

# Compte rendu . . .

Date : 6 novembre 2103

Objet : Prédiagnostic physique, organisationnel et technique sur les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupéenne – réunion de lancement

Etabli par : Marie LALIRE, Léna LE SCORNET (erea-conseil)

Diffusion : Christian PONT (DEAL), Yann DURACAUD (DEAL), Frantz MAURICE (DEAL), Jérôme DANCOISNE (ADEME), Odyle ESPAGNET-BATTE (Cap Excellence), Cynthia CAROUPANAPOULLE (Morne-à-l'Eau).

## 1. CADRAGE GÉNÉRAL

Mr PONT rappelle que l'étude vise notamment à répondre aux objectifs du Grenelle. Les cibles visées pour développer la pratique cyclable sont plurielles : motifs domicile-étude, domicile-travail, touristiques et de loisirs.

La durée de l'étude est environ de 10 mois, avec un rendu idéalement à la période de la semaine de la mobilité. Le rendu final pourra être couplé éventuellement avec des animations en faveur du vélo en parallèle du Comité de Pilotage. A cette occasion, il serait intéressant d'avoir un kit d'animation et de sensibilisation pour les collectivités locales.

Mr DANCOISNE ajoute que l'objectif de l'étude est de donner des pistes d'actions opérationnelles aux collectivités pour développer le vélo. A l'échelle du territoire, le SRCAE donnent les orientations en faveur d'une mobilité durable. Ainsi, les collectivités s'inscrivent déjà dans cette démarche globale, par le biais de la réalisation de PCET, même si le développement des modes actifs n'est pas forcément mis en avant.

Il s'agit donc de dresser des perspectives très concrètes, même si aujourd'hui le développement du vélo n'apparaît pas comme une priorité pour les acteurs du territoire. Cette démarche d'études prospectives est habituellement menée dans le cadre de l'ORT, en vue notamment d'éclairer et de donner des clés d'action aux collectivités.

Mme Lalire présente les éléments du diaporama (cf. pièce jointe).

L'horizon des propositions d'actions de l'étude est validé par les participants : court et moyen termes correspondant à une échéance de 3 à 5 ans.

Cela permettra de se caler avec les échéances de réalisation des PLU que beaucoup de collectivités sont en train de mener. Par ailleurs, Mme ESPAGNET-BATTA indique que cet horizon est en phase avec les délais d'élaboration du SCoT et de réalisation du TCSP. Ainsi, la tranche 1 est prévue en 2019 ou 2020 et doit nécessairement s'accompagner d'actions en faveur du vélo.

## 2. MODIFICATIONS DU DIAPORAMA

Suite aux remarques des participants les modifications suivantes ont été apportées au diaporama :

- Modification sur les évolutions des EPCI (p. 8) :
  - o la Communauté de Communes Nord Grande Terre devient AOTU au 1/1/2014,

- Cap Excellence est AO<sub>2</sub> pour les transports scolaires, et transporte les résidents de l'agglomération vers les lycées et collèges qui ne sont pas dans l'agglomération,
- la Communauté de Communes de Sud Basse-Terre va devenir Communauté d'Agglomération.
- la prise en compte des documents de portée supérieure : PRERUR, lui-même compatible avec le SRCAE (p. 9)
- Ajouter aux enjeux : (p.11)
  - Clarification du rôle des acteurs intervenants sur le vélo (urbanisme, aménagement, AOTU...); Mr PONT précise que l'un des objectifs de l'étude est effectivement de mettre en évidence le jeu d'acteur, et l'ensemble des possibilités d'action de chacun (compétence), tout en ayant la vision globale de développement général.
  - Développement du stationnement vélo. Il s'agit d'un motif de choix important, dépendant de la politique générale menée en matière de stationnement et de son contrôle, de l'interface avec les autres modes de transports, et notamment d'aménagement des espaces autour des arrêts majeurs de transport collectif.
  - Action sur le levier de la fiscalité ; Mr PONT et Mr DANCOISNE enverront les éléments sur ce sujet à erea-conseil (*éléments reçus*) ; E. BELFORT de l'ORT a récemment effectué des calculs sur ce point. La situation est spécifique en Guadeloupe :
    - La taxe sur la consommation des carburants (remplaçant la TIPP en métropole) est répartie à :
      - 90% vers les collectivités locales (région et département, peut-être les communes - à vérifier) ; en 2012, 150 millions d'euros ont ainsi été attribués au Syndicat des Routes de Guadeloupe,
      - 2% sur la TVA,
      - 1% sur l'économie d'énergie qui aujourd'hui est quasi-exclusivement utilisé en métropole dans l'habitat plus que dans les transports ; représentant environ 2 millions d'euros. Cet argent pourrait être utilisé pour inciter à la mise en place d'opérations de maîtrise de l'énergie en Guadeloupe par le biais de l'utilisation des certificats d'économie d'énergie, orienté pour le développement du vélo.
    - Comment mobiliser une partie de cette fiscalité vers les modes les moins consommateurs d'énergie ? Comment inciter les pétroliers (principalement les distributeurs Total et Rubis Antille-Guyane) à investir en faveur du vélo ?
    - Texte de loi à vérifier : un montant maximum de 4% pourrait être reversé aux AOTU.
- Ajout d'acteurs à interroger (p.15)
  - inspection académique, rectorat ; Cap Excellence souligne l'intérêt de développer des actions ciblées sur les scolaires.
  - association Digazon (*Mr Dancoisne transmettra à erea-conseil les coordonnées d'un contact*).
- Modifications des schémas sur le rôle des acteurs :
  - Schéma 1 (p. 16) : ajouter conservatoire du littoral,
  - Schéma 2 (p. 17) :
    - remplacer « trame » par « promenade verte et bleue » et « traces » (p. 20)
    - Cap Ex est AO<sub>2</sub> pour les transports scolaires,
  - Schéma 3 (p. 16) :
    - Pour les communes ajouter agenda 21,
    - Acteurs du tourisme à ajouter,
    - Inspection académique à ajouter,
    - ajouter les acteurs suivants : collèges, lycées, écoles, étudiants.

- Ajout dans les freins sur l'insécurité routière (p.19) : l'absence de dispositifs d'éclairage des vélos.

### 3. AUTRES POINTS EVOQUÉS

A Morne à l'Eau, les bandes multifonctionnelles sont devenues de fait complètement inutilisables pour les cyclistes, en raison de leur discontinuité. La question des moyens pour rétablir une continuité d'itinéraire est posée. Sur Cap Excellence, ces bandes sont utilisées par les voitures lors des embouteillages aux heures de pointe.

Le questionnaire aux communes a été envoyé il y a 15 jours, *la DEAL relancera les communes. Le document sur le PDU de Marie-Galante sera transmis à erea-conseil.*

Dans le PCET de Cap Excellence, des actions sont prévues sur le vélo. Il devrait être validé entre mai et juin 2014. Sur le Nord Basse Terre, le PCET est en cours d'adoption et devrait être accessible sur le site internet.

A Morne à l'Eau, environ 100 agents viennent à vélo au travail. Il s'agit surtout du personnel des services techniques. C'est la raison pour laquelle le maire s'est mobilisé sur le sujet, et souhaite la mise en place d'un Schéma Directeur de mobilité durable l'année prochaine. En outre, des collégiens viennent au collège en vélo.

La commune réalise actuellement sa trame verte et bleue et réfléchit dans ce cadre aux aménagements pour les modes actifs. Une étude d'aménagement de sentiers de randonnée sur la ville a également été menée.

*Les études sur les actions menées sur Morne à l'Eau seront transmises à erea-conseil par Mme CAROUPANAPOULLE*

Cette commune compte 2 ou 3 clubs cyclistes parmi les plus importants de la Guadeloupe. Le principal problème est le manque d'infrastructures, y compris piétonnes.

Mr DANCOISNE s'interroge sur le discours tenu par certaines collectivités sur le manque de financements : est-ce un frein réel ? Ca a été le cas pour les déchets ou le même discours était tenu alors que des financements à 95% existaient. Les discussions de l'Etat sur le CPER commencent à peine (les groupes de travail devraient démarrer dans les semaines qui viennent). Cela ne permet pas de savoir quels dispositifs d'aides financières aux communes pourraient être accordés aujourd'hui. Pour l'instant, c'est aussi inscrit au programme opérationnel FEDER 2012.

Mr PONT explique que le critère financier sera à prendre en compte dans la présente étude et qu'il existe aussi de nombreuses actions peu onéreuses qui pourraient être mises en place.

Mme LALIRE donne l'exemple de la Communauté de Communes de Nord Grande Terre qui dispose d'un projet ficelé, lancé sur la base d'un chantier d'insertion (FSE), mais pour l'instant ne savent pas comment faire la partie relative au jalonnement pour le vélo pour un montant élevé de 3 millions d'euros.

Mr DANCOISNE indique que l'expérience de Jarry fonctionne très bien, et pourrait être étendue à d'autres pratiques que sportives. Selon lui, il faut s'appuyer sur le gisement des pratiques sportives pour encourager vers des pratiques différentes, et notamment faire le levier sur les motifs travail et école.

Mr PONT souhaite que dans la phase 2 de l'étude un rappel réglementaire soit réalisé sur les obligations de réaliser des places de stationnement à l'intérieur de locaux neufs.

Mr DANCOISNE répond qu'il ne faut pas pour autant prévoir des locaux qui ne seraient pas utilisés. En outre, il serait bien d'avoir un recensement des loueurs de vélo.

Parmi les compétitions sportives : le « tour de l'environnement cycliste de la Guadeloupe » peut être ajouté. Il concerne toutes les îles, l'une d'elle s'était clôturée par une conférence avec Jean Jouzel.

Mr DANCOISNE s'interroge sur la pratique par les personnes à faible revenu, qui n'ont pas forcément accès à l'automobile. Pour identifier le nombre de personnes concernées, un calcul sur les taux de motorisation faible pourrait être réalisé. *Mr Dancoisne transmettra à erea-conseil les coordonnées de Cyndi CARENE afin d'obtenir les coordonnées de la personne qui s'occupe des auto-écoles sociales au Conseil général* (association digazon souhaitant faire une plate-forme de mobilité sociale). Selon lui, les auto-écoles sociales doivent avoir une idée assez fine de ce public.

Mr PONT relève la limite de l'exercice : ces personnes ont aussi des besoins de mobilité moindre et adaptent donc leurs besoins de déplacement à leurs possibilités de déplacement.

Mme ESPAGNET-BATTA : pour Cap Excellence (en particulier les communes de Pointe-à-Pitre et Le Gosier), le 6<sup>ème</sup> point est le plus important en terme de freins à l'usage du vélo. La hiérarchisation indiquée par erea-conseil est donc à considérer avec précaution selon les territoires.

Mr PONT relève que la majorité des attentes portent sur la réalisation d'infrastructures cyclables dédiées. Selon lui, s'il y avait plus de cyclistes, le rapport de force entre les cyclistes et la voiture serait moins important (différentiel vitesse et nombre) et la nécessité de l'aménagement moindre. Ainsi, si on réserve une partie de la chaussée au vélo, la piste cyclable n'est pas l'unique solution, mais aussi la bande cyclable, la zone 30.... Il vaut donc mieux travailler sur le partage de la voirie. Par ailleurs, les actions relatives aux services sont relativement moins chères et à encourager.

Mr DANCOISNE ajoute que d'autres actions moins coûteuses que les infrastructures peuvent être proposées. Il cite l'exemple de l'île de La Réunion, à St-Denis, avec sur un axe routier très fréquenté, des locations de VAE entre 2 points qui fonctionnent très bien.

Sur le rendu du diagnostic, il est convenu :

- un rapport sous forme de diaporama, analogue à la présentation en format paysage de la réunion de lancement,
- une carte de synthèse permettant d'identifier les zones où le vélo peut se développer rapidement, avec une typologie de zones favorables / défavorables, prenant en compte : le relief, la densité, les pratiques actuelles... Elle permettra d'identifier les espaces où il serait aisé de mettre en place des actions efficaces : prédispositions géographiques, volonté politique, rentabilité financière...

#### 4. PROCHAINES ECHÉANCES

erea-conseil transmettra les comptes-rendus des entretiens réalisés à Mr PONT et Mr DANCOISNE, lorsqu'ils seront validés par les personnes rencontrées.

COFIL rendu du diagnostic : Vendredi 7 février. ZAC de Providence, Dotemar, ensemble de Bâtiment Canopée. En face de la CAF. Bâtiment G à 10h (plan transmis à erea-conseil).  
Envoi du support au moins 1 semaine avant.

Phase 2 : mi-février à mi-mai.

Visioconférence : Jeudi 20 mars entre 10h et 12h heure Guadeloupe. (15-17h en métropole).

COFIL : Jeudi 15 mai à 10h.