

**La Mobilité Douce
sur le Périmètre du
Syndicat Mixte des Transports**



Président Ary CHALUS

**Présenté par
P. JEAN-CHARLES**



Développement de
l'usage du vélo
en Guadeloupe



Observatoire Régional
des Transports

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

de 8h30 à 13h00

Médiathèque du LAMENTIN



LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS

Le SMT présidé par **Ary CHALUS**, député –Maire de Baie-Mahault,

est composé de:

- La Communauté d'agglomération Cap Excellence

(Abymes – Baie-Mahault – Pointe-à-Pitre)

- La ville du Gosier

- Le Conseil Général

- Le Conseil Régional

Il a été créé en Mars 2004 comme syndicat d'études et a évolué comme AOT (Autorité Organisatrice des Transports) en 2007-2008

Le PDU (Plan de Déplacement Urbain) porté par le SMT est une démarche de planification qui doit déterminer l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement et les autres formes de mobilité à l'intérieur de son PTU (Périmètre de Transport Urbain)



Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



LE PDU ET SES OBJECTIFS

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



Les 8 objectifs légaux assignés au PDU du SMT

1. l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
2. la diminution du trafic automobile ;
3. le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied ;
4. l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,
5. l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de Stationnement
6. le transport et la livraison des marchandises
7. l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
8. la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées

Intéressons nous aux objectifs 3 & 7 du PDU:

3 - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la marche à pied et le vélo.

7- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité te à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.



LES MODES DE DEPLACEMENTS DOUX

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



Partout, l'usage des modes dits « doux », à savoir non motorisés, a considérablement diminué depuis une vingtaine d'années, notamment pour les déplacements de courte distance.

L'EMD (Enquête Ménage Déplacements) a mis en évidence que la mobilité à pied dans l'agglomération est faible avec 0,72 déplacements par jour et par habitant. De même, avec 0,029 déplacements par jour et par habitant, le vélo est actuellement un mode quasi inexistant pour les déplacements quotidiens (hors loisirs).

L'usage de la marche à pied varie selon de multiples facteurs : des critères socioéconomiques (les femmes se déplacent plus à pied que les hommes, les plus jeunes et les plus âgés se déplacent globalement moins que le reste de la population mais principalement à pied...), le motif de déplacements (la marche est plus utilisée pour des déplacements liés aux motifs travail et accompagnement...).

Au-delà de la climatologie qui peut être dissuasive, l'explication de ce faible usage de la marche et du vélo, notamment pour des déplacements de proximité, est à chercher du côté du manque de continuité et de sécurité dans les aménagements voire de leur absence complète. C'est en effet les piétons et les cyclistes qui ont été oubliés des aménagements pendant les dernières décennies.



LES MODES DE DEPLACEMENTS DOUX ⁽²⁾

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



Ces dysfonctionnements existent à diverses échelles :

- à l'échelle inter quartiers : de nouvelles voies routières ont parfois été créées sans qu'il n'ait été restauré de liaisons entre les quartiers ou morceaux de quartiers traversés par la voie ;
- à l'échelle du quartier : il n'y a pas toujours de trottoirs, ni de traversées aménagées ou alors, lorsque ces éléments sont en place, il existe des problèmes liés à l'état du trottoir (revêtement), à la largeur insuffisante des passages aménagés, à la présence d'obstacles (stationnement, mobilier urbain...), à l'existence de lacunes, au manque de finition dans les travaux ou de mauvais entretien des aménagements ...
- au niveau de l'interface « espace public-cadre bâti » qui n'est en effet pas toujours garantie. Quelques aménagements récents démontrent toutefois la volonté de réintroduire les mobilités douces plus respectueuses de l'environnement et du cadre de vie, au cœur de la ville.



L'ACCESSIBILITE, UN ARGUMENT EN FAVEUR DES MODES DOUX

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements sur le territoire de l'agglomération rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 constitue le socle de la politique en faveur de l'usage de la marche à pied.

Encourager les modes doux pour les déplacements de proximité est un levier important pour favoriser le report modal depuis la voiture vers des modes non polluants.

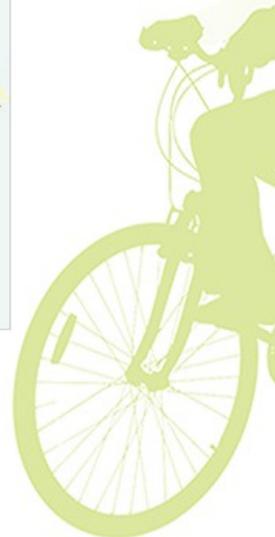
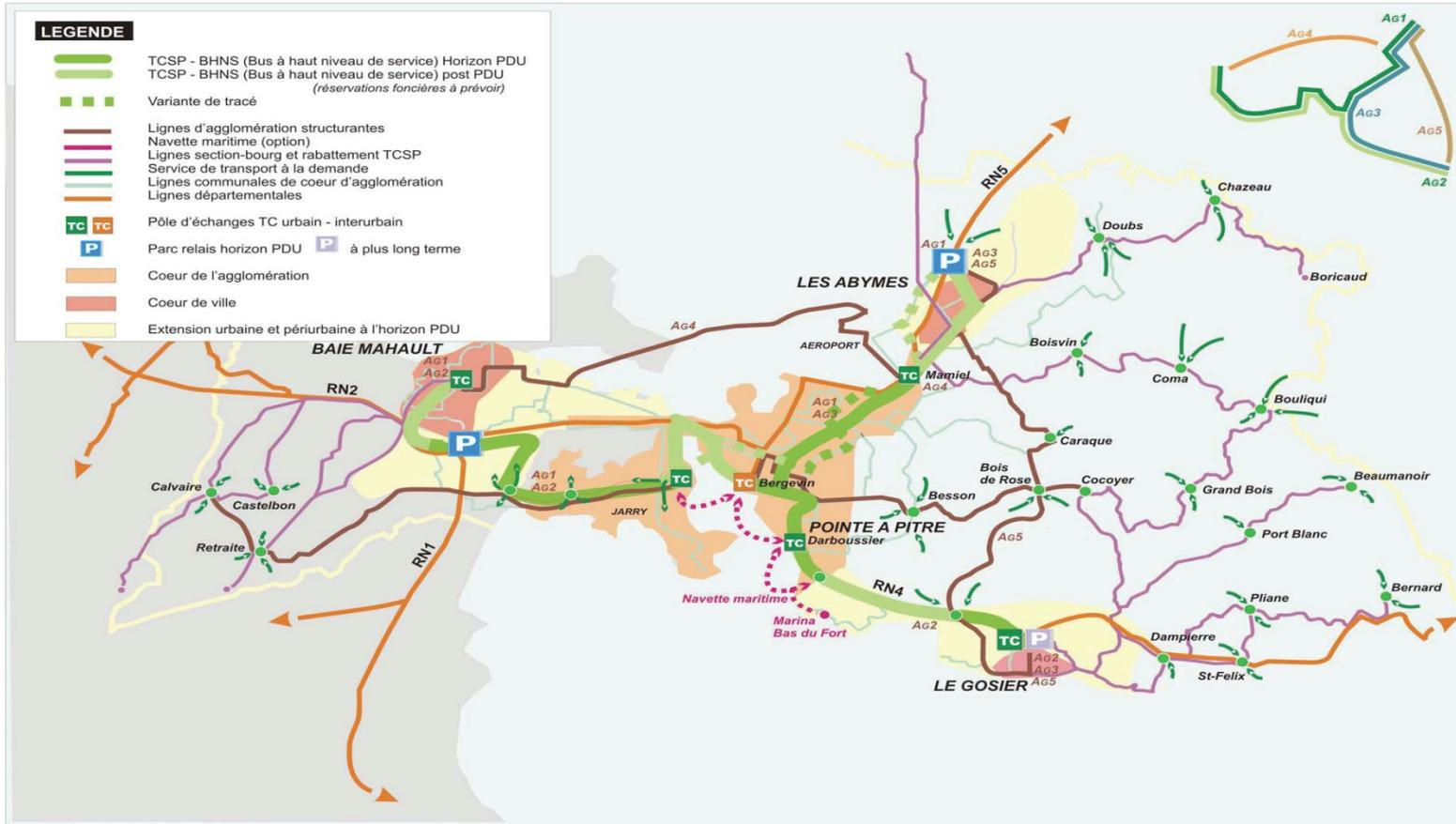


DEVELOPPER UN RESEAU DE TRANSPORT ATTRACTIF

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



FACILITER LA MARCHE A PIED ET L'ECOMOBILITE

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



LEGENDE

Mise en accessibilité de la voirie

- Niveau d'accessibilité très qualitatif
- Niveau d'accessibilité qualitatif
- Niveau d'accessibilité à la norme
- Création de cheminement piétons de proximité
- Création de percées inter-îlots ou quartiers
- Mise en place d'itinéraires vélo d'agglomérations
- Bandes cyclable déjà existantes



10 ACTIONS DU PDU EN FAVEUR DES MODES DOUX

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



- 1- Action n°20 : *Créer des zones piétonnes et calmes*
- 2- Action n°21: *Mettre en place des cheminements hors voirie et créer des percées dans les îlots*
- 3- Action n°22: *Finaliser un schéma directeur vélo*
- 4- Action n°23: *Mettre en place une continuité cyclable*
- 5- Action n°24: *Aider à la mise en place de parcs de vélos inter-administrations et entreprise*
- 6- Action n°25: *Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés*
- 7- Action n°26: *Aider à la mise en place de pédibus et de vélobus*
- 8- Action n°27: *Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes*
- 9- Action n°28: *Promouvoir le covoiturage*
- 10- Action n°29: *Etudier l'apport d'une meilleure articulation des temps de vie*

Ces actions sont à réaliser suivant des priorités codifiées comme suit:

Priorité 1 : 2010 – 2013

Priorité 2 : 2014 – 2016

Priorité 3 : 2017 - 2019



ACTION 20

CRÉER DES ZONES PIETONNES ET CALMES

séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



Principe de l'action

Dans certaines zones très fréquentées par les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes et qui correspondent souvent à des zones commerçantes ou accueillant des équipements publics (établissements sociaux, hôpitaux, administrations...), peuvent être envisagés des aménagements allant de la création d'une zone 30 à la piétonisation, de manière à améliorer non seulement la sécurité et le confort des usagers mais aussi venir en complément d'un renforcement de l'attractivité de ces zones, notamment d'un point de vue commercial.

Ces aménagements doivent être pensés en complément de la mise en place d'une offre alternative de transports (parc-relais pour les automobilistes venant de l'extérieur, en ceinture d'agglomération et en périphérie du centre, connectés à des lignes de transports collectifs performantes)

- **Priorité 1**
- **Programmation 2012-2019**
- **Coût d'investissement 4 000 000€**
- **Maîtrise d'ouvrage Communes**



ACTION 22

FINALISER UN SCHEMA DIRECTEUR VELO

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



Eléments de diagnostic

La part des deux-roues non motorisés dans les déplacements tous modes de l'agglomération est très faible avec à peine 1%.

L'usage de la bicyclette est surtout marqué pour des usages liés aux loisirs et beaucoup moins pour des déplacements domicile-travail et domicile-achats.

Le cyclisme est un sport assez développé dans l'archipel, comme le prouve la popularité du tour de Guadeloupe chaque année, au mois d'août.

Pourtant, les aménagements en faveur de la pratique du vélo restent peu répandus et on constate que la pratique sportive du vélo se fait souvent dans des conditions de sécurité médiocres.

De fait, on constate que bon nombre de cyclistes roulent de nuit souvent sans éclairage ou sans être équipés de bande réfléchissante.



ACTION 22

FINALISER UN SCHEMA DIRECTEUR VELO (2)

Principe de l'action

Elaborer un schéma directeur cyclable, qui définisse des continuités cyclables à l'échelle de l'agglomération en s'appuyant sur les aménagements réalisés à l'échelle locale.

Description

Sur la base du premier schéma esquissé dans le cadre des

études du PDU, il faudra établir un schéma des

aménagements cyclables à réaliser en :

- Etudiant la faisabilité de différents itinéraires en lien avec les projets d'aménagement,
- En définissant le phasage des réalisations et les axes à aménager en priorité,

Priorité 2

- En chiffrant le coût des aménagements, **Coût d'investissement**
- En désignant les maîtrises d'ouvrage et mobilisant les cofinanceurs.

50 000€

Maîtrise d'ouvrage

AOTU



Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



ACTION 23

METTRE EN PLACE UNE CONTINUITÉ CYCLABLE

La carte suivante permet de visualiser la continuité à mettre en place ainsi que les extensions possibles

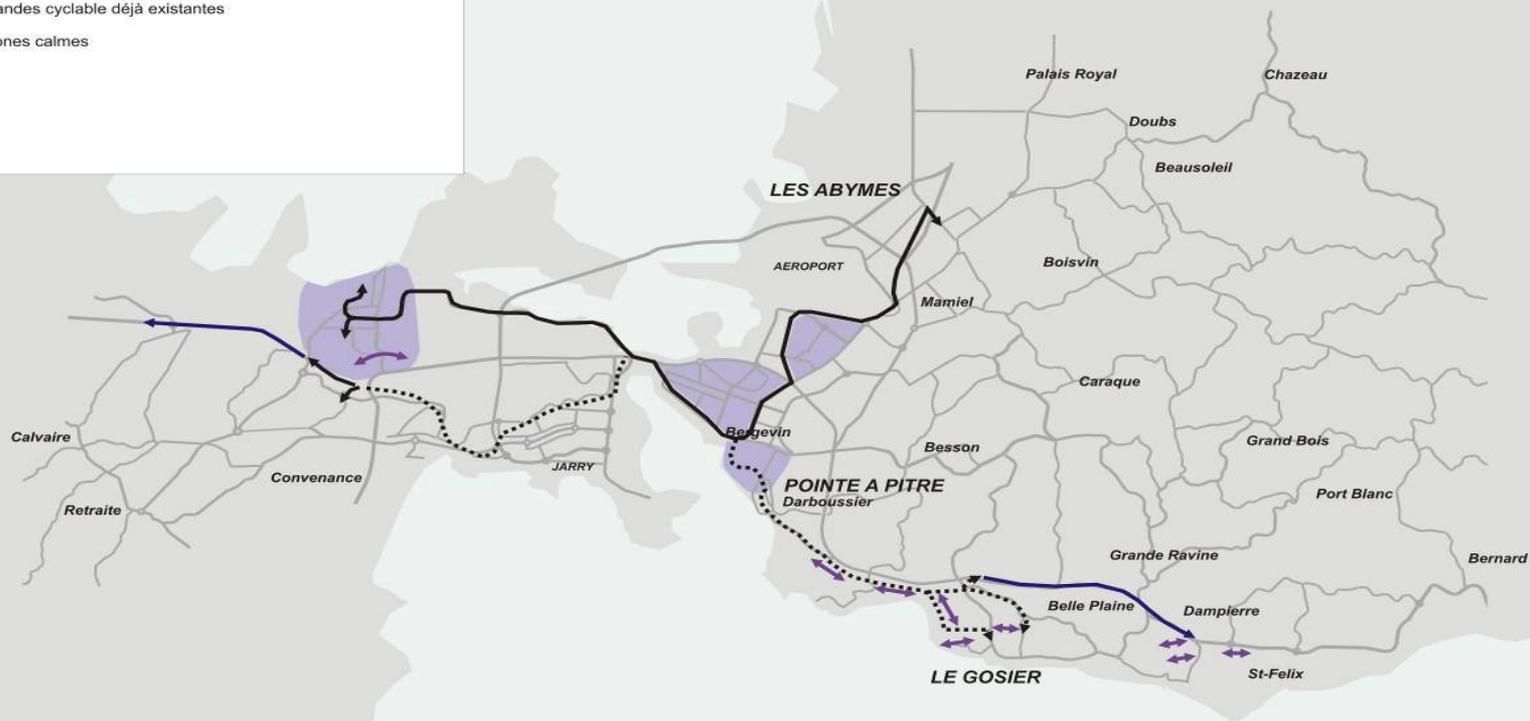
Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



LEGENDE

- ↔ Création de percées inter-îlots ou quartiers
- Mise en place d'itinéraires vélo d'agglomérations
- Bandes cyclable déjà existantes
- Zones calmes



ACTION 23

METTRE EN PLACE UNE CONTINUITE CYCLABLE (2)

Description

Principes à respecter pour l' aménagement de cet itinéraire :

-Signalisation et jalonnement : il faut tenir compte de la hauteur du champ de vision du cycliste qui est de 1,5 mètres pour mettre en place une signalisation adaptée et limitée au strict nécessaire.

-Stationnement : Les parcs et espaces de stationnement doivent être répartis selon les besoins en des points nombreux, afin de permettre une souplesse aux usagers dans leurs déplacements, notamment à ceux qui souhaitent utiliser différents modes de transports pour se déplacer dans l'agglomération.

-L'éclairage doit absolument être pris en compte sur la totalité du parcours.

-Les aménagements doivent être entretenus (balayage, entretien du revêtement et de la signalisation) afin que les usagers les utilisent sans crainte.

-La largeur du couloir cyclable est généralement de 1,50 m, c'est la bande qu'utilise un cycliste quand il pédale.

À l'arrêt le cycliste utilise 1m de large sur son vélo, on pourrait envisager une largeur d'environ 1,20 m pour ces espaces dédiés aux cyclistes.

-Les giratoires sont des aménagements dangereux pour les cyclistes, plus ils sont grands, plus le risque d'accident est élevé pour le cycliste. Il est conseillé une seule voie cyclable en entrée sur les grands giratoires et une banane en dur qui protège l'espace dédié aux cyclistes.

- **Priorité 2**
- **Coût d'investissement**
- 500 000€
- **Maîtrise d'ouvrage**
- AOTU

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



ACTION 24

AIDER A LA MISE EN PLACE DE PARCS DE VELOS INTERADMINISTRATIONS ET ENTREPRISES

Principe de l'action

Amener plus de salariés à réduire l'utilisation de la voiture et à pratiquer le vélo, en solution alternative de manière à diminuer la consommation énergétique et la pollution atmosphérique.

Description

Les entreprises et les collectivités peuvent encourager leurs agents et leurs visiteurs occasionnels à venir en vélo en équipant leurs sites en vélos de service, en aménageant des parcs de stationnement, des ateliers de réparation vélos et des aires de lavage, mais aussi en publiant des supports de communication spécifiques au vélo (plan personnalisé des itinéraires cyclables) et qui informent sur le réseau cyclable, sur les avantages de l'utilisation de ce mode de transport...

Il faut prévoir par ailleurs des formations spécifiques :

- à la pratique du vélo en ville avec des exercices et des jeux d'adresse pour apprendre à maîtriser une trajectoire, réaliser un freinage d'urgence, des slaloms et être maître de son vélo dans un environnement urbain,
- à l'entretien technique du vélo avec des ateliers pédagogiques permettant d'apprendre à régler une selle, à changer une roue ou une chaîne...

Enfin, cette offre de transports doit être articulée avec les autres modes de transports (intermodalité), notamment les transports en commun, avec la mise en place de véhicules permettant de transporter des vélos sur certaines lignes.

- **Priorité 3**
- **Coût d'investissement 50 000€**
- **Maîtrise d'ouvrage AOTU**

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



ACTION 25

LANCER UNE ETUDE D'OPPORTUNITE POUR LA MISE EN PLACE D'UN SERVICE DE VELOS MUTUALISES

Principe de l'action

Le principe d'un service de vélos mutualisés ou partagés est la mise à disposition pour un groupe (abonnés, habitants d'une ville, touristes, usagers d'un parc, etc.) de vélos mis en commun.

Si le service ne nécessite pas l'intervention d'une personne assurant une permanence pour la gestion des emprunts, celui-ci est par extension un système de vélos en libre service.

Il conviendra de mener une étude qui déterminera les possibilités d'application d'un tel système au sein de l'agglomération.

En première approche, l'étude pourrait se concentrer sur le centre-ville de Pointe à Pitre avec un essai plus large, dans un second temps, au niveau du territoire, par exemple à Gosier à des fins touristiques.

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



Description

- Mener une étude sur l'éventualité de développer une offre de vélos en libre-service destiné aux usagers de l'agglomération par un système de location.
- Étudier les différents paramètres du service (offre, financements, tarifs, points de location, utilisateurs potentiels, aménagements).

- **Priorité 3**
- **Coût d'investissement 20 000€**
- **Maîtrise d'ouvrage AOTU**



ACTION 26

AIDER A LA MISE EN PLACE DE PEDIBUS

ET DE VELOBUS

Diagnostic

Le diagnostic a mis en évidence que les conditions de sécurité et de circulation aux abords des établissements scolaires sont mauvaises principalement aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Ceci s'explique non seulement par des défaillances en termes d'aménagement mais surtout par la présence des véhicules des parents accompagnant leur enfants. Les déplacements ayant pour motif l'accompagnement sont particulièrement importants dans la structure de déplacements dans l'agglomération (12%), et ceux-ci s'effectuent très majoritairement en voiture.

Principe de l'action

Le **Pédibus** ou **Vélobus** correspond à un groupe d'écoliers conduit par des adultes pour effectuer les trajets domicile-école, à pied ou à vélo. Ce type de dispositif cherche à favoriser les modes doux comme modes d'accès à l'école, partant d'un constat basique montrant que 50% des enfants scolarisés à l'école primaire y sont déposés en voiture, alors que les trajets dont majoritairement moins d'un kilomètre, soit environ 12 minutes de marche.

Par ailleurs, le regroupement de véhicules à la sortie des établissements contribue très généralement à l'insécurité routière et aux problèmes de circulation autour des établissements. Le stationnement s'opère alors très souvent à cheval sur les trottoirs, diminuant l'espace disponible pour cheminer sûrement, diminuant la visibilité pour les traversées, diminuant l'espace réservé aux bus scolaires, quand il n'entraîne pas complètement la circulation lorsqu'il se fait en double file.

Description

Concrètement, l'AOTU continuera à se faire le promoteur de cette démarche auprès des établissements scolaires. La mise en place du dispositif sera soutenue techniquement par l'ADEME et relayée d'un point de vue administratif et organisationnel par les communes, les chefs d'établissements scolaires, les parents d'élèves et éventuellement les enseignants.

Priorité 1 - Coût d'investissement 100 000€ - **Maîtrise d'ouvrage** AOTU - **Partenaires financiers** Communes



Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



Opération pilote menée à Lauricisque en Octobre 2007



ACTION 27

LANCER UN PDE PILOTE ET APPUYER LES DEMARCHES SUIVANTES

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



Eléments de diagnostic

Le motif domicile-travail est moins représenté que dans des agglomérations de même taille, occupe une place importante dans la structure globale des déplacements de l'agglomération Basse-Terrienne. Par ailleurs, on est en présence à Basse-Terre d'importants pôles générateurs de ce type de déplacements à savoir les administrations telles que le Conseil Régional, le Conseil Général, la DDE ...

C'est pourquoi la mise en place de plans de déplacements d'entreprise visant à mieux organiser l'ensemble des déplacements liés au travail apparaît comme une action à mener en priorité. Sont considérés comme déplacements professionnels les trajets domicile-travail ainsi que les déplacements professionnels du personnel, des clients et des partenaires.

Principe de l'action

L'objectif d'un PDE est de diminuer la part de déplacements professionnels et domicile-travail en véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) et d'augmenter la part modale des cyclistes, piétons et utilisateurs des transports en communs.

Les PDE comprennent l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou ces entreprises.

Enfin, il apparaît que ces plans constituent un véritable projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.

Description

Les plans de déplacements entreprises (PDE) nécessitent un engagement de l'ensemble des parties prenantes (employeur, salarié et Collectivité). C'est ainsi que l'AOTU pourrait continuer à se positionner en tant que moteur en assurant la promotion de ce type de démarches auprès des employeurs tant publics que privés. Elle pourra les aider et les accompagner dans cette démarche aux côtés des autres partenaires institutionnels comme l'ADEME. Celui-ci pourra épauler l'AOTU et ses partenaires dans leurs démarches d'écomobilité scolaire et professionnelle, tout comme dans la promotion des pratiques alternatives de transport. Il sera nécessaire de procéder par étapes en s'occupant dans un premier temps des employeurs les plus importants en taille et en nombre.

L'AOTU, pour montrer l'exemple, pourra se lancer dans une réflexion sur les déplacements de ses employés et s'associera à d'autres administrations dans une démarche PDE.

Priorité 3

Coût d'investissement 100 000€ - Maîtrise d'ouvrage AOTU



ACTION 28

PROMOUVOIR LE COVOITURAGE

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



Eléments de diagnostic

Le covoiturage existe aujourd'hui de manière informelle en Guadeloupe, il s'agit donc d'encourager et de développer une pratique d'ores et déjà présente. Le principe est de mettre en relation les personnes susceptibles d'effectuer les mêmes trajets sur les mêmes plages horaires. On pense en premier lieu aux déplacements pendulaires, c'est-à-dire domicile-travail et domicile-école.

Principe de l'action

Ce système a pour principal objectif d'augmenter l'occupation des véhicules (taux d'occupation moyen évalué autour de 1,2 passager par véhicule en France). Cette sous-occupation contribue, en effet, à la saturation du réseau routier avec la mise en circulation de nombreux véhicules effectuant pourtant le même déplacement. A ces difficultés de circulation, s'ajoutent les difficultés liées au stationnement qui représente un coût important pour la collectivité ou l'entreprise, sans parler de la pollution...

Par ailleurs, l'enquête ménage déplacements menée en 2006 a révélé que le covoiturage jouit d'une image assez positive dans l'agglomération avec près de 61% de la population qui déclare le pratiquer ou souhaiter le pratiquer.

Description

Cette mise en relation peut s'effectuer de diverses manières, soit :

- en s'équipant d'un logiciel d'aide à la mise en relation des covoitureurs ;
- en utilisant les outils de mise en relation d'ores et déjà existants sur Internet et en favorisant leur diffusion ;
- en sensibilisant le public aux avantages du covoiturage notamment lors de la semaine de la mobilité durable ;
- en encourageant le développement des Plans de Déplacements Entreprise dont une des mesures peut être la mise en place de systèmes de mise en relation des employés pour du covoiturage.

Il s'agit également d'organiser des points de ralliement avec des aires aménagées pour le covoiturage.

Priorité 2

Coût d'investissement 50 000€

Maîtrise d'ouvrage AOTU

Partenaire Financier ADEME



ACTION 29

ETUDIER L'APPORT D'UNE MEILLEURE ARTICULATION DES TEMPS

DE VIE

Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014
Médiathèque du LAMENTIN



Eléments de diagnostic

Cette question est devenue cruciale avec les mutations sociales profondes qu'a connues la France depuis la deuxième moitié du 20ème siècle : qu'il s'agisse de la généralisation du travail des femmes, de l'allongement de la durée de vie, de l'urbanisation, de la diversification des modes de vie, à la « flexibilisation » de l'organisation du travail et des aspirations à un meilleur équilibre entre vies personnelle et professionnelle.

Le stress lié à la charge et aux conditions de travail, mais aussi aux conflits liés à la gestion du temps, est considéré comme responsable de 30% des arrêts de travail en Europe (source BIT), pour un coût s'élevant à près de 20 milliards d'euros par an.

Principe de l'action

L'objectif de la mise en place d'une politique de gestion des temps est donc de tenter de mieux concilier vie sociale, professionnelle et personnelle, ainsi que de synchroniser au mieux les temps de chacun.

Le Conseil Général de Guadeloupe se lance dans une réflexion similaire à celle proposée ci-après en partenariat avec le Rectorat de manière à diminuer le temps scolaire des enfants. Parmi les pistes de réflexion, on trouve : la modification des circuits de transports scolaires, l'aménagement des horaires d'ouverture des établissements scolaires, l'aménagement des emplois du temps...

Description

Lancer une étude sur le thème, car il s'agit d'une démarche qui doit être globale. Il est par ailleurs nécessaire de s'assurer de l'impact des mesures préconisées. (N'existe-t-il pas des effets pervers ? Quelle efficacité ?) Ce sera l'occasion de s'appuyer sur les initiatives d'ores et déjà lancées par d'autres agglomérations telles que Poitiers, ou encore Rennes, ainsi que sur les programmes de recherche nationaux et européens.

Priorité 3

Coût d'investissement 50 000€

Maîtrise d'ouvrage AOTU

Partenaire Financier DIREN



Séminaire technique

Mardi 23 Septembre 2014

Médiathèque du LAMENTIN



**MERCI
DE VOTRE
ATTENTION**

