

Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo, dans les déplacements de la population Guadeloupéenne



Comité de Pilotage

Réunion de lancement

6 novembre 2013

Présentation de l'équipe

- **erea-conseil** : 30 années d'expériences, basée à Bordeaux et Paris
 - 23 collaborateurs
 - Implantation principale à Bordeaux et une présence en régions parisienne et lyonnaise
- **Trois grands pôles de compétences** : une complémentarité qui permet de resituer les études dans un contexte large d'aménagement de l'espace

POLE D'URBANISME, MOBILITES ET AMENAGEMENT (PUMA) : l'urbanisme et la **mobilité** (planification urbaine, urbanisme réglementaire, développement local, politiques multimodales de déplacements, aménagements d'espaces publics, modes doux).



POLE INGENIERIE, STATIONNEMENT ET TRANSPORT (PIST) : les **études techniques et économiques de transport et de stationnement** (développement des réseaux de transport collectif, politiques de stationnement, tarification, assistance à la contractualisation des services publics).

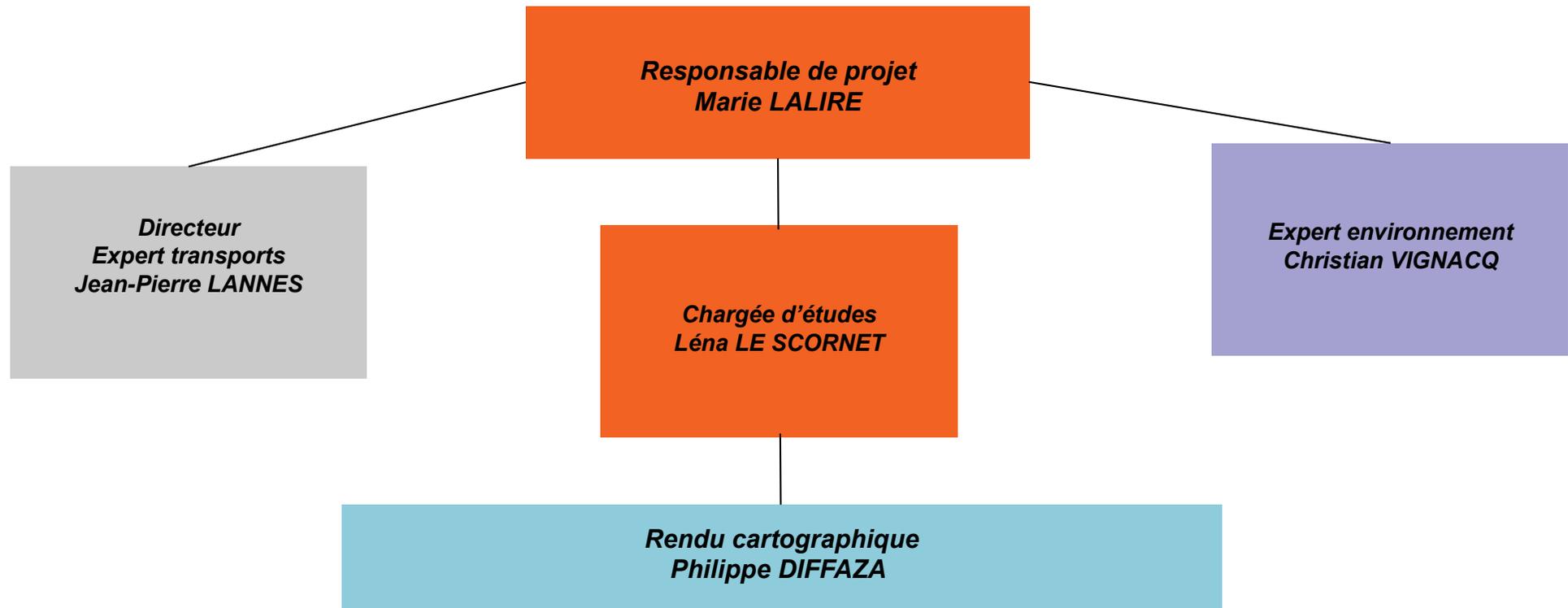


POLE ENVIRONNEMENT ET PAYSAGE (PEP) : l'**environnement et le paysage** (études réglementaires nécessaires aux projets d'aménagement, dossiers d'autorisation d'installations classées, énergies renouvelables, évaluations environnementales des politiques publiques, politiques de mise en valeur des milieux et territoires).



Présentation de l'équipe

- Une complémentarité des points de vue, une transversalité de la démarche



- **La réalisation de nombreuses études sur le vélo, et autres études de planification :**
 - Plan vélo Gironde et Loire-Atlantique
 - Plan vélo Communauté Urbaine de Bordeaux
 - Schéma Directeur Cyclable de Valence Major et de la Communauté de Communes de Cognac
 - Schéma Directeur des circulations douces de l'agglomération Creilloise et du bassin de Pompey
 - Recherche d'itinéraires Cyclables pour le Conseil général de la Gironde
 - Jalonnement des itinéraires Cyclables de la COBAS
 - Aménagement d'un itinéraire cyclable sur le Vallon de l'Artolie
 - Plans de Déplacements Urbains : Valence Romans Déplacements, Tours, Poitiers, Blois, Chartres, Périgueux, Charleville-Mézières, La Roche-sur-Yon, Agen, Pays Royannais...
 - Plan de Déplacements communaux, dans le cadre d'étude PLU ou générales d'urbanisation
 - Création, restructuration et audit de réseaux de transports collectifs
 - Pôles multimodaux
 - Schémas et plans d'accessibilité
 - Etudes de stationnement
 - SCoT, PLU, études d'impact...

- Une large habitude de la concertation
- Une expérience technique sur des territoires variés

Vision sur notre intervention

- **Le contenu de l'étude :**

- **Etablir un pré-diagnostic en vue de développer la pratique cyclable, relatif :**
 - Aux déplacements à l'échelle de la Guadeloupe, prenant en compte les spécificités territoriales
 - L'ensemble des motifs :
 - Sportives : sur route et VTTistes
 - Cyclotouristiques, promenades et de loisirs
 - Usage quotidien : école, travail, achats, démarches, visite...

- **Définir un plan d'actions en matière de politique cyclable, à court et moyen terme : 3 à 5 ans, tout en dressant les perspectives à long terme**

- **Elaborer un schéma de mise en œuvre :**
 - Une compétence partagée selon les domaines au niveau des acteurs institutionnels : communes, EPCI, Conseil Général, Conseil Régional, Etat et Europe
 - Une participation souhaitée des habitants et des acteurs économiques : entreprises, établissements scolaires, exploitants des réseaux de transports collectifs, syndicats...

Vision sur notre intervention

- **Notre mission : à la fois une assistance technique et une mission de communication :**
 - Une expertise technique
 - Un éclairage sur le fonctionnement d'autres territoires, permettant d'évaluer les palettes de solutions possibles
 - Une aide au choix
 - Une assistance au bon déroulement de la concertation, selon les publics identifiés

- **Une large concertation, permettant l'adhésion des techniciens, des élus et des habitants au projet :**
 - Une enquête écrite auprès de 32 représentants des élus ou techniciens communaux
 - Une enquête écrite auprès de 5 représentants des élus ou techniciens des EPCI (6ème en cours de création)
 - Une vingtaine d'entretiens auprès des principaux acteurs
 - Des réunions de travail technique
 - Des réunions en Comité de Pilotage
 - Une présentation finale envisagée pour la semaine de la mobilité au cours de l'année 2014

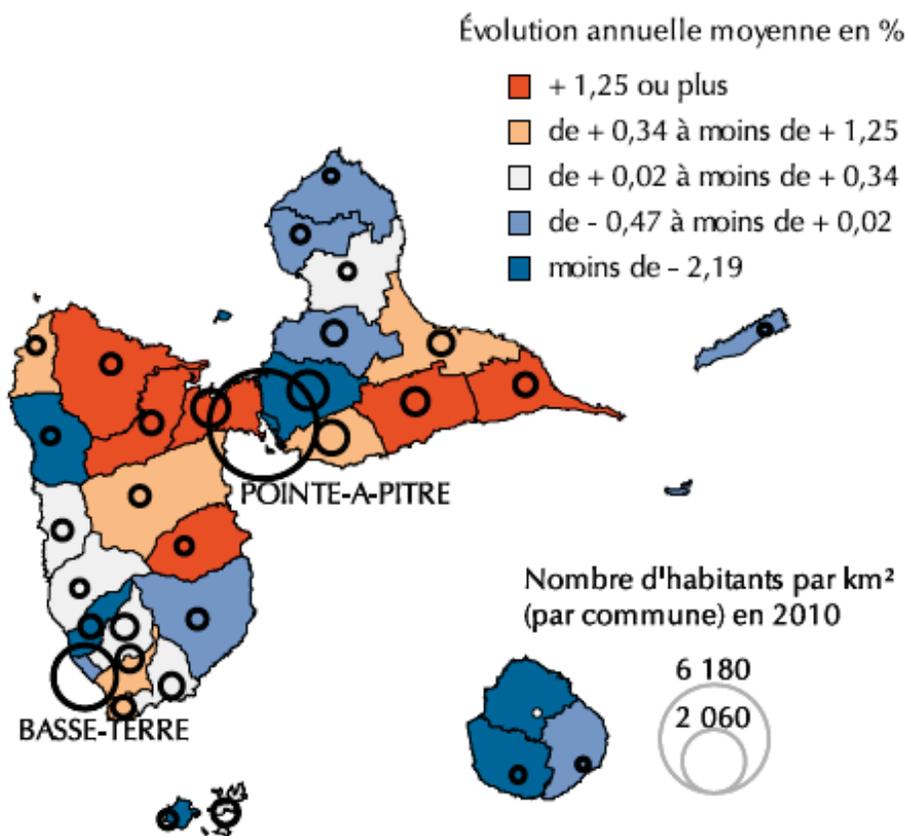
- Plan d'actions :
 - 📁 un projet fédérateur de la volonté des institutions locales dans une perspective de développement durable
 - des réponses adaptées et équilibrées

Vision sur notre intervention

➤ Le périmètre : La Guadeloupe

- Environ 404 000 habitants, dont 131 000 sur l'agglomération pointoise (source : INSEE 2010)
- Une hausse modérée de +0,4% par an du nombre d'habitants entre 1999 et 2010 (source INSEE), avec des variations très différentes selon les communes

Variation annuelle moyenne de la population entre 1999 et 2010 et densité de population 2010



Nombre d'habitants en 2010

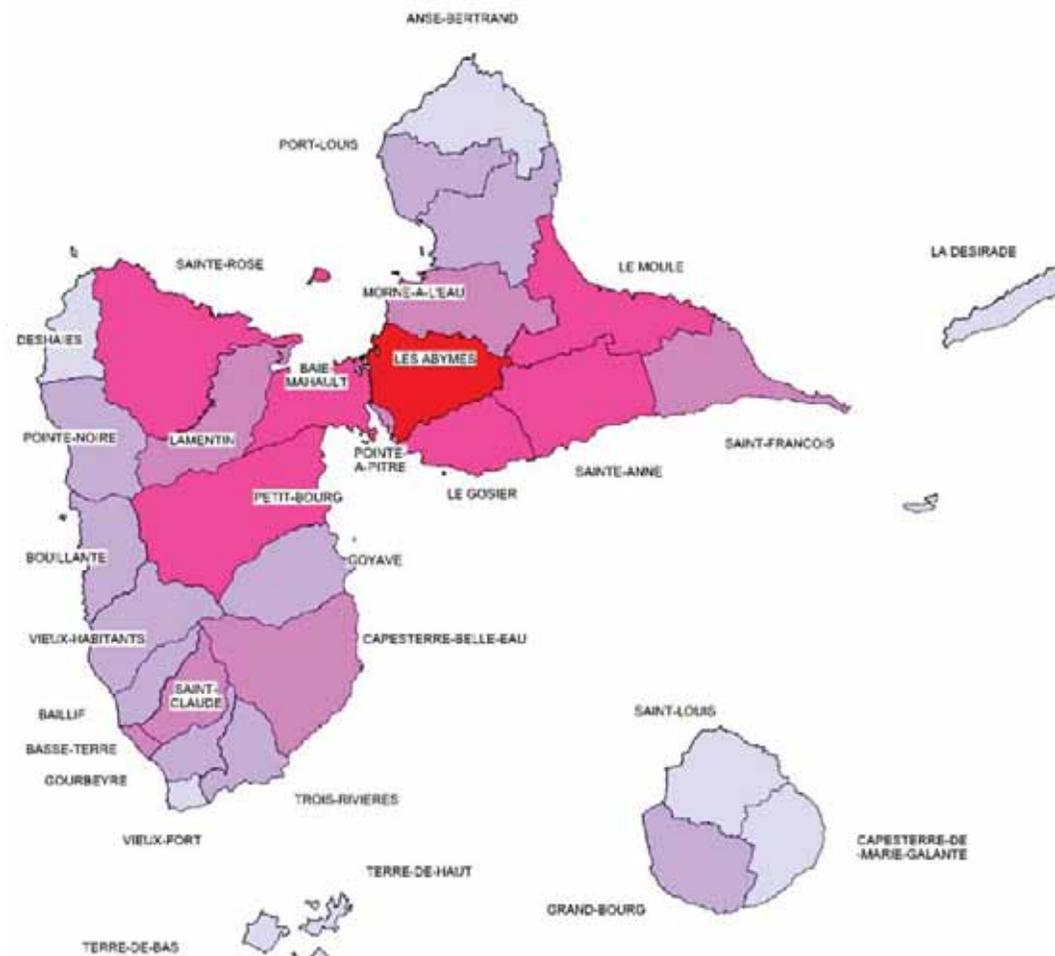
Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupeenne

□ Limites communales

Nombre d'habitants

- 58 500 à 58 600 (1)
- 20 000 à 31 000 (6)
- 10 000 à 20 000 (7)
- 5 000 à 10 000 (10)
- 1 000 à 5 000 (8)

Sources : Scan 100, BD Cartho IGN et INSEE (population municipale issue du Recensement Général de la Population en 2010)



Vision sur notre intervention

➤ Les EPCI : des acteurs aux compétences variées et aux périmètres en cours d'évolution :

- Communauté d'Agglomération de Pointe-à-Pitre, la compétence transports est assurée par le Syndicat Mixte des Transports (Périmètre de Cap Ex + Le Gosier) ; Cap Ex est AO2 pour les transports scolaires
- Communauté d'Agglomération de Nord Basse Terre, AOTU
- Communauté de Communes de Sud Basse Terre, AOTU, qui va devenir Communauté d'Agglomération
- Communauté de Communes de Nord Grande Terre (AO2 pour les transports scolaires, et AOTU à partir de janvier 2014)
- Communauté de Communes de Sud Grande Terre (en cours de création)
- Communauté de Communes de Marie-Galante, AOTU

Périmètre d'étude

Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupeenne

- Limites communales
- ▭ Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI au 1/1/2014)

Source : Scan 100, BD Cartho IGN et DEAL



Vision sur notre intervention

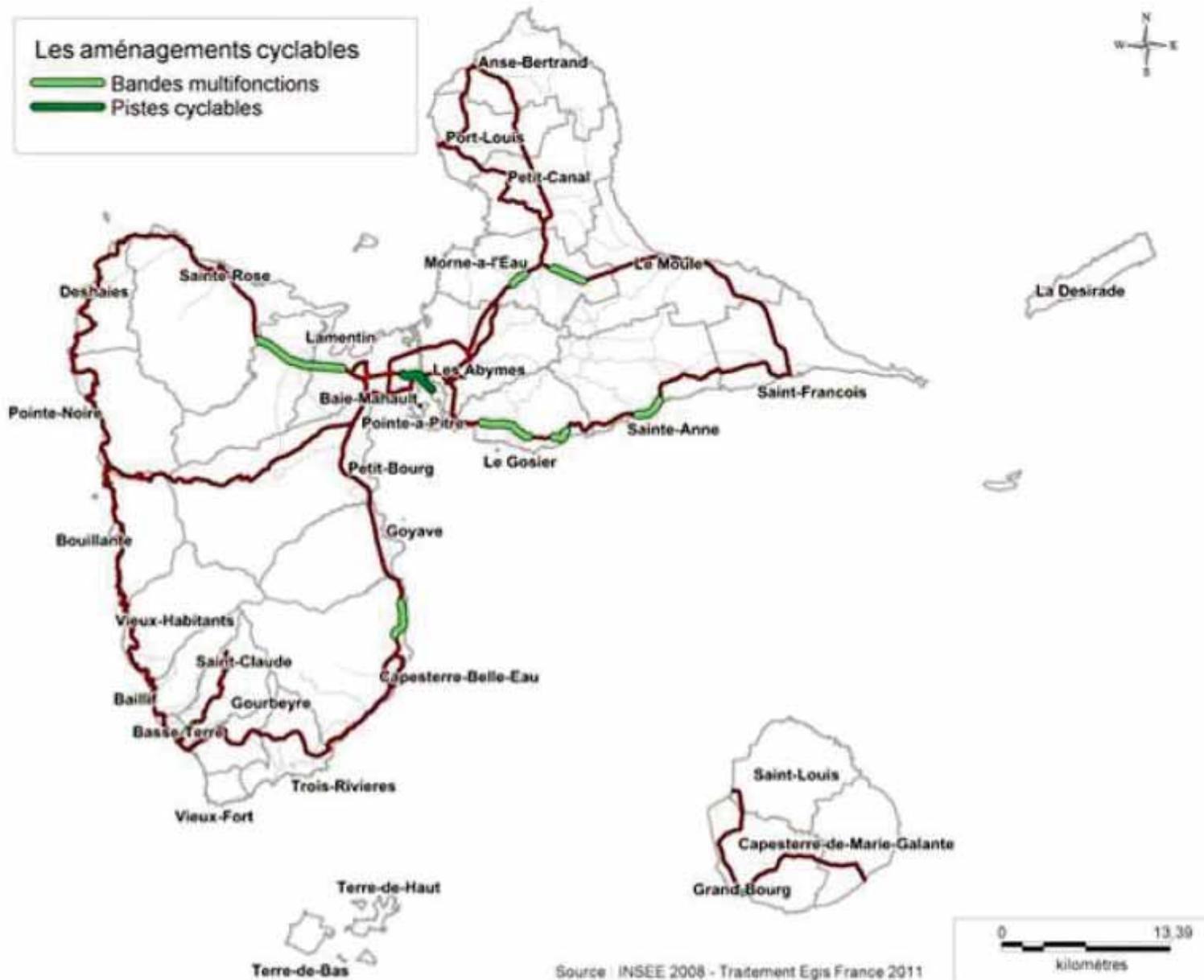
➤ Position du problème

- Une démarche volontariste de l'Etat, dans la continuité de l'application de la Loi Grenelle et des documents de planification locaux (SRCAE, PRERUR, SRIT, SAR, PDU)
- Une polarité forte de l'agglomération de Pointe-à-Pitre, conduisant à une organisation concentrique des déplacements
- Des territoires de contraste, avec un fort attrait touristique :
 - Basse-Terre : relief notable, conduisant à un nombre d'axes routiers limités
 - Grande-Terre : relief modéré, avec un maillage routier
 - Une particularité d'archipel conduisant à l'isolement des îles :
 - Marie-Galante, un relief modéré, île la plus peuplée en décroissance continue d'habitants et d'emplois
 - Les Saintes : un relief marqué
 - La Désirade : un relief marqué, avec une côte plus plane concentrant l'activité
- Une voiture prédominante, générant des difficultés majeures : encombrements et insécurité
- Peu de projets d'infrastructures routières
- De nombreux projets en faveur des transports collectifs : TCSP de l'agglomération pointoise, création récente d'AOTU avec des projets de structuration
- Des aménagements cyclables quasi inexistant

➤ A terme, la nécessité de développer un panel d'actions varié, afin de développer les pratiques durables de déplacements à vélo

Vision sur notre intervention

- **Les aménagements cyclables existants** (extrait du SRIT – Schéma Régional des Infrastructures et de Transports de la Guadeloupe, juin 2012, diagnostic prospectif)



Vision sur notre intervention

➤ Objectifs à affiner :

- Prendre en compte l'ensemble des pratiques
- Identifier les potentialités du territoire
- Identifier les freins institutionnels et organisationnels, en vue de dégager les leviers d'intervention
- Clarifier le rôle des acteurs intervenant sur le vélo
- Favoriser la pratique du vélo sur le réseau routier dans les meilleures conditions de confort
- Assurer la cohérence d'aménagements
- Prévoir la mise en valeur et la communication en matière de sécurité pour les usagers
- Développer le stationnement vélo
- Développer les services à destination des cyclistes
- Valoriser le territoire par le biais du vélo tourisme
- Agir sur la fiscalité afin de dégager des marges financières pour le vélo...

- Des enjeux restant à affiner et prioriser, afin de sensibiliser les acteurs concernés et leurs modalités d'intervention en fonction de leurs compétences

- **Phase 1 : Diagnostic et formalisation des objectifs**
- Un diagnostic complet, faisant largement appel à l'illustration cartographique, présentant :
 - le bilan des aménagements en faveur des vélos et autres actions réalisées : stationnement, jalonnement, manifestations, sensibilisation, location de vélo...
 - le bilan des pratiques identifiées
 - le bilan du niveau d'implication des acteurs
 - une évaluation de la demande de déplacements, à partir de la localisation des générateurs et d'une analyse de la topographie
 - les points forts et des points faibles identifiés en matière de politique cyclable, et son articulation avec le système de déplacements et d'urbanisation
 - une synthèse des évolutions prévisibles et souhaitées
 - une identification des enjeux d'organisation des déplacements en faveur des vélos
 - une proposition de liaisons cyclables prioritaires à aménager

➤ **Un partage des connaissances =
fondement des bases du projet**

➔ **Validation en Comité de Pilotage, et
priorités en terme d'objectifs exprimées**

Données et sources mobilisées :

- * **Enquête écrite** auprès des **32 communes et 5 EPCI** : [questionnaires envoyés ?, retours attendus](#)
- * **Rencontre des acteurs** : Conseil régional, Conseil général, Villes... : [entretiens réalisés sur place, restant à compléter par téléphone \(CAUE et ONF\)](#)
- * Récolte et **l'analyse des données** : données INSEE ; et **études existantes** : SCoT, SAR, SRIT, PDU, cartographies... : [recueil réalisé restant à analyser](#)
- * **Relevés de terrain** : photographies qui illustreront le diagnostic

- **Phase 2 : Opportunités réglementaires, organisationnelles et institutionnelles**
- **L'élaboration des lignes directrices de la politique vélo, en réponse aux enjeux hiérarchisés :**
 - Une présentation didactique et schématique d'évolution possible des périmètres d'intervention selon :
 - les types d'actions : infrastructures, stationnement, jalonnement, sensibilisation, communication, services, expérimentations, conseils en mobilité...
 - le portage des acteurs : évolution des compétences, possibilités financières, volontés politiques
 - Un support de discussion en vue d'affiner les choix stratégiques des décideurs
 - Une liste d'actions possibles qui pourront recouvrir 2 échelles :
 - des actions territorialisées
 - des actions générales : promotion, animation, développement de partenariats...
- **L'évaluation afin de guider le choix d'actions composant le futur plan, à l'aide d'un tableau présentant les avantages et inconvénients, portant sur :**
 - La participation aux projets locaux
 - La cohérence avec les documents de planification
 - La faisabilité financière, juridique et technique
 - La faisabilité organisationnelle
 - L'adéquation aux besoins
 - Les impacts paysagers, environnementaux et urbains...

➤ **Une phase stratégique de choix**

Choix en Comité de Pilotage pour :
* **identifier les actions à retenir**
* **définir leur contenu**



- Phase 3 : Définition du plan d'actions
- Affinement de l'analyse des potentiels de reports modaux, visant à capter les déplacements courts
- Élaboration du plan : plusieurs actions pourront être proposées relatives aux :
 - Opérations d'infrastructure
 - Actions de développement des services
 - Actions de communication et de sensibilisation.
- Formalisation du plan, sous la forme de fiches d'actions détaillées, contenant :
 - Une description
 - Les partenaires à associer pour la mise en œuvre
 - Une estimation financière
 - Le degré de priorité
 - Les indicateurs de suivi, y compris environnementaux

Exemple de fiche



3. SERVICES - Objectif 2 : favoriser la réalisation de projets issus d'initiatives locales

3.3. Incitation et accompagnement des initiatives locales

L'accompagnement des porteurs de projets locaux, sur le plan financier et humain, permettra de dynamiser le secteur.

Niveau d'efficacité: **Niveau d'attente:** **Public (AGE):** **Nécessité du projet:**

Rappel du diagnostic

Plusieurs initiatives locales ont émergé récemment de la part des acteurs privés : entreprises de vélocités, de livraisons de marchandises à vélo et d'éco-écoles. Ainsi, le Garage Moderne souhaite par exemple développer un atelier itinérant pour l'entretien et la réparation des vélos. Aujourd'hui, la Cub octroie des aides financières à Vélocité, Vélophone et Mile Patis, ainsi qu'à des entreprises pour la réalisation des études PDE.

Description de l'action

L'encouragement des porteurs de projet en faveur du développement de l'usage du vélo se traduit par une **aide financière annuelle**, attribuée sous conditions :

- constitution d'un dossier exposant les objectifs et les moyens mis en œuvre,
- transmission d'éléments de suivi de l'action mise en place, notamment le nombre de personnes concernées et leur profil (âge, sexe, nouveau cycliste ou non (état de remise en selle), ainsi que les éléments budgétaires correspondants (coûts et recettes),
- évaluation par la Cub de la pertinence du projet déposé et de son efficacité, en regard du plan d'actions.

Le montant attribué et les modalités restent à déterminer en fonction des projets. Une attention particulière sera portée aux **projets innovants**, les thématiques suivantes seront considérées :

- développement de services (généralistes ou par des associations de quartiers, organisation de vélos par des fédérations de parents d'élèves, mise à disposition de flottes vélos par des fédérations d'entreprises, utilisation de bipartiteurs pour les livraisons de marchandises, ...),
- communication (campagnes organisées par une sélection de commerçants, expositions par des collectivités d'artisans, ...),
- animation (organisation d'un jeu concours entre entreprises par exemple, recherche de concepts innovants - matériel vélo, étude sociologique, ... université).

Tout acteur serait susceptible de déposer un dossier de demande de financement. Seront particulièrement encouragés, par des montants financiers plus incitatifs :

- les démarches inscrites dans le cadre des contrats de co-développement,
- les démarches ayant une action forte sur les modes actifs, et en faveur du développement de la pratique cyclable.

Au delà de cette aide financière, une **assistance de la part d'un représentant de la Cub** sera proposée, visant à mettre en relation les acteurs concernés, faciliter l'acquisition de matériel ou de locaux. En bref, il s'agit d'une aide personnalisée à la mise en œuvre si nécessaire du projet, ainsi qu'à la définition d'indicateurs de suivi.

En fonction du bilan de l'action menée, cette aide pourra potentiellement être reconduite l'année suivante.

Maîtrise d'ouvrage

Communauté Urbaine de Bordeaux

Coûts approximatifs

- Coût de fonctionnement annuel : 0,5 million d'euros.

Sur le plan juridique, deux possibilités sont offertes à la Cub pour financer un acteur privé :

- la passation d'un marché, nécessitant une demande précise de la collectivité,
- l'attribution d'une subvention nécessitant une définition précise du dispositif, avec des précautions quant à une éventuelle distorsion de la concurrence qui doit être appréciée au cas par cas.

Précautions juridiques



Le Cargo-cyclo de « La Petite Reine », entreprise de livraison de marchandises en vélo à Bordeaux

Etapes de réalisation

- 1) Déterminer les conditions d'aides aux porteurs de projet
- 2) Analyser les dossiers déposés par chaque acteur et répondre
- 3) Attribuer l'aide financière, et/ou assister le montage de projet.

➤ Un plan d'actions, guide des futurs acteurs pour la mise en œuvre partagée

Travail en étroite collaboration avec le maître d'ouvrage pour affiner la description des actions

Validation en Comité de Pilotage

Méthodologie

➤ Phase 1 : Diagnostic - Bilan des premiers entretiens réalisés

➤ Les personnes rencontrées :

- Conseil régional, direction des Routes, Mr Delareberdière
- Conseil général, direction des Infrastructures et bâtiments, Mr Demandre
- Syndicat des Routes, Mr Quillin, Mme Synesius et Mme Copavert
- CAP Excellence, Mme Espagnet-Batta (Direction Environnement et Développement Durable), Mme Adélaïde et Mme Waquin (direction de l'Urbanisme et de l'Aménagement)
- Syndicat Mixte des Transports, Mr Jean-Charles et Mr Cheraldini
- Communauté de Communes Nord Grande Terre, Mr Toumson, DGS
- Communauté de Communes Nord Basse Terre, Mr Piquion (direction de l'environnement)
- Communauté de Communes de Marie-Galante, Mr Pasbeau, DGS
- Collège Lamentin, Mr Victorin (principal) et Mr Leborgne (adjoint au principal)
- Comité Régional du Cyclisme, Mr Samut
- Représentants d'associations cyclistes sportives :
 - Vélo Club Sainte-Anne
 - Union Cycliste Moulienne féminine (Le Moule)
 - UFOLEP

➤ Les personnes restant à contacter :

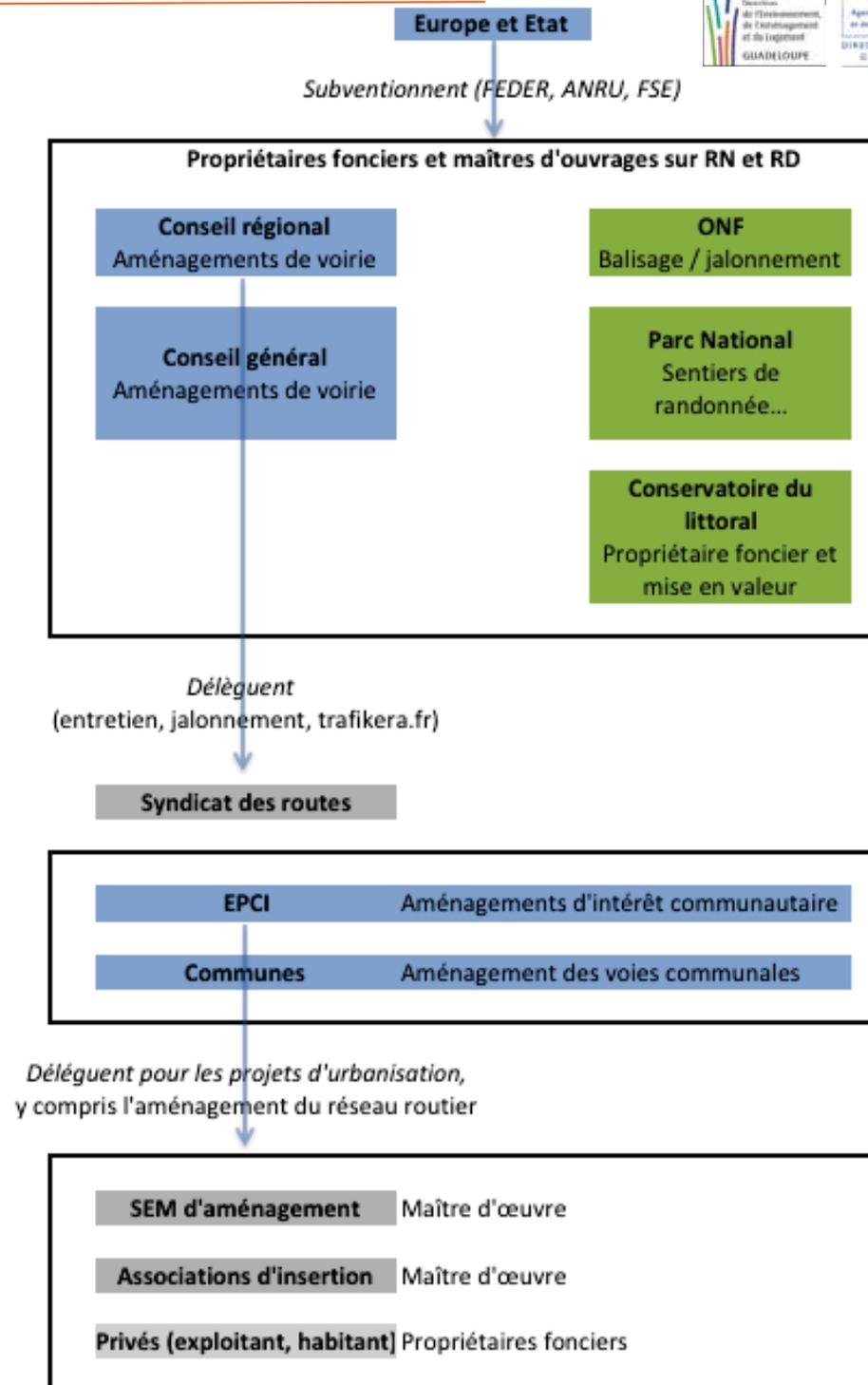
- CCI, Mr Kancel
- CAUE, Mme Treppey
- ONF, Mme Pechenard
- Mr Bastareau, CCNBT, afin d'obtenir un contact au Parc National
- Comité du tourisme des îles de la Guadeloupe
- Autres directions du Conseil régional et Conseil général
- Inspection académique
- Association Digazon

➤ NB : impossibilité de contacter la CC de Sud Basse Terre (future CA)

Méthodologie

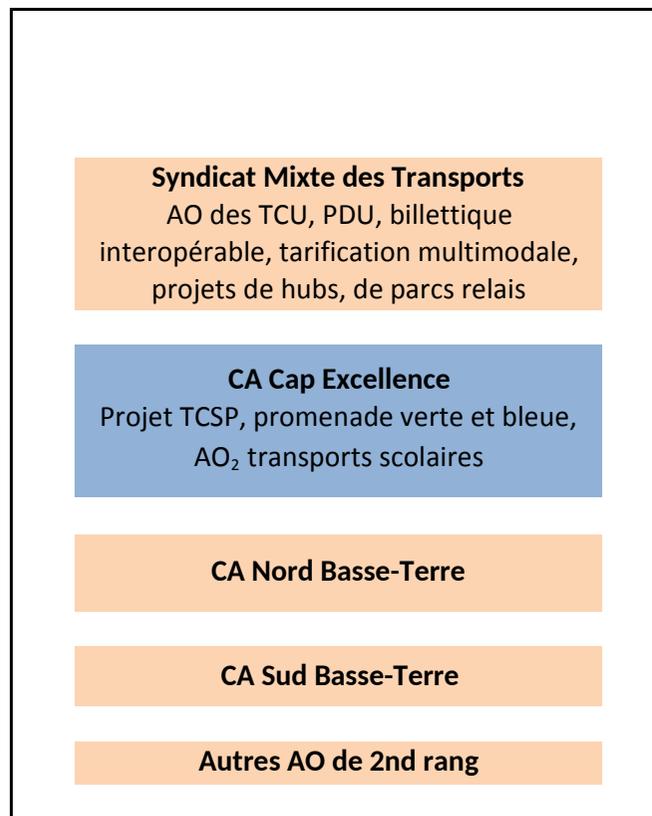
- **Phase 1 : Diagnostic - Bilan des premiers entretiens réalisés**
- La mobilisation des acteurs locaux : une prise de conscience émergente
 - Une implication forte autour des clubs sportifs
 - Des réflexions émergentes et quelques projets isolés en faveur du développement de la pratique cyclable
 - Peu de relations entre les acteurs ou au sein des institutions sur le thème du vélo
 - Des attentes en matière de soutien financier
 - Des dispositifs d'aides financières inconnus, des aides attribuées au « cas par cas »
- Les relations entre les acteurs :

VOLET INFRASTRUCTURES

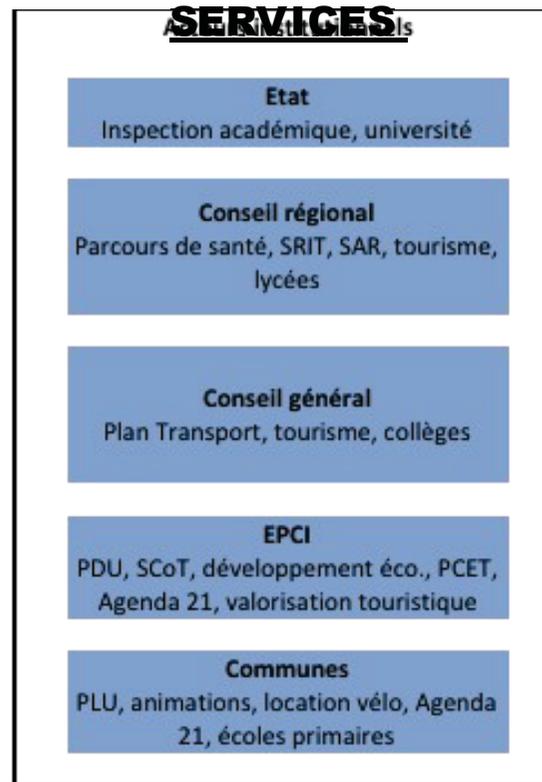


➤ Les relations entre les acteurs :

VOLET INTERMODALITE



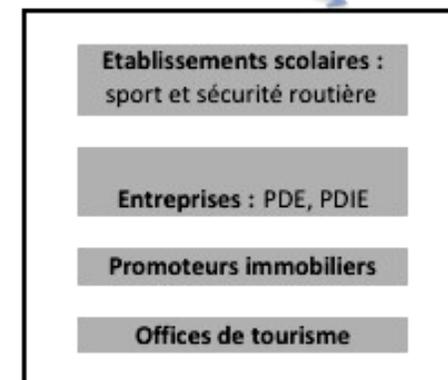
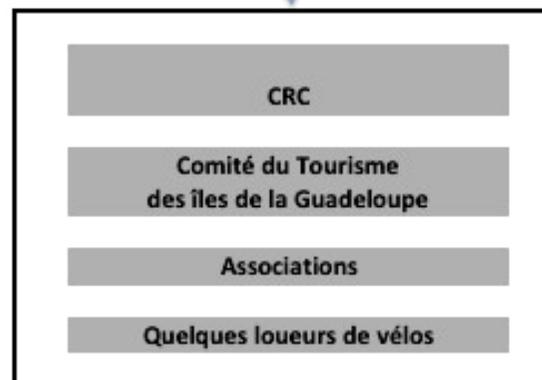
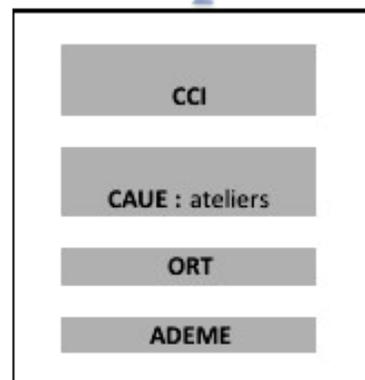
VOLET ANIMATION, SENSIBILISATION, COMMUNICATION, SERVICES



Coordonnent / accompagnent

Aident financièrement

Accompagnent



- **Phase 1 : Diagnostic - Bilan des premiers entretiens réalisés**
- Les pratiques de déplacements :
 - Quasi-exclusivement en voiture pour les déplacements quotidiens
 - Des modes alternatifs utilisés (transports collectifs et vélo) pour les déplacements quotidiens principalement par les personnes captives
 - A vélo :
 - Une forte pratique sportive, avec par ordre d'importance :
 - La pratique sur route (itinéraires principalement sur Grande Terre – circuit littoral ou intérieur aux Grands Fonds, et parfois sur la route littorale de Basse Terre et des la Traversée des Mamelles)
 - Les VTTistes (parcours non jalonnés, par les chemins d'exploitation ou les forêts)
 - Les BMX et course de vitesse (Vélodrome)
 - De nombreuses manifestations sportives :
 - ✓ 1er département français en nombre d'adhérents aux associations cyclistes
 - ✓ le Tour de Guadeloupe, Grand Prix du Conseil général, Tour Junior, Crédit Agricole, Tour Nord Basse Terre, Tour de Marie-Galante
 - ✓ Jarry, initiative de Baie-Mahault : mardi et jeudi soir, voie fermée pour les cyclistes et piétons
 - Une pratique modérée pour les loisirs : ballade du dimanche, promenade en famille, détente sportive en soirée
 - Une faible pratique pour les touristes : loueur de vélo aux Saintes et Marie-Galante, tour VTT sur Nord Grande Terre
 - De très faibles usages quotidiens, voire absents
 - Des pratiques éducatives en primaire (5 communes) et pour le collège des Abymes et Morne à l'eau (USSEP et CRC)

- **Phase 1 : Diagnostic - Bilan des premiers entretiens réalisés**
- Les freins à l'usage du vélo, par ordre d'importance :
 - ① L'insécurité routière : une insécurité ressentie et réelle (un taux élevé d'accidentologie en Guadeloupe) :
 - Trafic routier très dense sur l'agglomération pointoise et ses voies d'accès peu nombreuses
 - Imprudence des automobilistes
 - Absence d'aménagements dédiés aux cyclistes (pistes cyclables)
 - Voies étroites
 - Mauvais entretien courant des routes, en particulier des bandes multifonctionnelles
 - Absence de dispositifs d'éclairage des vélos.
 - ② La météorologie : température élevée ne permettant pas d'aller au travail (transpiration, absence de douches, nécessité de prendre des affaires de rechange...)
 - ③ Le relief marqué de certains territoires
 - ④ Les distances importantes à parcourir (domicile-travail et domicile-étude pour le secondaire), en raison d'un habitat diffus
 - ⑤ La culture du « tout voiture », tout le monde possède 1 voiture
 - ⑥ L'incivilité et l'insécurité (vol, agression physique...)
- Ne sont pas perçus comme des freins :
 - ① Les conditions d'intermodalité avec les transports collectifs et la voiture
 - ② La quasi-inexistence d'équipements tels : stationnement, aire de repos, services (location, réparation...)

➤ Phase 1 : Diagnostic - Bilan des premiers entretiens réalisés

➤ Les projets et axes de réflexion :

- Aménagement de cheminements en Nord Grande Terre : initié pour les piétons, à terme pour le vélo et les chevaux ; dans une logique de développement économique et touristique du territoire (création de cases de repos, intérêt de la signalétique,
- Création de boucles touristiques en Nord Basse Terre : piétons, vélos, équestres ?
- Création de promenades vertes et bleues sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre (allées ombragées), en lien avec l'insertion du TCSP
- Réalisation d'un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables à l'échelle de la Guadeloupe (Conseil régional)
- Mise en place d'une billettique interopérable sans contact sur tous les transports collectifs en lien avec l'agglomération de Pointe-à-Pitre, pouvant accepter éventuellement un vélo en location ; à terme, réflexion sur une intégration tarifaire
- En lien avec le projet de TCSP à Pointe-à-Pitre, création de Parcs relais et Hubs (connexion urbain – interurbain) où des parcs de stationnement vélos seraient proposés
- Harmonisation des projets urbains (opérateurs recensés et coordonnés par CAP Ex)
- Développement de la centrale d'information multimodale en temps réel : trafikera.fr intégrant les transports collectifs
- Mise en œuvre du jalonnement routier sur les RD et RN (après celui réalisé sur le jalonnement touristique) ; élaboration d'une charte de Signalisation d'Intérêt Local
- Ecole verte du vélo au collège du Lamentin
- Quelques réflexions en faveur de l'éco-mobilité : PDA, PDIE de la ZA de la Providence, VAE, développement touristique durable à Marie-Galante, piste cyclable sur la pointe des châteaux, aide à la mobilité pour les personnes défavorisées aux Abymes...

➤ Phase 1 : Diagnostic - Bilan des premiers entretiens réalisés

➤ Les souhaits d'amélioration :

- Encouragement des pratiques cyclables sur les zones les plus planes, en particulier pour la randonnée, les loisirs, le sport et le tourisme
- Amélioration de la liaison cyclable entre Basse-Terre et Grande-Terre (pont de la Gabarre interdit aux vélos, pourtant utilisé, piste cyclable peu connue passant derrière le camp militaire à Jarry)
- Développement des aménagements cyclables sécurisés : pistes cyclables (en particulier pour les scolaires) ou voies peu empruntées à jalonner (ex : grands fonds) ; mais problème de manque de disponibilité foncière
- Amélioration des cheminements existants déjà pratiqués et non signalés, en particulier en milieu rural (ancienne voie ferrée, chemin d'exploitation de la canne, chemin forestier...)
- Amélioration de la visibilité des aménagements réalisés pour les vélos : piste cyclable (séparée de la chaussée, panneaux de jalonnement, pictogramme au sol...)
- Priorité au vélo par rapport à la voiture, notamment au niveau des intersections
- Amélioration de l'entretien des routes, en particulier le balayage en bordure sur les bandes multifonctionnelles ; mais problème de la canne transportée, des nombreux poids lourds et de la végétation luxuriante, allié à la nécessité d'assurer la fluidité du trafic sur les axes routiers majeurs
- Développement des actions de sensibilisation aux bienfaits de la pratique cyclable auprès de tous : élus, habitants, promoteurs...
- Développement et amélioration de la connaissance des aides financières pour les porteurs de projets : Communauté de Communes, Communes, associations, établissements scolaires...
- Amélioration de la visibilité des cyclistes : gilet, lumières...
- Création de sites pour les VTTistes (réflexion ONF/Conseil général/CRC non aboutie)
- Création de produits ou d'animations spécifiques, tels que : manifestation à Jarry en accord avec les commerçants en prêtant des vélos et fermant certaines voies, fermeture de voies à la circulation automobile aux heures d'entrée / sortie de certains établissements scolaires...
- Création d'un Vélo libre service sur l'agglomération de Pointe-à-Pitre
- Expérimentation de vélobus, Vélo à Assistance Electrique

Le calendrier détaillé

➤ **Des points de vigilance :**

- Retour des questionnaires
- Durée de choix en phase 2

➔ Des dates à fixer pour les Copil avec présence sur place

	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre
	Terrain : 18 oct- 8 nov											
Analyse de l'offre actuelle et future en infrastructure cyclable												
Analyse de la demande : recensement des pôles générateurs et l'analyse des sensibilités et opportunités												
Analyse de la demande : bilan des différentes pratiques cyclistes constatées, potentielles et de la demande												
Analyse de la demande : actions d'accompagnement de la pratique cyclable												
Propositions de liaisons cyclables												
Rapport d'étape		06-nov										
2 réunions en Comité Technique : lancement et présentation de la phase 1		●		●								
Phase 1 : Diagnostic												
Choix des principes d'intervention												
Elaboration de propositions d'actions												
Identification des actions d'accompagnement : services et communication												
Rapport d'étape												
1 réunion intermédiaire en Comité Technique : choix des actions et échanges sur leur contenu												
Réunion en Comité Technique												
Phase 2 : opportunités réglementaires, organisationnelles et institutionnelles												
Affinement des potentiels de report modaux												
Réalisation de fiches d'actions territorialisées												
Programmation financière pluriannuelle												
Evaluation et suivi												
Rapport final, incluant une synthèse de 2 pages												
Plaquette de communication (6 pages), à la charte graphique du maître d'ouvrage												
1 réunion intermédiaire en Comité Technique : échanges sur le contenu détaillé des fiches												
Réunion en Comité Technique												
Phase 3 : définition du plan d'actions vélo												

● Réunion sur place

● Réunion en visio