ORT a donc vocation à constituer un espace d'échange neutre, où ces points de vue peuvent se confronter, afin d'enrichir les réflexions sur des thématiques prégnantes du territoire.

Cet espace d'échanges se concrétise sous la forme de journées techniques ou de séminaires.

► **Affiner la connaissance du secteur des transports en Guadeloupe**

Chaque année, l'ORT recueille auprès des acteurs du transport de personnes et de marchandises des données statistiques dans le but d'apprécier l'évolution de la mobilité en Guadeloupe sous l'angle du développement durable.

Ces données, accompagnées d'analyses objectives, sont publiées annuellement dans le Journal de l'Observatoire Régional des Transports (JORT).

Ces informations sont destinées à un public large, allant du particulier au responsable politique en passant par les professionnels du transport ou encore les bureaux d'études. Le journal de l'ORT est disponible sur le site internet de la DEAL : www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr

► **Proposer des études prospectives et socio-économiques**

Dans une démarche d'analyse prospective et de recherche permanente de l'intérêt collectif, la DEAL, l'ADEME et la Région Guadeloupe copilotent et cofinancent des études destinées à fournir des éléments de réflexion aux acteurs économiques, afin de les aider dans la prise de décisions.

Les sujets de ces études sont en rapport direct avec les préoccupations quotidiennes des guadeloupéens.

DISCOURS INTRODUCTIF

Jean BARDAIL

**Président de la Commission "Infrastructures et Transports"
Région Guadeloupe**



« Nous assistons aujourd'hui à une mobilité à plusieurs vitesses et la collectivité régionale a pris la mesure des enjeux au travers de ses différents schémas en fixant des orientations en matière d'aménagement, suivant trois clefs : équilibre, préservation et valorisation en plaçant l'humain au cœur de ses décisions. Il est vrai que l'objectif premier de notre collectivité est de restaurer l'équilibre et l'efficacité des transports classiques, mais il faut en même temps développer de nouvelles solutions innovantes comme le covoiturage, les vélos en libre-service, le transport de voyageurs par voie maritime, « le bus des mers », qui est le projet phare de la mandature, avec une phase de lancement dès le premier semestre 2019.

Les assises nationales de la mobilité ont montré l'importance de donner toute leur place aux mobilités actives, notamment au vélo, dans les politiques de mobilité.

Ce mode de transport propre, peu onéreux rapide et bénéfique pour la santé, s'avère aujourd'hui pertinent sur de nombreux trajets du quotidien et singulièrement dans les zones urbaines. Il y a là, pour notre région, une formidable opportunité.

C'est pourquoi, la collectivité régionale saura saisir les évolutions et innovations prévues par la loi d'Orientation des Mobilités et prévoir dans ses aménagements, le développement des modes alternatifs de transport, en accompagnant les initiatives de sentiers récréatifs et cyclables, à la faveur notamment de la promotion du vélo, mode de déplacement déjà passablement utilisé et encouragé dans notre région ...

Je crois que ce séminaire sur les modes actifs de déplacement est important pour que nous prenions ensemble le temps de la réflexion et jetions les bases de ce vaste chantier. »

Jérôme ROCH

Directeur régional

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) Guadeloupe



« Le secteur du transport représente en Guadeloupe près des deux tiers des consommations énergétiques. C'est donc en particulier sur ce secteur que les efforts que nous devons faire pour la transition énergétique doivent mettre l'accent, en cette période de révision de la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) de Guadeloupe. La promotion des mobilités actives y a toute sa place. L'ADEME a initié en 2018 avec la Région Guadeloupe et le FEDER deux appels à projets sur la mobilité durable. Au niveau national, les signaux envoyés actuellement sont forts : un Plan vélo gouvernemental a été lancé en septembre 2018, qui se veut ambitieux. En accompagnement, l'ADEME a lancé nationalement en fin d'année 2018 un appel à projet « Vélo et territoires ». J'espère que les acteurs guadeloupéens sauront se saisir de ces opportunités, au bénéfice notamment de la progression vers l'autonomie énergétique et de la baisse des émissions de gaz à effet de serre. »

Jacques BANGOU

Élu délégué régional

Centre National de Formation Publique Territoriale (CNFPT)



La situation particulière de la Guadeloupe en matière de mobilité implique de repenser le secteur du transport public aussi bien au niveau des Autorités Organisatrices de la Mobilité, des transporteurs, que des comportements individuels.

La part modale des modes actifs est assez faible et doit faire l'objet de politiques publiques de soutien.

Les projets ANRU sont une véritable opportunité pour reconsidérer la place des modes actifs dans la ville mais aussi pour reconsidérer la ville par les guadeloupéens. Les modes actifs, notamment la marche, restent un plaisir qu'il faut préserver notamment au travers des documents de planification comme le Plan de Déplacements Urbains du Syndicat Mixte des Transports actuellement en cours de révision.

Arsène FARAUX

Directeur adjoint

Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE)



« Le CAUE se réjouit de la teneur de ce séminaire Modes Actifs car force est de constater que l'étalement urbain s'est si vite accru ces dernières décennies en privilégiant le déplacement automobile et l'autosolisme et atteint des niveaux records. Nous en subissons tous les conséquences aujourd'hui. A l'heure de la finalisation des PLU, d'autres modes de déplacements alternatifs basés sur les déplacements doux dans un aménagement urbain durable à l'échelle humaine, doivent désormais intégrer notre planification spatiale. C'est pourquoi le CAUE s'investit à tous les niveaux sur ses missions. Puisse ce séminaire contribuer durablement à cette dynamique avec les différents acteurs ! »

Jean-Michel JUMEZ

Sous-Préfet de Pointe-à-Pitre



« La situation de la Guadeloupe en matière de déplacements montre une dépendance très forte à la voiture particulière. Cette pratique impacte fortement notre santé et notre environnement, notamment en matière de pollution de l'air et de nuisance sonore.

Pour autant, notre territoire est aujourd'hui en pleine transition, notamment en matière de mobilité pour tenir compte des problématiques de risques naturels, du changement climatique mais aussi de l'accessibilité et de l'attractivité touristique de l'archipel.

Les modes actifs, la marche et le vélo, peu développés en Guadeloupe, font partie des solutions compétitives à mettre en œuvre. Ils constituent assurément l'un des leviers du développement et de la cohésion pour notre territoire.

Ces modes actifs sont également des leviers pour la reconquête des centres bourgs et la connexion des polarités urbaines. Les infrastructures pour ces modes actifs sont peu onéreuses et constituent des solutions robustes dans le contexte de raréfaction des ressources publiques. Les supports de ces infrastructures peuvent être constitués par la trame verte et bleue très riche en Guadeloupe, alternatives aux réseaux routiers déjà constitués. Enfin, ces infrastructures sécurisées participeront également à la mise en accessibilité de la voirie pour la population vieillissante et sont un levier essentiel dans la lutte contre l'accidentalité des plus fragiles, marcheurs et cyclistes

Les cyclistes et les piétons sont une population vulnérable. Au 14 novembre 2018, nous déplorons 10 tués, 9 piétons et 1 cycliste : c'est trop ! »

OUTILS réglementaires, techniques et financiers en faveur des modes actifs

« Plan Vélo »



Pierre TOULOUSE

Adjoint à la coordinatrice inter-ministérielle pour le développement de la marche et l'usage du vélo (CIDMUV)

Afin de développer le vélo et la marche, le gouvernement a lancé le 14 septembre 2018 son Plan vélo et mobilités actives. Ce plan repose sur 4 axes :

- le développement d'aménagements cyclables de qualité et plus généralement l'amélioration de la sécurité routière ;
- la sûreté : la lutte contre le vol de vélos ;
- l'incitation : la mise en place d'un cadre incitatif adapté reconnaissant pleinement le vélo comme un mode de transport pertinent et vertueux ;
- le développement d'une culture vélo.

Le plan vélo est composé d'un fonds de 350 millions d'euros sur 7 ans mobilisables dès 2019. Il prend la forme d'un appel à projet lancé par le ministère de la transition écologique et solidaire le 13 décembre 2018 et permet de financer entre 20 et 40 % des projets destinés à combler les discontinuités des itinéraires réservés aux modes actifs. L'objectif est de réaliser des schémas piétons et cyclistes en vue de financer des infrastructures qui permettent d'en assurer la continuité.

Date butoir candidature : un premier relevé est prévu le 15 avril 2019, un deuxième relevé le 30 juin 2019.

Lien : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives>

Les collectivités sont invitées à se rapprocher de la DEAL pour plus d'informations.

Le Plan vélo

Les 5 avantages du vélo pour les cyclistes et la collectivité :

► La santé :

La pratique du vélo permet de prévenir les pathologies comme l'obésité, le diabète ou les maladies coronariennes, liées à une activité physique insuffisante ou à des comportements sédentaires. Elle améliore aussi la qualité de l'air quand elle se substitue à l'usage de transports motorisés.

► La transition écologique et énergétique :

Le vélo offre une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets et apporte une contribution significative à la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques.

► L'attractivité des villes :

Outre la limitation de la pollution de l'air et des nuisances sonores, l'usage du vélo permet de libérer des espaces publics précieux au cœur des villes et améliore la qualité de vie en diminuant la congestion et en dynamisant le commerce de proximité.

► L'accès à la mobilité pour tous au moindre coût :

Le vélo est le moyen de transport mécanisé le plus économique, son coût est très faible, comparé à 40 centimes/km pour la voiture.

► La création d'emplois :

Un tiers des vélos vendus sont assemblés en France. Le cyclotourisme et les entreprises innovantes proposant des services en lien avec le vélo comme la logistique urbaine, les activités touristiques, les vélos en libre-service, l'entretien... constituent des viviers d'emplois.

Appel à projet « Vélo et territoires »



Manon GERBAUD

**Ingénieure "Énergies renouvelables et mobilité durable"
ADEME Guadeloupe**

Dans le cadre du « Plan vélo » lancé par le Ministère, l'ADEME a été chargée de lancer un appel à projet « Vélo et territoires » au niveau national pour accompagner les collectivités dans l'élaboration de leur politique « vélo ». Le but est de développer les infrastructures cyclables sur le territoire de façon concertée et intelligente mais aussi les services vélo, tels que des ateliers de réparations de vélos ou le vélo en libre service.

Le but est également de soutenir le recrutement de chargés de mission sur le plan territorial pour accompagner la mise en place du plan vélo et faire en sorte que les collectivités mobilisent au mieux ce fonds.

Une première clôture était prévue le 10 décembre 2018 et une seconde clôture le 28 février 2019. Les collectivités sont invitées à solliciter l'ADEME pour voir et réfléchir à la construction de leurs projets, puis déposer les dossiers qui leur permettront de bien dimensionner les infrastructures cyclables nécessaires pour pouvoir développer la pratique du vélo en Guadeloupe (<https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-109>).

Contact : ADEME Guadeloupe / Manon Gerbaud (manon.gerbaud@ademe.fr)

Détentrice d'un vélo à assistance électrique et l'utilisant quotidiennement pour ses déplacements (notamment domicile-travail), Manon Gerbaud a présenté ce moyen de transport, partagé son expérience et décrit le dispositif « bicycode ».



Dispositif Bicycode

Dispositif Bicycode

Ce dispositif consiste à marquer le cadre des vélos en gravant un numéro unique et standardisé, référencé dans un fichier national accessible en ligne : www.bicycode.org.

L'objectif du dispositif est de permettre la restitution des vélos volés à leurs propriétaires par les services de police / gendarmerie, et de lutter contre le recel et la revente illicite. Le bicycode est le seul dispositif reconnu par l'État pour lutter contre le vol et le recel de vélos. Il est soutenu par le Ministre de la Transition Écologique et Solidaire et par le Ministre de l'Intérieur.

Le bicycode a été créé et mis en place par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) en 2004. Depuis 2004, plus de 202 000 vélos ont été gravés, grâce un réseau de plus de 130 opérateurs de marquage, répartis sur tout le territoire français.

Dotation de Soutien à l'Investissement Local de la préfecture

La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) vise à soutenir l'investissement des communes et des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.

Cette dotation peut financer des projets contribuant à la transition énergétique dans le domaine des transports. Le préfet est chargé de l'attribution de cette subvention en fonction des priorités définies par l'article L.2334-42 du CGCT afin d'accompagner le dispositif de manière cohérente.

Contact : SGAR / Caroline MAURY (caroline.maury@guadeloupe.pref.gouv.fr)

Le regard du CEREMA



Julien LECOINTE et Sébastien TREJBAL
Chargés de mission
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement,
la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

Le développement de la marche et du vélo est aidé par la mise en place de dispositifs réglementaires, techniques et financiers. On retiendra l'esprit dans lequel les mesures en faveur des modes actifs sont promulguées : sensibilisation et incitation auprès de tous les publics à l'usage de la marche et du vélo, apaisement des vitesses en milieu urbain, meilleures prises en compte des cyclistes et des piétons dans les aménagements, financements des travaux et des actions. Sur ce dernier volet, de nouvelles possibilités ont été créées pour favoriser la mise en œuvre des actions pour la marche et la bicyclette. Que ce soit sur la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) ou le récent fonds vélo mis en place sur 5 ans à l'occasion de l'annonce du Plan vélo, les collectivités disposent d'un arsenal financier pour mettre en œuvre leur projet. Le Cerema peut, dans ce contexte, apporter son expertise pour évaluer les réalisations engagées sur l'amélioration des circulations piétonnes et cyclables sur le territoire des collectivités le souhaitant.

Le séminaire a été l'occasion d'échanges enrichissants notamment sur des problématiques cyclables propres à l'archipel guadeloupéen. Le Cerema retient qu'il existe une vraie prise de conscience sur les potentiels cyclables dans l'ensemble des communes notamment celles situées en Grande-Terre et dans l'agglomération de Cap Excellence. Le dynamisme économique et touristique que les opportunités de déploiement de la bicyclette laissent entrevoir, trouvent leur traduction dans les projets d'aménagement qui émergent, la mise en place d'un marché de la bicyclette, la constitution d'un programme de mise en œuvre. Le Plan vélo et les outils de financements sont la bonne opportunité pour mettre en lumière et renforcer le profond attachement que les guadeloupéens portent au vélo dès l'enfance.

Site de la voirie pour tous : <http://voiriepour tous.cerema.fr/>



EXPÉRIENCES NATIONALES ET AMBITIONS LOCALES :

favoriser le développement des modes actifs



Nicolas JOYAU

Maire – Adjoint en charge du Développement Durable, de l'Énergie, de l'Habitat et du Renouveau Urbain – Agglomération Caen-la-Mer

La ville de Caen et sa communauté urbaine se sont engagées dans une politique de transition vers les mobilités actives aux côtés des acteurs associatifs et des habitants. Cette politique a pour objet de lever un maximum de freins à la pratique du vélo ou de la marche.

Pour ce qui concerne la pratique cyclable,

4 grands axes de travail ont été définis :

1. Aide à l'acquisition d'un vélo en fonction des ressources : vélos classiques, vélos d'occasion vendus par la maison du vélo, vélos à assistance électrique, vélos pliants (autorisés dans les transports en commun), vélos cargos (bi-porteurs, tri-porteurs) ;

2. Se déplacer facilement et rapidement : améliorer la continuité des réseaux cyclables sur les grands axes de circulation, améliorer la sécurité sur les grands axes et les cœurs de quartiers ;

3. Stationnement du vélo : Les principaux obstacles à l'utilisation du vélo sont la peur du vol puis les conditions climatiques. Développement d'une offre diversifiée de stationnement (stationnements couverts / sécurisés, stationnement dans les écoles) ;

4. Mise à disposition de services pour les cyclistes : financement de la maison du vélo disposant d'une vélo-école (pour apprendre ou ré-apprendre aux personnes à pratiquer du vélo sereinement), d'un atelier de réparation de vélo (pour réparer soi-même son vélo avec des outils mis à disposition et la présence de mécaniciens afin de guider les gestes élémentaires de la réparation du vélo, pour amoindrir le coût de l'entretien du vélo). Mise en place d'une politique d'animation avec les acteurs associatifs (fête du vélo) et les commerçants (opération « faites vos courses à vélo »).

La collectivité œuvre quotidiennement sur ces 4 grands axes de travail tant en investissement, en fonctionnement qu'en animation.

Ces axes sont une réponse directe à deux documents importants émanant d'un acteur associatif et de l'État :

- Enquête réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (acteur associatif) visant à noter la cyclabilité des villes et identifier les axes sur lesquels les cyclistes souhaitaient que les collectivités s'engagent
- Le plan Vélo de l'État

Ces deux documents sont venus conforter la collectivité dans ses choix pour sa politique cyclable mise en œuvre sur le territoire.

6 vidéos sont disponibles en ligne sur le site de l'ORT : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/seminaire-voirie-pour-tous-les-modes-actifs-marche-a2645.html>



Jean-Noël DURAND

Association les Déraillleurs Caen

« Les Déraillleurs » est une association citoyenne comptant 300 adhérents, membre de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V), implantée à la Maison du vélo de Caen.

La Maison du vélo de Caen, gérée par l'association Véloisol, offre un grand nombre de services et d'animations à destination des cyclistes : atelier d'auto-réparation, vélo-école, location, animations, recyclage, bourses aux vélos...

Pour sa part, l'association dispose d'un local et y propose le marquage antivol « bicycode » ainsi que des conférences-débats, notamment sur le voyage à vélo.

Par ailleurs, « Les Dérailleurs » agit sur plusieurs plans :

▶ Action publique pour sensibiliser population et élus à l'usage du vélo comme alternative à la voiture individuelle.

Exemple d'actions : animations diverses dans les communes du département, étude critique des aménagements cyclables de l'agglomération caennaise, balades dominicales ou à thème, regroupement de cyclistes sur la voie publique, etc.

▶ Collaboration avec les collectivités territoriales et les services de l'État pour contribuer au développement de l'usage du vélo à Caen et dans le département de Calvados : partie prenante des choix d'aménagement, du comité des modes actifs, des comités d'itinéraires et de la Commission Départementale de la Sécurité Routière ;

▶ Promotion du voyage à vélo : organisation d'une randonnée cycliste annuelle et, au sein de la Maison du vélo, de conférences-débats.

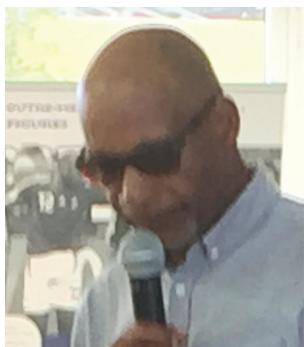
Raymond VIN

Directeur des transports – Région Guadeloupe

En Guadeloupe, pour une très grande majorité de la population, le vélo est synonyme de « Tour cycliste de la Guadeloupe » et beaucoup ne sont jamais montés sur un vélo et ne l'envisagent même pas. Cette désaffection est notamment liée à la topographie de la Basse-Terre (pentes) mais aussi à l'insécurité routière (pratique dangereuse à cause des véhicules).

En effet, nous avons constaté l'absence de bandes cyclables à partir de Capesterre-Belle-Eau jusqu'à Sainte-Rose, en passant par la côte sous le vent.

Il convient de faire évoluer les mentalités vis-à-vis du vélo, par exemple en utilisant les structures comme le vélodrome pour permettre d'apprendre à monter sur un vélo.



Denis LUBIN

Association AS. VTT D'OR

Les associations ont un véritable pouvoir, mais sont malheureusement peu sollicitées. Il serait intéressant que l'ensemble des associations sportives ou non, utilisant le vélo, se regroupent afin de permettre un plus large développement de la pratique du vélo en Guadeloupe.

• Au niveau routier

Un partage de la route très difficile car aucune prise en compte des espaces dédiés au vélo par les collectivités et agglomérations. Les bandes multifonctionnelles ou bandes cyclables existantes sont parfois utilisées comme

2ème ou 3ème voie en période de grande affluence ;

• Au niveau des constructions

Les concepteurs de logement collectif ont totalement occulté les préconisations faites en matière des modes actifs. Aucun espace n'est prévu pour permettre aux habitants d'utiliser leur vélo autre que dans un contexte sportif ;

• Au niveau sportif

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 la pratique du vélo ;

• Au niveau touristique

De plus en plus, des 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 ;

• Au niveau sanitaire

Depuis quelques années le surpoids 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 ...

TABLE RONDE

Quelle est la place des modes actifs en Guadeloupe ? Quels sont les leviers pour intégrer les modes actifs ?

Suzy MELFORT

**Cheffe de l'Unité Déplacements et Observatoire Régional des Transports
DEAL**

Aujourd'hui, nous constatons une absence de données sur la part des modes actifs dans les déplacements sur le territoire. La connaissance dans ce domaine sera apportée par de l'enquête Ménage déplacements Certifiée Cerema lancée par la collectivité régionale en 2019.

Cependant, l'existence d'une pratique sur notre territoire même si elle demeure marginale et insécure (voir intervention de Dina Latchoumaya). La voiture conserve en effet, une place prépondérante dans les trajets notamment les trajets domicile-travail : 91 % des déplacements des navetteurs se font en voiture.

Prédominance de la voiture également pour les trajets de courte distance alors que le vélo et la marche représentent des solutions pertinentes (faciles à mettre en œuvre et peu onéreuses) pour la gestion du dernier Km.

Les réponses en termes de mobilité ne peuvent se réduire au développement de l'offre de transport collectif seul aussi performante soit-elle. Il faut penser « chaîne de déplacements » et garder en tête que tout déplacement commence par de la marche.

Dina LATCHOUMAYA

**Responsable de la Cellule départementale de la sécurité routière
Préfecture / DEAL**

Le séminaire fut l'occasion de rappeler la nécessité d'intégrer la sécurité routière au cœur des projets d'aménagement et d'infrastructures notamment en faveur des modes actifs pour garantir une cohabitation sécuritaire et optimale entre les usagers de la route.

La Guadeloupe est le département de France le plus accidentogène depuis de nombreuses années (2,5 à 3 fois plus de tués que dans les autres départements français).

Mieux partager la voirie est un levier incontournable pour permettre d'infléchir ces chiffres en particulier pour les usagers vulnérables : outre 13 deux-roues motorisés, 9 piétons et 1 vélo ont été tués au 14 novembre 2018 (32 tués au total à la même date).

Le département de la Guadeloupe compte à ce jour toujours trop de victimes de la route.

Raymond VIN

Directeur des transports – Région Guadeloupe

En Guadeloupe, il y a une très forte prééminence du véhicule particulier notamment parce que la population n'a pas le choix ; les transports collectifs, notamment interurbains ne sont pas convenablement organisés.

A peine 7% de la population utilise les bus.

Cette situation conduit à un engorgement des axes routiers, notamment aux heures de pointe, ce qui entraîne des problèmes de santé (maladies respiratoires et cardio-vasculaires) liés à la pollution atmosphérique et induit une perte de temps.

Il faut absolument et très rapidement mettre en place un transport collectif organisé pour réduire le nombre de voitures sur nos routes. L'idée est de susciter le report modal des automobilistes en mettant en place des voies réservées qui permettent d'augmenter la vitesse commerciale des bus, et des tarifs attractifs.

L'Enquête Ménage Déplacements prévue par la collectivité régionale nous donnera des éléments pour affiner les prévisions et les stratégies pour la mise en œuvre des infrastructures et l'optimisation des axes routiers.

S'agissant des modes actifs, l'objectif est le même : il convient de les développer et étudier diverses pistes. Exemple : une réflexion est lancée pour une aide régionale pour l'acquisition de vélo.

Ce séminaire est vraiment l'occasion de faire le point sur les réflexions et avancées en la matière.

Diana RAMASSAMY

Chargé d'opération transport

Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)

La Communauté d'Agglomération du Nord Grande Terre (CANGT) est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire. La CANGT a engagé l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) afin de préciser sa politique et sa stratégie des gestions des mobilités sur son territoire. Dans la définition de cette stratégie, elle a intégré les modes actifs comme enjeu majeur pour l'aménagement de l'espace communautaire.

L'intégration des modes actifs dans le PDU est visée dans 2 objectifs validés en mars 2017 :

- **Objectif n°7 :** Prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, vélos et personnes à mobilité réduite ;
- **Objectifs n°8 :** Poursuivre la politique d'incitation au développement des modes actifs.

Quelques exemples d'actions :

- **7.1 :** sécuriser les aménagements autour des pôles générateurs de déplacement ;
- **8.2 :** mettre en place des équipements favorisant la pratique du vélo et de la marche

Résultats de l'enquête réalisée par la CANGT sur les modes de déplacement des habitants du Nord Grande-Terre



75% en voiture

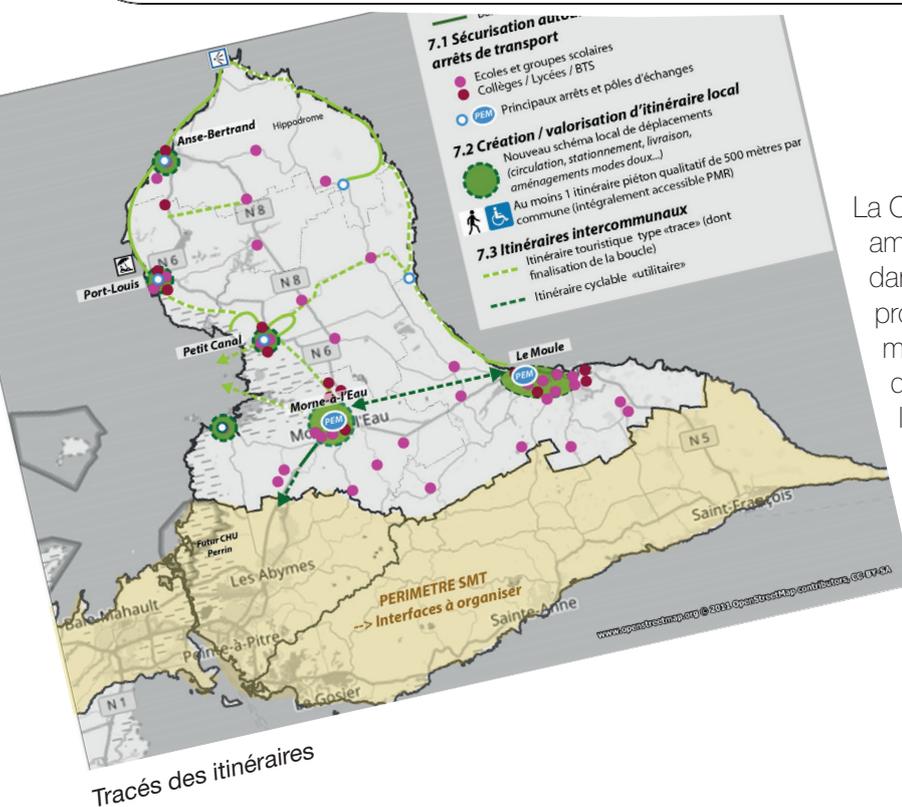


8% en vélo



2% à pied

Il en résulte des pratiques de déplacement différentes selon les secteurs, plutôt à pied ou à vélo dans les bourgs et plutôt en voiture individuelle dans les sections.



La CANGT a pour ambition d'intégrer dans tous les nouveaux projets, les enjeux de mobilité et de gestion des flux en sensibilisant les collectivités communales et locales.

Rénalt SIOUMANDAN

Élu de la commune de Petit-Canal – Élu de la Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT)

La mise en place des modes actifs est une volonté politique, une question de santé mais aussi une réponse à la problématique de déplacement que rencontre le Nord Grande-Terre.

La commune de Petit-Canal porte un projet sur l'aménagement d'une voie structurante d'intérêt communautaire.

Cette voie est le support d'une trame verte et bleue et relie deux façades maritimes, c'est-à-dire du port de pêche de Petit-Canal (Grand Cul de Sac Marin) vers la plage de l'Anse Maurice (Océan Atlantique), en passant par le centre-bourg, la section des Mangles et celle de Gros-Cap.

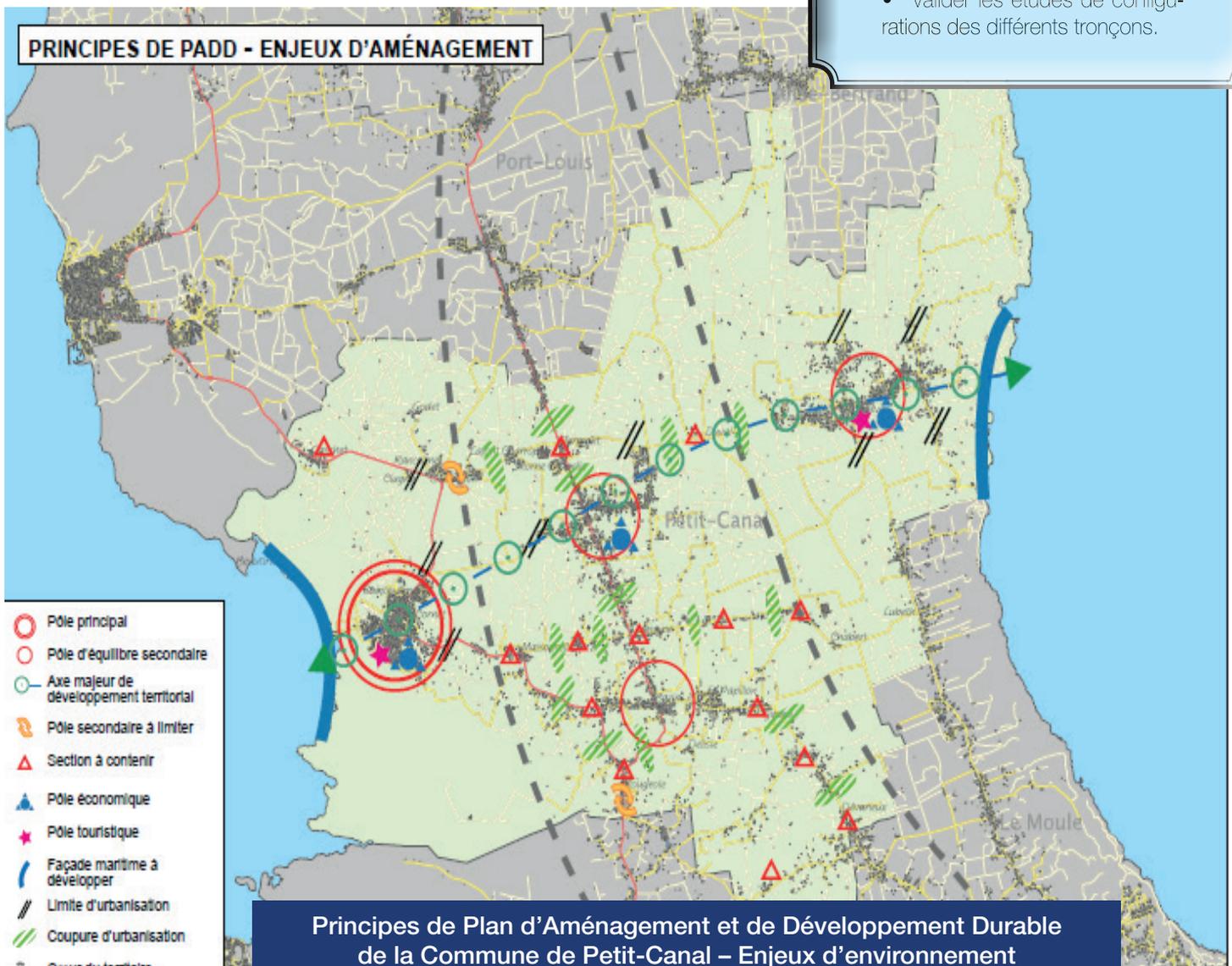
Caractéristiques de cette voie :

- longueur de 10 km,
- largeur moyenne de 5 mètres,
- relie les 2 façades maritimes en 2h30 de marche.

Bien que non sécurisée pour les déplacements des piétons et des cyclistes, cette voie est très fortement utilisée par les usagers. L'un des objectifs du projet est de sécuriser cette voie, en confortant les modes de déplacements actifs.

Phase 1 du projet

- Réaliser des emplacements réservés le long de la voie dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune. – effectué – PLU opposable ;
- Procéder aux acquisitions foncières nécessaires pour les aménagements – en cours ;
- Inscrire cette voie comme route à fort intérêt communautaire ; – effectué – Délibération du Conseil Communautaire de la CANGT ;
- Réaliser les études de configuration de l'aménagement. À ce jour, des études sont menées sur le tronçon 1, la route de Sainte-Elise ;
- Rechercher les financements pour la réalisation de l'opération ;
- Présenter l'avant-projet aux usagers ;
- Valider les études de configurations des différents tronçons.





Patrick JEAN-CHARLES

Responsable transport
Syndicat Mixte des Transports (SMT)

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU), le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) et le Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA) sont trois éléments importants dans la réflexion stratégique du Syndicat Mixte des Transports (SMT) qui gravent dans le marbre une volonté forte de favoriser le report modal du tout voiture vers la mobilité durable dans son ensemble.

► Plan de Déplacements Urbains

Le PDU actuel du SMT prévoyait dès 2010 des actions en faveur des modes actifs tel que créer des zones piétonnes et calmes, mettre en place des cheminements hors voirie et créer des percées dans les îlots, finaliser un schéma directeur vélo, promouvoir les mobilités alternatives ...

Le PDU est en cours de révision. Plus opérationnel, il prévoit de renforcer les projets du plan précédent en inscrivant dans son axe 2 « Modifier les comportements », l'objectif de « Développer l'usage des modes actifs pour les déplacements de courte distance ».

Exemple d'action forte identifiée :

« Favoriser le développement des déplacements de courte distance par cycle.

► Schéma Directeur d'Accessibilité

Ce travail mené par le SMT en concertation avec les acteurs et partenaires de la Guadeloupe (AOM, Région, Département) a permis l'élaboration d'un référentiel technique partageable, ainsi qu'une programmation qui devrait favoriser la réalisation effective des travaux de mise en accessibilité des trottoirs et voiries. C'est toute la chaîne de déplacements autour des arrêts urbains et des pôles générateurs de déplacements qui sera impactée.

L'émergence de nouveaux équipements induits par la mise en accessibilité profitera de façon automatique aux modes actifs.

► Schéma Directeur des Modes Actifs

En 2019, le SMT procédera à l'élaboration de son SDMA. Initialement prévu comme Schéma directeur vélo dans l'ancien PDU, ses objectifs élargis à tous les modes actifs seront les suivants :

1. Élaborer une stratégie en termes de déplacements et de transports dits « doux » ou « actifs » à l'échelle du territoire en lien avec le PDU révisé, le schéma départemental des transports interurbains, ainsi que le schéma régional (TCSP interurbain), en intégrant les objectifs nationaux en termes de réduction des gaz à effet de serre ;
2. Intégrer les flux des bassins limitrophes et d'attraction (Nord Basse-Terre, Nord Grande-Terre, Le Moule) avec des grands axes et des axes secondaires de rabattement ;
3. Faire des préconisations opérationnelles pour les deux communautés d'agglomération.

ATELIERS

Atelier 1 : Comment conjuguer attractivité touristique et développement des modes actifs ? Affirmer la pratique de la marche et du vélo des touristes au service d'un territoire plus durable

Le cas de la Désirade

Michelle-Ange ROBIN

Élue de la commune de la Désirade

La commune de la Désirade est résolument tournée vers un développement durable et respectueux de l'environnement (parc éolien du Souffleur, et de la Montagne). Elle est devenue un territoire à énergie positive en produisant plus de 7 fois sa consommation. Deux sociétés ont relevé le challenge et ont investi dans l'achat de véhicules électriques et des vélos électriques destinés à la location. La commune dispose de deux sites de grandes randonnées.

En octobre 2018 la commune de la Désirade, avec celles de Terre de Haut et de Terre de Bas, ont répondu conjointement à l'appel à projet French Mobility. Cet appel à projet s'inscrit dans une démarche permettant de développer des nouveaux modes de transport respectueux de l'environnement. C'est la première fois que les territoires des îles du Sud se sont réunis pour réfléchir à des solutions simples et pratiques dans le but de préserver et valoriser ces territoires.

Selon la commune, le développement économique peut parfaitement s'allier à l'attractivité touristique. La Désirade se veut être un laboratoire pour développer une nouvelle manière de penser, de réfléchir aux futures alternatives de déplacements sur le territoire guadeloupéen.

Conclusions des échanges : leviers / outils

1. Recenser et valoriser les initiatives existantes de modes actifs (guides touristiques, digitalisation,...) ;
2. Mettre en place des plans / des schémas directeurs des modes actifs et du jalonnement afin de :
 - découvrir le territoire à pied ou en vélo ;
 - mettre en lumière ce qui existe ;
3. Développer des packages touristiques qui mettent en avant les modes actifs (itinéraires thématiques via les modes actifs, accessibles le cas échéant). L'idée est de positionner les modes actifs en tant que mode de déplacement privilégié pour découvrir la Guadeloupe dès la réservation puis d'y greffer les autres modes (transport collectif, covoiturage) ;
4. Impulser un partenariat sur la mobilité touristique.



Atelier 2 : Comment agir en faveur des modes actifs en milieu urbain ? Inciter à la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens dans un environnement adapté

Le cas de Pointe-à-Pitre

Serge NIRELEP

Délégué au transport de la ville de Pointe-à-Pitre

Pointe-à-Pitre est un centre-ville dense, enclavé et dynamique. L'espace public pointois est composé de bâtiments, d'aménagements revêtant des formes, des fonctions et des usages distincts pour les usagers, administrés et citoyens.

Le pointois a peu l'habitude du vélo comme moyen de déplacement. D'autre part, les aménagements sont insuffisants pour permettre une pratique sécurisée du vélo par tout un chacun. Cet état de fait bride le développement massif du vélo utilitaire, qui se voit donc confiné aux cyclistes occasionnels voire expérimentés.

À l'échelle de l'agglomération en vélo ou à pied, des projets ou initiatives sont à noter :

Cap Excellence est en cours d'étude avancée pour doter l'agglomération d'une « promenade verte et bleue », parcours réservé aux modes doux, qui puisse grâce à un aménagement paysager, relier des espaces des différentes communes de l'agglomération – dont les quartiers prioritaires – en lien avec le cheminement du TCSP. En cohérence avec l'approche environnementale conduite par Cap Excellence, le tracé permettra la découverte d'une nature urbaine, ainsi que la protection de la biodiversité.

Le Grand Port Maritime de Guadeloupe via Green Loop (La voie verte) souhaite rendre le front de mer plus attractif pour les visiteurs en améliorant l'interface ville-port. Il s'agit d'une Promenade reliant le front de mer aux quartiers limitrophes de Pointe-à-Pitre.





Conclusions des échanges : leviers / outils

Gouvernance

- Faire preuve de courage et de volonté politique (vision stratégique pour développer TC et modes actifs)
- Constituer des binômes élus / techniciens qui fonctionnent
- Impliquer davantage les associations et les bénévoles dans la prise de décisions
- Intégrer les modes actifs dans les documents de planification (PDU, PLU, Charte)
- Réfléchir à l'articulation entre les différents modes de transports dont les modes actifs (gares multimodales, parking relais, plate-forme de la mobilité)

Sécurité

- Apaiser / hiérarchiser les vitesses en ville
- Améliorer la signalétique et l'entretenir (notamment la signalisation horizontale)
- Mieux partager la voirie (sécuriser les infrastructures et limiter les conflits d'usage)
- Améliorer les trottoirs et la voirie / développer et éclairer les passages piétons
- Développer des aménagements pour les PMR (dont personnes âgées)
- Créer des parkings vélos abrités et sécurisés

Cadre de vie

- Limiter voire supprimer le stationnement dans le cœur de ville (réduire la place de la voiture)
- Piétonniser les centres-villes et faciliter les accès (ex : navettes gratuites)
- Proposer des lieux de rencontre avec des services de détente (restauration, activités, animations artistiques)
- Améliorer le confort des usagers des modes actifs : (re)végétaliser pour ombrager les parcours, prévoir du mobilier urbain, proposer un accès à l'eau

Valorisation du Patrimoine

- Revaloriser le patrimoine architectural et naturel notamment la trame verte et bleue auquel peuvent facilement s'adosser les modes actifs

Services vélo

- Accompagner la création de maisons du vélo (mise à disposition de vélos, ateliers de réparations, école de vélo...)

Communication / formation

- Développer des actions de sensibilisation (tout public y compris élus et commerçants) et de promotion des modes actifs (expérimentation telle que journée de piétonisation, journée vélo)
- Mettre en place des actions de formation et d'initiation au vélo dès l'enfance

VISITES TERRAIN

1 - La place des modes actifs dans le cas particulier du parc de la Providence



Olivier MACABI

Directeur des Transports

Communauté d'agglomération Cap Excellence

L'ambition d'un développement économique durable portée par la ville des Abymes s'est traduite par la réalisation du Parc d'Activités « La Providence » sur environ 90 ha. Cette Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) est de par sa superficie et le nombre d'entreprises et d'administrations qui s'y installent, le second poumon économique de la Guadeloupe. Le positionnement stratégique de cette zone d'activités est depuis son origine orienté vers l'excellence environnementale, traduit par la certification du site « ISO 14001 HQE ».

L'inscription du Centre Hospitalier Universitaire (CHU) au nord du la ZAC permet de reconsidérer les fonctions urbaines des secteurs de Providence et de Perrin (quartier de Perrin d'environ 60 ha). En effet l'accueil de cet équipement de rang régional va susciter des ambitions de construction d'équipements structurants tels que la faculté de médecine, des services de santé, des logements.



Le Parc d'Activités « La Providence » ainsi que le quartier de Perrin sont délimités par des axes structurants en termes de routes nationales et départementales à savoir la RN5, la RD106 mais aussi la RN11 qui relie le territoire des Abymes avec celui de Baie-Mahault, notamment pour desservir l'aéroport.

Les aménagements d'envergure cités préalablement, supposent de définir les conditions de raccordement à ce réseau viaire existant et d'imaginer également de nouveaux modes de transports en commun (TCSP, etc.) mais également alternatifs sur la base de la promenade verte et bleue dont le quartier pourrait légitimement constituer l'amorce.

A titre d'exemple, CAP Excellence réalise les travaux du boulevard urbain de Perrin (RD106 sur 150 m de voirie linéaire) en y intégrant une piste cyclable et cheminement piéton afin de favoriser les mobilités douces, d'améliorer le cadre de vie et de sanctuariser le principe de « la nature en ville », dans une logique de recréer des liens entre les différentes zones économiques, administratives, culturelles et naturelles, tel que la liaison entre la zone de Perrin et la zone d'activités de Providence.

Ces projets préfigurant des caractéristiques du réseau viaire qui desservira l'ensemble du quartier de Perrin mais aussi les

réseaux viaires sur le territoire de CAP Excellence à plus long terme.

Harry OLIVIER

Président de l'Association Syndicale Libre (ASL) du Parc de la Providence

Le Parc de la Providence s'étend sur 90 ha et se trouve dans la zone à Dothémare. Il dispose de trois accès : giratoires du Milénis, de Perrin et de l'aéroport.

Ce parc Haute Qualité Environnementale bénéficie du label « ISO 14 001 développement durable », et du très haut débit numérique. Le parc est organisé en pôles d'activités : activités administratives dans le nord du parc, activités économiques et commerciales dans le sud, ainsi qu'un pôle activités de stockage et logistique.

Ce parc est en pleine expansion notamment avec la future implantation du nouveau CHU. Afin de réduire l'usage de la voiture et mieux gérer les déplacements des salariés et des visiteurs, l'ASL a adopté son Plan de Déplacement Inter Entreprises (PDIE) en 2017.

L'un des 6 axes du PDIE vise à favoriser la pratique des modes doux (marche, vélo). L'objectif est de permettre d'accéder au parc par la marche ou le vélo.

Cet objectif se décline en 4 actions :

- **Organiser** des opérations de promotion de l'usage du vélo (Ex : atelier de réparation / entretien du vélo sur une journée)
- **Être force** de proposition pour l'amélioration des cheminements de mobilités douces sécurisés (auprès de Cap Ex et SMT)
- **Tester et développer** une offre de vélos de service ou de location (courte / longue durée)
- **Proposer** des équipements spécifiques dans les entreprises (stationnement vélos, douches, vestiaires)

À ces fins, l'ASL a prévu que chaque entreprise s'équipe d'une « maison du bien-être au travail » doté des services suivants : abris pour vélos, coin salon, douches, salle de relaxation ou/et de sport. Il s'agit d'offrir aux salariés des conditions d'hygiène et de fraîcheur de nature à les inciter à recourir aux modes actifs.

Par ailleurs, l'étude sur le déploiement de la mobilité électrique réalisée par l'ASL en 2018 recommande l'implantation de 115 ombrières photovoltaïques qui permettront d'alimenter des bornes de recharges pour les véhicules électriques (230) mais également des bornes pour le rechargement de vélos électriques.

Préconisations du CEREMA lors de visite terrain :

La ZAC de la Providence, située sur la commune des Abymes, doit devenir à terme l'un des plus importants pôles d'emploi sur l'agglomération Cap Excellence. Aujourd'hui, le site est difficilement accessible autrement qu'en automobile. L'augmentation du nombre d'entreprises et de services sur l'ensemble des sites de la ZAC saturera un réseau routier déjà largement sollicité si aucune alternative à l'autosolisme n'est programmée. C'est pourquoi, outre le développement d'un réseau de transport en commun en site propre, l'accès à pied et à vélo de la ZAC doit être amélioré.

Au sein de la ZAC, les circulations piétonnes et cyclables sont à prendre en compte dès que possible. Le parcours effectué dans le cadre du séminaire a permis de porter quelques recommandations :

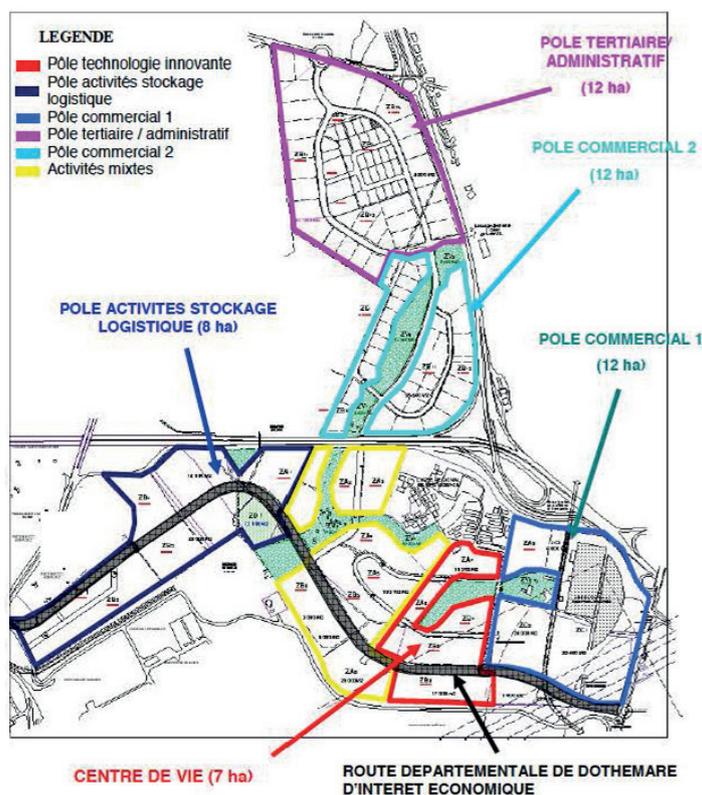
- Une mise en double sens cyclable des artères à sens unique pour éviter aux cyclistes d'emprunter des circuits rallongés ;
- La mise en place, sur l'existant, et cela quand les conditions de profils en travers le permettent, de bandes cyclables régulièrement associées avec des figurines vélos ;
- Le traitement des intersections et des ronds-points en renforçant la signalisation horizontale par le marquage au sol des trajectoires vélos avec des figurines vélos ou des chevrons ;
- La pose, devant les services accueillant du public, de stationnements vélos sécurisés, type arceau sous abris par exemple ;
- La réalisation de sites propres vélos en voie verte ou pistes cyclables, sur les lots futurs de la ZAC de la Providence.
- Création de liaisons avec les polarités urbaines voisines notamment avec le cœur des Abymes (y compris, réflexion à mener sur la traversée des voies)

La ZAC a vocation à devenir un espace accueillant pour les marcheurs et les cyclistes, en continuité avec l'ensemble de l'agglomération Cap Excellence.

La démarche de PDIE de l'ASL Providence

Présentation synthétique de la Providence

La zone d'activités de la Providence a été conçue avec des sous-secteurs définis par type d'activités :



Plan de la zone d'activité de la Providence

2 - L'exemple du projet d'aménagement du parc ludico-sportif de la Cocoteraie Ville du Gosier



Maëlen EDMOND-MARIETTE

Responsable aménagement du territoire,
adjointe à la direction de l'aménagement et de l'urbanisme – Ville du Gosier

Les usages et contraintes sur le territoire :

- Modes de déplacements doux peu développés sur l'ensemble du territoire hormis les circuits d'initiative associative ou privée en zone naturelle comme à Saint-Félix ou dans les Grands-Fonds à Beaumanoir.
- Manque de continuité et de sécurité sur l'existant en milieu urbain pour les piétons et cyclistes
- Présence d'obstacles et stationnement sur le trottoir, contraignant pour les usagers en centre-ville

Cependant, les usages de mobilité douce se multiplient :

- des piétons résidents et des cyclistes utilisant occasionnellement la bande multifonctionnelle de la RN4,
- des piétons longeant le littoral de la Marina à Pointe de la Verdure...

Les ambitions de la ville au travers de son PLU (PADD)

- Améliorer le confort de circulation des modes doux en requalifiant les chaussées, les accotements et trottoirs des voies communales et leurs abords
- Favoriser les liaisons urbaines douces (liaisons piétonnes et cyclistes dans tout projet d'aménagement) notamment, en favorisant des circuits piétons et/ ou cyclables, sur le littoral et en centre-ville. Par exemple, en aménageant la future desserte de l'Anse Canot, ainsi que les venelles du centre-ville avec le projet d'embellissement du bourg

Exemple d'intégration des modes actifs dans le projet urbain du parc ludico-sportif de la Cocoteraie à Baie-du-Fort

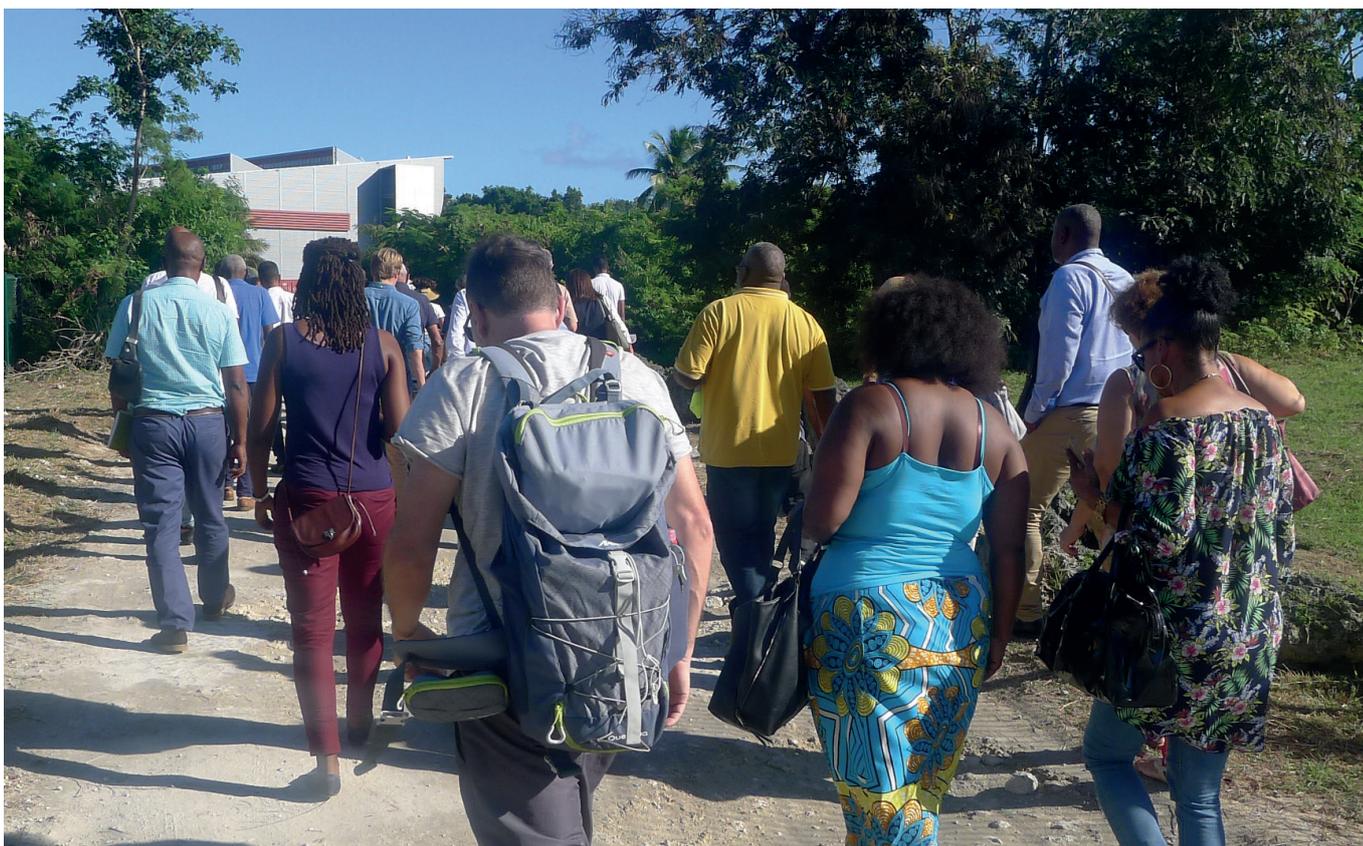
Objectifs :

- Répondre aux besoins de structures ludiques et sportives à l'échelle du Gosier et intercommunale
- Mettre en valeur le patrimoine naturel par la préservation des boisements existants et la réalisation de sentier de découverte
- Créer une liaison viaire entre le secteur de Bas-du-Fort et la Marina, en y adossant une voie dédiée à la circulation cycliste
- Réintroduire les mobilités douces respectueuses de l'environnement et du cadre de vie

La visite a porté sur la « voie verte » située entre l'aquarium(proche de le Marina de Pointe-à-Pitre) et le Palais des sports du Gosier. Cet itinéraire franchit puis longe d'anciens canaux dont l'histoire est à redécouvrir. Il permet de connecter du point de vue cyclable les deux communes en évitant un itinéraire moins confortable le long de la RN4.

Le Cerema émet les recommandations suivantes :

- La visite effectuée entre le parking de l'aquarium et le parking du complexe sportif ne présente pas de difficultés particulières. L'aménageur prendra un soin particulier à ce que la voie verte ne devienne un « shunt » entre la rue de la Marina (Pointe-à-Pitre) et la rue de l'échangeur (Le Gosier), toutes deux très empruntées, en mettant en place des dispositifs anti-intrusions. Il pourra éventuellement s'appuyer sur la fiche « Les dispositifs anti-motorisé – Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables » du Cerema éditée à ce sujet (<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/les-fiches-du-cerema-les-modes-actifs-velo-et-a2648.html>);
- La continuité de l'aménagement entre la Marina et l'échangeur (Le Gosier) est à réaliser, notamment en s'assurant que les cyclistes ne se retrouvent pas en situation difficile sur la RD125 (Avenue Paul Valentino) et la rue de l'échangeur (et son prolongement vers la rue Paul Valentino au Gosier au niveau du Bas-du-Fort). En effet, la « voie verte » se positionne entre deux échangeurs importants de la RN4 (Bas-du-Fort et Marina);
- Une réflexion plus globale sur la valorisation des canaux et des espaces naturels est à envisager (canal de Bas-du-Fort, canaux autour de Grand-Baie et ensemble assez complexe de mangrove) ;
- Mettre en cohérence la « zone 30 » actuelle avec le projet.



MISE EN SITUATION AUTOUR D'UN PARC VÉLO

Un atelier pratique avec une piste vélos a été déployé autour d'un objectif double :

- comprendre que la pratique du vélo induit le respect des règles du code de la route et des règles de sécurité ainsi qu'un peu d'expérience ;
- tester des vélos à assistance électriques (mis à disposition gracieusement) pour découvrir le plaisir de se déplacer en vélo en fournissant un effort physique moindre et en atténuant les contraintes locales (chaleur, côtes, distances rallongées...).

Cet atelier a été réalisé grâce au concours de partenaires à la sécurité routière : VTT d'Or, HD Vélo, L'Excelsior et M. Félix Vespuce (IDSR).



CONCLUSION

L'Observatoire Régional des Transports se mobilise pour le développement de la marche et du vélo en Guadeloupe et incite les collectivités à coordonner et animer une politique en faveur des modes actifs de déplacements sur leurs territoires.

Fort de l'expertise du Cerema, l'ORT accompagne les collectivités dans leur démarche de mobilité durable en mettant en réseau les acteurs dont les associations de vélo et en permettant le partage des bonnes pratiques.

L'ORT est un outil sur lequel les collectivités peuvent s'appuyer. Le séminaire sur les modes actifs de novembre 2018 constitue le point de départ d'une mise en réseau des acteurs de la mobilité et de l'aménagement, notamment les collectivités et associations de vélos. Il vise à susciter l'émulation et il a vocation à s'inscrire dans le calendrier annuel pour valoriser les initiatives et expérimentations locales.



NOTES

A series of 20 horizontal dotted lines for taking notes.



CONTACTS

Suzy MELFORT

Observatoire Régional des Transports

DEAL Guadeloupe

Saint-Phy BP 54

97102 Basse-Terre Cedex

Tél. : 0590 99 43 63

Mèl : ortguadeloupe@developpement-durable.gouv.fr



DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET
COOPÉRATION
INTERNATIONALE

RESSOURCES
NATURELLES ET
PAYSAGES

PRÉVENTIONS DES
RISQUES ET
NUISANCES

CLIMAT,
AIR,
ÉNERGIE

TRANSPORT,
DÉPLACEMENTS ET
SÉCURITÉ ROUTIÈRE

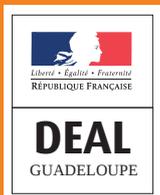
AMÉNAGEMENT,
URBANISME,
LITTORAL

HABITAT,
LOGEMENT,
CONSTRUCTION

Co-publication : DEAL / ADEME / REGION
Responsable de la publication : DEAL

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr>





en partenariat avec