

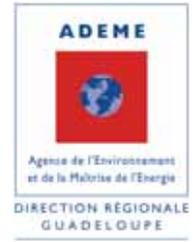
*DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT*

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

*Plan d'action - Version finale*

*Juillet 2014*





*Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement*

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

*Plan d'action – Version 2*

*Juillet 2014*

### **erea-conseil**

39 rue Furtado,  
33800 BORDEAUX  
tél. : 05 56 31 46 46  
Fax : 05 56 31 40 77  
e-mail : [erea@erea-conseil.fr](mailto:erea@erea-conseil.fr)  
site : [www.erea-conseil.fr](http://www.erea-conseil.fr)

# SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	3
1. CHARTE D'AMENAGEMENT .....	9
2. TRAVAUX D'AMENAGEMENT (AXE ROUTIER, CENTRE-BOURG ET LITTORAL) ET JALONNEMENT .....	13
3. TRAVAUX TRAME DOUCE DE CAP EXCELLENCE .....	17
4. SCHEMAS DIRECTEURS CYCLABLES TERRITOIRES.....	19
5. SCHEMA DIRECTEUR MODES ACTIFS DE CAP EXCELLENCE.....	23
6. TRAVAUX D'AMENAGEMENT (ZONES D'EMPLOIS, ETABLISSEMENTS SCOLAIRES, PROJETS).....	29
7. PLAN DE COMMUNICATION .....	32
8. RENFORCEMENT SENSIBILISATION EN SECURITE ROUTIERE .....	35
9. INCITATION PLANS DE MOBILITE .....	37
10. EVENEMENTS.....	39
11. DIFFUSION INFORMATIONS .....	41
12. ETUDE POTENTIEL TOURISTIQUE .....	43
13. JOURNEES DE PARTAGE .....	45
14. DOCUMENTS DE PLANIFICATION .....	47
15. ASSOCIATION D'USAGERS DU VELO .....	50
16. DEVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS.....	52
17. EQUIPEMENTS POLES INTERMODAUX .....	55
18. MONTEE A BORD DES BATEAUX, VOIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS.....	58
19. CREATION DE SERVICES .....	60
20. COMITE DE SUIVI ET OUTILS DE SUIVI.....	63
21. DIFFUSION DES DISPOSITIFS FINANCIERS ET TECHNIQUES.....	67
22. PROJETS ECONOMIQUES ET DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE .....	70
23. PROJETS D'INTEGRATION SOCIALE .....	72
24. INCITATIONS FINANCIERES AUPRES DES HABITANTS.....	74
RECAPITULATIF.....	76
SIGLES .....	80

## INTRODUCTION

Le **vaste territoire d'étude est marqué par des paysages contrastés** : bords de mer, montagnes, plaines, cours d'eau et des pôles urbains majeurs, principalement l'agglomération pontoise. Ils contribuent au **fort attrait touristique**. Toutefois, le relief, le climat, l'insécurité routière liée à l'usage massif de la voiture sur les territoires les plus urbanisés, le faible nombre d'aménagements cyclables... constituent autant de **freins à la pratique cyclable**.

Il importe également de **différencier les divers motifs** liés à cette pratique :

- les pratiques cyclotouristiques semblent plutôt développées, sans pour autant a priori bénéficier d'aménagement ou de jalonnement spécifiques ; ainsi que les pratiques de VTTistes,
- les touristes disposent de peu d'offres de service (type location à la journée, réparation...) ou ponctuellement sur certains secteurs, notamment les îles où la circulation des voitures est interdite ou faible ; les infrastructures cyclables restent ponctuelles avec pourtant des secteurs plus plats et attrayants en raison de la proximité des plages (ex : secteur Sud de Grande Terre, Les Saintes) ;
- les habitants, concentrés entre autres dans la zone agglomérée de Point-à-Pitre, pourraient développer davantage l'usage des modes actifs, notamment en intermodalité et sur des courtes distances ; l'usage quotidien du vélo (déplacements utilitaires : motifs travail, étude, démarches, visites...) représenterait un gain potentiel de report notable...

Malgré les **nombreux documents de planification** œuvrant en faveur du développement de la pratique cyclable, dans la continuité de l'application de la **Loi Grenelle** (SRCAE, SAR et SRIT), il s'avère que les politiques locales agissent faiblement en faveur d'un report modal vers le vélo.

Ainsi, la DEAL et l'ADEME se sont engagées dans la réalisation de cette étude de prédiagnostic en vue d'identifier les perspectives d'augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements de la population guadeloupéenne. Il s'agit bien de considérer **l'ensemble des motifs de déplacements**, à l'échelle de la Région Guadeloupe, ainsi que les **spécificités territoriales**, en vue de **développer la pratique cyclable ; et ceci en collaboration avec les acteurs locaux et en tenant compte des documents de planification existants ou en cours**.

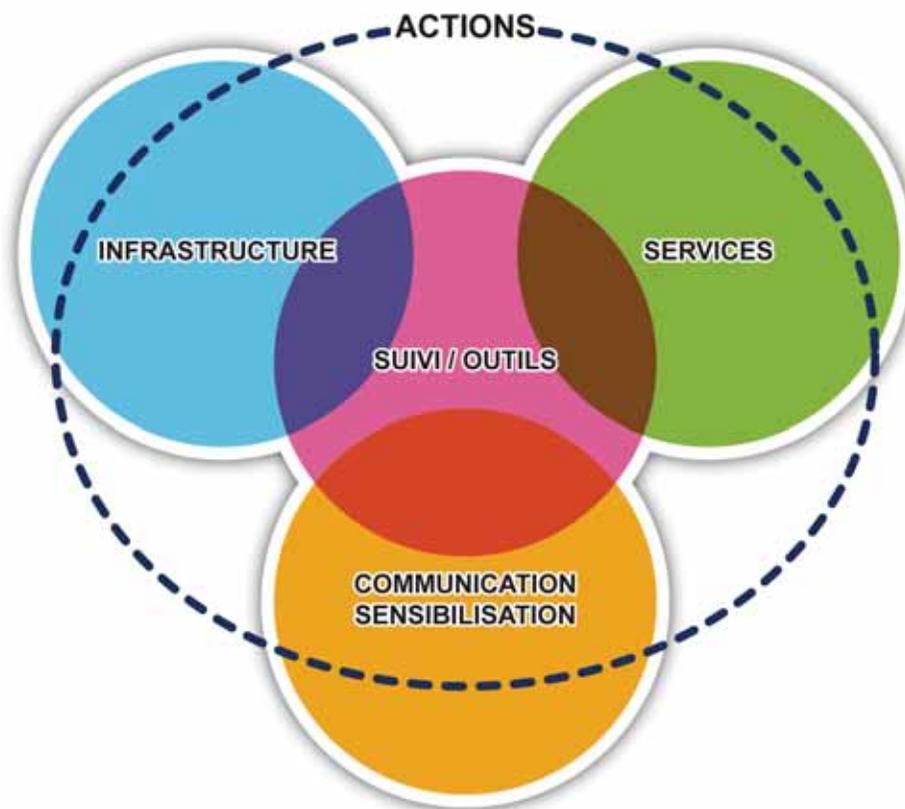
Cette étude a pour objectif de **définir un Plan d'actions en matière de politique cyclable, à terme**, en tenant compte des avancées réalisées à ce jour, objet du présent rapport. Il découle des deux premières phases de l'étude, ayant fait l'objet de deux rendus distincts :

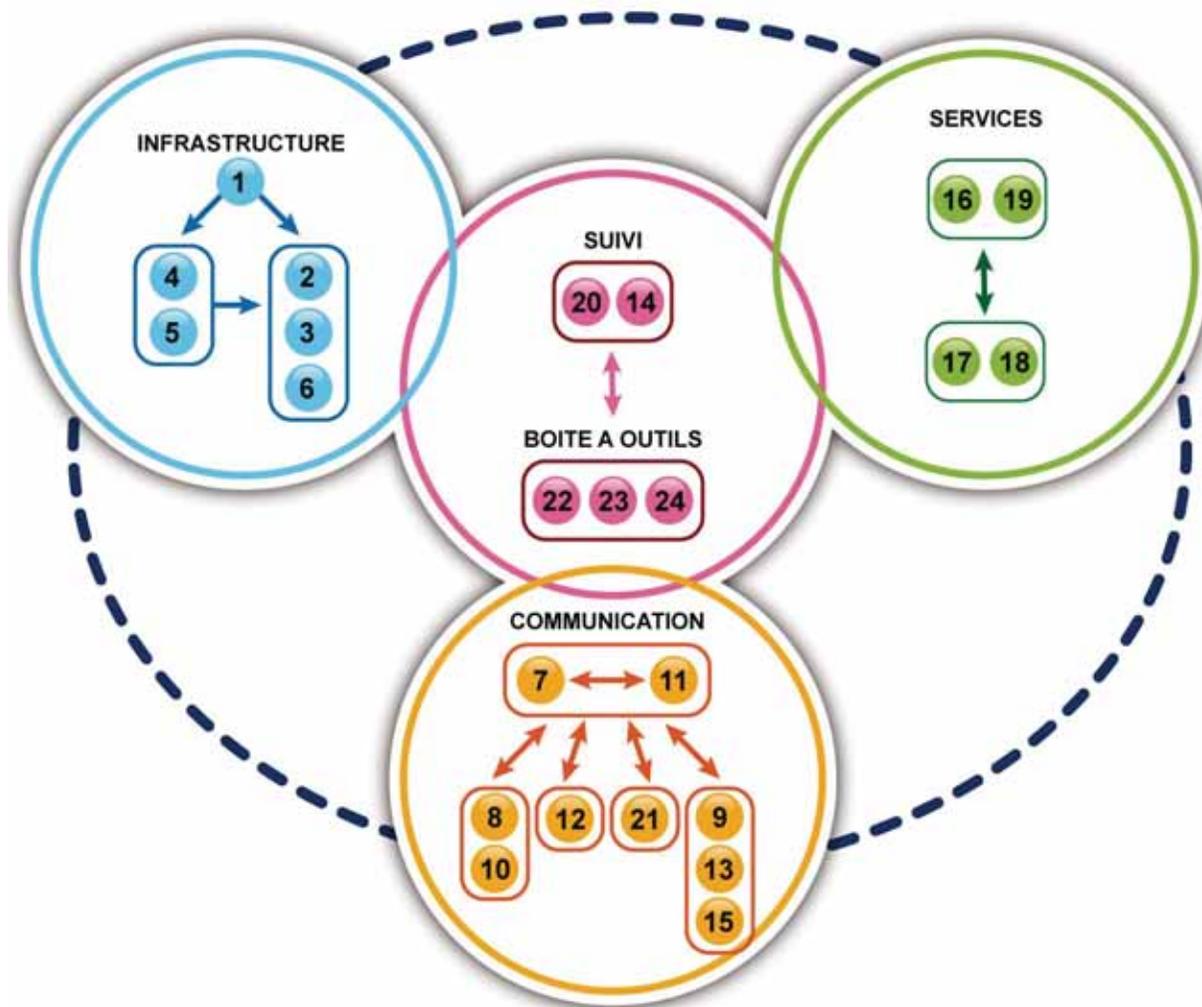
- un rapport diagnostic et orientations, accompagné de deux annexes : entretiens avec une trentaine d'acteurs locaux et reportage photographique,

- une liste d'actions générales proposées à l'échelle de la Guadeloupe et son évaluation multicritères ; un support pour les rencontres organisées avec les territoires retenus à fort potentiel (Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre, CAP Excellence, Communauté de Communes de Marie-Galante, Ville de Morne-à-l'Eau), Ville de Saint François, comprenant une sélection d'actions territorialisées et un schéma systémique de l'ensemble des actions proposées à l'échelle de la Guadeloupe ; un bilan des rencontres réalisées avec chaque territoire ayant permis de valider la liste des actions retenues pour le plan présenté ci-après.

Si la DEAL et l'ADEME ont assuré la maîtrise d'ouvrage de l'étude, la **compétence partagée** en matière de politique cyclable nécessite une coordination entre les acteurs concernés pour la mise en œuvre.

Ainsi le plan d'actions se décompose en 24 actions, appartenant à 4 volets étroitement liés tels que représenté dans les schémas ci-dessous :





- 1-Charte d'aménagement
- 2-Travaux d'aménagement (axe routier, centre-bourg et littoral) et jalonnement
- 3-Travaux trame douce de CAPEX
- 4-Schéma Directeur Cyclable Territoires
- 5-Schéma Directeur Cyclable de CAPEX
- 6-Travaux d'aménagement (zones d'emploi, établissements scolaires, projets)
- 7-Plan de communication
- 8-Renforcement sensibilisation en sécurité routière
- 9-Incitation Plans de Mobilité
- 10-Evénements
- 11-Diffusion informations
- 12-Etude potentiel touristique
- 13-Journées de partage
- 14-Documents de planification
- 15-Association d'usagers du vélo
- 16-Développement de stationnements
- 17-Equipements pôles intermodaux
- 18-Montée à bord des bateaux, voire des transports collectifs urbains
- 19-Création de services
- 20-Comité de suivi et outils de suivi
- 21-Diffusion des dispositifs financiers et techniques
- 22-Projets économiques et développement du territoire
- 23-Projets d'intégration sociale
- 24-Incitations financières auprès des habitants

Chaque action est présentée selon la numérotation, sous la même forme, avec les informations suivantes :

- titre de l'action,
- résumé synthétique de l'action,
- quelques éléments de diagnostic, extraits du rapport de phase 1,
- cohérence avec les documents de planification,
- description détaillée,
- précisions apportées sur les spécificités territoriales, prenant notamment en compte les échanges ayant eu lieu au cours de la phase 2,
- maîtrise d'ouvrage,
- partenaires potentiels à associer pour la mise en œuvre,
- détail estimatif financier, établi sur la base de coûts unitaires,
- degré de priorité (court terme – 2 ans, moyen terme – 5 ans, long terme – 10 ans),
- indicateurs de suivi.

Enfin, le tableau ci-après présente la cohérence entre les actions proposées et les documents de planification présents sur l'ensemble du territoire guadeloupéen.

N°	Titre	Cohérence avec les objectifs inscrits dans les documents de planification sur le territoire guadeloupéen
1	Charte d'aménagement	SAR 'intégrer systématiquement aux projets routiers capacitaires et sécuritaires, un volet consacré aux transports collectifs et modes doux' SRIT 'aménagement de la route pour favoriser les nouveaux comportements' PDU de l'agglomération pointoise 'élaborer une charte de partage de la voirie avec un volet paysager' et 'une charte de jalonnement et de signalétique' PD de l'agglomération basse-terrienne 'mettre en place une charte des aménagements de la voirie et des espaces publics'
2	Travaux d'aménagement (axe routier, centre-bourg et littoral) et jalonnement	SRIT 'aménagement de la route pour favoriser les nouveaux comportements' SAR : plusieurs projets d'aménagement SRCAE 'inciter au développement d'infrastructures favorisant l'usage de la marche et du vélo' PDU de l'agglomération pointoise 'créer des zones calmes' et 'jalonner les itinéraires pour tous les modes' PD de l'agglomération basse-terrienne 'créer des zones piétonnes dans le centre-ville de Basse-Terre'
3	Travaux trame douce de CAP Excellence	SRCAE 'inciter au développement d'infrastructures favorisant l'usage de la marche et du vélo' SRIT 'aménagement de la route pour favoriser les nouveaux comportements' SCoT de l'agglomération pointoise - objectifs affichés au séminaire 'cap 2030' : 'créer des allées ombragées'
4	Schémas Directeurs Cyclables Territoires	SAR : 'créer un itinéraire cyclable ombragé, notamment pour le développement du cyclotourisme' Schéma Directeur touristique de Marie-Galante (projet en cours)
5	Schéma Directeur Modes actifs de CAP Excellence	SAR : 'créer un itinéraire cyclable ombragé, notamment sur l'agglomération pointoise' PDU de l'agglomération pointoise 'finaliser un schéma directeur vélo' et 'mettre en place une continuité cyclable'
6	Travaux d'aménagement (zones d'emplois, établissements scolaires, projets)	SRCAE 'inciter au développement d'infrastructures favorisant l'usage de la marche et du vélo, et rendre accessible les grandes zones d'activités aux modes doux' PD de l'agglomération basse-terrienne 'aménager les abords des établissements scolaires'
7	Plan de communication	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux'
8	Renforcement sensibilisation routière	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux', dont 'favoriser l'apprentissage du 'code de la rue' PDU de l'agglomération pointoise 'promouvoir les mobilités alternatives'
9	Incitation Plans de mobilité	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux' SRIT 'réalisation de PDIE ou PDIA' PD de l'agglomération basse-terrienne : 'aider à la mise en place de PDE' Projets de PDA à la CANBT et CAP Excellence, inscrits dans chaque PCET
10	Evénements	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux', dont soutenir la création des zones sans voiture de façon permanente ou temporaire' PDU de l'agglomération pointoise 'promouvoir les mobilités alternatives'
11	Diffusion informations	PDU de l'agglomération pointoise 'promouvoir les mobilités alternatives'
12	Étude potentiel touristique	

N°	Titre	Cohérence avec les objectifs inscrits dans les documents de planification sur le territoire guadeloupéen
13	Journées de partage	SRCAE 'encourager la recherche comparée... avec d'autres pays de la Caraïbe' et 'soutenir les collectivités dans leurs démarches, via le partage et la valorisation des bonnes pratiques' PDU de l'agglomération pointoise 'promouvoir les mobilités alternatives' Ensemble des PLU
14	Documents de planification	SRCAE : 'encourager les politiques de développement des modes doux' dont 'prévoir dans la révision des SAR et SRIT : 'optimiser l'interface urbanisme/transport', en cours d'élaboration SAR : tant qu'il n'existera pas de SCoT sur le territoire, les PLU devront être compatibles avec le SAR SCoT de la CANBT, en cours d'élaboration PDU de l'agglomération pointoise, les PLU devant être compatibles avec les PDU PCET : CANBT, Cap Excellence, Villes des Abymes...
15	Associations d'usagers du vélo	-
16	Développement de stationnements	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux' PDU de l'agglomération pointoise 'aider à la mise en place de parcs de vélos inter-administrations et entreprises'
17	Equipements pôles intermodaux	SRIT 'Organisation de l'intermodalité grâce à la combinaison de plusieurs modes impliquant notamment le vélo' PDU de l'agglomération pointoise PD de l'agglomération basse-terrienne 'aménager les pôles d'échange'
18	Montée à bord des bateaux, voire des transports collectifs urbains	SRIT 'Organisation de l'intermodalité grâce à la combinaison de plusieurs modes impliquant notamment le vélo'
19	Création de services	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux', et notamment 'les services vélos sur les pôles intermodaux' SAR 'inciter les professionnels de la filière touristique à favoriser l'installation de systèmes de location de cycles à destination des touristes, notamment sur le Sud de Grande Terre'
20	Comité de suivi et outils de suivi	PDU de l'agglomération pointoise 'mettre en place une cellule chargée d'observer les accidents des usagers vulnérables'
21	Diffusion des dispositifs financiers et techniques	SRCAE 'encourager les politiques de développement des modes doux', dont 'inscrire au PO (Programmes Opérationnels) et CPER (Contrat de Plan Etat Région) le soutien aux infrastructures nécessaires'
22	Projets économiques et développement du territoire	SAR 'il fixe les orientations fondamentales en matière de développement durable, de mise en valeur des territoires et de protection de l'environnement'
23	Projets d'intégration sociale	-
24	Incitations financières auprès des habitants	-



# 1. CHARTE D'AMENAGEMENT

## Résumé

Il s'agit d'élaborer pour chaque ECPI un document partagé par tous les acteurs de l'aménagement, permettant d'homogénéiser les pratiques en fonction des contextes, tout en tenant compte des exigences réglementaires. La réussite est conditionnée par une collaboration étroite de tous les acteurs impliqués.

## Diagnostic

Peu d'aménagements en faveur des vélos réalisés, avec principalement des bandes multifonctionnelles dont le traitement est hétérogène sur l'ensemble du territoire de la Guadeloupe : pictogrammes vélos anciens effacés ou non, largeur de la bande variable et peinture au sol variable.

## Description

### Objet de la charte

La réalisation d'une charte cyclable ou modes actifs selon les contextes (prise en compte renforcée du piéton), signée par l'ensemble des élus des communes de chaque Etablissement Public de Coopération Intercommunale, ainsi que le Conseil régional et le Conseil général, et leur représentant en matière d'aménagement des routes (le Syndicat des Routes de Guadeloupe), permettra de préciser des principes d'aménagement qui serviront de guide commun pour la réalisation d'aménagements cohérents sur l'ensemble du territoire. Il s'agira d'un référentiel utilisé par les élus et les techniciens des collectivités afin d'assurer une homogénéité de traitement sur chaque EPCI, et à terme à l'échelle de la Guadeloupe. Ce guide pourra également servir aux porteurs de projets (SEM, Université, promoteurs immobiliers...), facilitant les relations d'échange et garantissant une qualité de réalisation.

### Processus d'élaboration

L'élaboration peut être réalisée en interne à l'EPCI ou confiée à un bureau d'études extérieur. Il importerait de définir initialement la liste des partenaires associés et les objectifs de niveau de rendu (plus ou moins technique selon les contextes).

Classiquement, la charte s'élabore en quatre étapes, en concertation étroite avec tous les acteurs impliqués :

- identification des pratiques locales et partage entre les acteurs,
- définition du contenu de la charte et des thèmes abordés, ainsi que du niveau de détail attendu en fonction des thématiques et du mode de diffusion souhaité (de la plaquette pédagogique à un document technique détaillé),
- rédaction de la charte,
- approbation du contenu et signature par les personnes ayant participé à son élaboration.

### Points essentiels :

- un dispositif d'élaboration conjoint, porté par l'EPCI, coordonnant les différents acteurs impliqués
- une nécessaire participation du Syndicat des Routes de Guadeloupe pour garantir la cohérence de traitement sur l'ensemble des axes routiers départementaux et nationaux
- une prise en compte du contexte local dans le contenu de la charte
- un rendu pédagogique et plutôt réduit sur les aspects techniques, adapté au contexte émergent de développement des pratiques en matière d'aménagements cyclables sur le territoire de la Guadeloupe

## Contenu de la charte

Ce document contiendra des prescriptions à intégrer, notamment lors des projets de rénovation ou de construction de voirie, au travers d'aménagements adaptés au contexte et à la fréquentation. Ce document contiendra également les réglementations en vigueur, issues du code de la route, de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR). De plus, il fournira en outre des informations relatives aux préconisations édictées par le Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA).

Cette charte rassemblera donc un ensemble de principes généraux, afin de fournir un cadre aux collectivités locales (et autres détenteurs du pouvoir de police de la circulation) qui décident des caractéristiques des aménagements cyclables. Ainsi, les principaux aménagements seront répertoriés permettant de choisir l'aménagement le plus adapté : site propre (piste cyclable ou voie verte), bande cyclable ou cheminement avec mixité d'usage (voie bus, zone 30, zone de rencontre, aire piétonne). Des profils en travers type seront présentés, afin d'illustrer les conditions « minimales » qu'il est souhaitable de respecter en fonction des contextes (rural/urbain, axe routier majeur/voie de desserte,...). Des préconisations sur le traitement des carrefours, notamment pour améliorer la sécurité seront intégrées.

Pourront également être précisés les aménagements complémentaires suivants, en fonction du contexte :

- le paysagement des abords (allées ombragées, agrément et confort de déplacement, mise en valeur des paysages traversés, plantations hautes permettant de protéger du soleil les cyclistes particulièrement exposés au soleil en Guadeloupe...),
- la signalisation de police verticale et horizontale,
- la signalisation directionnelle avec des caractéristiques précises obligatoires à suivre concernant les panneaux de jalonnement (taille, couleur...) ; les principes en matière de jalonnement cycliste seront rappelés : non redondance avec le jalonnement routier, continuité et lisibilité des itinéraires jalonnés ; le projet de charte de signalisation locale réalisé par le Conseil régional et le Conseil général sera à prendre en compte,
- le stationnement (choix du matériel en fonction de la durée prévisible de stationnement et du lieu – arceau, abris sécurisé ou non –, implantation, ...) ; avec un rappel des obligations réglementaires en matière de construction neuve,
- les matériaux à employer (revêtement, éclairage, rampes d'accès),
- les caractéristiques des ouvrages d'art,
- l'entretien des infrastructures (niveau de fréquence selon les contextes – axe routier majeur, végétation aux abords...).

*Obligations en matière de stationnement vélos pour toute construction neuve ou en rénovation (source : arrêté du 20 février 2012) :*

*« L'espace destiné au stationnement sécurisé des vélos prévu aux articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation doit être couvert et éclairé, se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou à défaut au premier sous-sol et accessible facilement depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment.*

*Il possède les caractéristiques minimales suivantes :*

*- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m<sup>2</sup> par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup> ;*

*- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.*

*Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.*

*Obligations en matière de panneau de jalonnement (source : IISR) :*



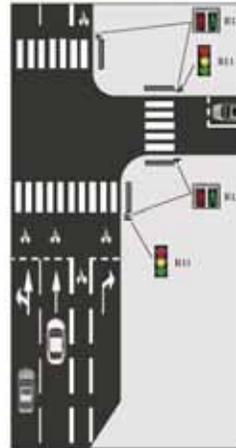
## Exemple d'une charte fournie sur les aspects techniques

Charte Cyclable de Lyon (1 fiche technique précise par type d'aménagement)

### Bande cyclable en intersection régulée par feux

> Bande cyclable sur un axe où le mouvement de tourne-à-droite est fort, cas où une voie peut être créée sur le stationnement

- Dimensions (à l'axe du marquage et hors cariveau pavé) :
  - 1,50 à 1,80 m de largeur
  - 1,20 m en cas de profil contraint
  - 3 m à 5 m de largeur pour le sas vélo au niveau du feu
  - la longueur de la voie de pré-sélection pour tourner à droite est dimensionnée selon la nécessité de stockage
- Délimitation :
  - marquage T3 5u entre la bande et la voie de circulation des véhicules motorisés
  - il est interrompu au niveau de l'intersection
  - la ligne d'effet des feux est interrompue devant la bande
- Signalisation verticale :
  - un panneau C113 peut être implanté après l'intersection
- Signalisation horizontale :
  - la figurine vélo est placée après l'intersection et devant chaque voie au niveau du sas
  - des figurines peuvent être disposées au niveau de l'intersection dans l'axe de la bande, notamment lorsque la trajectoire n'est pas évidente, rectiligne et en cas de traversée longue ou jugée dangereuse



35

Stéphane Lévain, Directeur de la Ville de Lyon  
Guide de conception des aménagements cyclables

## Exemple de chartes cyclables pédagogiques

Panneaux réglementaires dans les zones apaisées (extrait de la charte cyclable de Valence Romans Déplacements)



### Charte Cyclable de Grenoble

#### 3.1 Les aménagements cyclables

Le réseau de l'agglomération est composé de différents types d'aménagements cyclables :

La bande cyclable qui trouve sa place le long des avenues et voiries intra-quartiers. C'est l'aménagement préféré des cyclistes quotidiens : il permet une circulation plus fluide, plus sûre en milieu urbain car l'automobiliste est beaucoup plus attentif à la présence du cycliste.



La piste cyclable (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) est présente le long des grandes voies de circulation, assure une bonne sécurité en section courante mais nécessite une très grande vigilance aux intersections.

La voie mixte bus/vélo permet aux cyclistes de circuler dans les couloirs réservés aux bus.

#### Double sens (réservé) cyclables

Dans certains cas, un sens de circulation est réservé aux seuls cyclistes. Grâce à ces aménagements, les cyclistes évitent de longs détours. Leur sécurité est préservée, puisqu'ils sont arrivés les premiers en face (et réciproquement). Il y a très peu d'accidents dans ces rues. Attention toutefois aux croisements et aux entrées riveraines : les automobilistes et les piétons ne s'attendent pas toujours à voir déboucher des cyclistes dans les deux sens. La Ville de Grenoble, en partenariat avec la Métro, s'est engagée dans une démarche de généralisation des double-sens cyclables dans le centre-ville.



La circulation mixte par modulation de vitesse (30 km/h) et les zones 30 ont pour objectif de modérer la vitesse et le volume du trafic automobile pour une meilleure sécurité de tous les usagers vulnérables (piétons et cyclistes). A 30 km/h, l'angle de vision des automobilistes est bien meilleur qu'à 50 km/h, et la distance est divisée par 2 (13 m à 30 km/h contre 28 m à 50 km/h).

#### Voies vertes

Il s'agit de voies où les véhicules motorisés (y compris les 2 roues) sont interdits. Les cyclistes, piétons, pousins et autres usagers doivent donc se respecter sur un même espace.



#### Aménagements cyclables obligatoires

Quand une piste ou une voie sont indiquées par un panneau rond au fond bleu, elles sont obligatoires.



#### Aménagements cyclables facultatifs

La grande majorité des voies cyclables est recommandée, mais en laissant la possibilité au cycliste plus expérimenté de circuler avec ou sur la chaussée avec les voitures. Dans ce cas, le panneau vélo au fond bleu est facultatif.

#### Aménagements cyclables locaux

Tout terrain est interdit au cycliste de plus de 8 ans selon le Code de la route. Cependant, il existe des pistes cyclables sur certains terrains. Pour le cycliste qui les emprunte, la plus grande précaution s'impose pour respecter les piétons (vitesse modérée et surtout pas de skates).

Il existe également des espaces dangereux pour les cyclistes.



#### Interdiction aux cyclistes

Sur certaines voies, la circulation des cyclistes est interdite. Si aucun aménagement cyclable n'est proposé en parallèle, les cyclistes doivent donc prévoir un autre itinéraire.

#### Fin d'aménagement cyclable

Attention à la réinsertion ! C'est à ces endroits-là que les accidents sont les plus fréquents.



Dans certaines conditions de visibilité réduite en zone périurbaine, vous pouvez rencontrer ce panneau. Il incite les automobilistes à réduire leur vitesse. Je reste vigilant.

#### Le jalonnement

Pour aider les cyclistes à circuler plus facilement, la Métro s'est engagée dans la mise en place d'un jalonnement d'entrée intercommunal. 1500 panneaux seront plantés en bordure de 430 intersections. Les panneaux verts s'indiquent plus facilement les plus courts chemins mais les plus performants en terme de sécurité, privilégiant les voies cyclables.



## Spécificités territoriales

Une attention particulière sera portée au jalonnement permettant de relier Basse-Terre et Grande-Terre, en vue d'utiliser davantage la piste cyclable longeant au Sud le pont de la Gabarre.

CAP Excellence souhaite s'engager sur un schéma des modes actifs, pour renforcer la prise en compte du piéton.

## Maîtrise d'ouvrage

Chaque EPCI :

- CAP Excellence,
- Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre,
- Communauté d'Agglomération Nord Grande Terre,
- Communauté de Communes de la Riviera du Levant (transformation prévue à court terme en Communauté d'Agglomération),
- Communauté de Communes de Marie-Galante,
- Communauté de Communes Sud Basse-Terre.

## Partenaires potentiels

- Gestionnaires de voirie (EPCI dans le cas de voies d'intérêt communautaire, communes),
- Syndicat des Routes de Guadeloupe (l'exploitation et la gestion des routes nationales et départementales ont été déléguées par le Conseil régional et le Conseil régional),
- Parc National de Guadeloupe sur les territoires concernés (Guadeloupe hors Communauté de Communes de Marie-Galante et Communauté de Communes de la Riviera du Levant),
- SEM d'aménagement, promoteurs immobiliers, Université...

## Estimation financière

Environ 15 000 € pour chaque charte, dans le cas de la réalisation par un bureau d'études ; soit pour les 6 EPCI, un total de 90 000 €.

## Degré de priorité

Court à moyen terme  
Moyen terme pour la Communauté de Communes de la Riviera du Levant, de création récente.

## Indicateurs de suivi

Nombre de collectivités s'impliquant dans la démarche  
Linéaire d'aménagement cyclable créé suite à ce dispositif  
Nombre d'équipements de stationnement

## 2. TRAVAUX D'AMENAGEMENT (AXE ROUTIER, CENTRE-BOURG ET LITTORAL) ET JALONNEMENT

### Résumé

La réalisation de travaux d'aménagements et de rénovation des aménagements existants en faveur des vélos permettra de développer l'usage sur les lieux à fort potentiel à la fois pour les déplacements quotidiens et pour les motifs touristiques et de loisirs. De la même manière le jalonnement des itinéraires cyclables apparaît nécessaire, tout en prenant en compte les cheminements pédestres.

### Diagnostic

Très peu d'aménagements ou de jalonnement en faveur des vélos sont réalisés :

- quelques bandes multifonctionnelles le long des routes départementales et nationales, aux caractéristiques inégales en terme de traitement (largeur,...) et d'entretien,
- quelques aménagements ponctuels et non homogènes, principalement dans les centres-bourgs,
- quelques boucles locales principalement destinées à un usage par les VTTistes,
- un balisage est en cours de réalisation sur quelques traces de la Communauté d'Agglomération de Nord Basse Terre.

### Description

Trois types de travaux sont à réaliser, qui s'échelonneront dans le temps en fonction des opportunités offertes (travaux de voirie prévus, rénovation de quartiers...), en lien avec la programmation à réaliser dans le cadre des études de Schéma Directeur Cyclable (cf. actions 4 et 5).

#### 1- Rénovation et entretien des bandes multifonctionnelles

- conforter en premier lieu les aménagements existants, en améliorant la signalétique (au sol et verticale) et en veillant à la continuité des aménagements. En cas d'interruption brutale du tracé de la bande, deux cas sont possibles :
  - poursuite du tracé de la bande existante jusqu'à la prochaine intersection,
  - impossibilité de prolongation de la bande jusqu'à une intersection en raison de l'absence de disponibilité foncière ; cette interruption devra être clairement signalée au préalable par un panneau visible de tous les usagers.

*Définition d'une bande multifonctionnelle :*  
Selon le guide de l'Aménagement des Routes Principales (ARP, réalisé par le SETRA), il s'agit d'un espace le long de la route, destiné à :

- permettre la récupération des véhicules déviant de leur trajectoire normale,
- permettre les manœuvres d'évitement,
- permettre l'arrêt d'urgence d'un véhicule,
- permettre aux piétons et cyclistes de circuler plus en sécurité que sur la chaussée,
- faciliter également le dépassement des véhicules lents,
- faciliter l'entretien de la chaussée et de ses dépendances,
- faciliter l'intervention des secours,
- diminuer le coût d'entretien des accotements.

- clarifier leur rôle : usage ouvert à tous ou réservés à certains usages. En fonction des échanges à venir dans le cadre de l'élaboration des chartes (action 1), la rénovation des aménagements existants et de la signalétique devra prendre en compte les choix effectués. Cette réflexion devra permettre de ne pas aggraver la saturation des axes aux heures de pointe. Selon les choix réalisés, les caractéristiques resteront à définir (couloir ouvert aux bus, transformation ponctuelle en bande cyclable...). En cas de maintien de bandes multifonctionnelles, un effacement des pictogrammes vélos existants et une mise aux normes de la ligne de séparation avec la chaussée seront à réaliser (ligne de type T2 3u).
- définir un planning d'entretien en fonction des contextes géographiques et météorologiques. Selon la végétation et plantations aux abords, ainsi que les usages ponctuels (coupe de la canne à sucre), un planning régulier d'entretien courant serait souhaitable, en particulier le balayage et la taille des plantations.

*Bandes multifonctionnelles sur Basse-Terre et Marie-Galante*



## **2- Création de zones apaisées dans les centres-bourgs et valorisation des fronts de mer**

Les secteurs les plus denses sont propices au développement du vélo et de la marche à pied. Outre la décision de réglementer ces zones, il appartient de réaliser des aménagements cohérents : ralentisseurs, chicanes, revêtements différenciés, aménagement des carrefours, etc.

Quatre projets d'aménagement du littoral sont inscrits au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et devront donc prioritairement faire l'objet de travaux :

- De Saint François à la Pointe de Châteaux, des études menées dont la mise en œuvre reste à programmer,
- A Morne-à-l'Eau, le canal des Rotours, avec des travaux prévus à court terme,
- De Baie-Mahault à Jarry autour de la mangrove, une étude de faisabilité restant à mener,
- Côte de Capesterre- Belle-Eau, une étude de faisabilité restant à mener.

Outre ces quatre projets, les autres bourgs situés le long du littoral pourront faire l'objet d'aménagements de qualité, incitant à redécouvrir le plaisir et le confort des déplacements doux. Il peut s'agir d'un aménagement ponctuel (place centrale / lieu de vie / zone commerciale) ou linéaire (front de mer / plage / activités touristiques). Dans un objectif de reconquête des espaces publics en faveur des modes actifs, la place accordée à la voiture devra être étudiée (suppression du stationnement voiture, évolution de la réglementation du stationnement, suppression éventuelle de files de circulation...). En dehors des aspects fonctionnels, les aspects paysagers et mobiliers urbains seront soignés.

### *Définition des zones apaisées*

*Il s'agit des zones 30, zones 20 (zone de rencontre) ou aires piétonnes permettant aux piétons et vélos de cheminer avec des véhicules motorisés circulant à vitesse réduite. Le décret du 30 juillet 2008 généralise les doubles sens cyclables dans les zones 30 et zones de rencontre.*



*Zone 20 à Pointe-à-Pitre*

### 3- Aménagement des principales entrées de ville, en vue de ralentir les automobilistes

Les caractéristiques routières des configurations d'entrées de ville doivent être atténuées, afin de sécuriser tous les modes de déplacements. L'objectif est de réduire la vitesse réelle des automobilistes en conformité avec la réglementation (50 km/h en entrée d'agglomération), tout en accordant davantage de place aux autres modes de déplacements (transports collectifs, vélos et piétons).

Les aménagements classiques de réduction de la vitesse pourront être réalisés (giratoires, chicanes, simplification des échangeurs de la rocade Pointoise, élargissement des trottoirs, plateaux traversants...). S'y ajoutent des éléments visuels d'accroche qui conduiront les automobilistes à considérer davantage la route comme un espace de vie partagé que comme leur propre espace : œuvre d'art, plantations, stationnement minutes, arrêt de bus matérialisé... L'aménagement de ces entrées de ville devra permettre de créer de « l'épaisseur » dans le traitement de la voie, afin de valoriser les activités riveraines lorsqu'elles existent (ex : petits commerces, équipements publics...).

### 4- Jalonnement des itinéraires cyclables

Il s'agit de mettre en place des panneaux de signalisation directionnelle réglementaire destinés aux cyclistes. Les obligations en matière de panneaux de jalonnement sont définies dans l'Instruction Interministérielle relative à la Sécurité Routière (IISR). Une attention particulière sera portée à la cohérence avec le balisage pour les piétons. Ainsi, les dimensions des panneaux, la taille de l'écriture et les couleurs sont fixées.

Quelques conseils peuvent être suivis :

- limiter le nombre d'indications afin d'assurer la bonne lisibilité des informations.
- faire figurer le nombre de kilomètres et les communes voisines sur un itinéraire touristique. D'autres sites peuvent également être indiquées : hébergements touristiques, aires de pique-nique, plages...
- ne pas être redondant avec la signalisation routière,
- utiliser des supports pour fixer les panneaux adaptés en fonction des contextes : vent, pente, nature du sol...
- veiller à implanter le panneau à une hauteur permettant une bonne visibilité par les cyclistes...

*Exemple de traitement littoral (trace le long de la plage d'Anse Bertrand)*



*Exemple de zone 30 – ralentisseurs et chicanes à Baie-Mahault*



*Entrée de ville routière à Sainte Anne*



*Exemple de panneau directionnel*



## Spécificités territoriales

Des programmations de travaux variables selon les territoires, avec à court terme des priorités d'ores et déjà affichées :

- Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre : des premières opportunités pour la création d'aménagements cyclables identifiées
- Ville de Morne-à-l'eau : trace littorale entre Vieux Bourg et Babin, canal des Rotours, aménagement des entrées de ville ; une programmation fortement corrélée à la réalisation du Programme de Renouvellement Urbain (PRU)
- Piste cyclable vers la pointe de Châteaux au départ de Saint François
- Communauté de Communes de Marie-Galante : une programmation concomitante avec celle des arrêts de transports collectifs et du balisage des sentiers de randonnée pédestre en cours actuellement...
- Ville du Gosier : lancement prévu prochainement d'une étude de revitalisation du centre-ville, dans l'objectif d'inciter à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile (transports collectifs, vélos et marche à pied).

## Maîtrise d'ouvrage

Gestionnaires de voirie :

- Syndicat des Routes de Guadeloupe pour les routes départementales et nationales, par délégation de compétences de la part du Conseil régional et Conseil général
- Etablissements Publics de Coopération Intercommunale pour les voies d'intérêt communautaire
- Communes pour les voies communales

Des compétences travaux confiées parfois aux Sociétés d'Economie Mixte d'aménagement

## Partenaires potentiels

Parc National de Guadeloupe et Office National des Forêts, sur les secteurs appartenant au territoire du Parc National de Guadeloupe Conservatoire du Littoral sur leurs propriétés foncières.

## Estimation financière

Dépendant fortement de la programmation à venir, selon les contextes

Globalement, il est estimé un montant approximatif pour l'aménagement de 20 zones apaisées, 10 entrées de ville, 5 projets littoraux et 100 panneaux de jalonnement, soit environ 720 000 euros.

## Degré de priorité

Court à long terme, variable selon les territoires et échelonné dans le temps en fonction des opportunités

## Indicateurs de suivi

Nombre de travaux réalisés en faveur des cyclistes  
Linéaires d'aménagements réalisés

### 3. TRAVAUX TRAME DOUCE DE CAP EXCELLENCE

#### Résumé

Une promenade ou coulée verte et bleue sera réalisée, longeant pour partie le tracé du tramway, avec des aménagements continus et ombragés irriguant les pôles majeurs de l'agglomération.

#### Diagnostic

Tout concourt à mettre en œuvre une trame douce sur le territoire de CAP Excellence :

- Une forte densité d'urbanisation et d'emplois,
- Un projet de tramway qui modifiera fortement les comportements en matière de mobilité sur l'agglomération, ayant impulsé les premières réflexions liées à la constitution de la trame douce,
- De nombreux projets d'urbanisation et de renouvellement urbain, générant de nouveaux déplacements,
- Une restructuration en cours des réseaux de transports collectifs,
- De larges emprises de voirie,
- Des espaces verts et un front de mer peu valorisés...

#### Description

L'opportunité de réalisation du tramway est à saisir pour définir les caractéristiques de la trame douce en termes :

- d'itinéraires, avec deux axes forts d'ores et déjà identifiés reliant les principaux générateurs de déplacements et tenant compte des opportunités paysagères et de la perméabilité du bâti :
  - du centre de Pointe-à-Pitre à la ZAC de Dothémare, en passant par le site de Mamiel, le jardin d'Essai, le parc paysager de Lacroix,
  - de Jarry au site Universitaire, en passant par la promenade de Lauricisque, le futur Mémorial Act et le port de Pointe-à-Pitre ; ce dernier ayant fait l'objet de nombreuses études d'aménagement non mises en œuvre à ce jour,



- de type d'aménagements : la cohérence, la continuité et la lisibilité sera recherchée ; une attention particulière sera portée à la mixité éventuelle des modes piétons/vélos pouvant conduire à divers types d'aménagements en fonction des contextes : voie verte, zone apaisée... La recherche d'itinéraires en site propre sera privilégiée avec la création de pistes cyclables dissociées du cheminement piéton, dépendant toutefois des emprises foncières disponibles.
- de paysagement : des allées ombragées seront recherchées à l'aide de plantations de taille suffisamment grande, des accotements enherbés, afin de fournir des conditions de confort adaptées au climat chaud et humide observé,
- de services associés : espaces de pause (bancs, poubelles,...), aires de pique-nique, points d'eau, stations de gonflage des vélos, abris vélos...

### **Etapas de réalisation**

La mise en œuvre sera réalisée en deux étapes distinctes :

- approfondissement des études de tracés et de programmation, nécessitant des investigations techniques, de terrain et la concertation avec les habitants ; cette étape pourra être menée dans le cadre des études de tracé du tramway ou d'élaboration du Schéma Directeur des modes actifs (cf. action 5) ou isolément en tant qu'étude pré-opérationnelle,
- réalisation progressive des travaux correspondant au planning de mise en œuvre défini au cours de l'étude, dépendant également des opportunités (projets urbains, projets de transport, acquisitions foncières éventuelles, établissement d'éventuelles conventions de gestion...).

### **Spécificités territoriales**

-

### **Maîtrise d'ouvrage**

CAP Excellence pour l'étude, en collaboration avec les gestionnaires de voirie et les propriétaires fonciers concernés par les itinéraires retenus

CAP Excellence et les communes pour la mise en œuvre

### **Partenaires potentiels**

Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin, Gestionnaires d'équipements, associations locales

### **Estimation financière**

Sur la base d'un linéaire approximatif de 10 kilomètres et la plantation d'environ 250 arbres, le coût est d'environ 650 000 euros. Ces coûts pourront être plus faibles en mutualisant certains aménagements avec ceux prévus dans le cadre du futur tramway.

### **Degré de priorité**

Court terme, de façon concomitante aux travaux du tramway

### **Indicateurs de suivi**

Linéaire de cheminement doux réalisé

## 4. SCHEMAS DIRECTEURS CYCLABLES TERRITOIRES

### Résumé

La réalisation des schémas directeurs cyclables permettra de disposer d'une programmation des aménagements en faveur des cyclistes, en ciblant la pratique touristique et de loisirs.

### Diagnostic

Les sites naturels et touristiques représentent des atouts à valoriser par la pratique cyclable (loisirs et tourisme) et une opportunité de création d'emplois associés. L'élaboration de schémas directeurs cyclables permettra aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale de programmer les aménagements en faveur des vélos, tout en prenant en compte la place des piétons. Des réflexions émergent sur plusieurs territoires conscients de l'enjeu économique. Ainsi, la Communauté d'Agglomération Nord Grande Terre a déjà identifié les itinéraires et commencé la réhabilitation des traces le long du littoral, en collaboration avec l'Office National des Forêts et le Parc National de Guadeloupe.

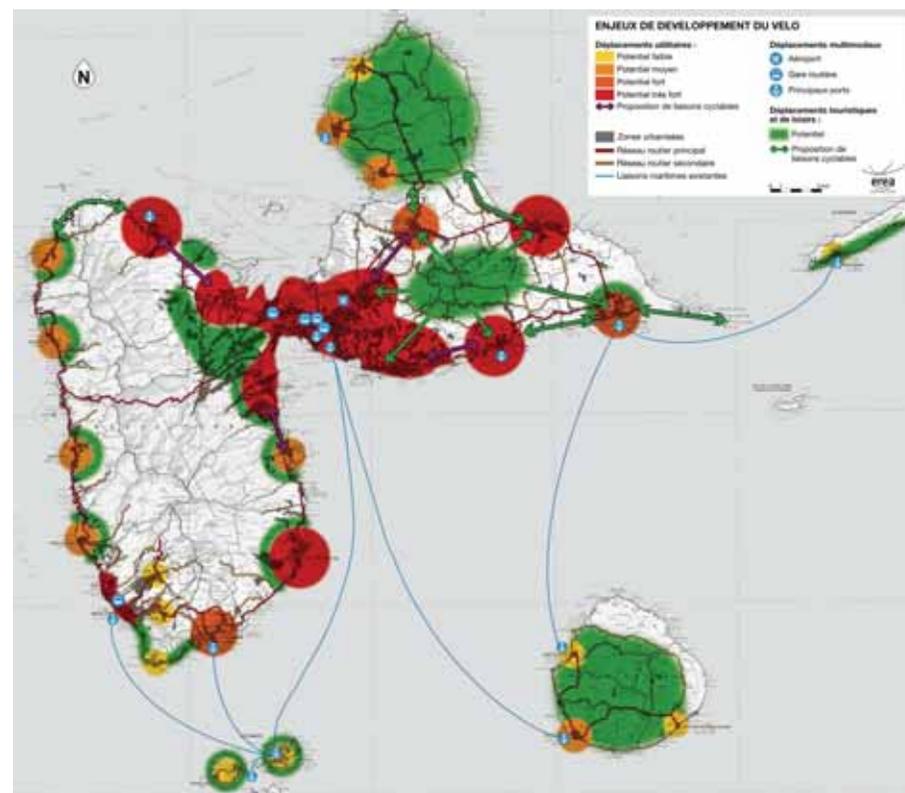
### Description

#### Contenu du schéma directeur cyclable

Il s'agit de construire un réseau de circuits vélos continus, pour relier les principaux pôles touristiques et de loisirs, destinés aux VTTistes voire à des vélotouristes. Les secteurs figurant en vert sur la cartographie ci-après représentent les potentiels de développement majeur.

Sur ces territoires, la recherche d'itinéraires cyclables pourra être couplée avec celle de sentiers de randonnées, voire d'itinéraires équestres. Ces itinéraires pourront emprunter :

- des chemins existants ou à réhabiliter (traces),
- des voies existantes (à jalonner dans le cas d'un trafic routier faible ou sinon à équiper de bandes ou pistes cyclables...),
- de nouveaux cheminements à créer en utilisant les potentialités offertes (anciennes voies ferrées d'exploitation de la canne, berges le long de canaux...).



La recherche d'itinéraires sécurisés et continus, visera la clientèle sportive et de touristes en famille. Il faudra également éviter la cohabitation avec les trafics lourds (cane à sucre et carrière).

### **Processus d'élaboration**

L'élaboration peut être réalisée en interne à l'EPCI ou confiée à un bureau d'études extérieur. Le processus de concertation est essentiel dans l'élaboration de l'étude, avec les communes, le Conseil général (responsable de l'élaboration du Plan Départemental des Itinéraires de Randonnées Pédestres), les associations locales, le Comité du Tourisme, les propriétaires fonciers (Conservatoire du Littoral, Parc National de Guadeloupe...). En particulier, les associations de cyclistes VVTistes disposent déjà de parcours « officiels » et d'une bonne connaissance du terrain.

Classiquement, un schéma directeur cyclable s'élabore en plusieurs étapes, en concertation étroite avec tous les acteurs impliqués à chaque étape :

- diagnostic et état des lieux des pratiques cyclables,
- identification des enjeux et des liaisons cyclables à étudier, en cohérence avec les cheminements pédestres,
- proposition d'itinéraires et d'aménagements adaptés, avec des investigations sur les domanialités foncières à mener,
- comparaison des variantes d'itinéraires et d'aménagement étudiées et choix,
- évaluation financière et programmation.

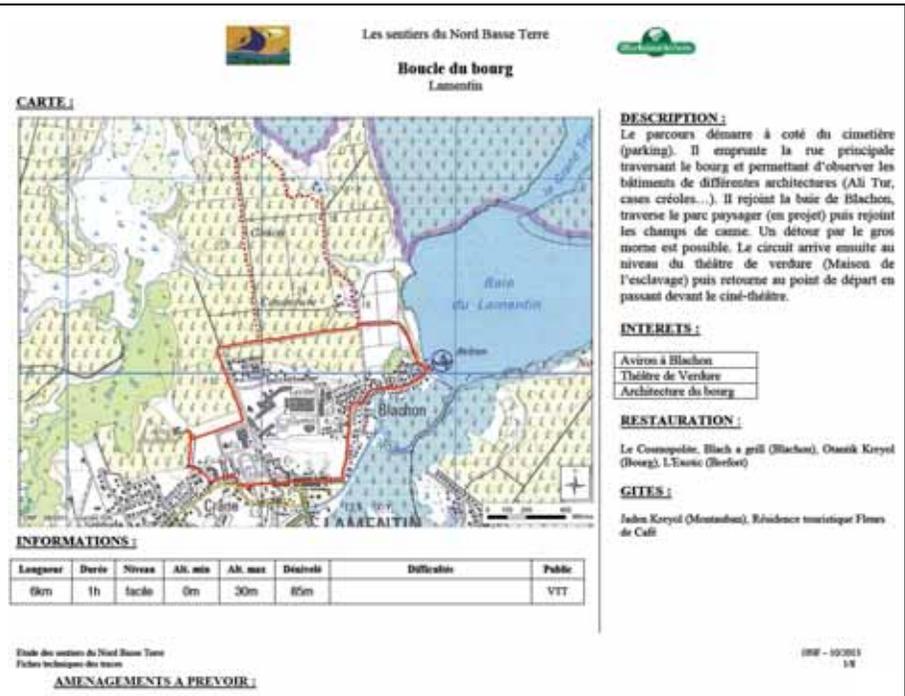
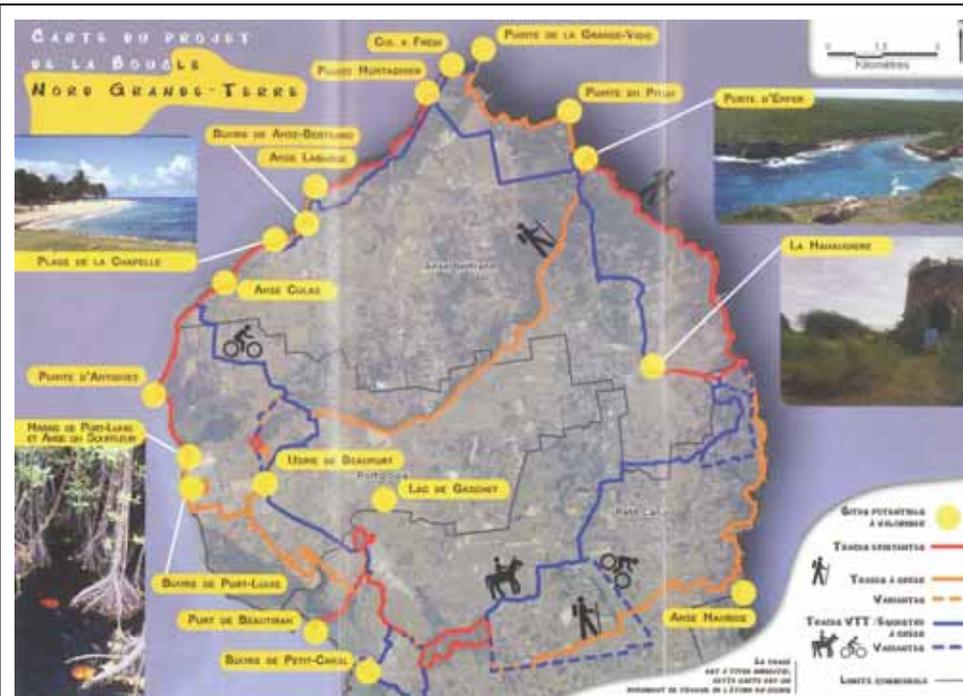
Ce schéma pourra se formaliser de façon assez simple, permettant une mise en œuvre aisée :

- un plan de l'ensemble des itinéraires retenus, identifiant par section le type d'aménagement envisagé,
- un tableau récapitulatif de programmation financière.

Pour la mise en œuvre, des études plus détaillées pourront être menées en vue d'apporter des précisions pour la phase travaux :

- le montage juridique et financier, notamment pour étudier les possibilités de mise en place de Plan d'Insertion Sociale pour l'Emploi,
- la localisation et le type de panneaux pour le jalonnement,
- le planning d'entretien,
- les services et produits touristiques associés (location de vélos, aires de pique-nique, points d'eau, panneaux Relais Information Service...).

Les études menées par les Communautés d'Agglomération Nord Grande Terre et Nord Basse Terre peuvent servir d'exemple pour les autres territoires, dont voici ci-après quelques extraits.



## Spécificités territoriales

Communauté d'Agglomération Nord Grande Terre : une réflexion engagée par l'identification de boucles VTT et le recensement des possibilités d'insertion de pistes cyclables sur les axes routiers.

Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre : une étude restant à mettre en œuvre progressivement, en consolidant les montages juridiques et financiers.

Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant : plusieurs points seront à étudier :

- la possibilité d'utiliser les anciens chemins d'exploitation de la canne à sucre (propriété du domaine public communal),
- le recensement des anciennes voies ferrées reliant les usines (usines Gardel au Moule, Sainte Marthe à Saint François et Darboussier à Pointe-à-Pitre),
- la réhabilitation d'anciens chemins dans les points bas des grands fonds,
- la possibilité de jalonner l'itinéraire Saint François – Sainte Anne – Le Gosier par la RD102 et RD104.

Communauté de Communes de Marie-Galante : un levier pour le développement économique, le « tour des moulins » pourrait constituer une boucle touristique.

## Maîtrise d'ouvrage

EPCI

## Partenaires potentiels

ONF, PNG, Conservatoire du Littoral, gestionnaires de voirie, Comité du Tourisme de Guadeloupe, ADEME, associations de cyclistes

## Estimation financière

Environ 40 000 € par EPCI, dans le cas de la réalisation par un bureau d'études ; soit 200 000 € pour l'ensemble des EPCI hors CAP Excellence (chiffrée dans l'action 4).

## Degré de priorité

Court à moyen terme, selon l'avancée des réflexions

## Indicateurs de suivi

Nombre de Schéma Directeurs Cyclables réalisés.

## 5. SCHEMA DIRECTEUR MODES ACTIFS DE CAP EXCELLENCE

### Résumé

L'élaboration d'une étude de schéma directeur des modes actifs permettra de programmer dans le temps les itinéraires à aménager, d'intérêt communautaire.

### Diagnostic

En dehors des réflexions initiées sur la trame douce (cf. action 3), aucune programmation globale d'aménagements en faveur des vélos n'est prévue, mais davantage des opérations ponctuelles. La prédominance de la voiture en terme d'usage renforce aujourd'hui le sentiment d'insécurité des usagers de la route qu'il s'agit de lever en proposant des itinéraires doux continus, lisibles et cohérents sur le territoire de CAP Excellence. Les coupures réalisées par la rivière salée et les grands axes routiers constituent aujourd'hui des freins au développement de la pratique cyclable.

### Description

#### Contenu du schéma directeur

Il s'agit de construire un réseau de cheminements doux continus, pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements actuels et futurs (les zones d'habitat, les équipements, les écoles...), et pour de multiples usages y compris loisirs. Ce réseau sera constitué autour d'une armature forte, celle de la trame douce, première étape de mise en œuvre. Le réseau doux mettra également en valeur le patrimoine naturel et historique du territoire.

Les aménagements qui seront programmés entre les principaux pôles générateurs devront être conformes aux recommandations de la charte cyclable (cf. action 1) et aux préconisations édictées par le CEREMA. En particulier, la place réservée aux Personnes à Mobilité Réduite et Handicapées devra demeurer conforme aux obligations réglementaires.

La réalisation d'une étude de schéma directeur des itinéraires doux permettra de préciser l'échéancier annuel des réalisations, ainsi que l'itinéraire adapté et le type d'aménagement préconisé : voie verte, bande ou piste cyclable, cheminement avec mixité d'usages (couloir bus ouvert aux cyclistes, zone 30...) ou voie jalonnée. Cette étude devra prendre en compte les projets d'urbanisation et de transports, afin de projeter dans les 10 années à venir les perspectives d'évolution en terme de mobilité.

La carte suivante illustre les principaux pôles qui pourraient être reliés par ce réseau doux d'agglomération, prenant en compte les deux axes liés à l'opportunité de réalisation du tramway (cf. action 3), ainsi que les liaisons intercommunales. En particulier, une liaison est proposée à destination du Gosier où la réalisation envisagée d'un transport en commun en site propre représenterait une opportunité pour les modes actifs. Les itinéraires à identifier tiendront compte des atouts et contraintes du territoire, notamment les emprises foncières disponibles. Ce réseau doux nécessite également la réalisation d'un maillage interquartiers plus fin sur le cœur dense de l'agglomération et au niveau des centres-bourgs de chaque commune de la Communauté d'Agglomération.

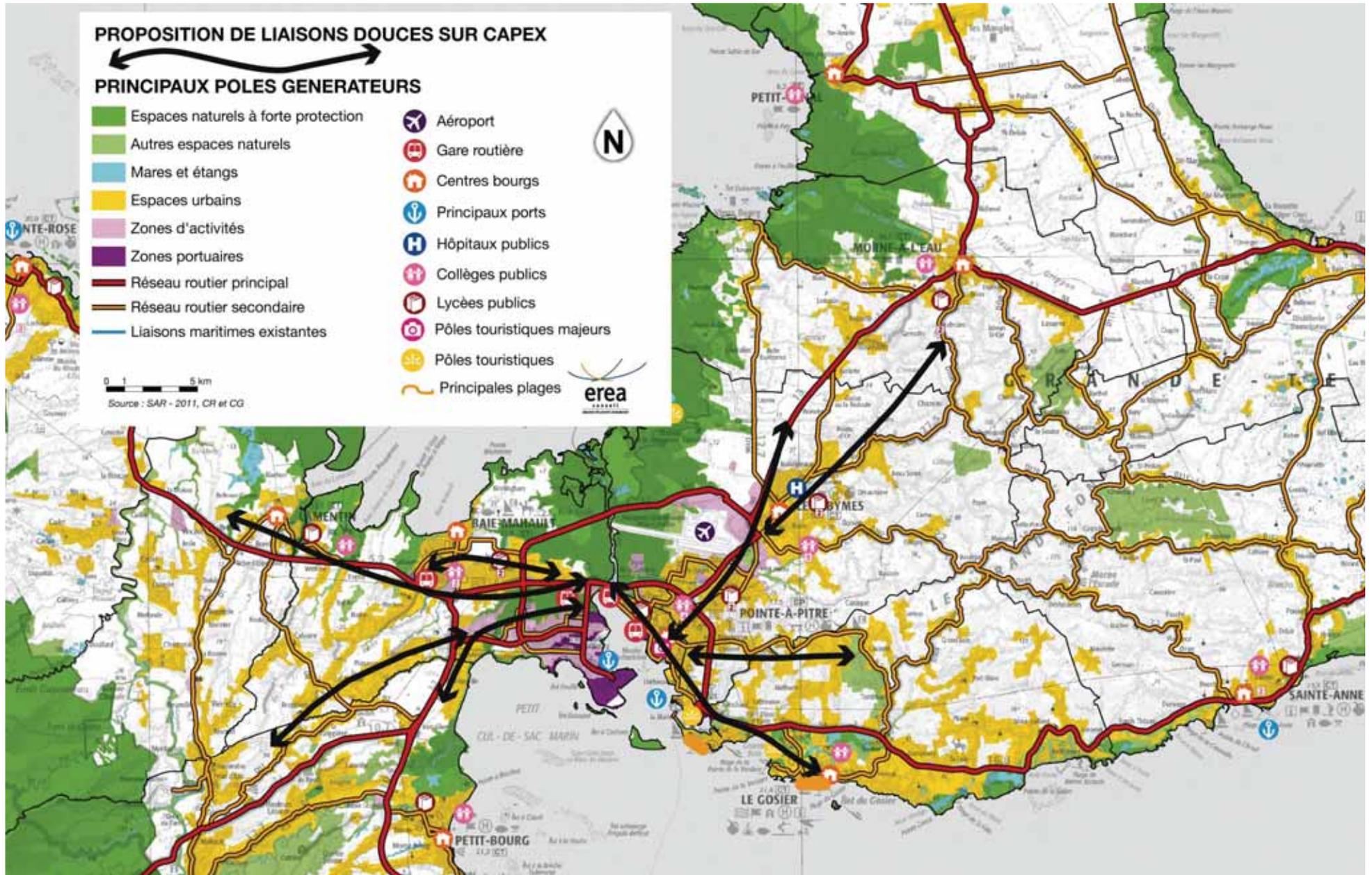
## PROPOSITION DE LIAISONS DOUCES SUR CAPEX

### PRINCIPAUX POLES GENERATEURS

- |   |  |
|---|--|
|  Espaces naturels à forte protection |  Aéroport                   |
|  Autres espaces naturels             |  Gare routière              |
|  Mares et étangs                     |  Centres bourgs             |
|  Espaces urbains                     |  Principaux ports           |
|  Zones d'activités                   |  Hôpitaux publics           |
|  Zones portuaires                    |  Collèges publics           |
|  Réseau routier principal            |  Lycées publics             |
|  Réseau routier secondaire           |  Pôles touristiques majeurs |
|  Liaisons maritimes existantes       |  Pôles touristiques         |
|   |  Principales plages         |

0 1 5 km

Source : SAR - 2011, CR et CG



Enfin, quelques points durs devront faire l'objet d'une attention particulière : relief, coupures créées par le réseau viaire ou ferroviaire, éventuelles acquisitions foncières, mixité des usages (axe routier important et axe de transport collectif structurant).

### **Processus d'élaboration**

L'élaboration peut être réalisée en interne à l'EPCI ou confiée à un bureau d'études extérieur. Il importera de définir initialement la liste des partenaires associés et les objectifs de niveau de rendu (plus ou moins technique). Le processus de concertation est essentiel dans l'élaboration de l'étude, avec les gestionnaires de voirie ainsi que les associations locales, Comité du Tourisme, les propriétaires fonciers (Conservatoire du Littoral, Parc National...).

Classiquement, le schéma directeur des modes actifs s'élabore en plusieurs étapes, en concertation étroite avec tous les acteurs impliqués à chaque étape :

- diagnostic et état des lieux des pratiques,
- identification des enjeux et des liaisons douces à étudier,
- proposition d'itinéraires et d'aménagements adaptés,
- comparaison des variantes d'itinéraires et d'aménagement étudiées et choix,
- évaluation financières et programmation.

Le niveau de rendu est variable selon les attentes du maître d'ouvrage et les enveloppes budgétaires envisageables. Il est préférable de réaliser des fiches techniques détaillées pour la mise en œuvre des itinéraires prévus à court et moyen terme. Des investigations fines pourront être réalisées ultérieurement à l'étude de Schéma Directeur, notamment sur certains itinéraires complexes et coûteux.

A l'issue de la réalisation de l'étude, CAP Excellence disposera d'outils de suivi pour une mise en œuvre réussie, outils de partage avec les autres gestionnaires de voirie concernés :

- cartographie sous Système d'Information Géographique, contenant les caractéristiques des aménagements proposés (en section courante et aux intersections), le linéaire, le coût approximatif, l'échéance prévisible de réalisation, le maître d'ouvrage concerné, éventuellement les partenaires financiers,
- tableau Excel récapitulant les données chiffrées du SIG,
- des fiches techniques pour chaque itinéraire retenu ou pour des itinéraires type, dont le niveau de finesse variera en fonction des contextes. En particulier, des approfondissements pourront être apportés sur les aspects :
  - juridiques (convention de gestion, convention de passage, procédure de révision de Plan Local d'Urbanisme...),
  - paysagers (esquisse, plantations conseillées...),
  - réseaux divers (électricité, eau pluviale),
  - ouvrages d'art (création ou modification),
  - plans masse (dessins allant du 1/500<sup>ème</sup> au 1/200<sup>ème</sup>).

## Exemple de Schéma directeur : rendu sous la forme de fiches synthétiques

MISE A JOUR DU PLAN VELO DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE COGNAC



### LIAISON QUARTIER DE CROUIN - ST-JACQUES : FICHE ACTION N°7. Boulevard des Borderies

#### RECAPITULATIF :

**Objectifs :** aménagement cyclable à usage scolaire et utilitaire.  
**Commune concernée :** Cognac.  
**Domianialité :** ville de Cognac.  
**Type d'aménagement :** 2 bandes cyclables.



#### CARACTERISTIQUES GENERALES DU PROJET :

- Création de 2 bandes cyclables d'1,5 mètre de large chacune sur environ 800 mètres.

**Remarque :** au droit du centre de quartier, un aménagement spécifique rétrécissant la chaussée a été réalisé (zone 30 existante).

#### AMENAGEMENT OPTIONNEL :

- Gestion du raccord avec l'aménagement envisagé boulevard de Javrezac (tourne à gauche, feux vélos...).

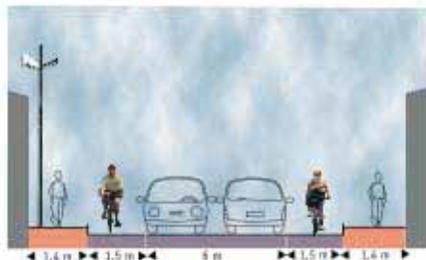
#### ECHEANCE ET COUTS ESTIMES :

- Aménagement réalisable à court terme.

- Nature des travaux : peinture au sol (marquage et logos avec billes réfléchissantes) essentiellement. Possibilité d'intégrer des séparateurs de chaussée d'environ 20 cm entre les bandes cyclables et la chaussée principale.

- 2 bandes cyclables d'1,5 m de large chacune sur chaussée existante, chacune d'une longueur d'environ 800 mètres, coût de l'aménagement : 13 000 - 40 000 euros.

**COÛT TOTAL 26 500 euros environ**



(Hors coûts des aménagements optionnels, coûts liés à l'installation du chantier, la maîtrise d'oeuvre, l'implantation éventuelle de mobilier urbain, le jalonnement et la signalisation verticale, ainsi qu'aux réaménagements éventuels de réseaux sous-terrain. Hors éléas et TVA).

## Exemple de Schéma directeur : rendu global sous la forme de cartographies (Système d'Information Géographique) ou tableau de synthèse

PLAN D'ASSEMBLAGE (échelle 1/200 000ème)



Itinéraire estuarien - planche 7 (échelle 1/25 000ème)



# Exemple de Schéma directeur : rendu sous la forme de fiches détaillées

## Fiche action N°3 : Requalifier les quais bâtis de Langoiran

### Contexte :

Les rives de Langoiran sont caractérisées par une façade urbaine en rapport direct avec le fleuve. Les berges maçonnées, composées de quais et de remparts de murs d'assés, étaient autrefois le support d'une importante activité fluviale. La domanialité de l'espace public des quais est à établir par convention entre la commune et l'Etat.

Aujourd'hui, les quais ne présentent plus de caractère fonctionnel fluvial depuis la perte du ponton. L'implantation des quais a été en grande partie révisée de buture (sur les anciens pavés?) et est envahie en permanence par le stationnement automobile (70 à 110 véhicules). Les pavements qui subsistent sont régulièrement couverts de limons, suite aux crues.

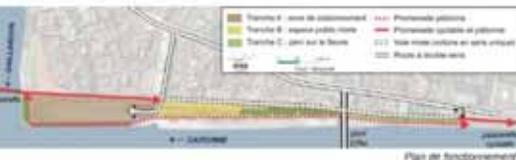


### Objectifs :

- Se réappropriation l'espace des quais (par la commune)
- Renouer le lien entre la ville et le fleuve au travers d'un espace public majeur
- Réhabiliter les quais maçonnés et planifier un programme d'entretien.
- Proposer une nouvelle gestion du stationnement public sur les quais.

Le projet de requalification des quais de Langoiran doit être précédé d'un arrêté de «superposition de gestion du domaine public fluvial» entre la commune de Langoiran et l'Etat. Il devra être suivi d'un projet de maîtrise d'œuvre détaillé et des études géotechniques nécessaires.

Un scénario de réaménagement des quais, ainsi que des esquisses des ambiances possibles sont proposés ci-après. Ils sont sous des concertations en ateliers. Il est proposé une réorganisation des circulations et un partage de l'espace public en trois parties distinctes, pour des usages multiples. Cette division en tranches peut correspondre au phasage de la réalisation.



Budget Fiche action N°3 : 900 000 à 1 500 000 €  
(HT, hors maîtrise d'œuvre, hors études complémentaires et hors réaménagement éventuel de réseaux)

Représentation de la façade fluviale et requalification des quais bâtis de Langoiran de l'Atelier - Fiche action

### Palette des matériaux - Gamme de couleurs

Les matériaux proposés, non exhaustifs, ont été sélectionnés afin de proposer un aménagement à la fois simple et moderne, adapté au caractère urbain de la façade fluviale de Langoiran.

La gamme chromatique privilégie des couleurs chaudes et lumineuses, accordées à la terre naturelle des alluvions rocheuses des côtes. Les revêtements de sol et les gabions seront de préférence réalisés avec les matériaux des carrières locales. Les éléments de mobilier urbain pourront être choisis en acier corten, pour sa teinte rouille caractéristique, son caractère urbain et sa diversité de formes possibles.

Les grilles d'arbres seront de grande taille, pour permettre un développement harmonieux et durable des arbres, pour pouvoir éventuellement insérer un éclairage au sol et pour séparer l'espace public au travers l'esthétique de leur motif. Leur forme rectangulaire proposée en tranche II souligne le sens de la promenade et enrichit la perspective visuelle des quais.



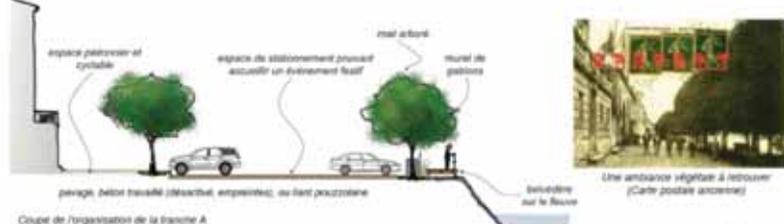
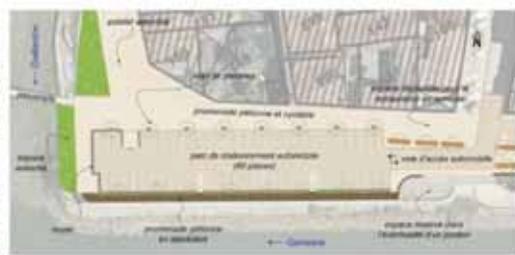
Représentation de la façade fluviale et requalification des quais bâtis de Langoiran de l'Atelier - Fiche action

## Fiche action N°3

### Tranche A - Un espace de stationnement et de promenade :

La tranche A correspond à la partie la plus large des quais, exondée de façon épisodique. Elle accueille un parc de stationnement automobile organisé, d'une capacité de 60 places. Un mur (en gabions ou moellons calcaires) l'entoure partiellement, permettant d'éviter le dépôt d'alluvions lors des inondations régulières. Un mail de piétons, à l'image de celui qui existait dans le passé, encadre la zone de stationnement.

Une large promenade publique, piétonne et cyclable, s'insère entre le parking et la façade bâtie, s'inscrivant dans la continuité du cheminement de la passerelle sur la Gallardon. Son élargissement côté Est autorise la présence d'une terrasse de restauration. Un espace est aussi réservé dans l'éventuel d'un ponton ou d'un aménagement alternatif. Une seconde promenade, rétroscénarisée sur une passerelle en bois, permet d'approcher les bords de Garonne.



Représentation de la façade fluviale et requalification des quais bâtis de Langoiran de l'Atelier - Fiche action





### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

Communauté d'Agglomération CAP Excellence

### Partenaires potentiels

Communes, Conseil général, Conseil régional, ADEME, Syndicat Mixte du Petit Cul de Sac Marin, associations

### Estimation financière

Environ 50 000 €, dans le cas de la réalisation par un bureau d'études.

### Degré de priorité

Court terme

### Indicateurs de suivi

-

## 6. TRAVAUX D'AMENAGEMENT (ZONES D'EMPLOIS, ETABLISSEMENTS SCOLAIRES, PROJETS)

### Résumé

La réalisation d'aménagements en faveur des cyclistes aux abords des équipements scolaires et zones d'emplois permettra d'encourager localement la pratique du vélo. Les projets d'urbanisation représentent également une opportunité en la matière. Les gestionnaires d'équipements et de voirie pourront cibler les lieux les plus opportuns et pourront bénéficier éventuellement d'aides techniques et financières.

### Diagnostic

Les déplacements pour les motifs études et travail sont concentrés aux heures de pointe et sont responsables pour partie d'importants encombrements au niveau des équipements concernés, et plus largement sur l'agglomération pointoise. Le pôle central de l'agglomération pointoise, concentrant plus d'un tiers de la population et plus de la moitié des emplois, apparaît fortement concerné. Sur les autres territoires, plusieurs équipements de taille majeure ne disposent pas d'aménagements en faveur des cyclistes.

### Description

Cette action consistera, dans un premier temps, à identifier les projets existants qui constituent une opportunité pour développer la pratique utilitaire à l'échelle de la Guadeloupe, sur la base des critères suivants :

- la proximité du projet par rapport à un équipement d'intérêt et à l'habitat : centre-bourg, université, lycée, collège, grande entreprise, arrêts fréquentés des réseaux de transport collectif,
- les caractéristiques du projet au regard des aspects liés à la qualité et inscrits dans une démarche de développement durable : choix de matériaux respectueux de l'environnement, insertion paysagère...
- les caractéristiques du projet sur le plan technique (en cohérence avec la charte établie – cf. action 1),
- la sécurité : arceaux vélo permettant une attache du vélo en toute sécurité, traitement des intersections...

*Article 20 de Loi sur l'Air et le Renouvellement de l'Energie (LAURE), devenu article L228-2 du Code de l'Environnement :*

*A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.*

*L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.*

Les responsables d'équipements ou gestionnaires de voirie souhaitant s'impliquer dans cette démarche, devront justifier les critères qu'ils tiennent compte des critères correspondants et proposer la réalisation de plans d'aménagements facilitant la circulation des vélos. Par exemple, leur participation à des plans de mobilité (cf. action 9) permettrait de justifier la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements dans la réflexion menée.

Dans un deuxième temps, il s'agira de préciser la participation des EPCI et autres gestionnaires de voirie, dans le cadre d'une assistance technique, en amont des projets urbains et d'aménagement aux abords des équipements concernés, notamment pour :

- la conception des aménagements cyclables,
- le choix des matériaux et des équipements,
- le choix en terme de jalonnement (panneaux et localisation des poteaux),
- le choix de l'implantation des points de stationnement (problèmes fonciers),
- l'accompagnement des communes sur le volet foncier.

Le montant de la participation financière des EPCI restera à déterminer, et pourrait concerner au maximum 5 projets urbains et 5 projets aux abords des équipements chaque année pour la réalisation d'aménagements cyclables répondant aux critères prédéfinis, à conditionner à un engagement de suivi des travaux.

*Exemples d'équipement en stationnement devant l'école primaire aux Saintes et à l'université de Pointe-à-Pitre*



*Equipements en faveur de la réduction de la vitesse des automobilistes aux abords du collège du Lamentin et large esplanade devant le lycée de Baie-Mahault*



### Spécificités territoriales

Plusieurs projets urbains recensés sur CAP Excellence : ZA Providence, futur CHU, opérations de renouvellement urbain, grand projet de port et de valorisation aéroportuaire

Plusieurs équipements recensés : ZA de Jarry, ZA de Sainte Rose, Université de Pointe-à-Pitre, Collèges et Lycées publics de Sainte Rose de Morne-à-l'Eau, Port Louis, le Moule, Deshaie...

### Maîtrise d'ouvrage

Gestionnaires d'équipements ou gestionnaires de voirie

### Partenaires potentiels

Promoteurs, aménageurs, DEAL

### Estimation financière

Avec environ 10 projets d'aménagements par an, le montant s'élève approximativement à : 80 000 euros.

### Degré de priorité

Court à long terme, en fonction des opportunités offertes

### Indicateurs de suivi

Nombre de projets urbains intégrant des aménagements en faveur des vélos

Montants des financements attribués par les EPCI, gestionnaires de voirie, ADEME...

Linéaire d'aménagements cyclables et nombre de stationnements réalisés dans ce cadre.

## 7. PLAN DE COMMUNICATION

### Résumé

La poursuite des actions de communication actuellement menées en faveur de la pratique cyclable, tout en l'inscrivant dans une démarche plus globale de plan de communication, permettra de cibler certains publics de façon continue et également d'élargir le panel d'outils. La mise en œuvre de ce plan est explicitée dans les actions suivantes (actions 8 à 15) qui apparaissent les plus pertinentes en regard du contexte guadeloupéen.

### Diagnostic

Quelques actions ponctuelles sont menées en matière de communication et de sensibilisation :

- Journée de l'ORT (Observatoire Régional des Transports) en partenariat avec le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement), la DEAL (Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie),
- Projet de Plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, mis en œuvre par l'association Digazon,
- Fiches de sensibilisation au développement durable et au vélo, réalisées par l'ADEME,
- Sorties et pratiques sportives, actions de prévention routière au niveau des établissements scolaires et des associations,
- Manifestations sportives, la plus importante étant le Tour de Guadeloupe...

### Description

A partir des actions menées, de leurs retombées et des leviers identifiés pour le développement de l'usage du vélo, il s'agira de définir un plan de communication à l'échelle d'un territoire en identifiant la programmation des actions futures à mener.

#### Les thèmes des campagnes :

##### Les thèmes généraux

- l'image du vélo en tant que mode de déplacement à part entière procurant des avantages : santé, liberté, dynamisme, jeunesse, indépendance et faibles coûts,
- les bons gestes et les comportements à adopter (angle mort, intersection des pistes cyclables...) et des conseils pour se déplacer en vélo en toute sécurité (ex : comment traverser un rond-point),
- les équipements de sécurité (ex : port du casque, équipement en lumières, le choix du matériel, les types d'antivols...),



- les récentes évolutions du code de la route pour faciliter le respect mutuel entre les usagers et limiter le sentiment d'insécurité lié à la circulation automobile,

#### **Pour la pratique utilitaire :**

- les itinéraires et temps de parcours à vélo, souvent méconnus en comparaison des temps de parcours en voiture (circulation et recherche de place de stationnement),
- les déplacements courts, demeurant nombreux en voiture à partir de 1 kilomètre, concernant tous les centres-bourgs en Guadeloupe.

#### **Pour les usages touristiques et de loisirs :**

- la promotion de produits touristiques, sur itinéraires assurant un certain niveau de sécurité et de confort (cf. action 4),
- La promotion de produits touristiques restant à définir (cf. action 12).

#### **Les outils**

La communication pourra tout d'abord s'appuyer sur des supports et outils classiques tels que guide, plan, calendrier des manifestations (cf. action 11). En complément, une campagne de communication sur le thème de la sécurité à vélo pourra être organisée, en s'appuyant notamment sur des supports de diffusion visant des publics plus larges, tels que la radio, la télévision et l'affichage public.

Ensuite, une communication via des moyens plus interactifs (animations, événements, journées de partage, réseaux sociaux...) pourra aussi être mise en place, plus particulièrement pour la pratique utilitaire du vélo, avec une animation régulière : promotion d'un itinéraire par mois (itinéraire malin et sécurisé), indication des nouveaux aménagements, informations générales sur la sécurité à vélo...

Il s'agira bien de dépasser la simple logique informative, afin de rendre le vélo plus attractif et séduisant, notamment pour capter les jeunes et les personnes défavorisées. Par ailleurs, il s'agira bien de cibler les territoires où les enjeux de reports modaux sont les plus forts tel qu'identifiés dans la cartographie sur les potentiels de reports modaux (cf. carte présentée à l'action 5).

#### **La cohérence des plans de communication**

A terme, une réelle coordination doit s'instaurer entre les partenaires institutionnels, afin de garantir la cohérence de l'information sur le plan des publics scolaires (Conseil régional, Conseil général et communes) et des touristes (Comité du Tourisme, Offices de Tourisme).

Un outil simple de partage serait un tableau récapitulant le calendrier des actions envisagées.

*Exemples de vélos « branchés »  
(Jason Battersby Design)*



*Exemple de sensibilisation*



## Spécificités territoriales

Communauté d'Agglomération Nord Grande Terre : un plan de communication qui pourra s'appuyer sur celle du réseau de transport collectif urbain « La Corniche d'Or », puis au gré des opportunités lors de la réalisation d'aménagements cyclables notamment

Communauté de Communes de la Riviera du Levant : des compétences restant à définir étant donnée la récente création et l'évolution prévue à court terme en Communauté d'Agglomération

Commune de Morne-à-l'Eau : des actions déjà engagées (concertation systématique lors de projets d'aménagements cyclables) qui seront à conforter par la Communauté d'Agglomération de Nord Grande Terre

## Maîtrise d'ouvrage

EPCI ou communes

## Partenaires potentiels

Agence de communication, ADEME

## Estimation financière

Pour l'établissement d'environ 10 plans de communication (hors mise en œuvre détaillée dans les actions 8 à 15), à 15 000 euros chacun, le montant est d'environ 150 000 euros.

## Degré de priorité

Court à long terme, la réalisation d'actions exemplaires au préalable favorisera la mise en place de cette action.

## Indicateurs de suivi

Nombre de plans de communication réalisés

## 8. RENFORCEMENT SENSIBILISATION EN SECURITE ROUTIERE

### Résumé

Le renforcement des actions de sensibilisation en sécurité routière permettra de lever le frein psychologique et également d'acquérir les bons réflexes dès le plus jeune âge ; en vue de changer les mentalités durablement.

### Diagnostic

Plusieurs acteurs interviennent dans les établissements scolaires en vue de sensibiliser à la sécurité routière. Certaines interventions ne ciblent pas uniquement le vélo, tel que le passage du Brevet de Sécurité Routière dans les collèges permettant notamment aux jeunes (à partir de 14 ans) de conduire un deux roues motorisé de moins de 50 cm<sup>3</sup> (formation assurée par une école de conduite ou une association d'insertion). Les interventions suivantes ont été recensées :

- Sorties organisées par le lycée de Marie-Galante types classes vertes en VTT,
- Parcours sportifs et sécurité par le Comité Régional du Cyclisme (CRC) au collège de Marie-Galante, au vélodrome et dans les écoles primaires des Abymes et de Morne-à-l'Eau,
- Sorties à thèmes organisées par l'USEP (Union Sportive de l'Enseignement Scolaire),
- Interventions d'éducateurs sportifs cyclistes dans les écoles primaires de 5 communes (Les Abymes, Lamentin, Le Moule, Morne-à-l'Eau et Baie-Mahault)...

### Description

Les actions menées aujourd'hui dans les établissements scolaires peuvent être renforcées en nombre et en efficacité. Une mobilisation plus grande des acteurs impliqués sera recherchée, notamment des responsables d'établissements.

Deux types d'actions pourront être développés :

- Des projets pédagogiques enseignants / élèves, autour du vélo avec des réflexions variées possibles selon les niveaux : recherche et conception d'un matériel innovant, dessin de vélo, histoire du vélo, etc.
- Des cas pratiques : réflexes par temps de pluie, démonstration de l'angle mort, atelier de réparation, installation de lumières sur le vélo, ballade en milieu urbain ou rural, montage d'équipements adaptés sur le vélo, expérimentation d'un vélo-bus...

*Exemple de campagne « angle mort »*





## Spécificités territoriales

-

## Maîtrise d'ouvrage

Etablissements scolaires

## Partenaires potentiels

Associations cyclistes et d'insertion professionnelle, écoles de conduite, CRC, USEP, gendarmerie, éducation nationale, rectorat, ADEME, communes

## Estimation financière

Environ 2 000 € par action supplémentaire, soit pour 20 manifestations annuelles environ 40 000 euros par an.  
Les projets pédagogiques enseignants/enfants n'entraînent pas a priori de surcoût.

## Degré de priorité

Court à moyen terme

## Indicateurs de suivi

Nombre d'actions de sensibilisation menées.

## 9. INCITATION PLANS DE MOBILITE

### Résumé

Une démarche plus volontariste envers les directeurs des principales entreprises, les responsables d'administrations et d'établissements scolaires, visera à favoriser l'émergence de plans de mobilité, tout en prévoyant une assistance à la mise en œuvre et au suivi pour pérenniser les actions entreprises. Pour les structures de taille réduite, une boîte à outils pourra faciliter des démarches simplifiées. La mise en place d'un conseil en mobilité permettra d'inciter et de sensibiliser les acteurs locaux.

### Diagnostic

Aucun plan de mobilité n'est à ce jour réalisé, certains ont initié la démarche ou le feront prochainement : DEAL, CAP Excellence et la Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre (Plan de Déplacement d'Administration – PDA) et l'Association Syndicale Libre du Parc d'Activités de La Providence (Plan de Déplacements Inter-entreprises – PDIE). Aucun Plan de Déplacements des Etablissements Scolaires (PDES) n'est réalisé ou en projet.

### Description

Il est prévu à court terme la création d'un poste de conseiller en transports de marchandises qui jouerait également un rôle de conseil en mobilité. Son contact privilégié avec les entreprises représente une opportunité pour les sensibiliser à l'intérêt de la démarche PDE. Il importera de cibler les entreprises de grande taille, localisées principalement sur l'agglomération pointoise et basse-terrienne.

Pour faciliter le lancement des démarches de tous types, plusieurs outils pourront être proposés :

- Un livret de présentation de la démarche,
- Un cahier des charges type, dans le cas de l'intervention d'un bureau d'études externe,
- Des exemples illustrés d'autres études, en veillant à sélectionner celles intégrant le vélo,
- Des outils d'enquête et d'analyse automatique auprès des salariés (questionnaire type, tableur Excel...),

*Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE) ?*

*Il s'agit d'une étude de mise en œuvre et de suivi, au niveau d'une entreprise, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette entreprise. L'objectif est de rechercher en concertation avec les agents, les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels. Un plan d'actions contiendra par exemple : des incitations à l'usage des transports collectifs, au covoiturage par la mise en relation des personnes concernées, à l'achat de vélos, au télétravail...*

- Des outils cartographiques des lieux de résidence des employés,
- Des documents type de communication,
- Des dispositifs d'évaluation.

Ces outils permettront également de pouvoir s'engager dans des démarches simplifiées pour les structures de taille réduite.

En outre, une aide technique pourra être apportée par l'ADEME, et financière pour les PDE uniquement. L'accompagnement financier de référence prévu par l'ADEME comprend :

- un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage (taux d'aide maximum de 70 % sur une assiette soumise à conditions et limitée à 100 000 euros),
- un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet (taux d'aide de 20 à 30 % sur une assiette plafonnée à 300 000 euros).

### Spécificités territoriales

- CAP Excellence : la réalisation de son PDA est inscrite au PCET et devrait être lancée à court terme.
- Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre : la réalisation de son PDA est inscrite au PCET.
- Ville de Morne-à-l'Eau : plutôt qu'un PDA, il est souhaité une action simplifiée avec la réalisation d'une enquête auprès des employés (environ 480 agents éclatés)

### Estimation financière

Inclus dans le fonctionnement des institutions

### Degré de priorité

Court à long terme

### Maîtrise d'ouvrage

CCI (poste de conseiller en transport de marchandises)  
 Education nationale  
 Communes  
 EPCI  
 Conseil général  
 Conseil régional

### Indicateurs de suivi

Nombre de plans de mobilité réalisés

### Partenaires potentiels

Etablissements Scolaires, entreprises, communes, DEAL, ADEME (un arrêt de l'aide financière pour la réalisation de PDE est envisagé à compter du 31 décembre 2015).

## 10. EVENEMENTS

### Résumé

Trois opérations visent à développer la pratique utilitaire du vélo : animations spécifiques à destination des élèves et actifs, fermeture de voies à la circulation automobile et distribution d'accessoires (diodes amovibles, bandes réfléchissantes...).

### Diagnostic

Les principales manifestations cyclistes en Guadeloupe concernent la pratique sportive : Tour de Guadeloupe, Grand Prix du Conseil général, Tour Junior, Crédit Agricole... Certaines voies sont également fermées à la circulation automobile et rencontrent un franc succès : à Jarry à l'initiative de la Ville de Baie-Mahault le mardi et jeudi soir entre 19h et 21h30, à Pointe-à-Pitre tous les premiers samedis du mois et au Lamentin. Quelques manifestations visent également la pratique loisirs, mais aucune ne touche la pratique utilitaire du vélo.

### Description

L'organisation d'animations autour du vélo utilitaire pourrait être du type : défis vélos, stages de remise en selle, concours, jeux de pistes, journées à vélo « au travail à vélo » ou « au collège à vélo », fêtes du vélo, carnivals, festivals cinématographiques, balade, visites vélo nocturnes sur un parcours identifié, parcours vélo à l'occasion d'une réalisation d'aménagements cyclables majeure, jeux « sortir son vélo du garage » visant à customiser et réparer les vieux vélos, événements de quartiers, petits déjeuners en entreprise ou à l'école... Les récompenses à la clef permettant d'équiper les gagnants sont à encourager (ex. : réductions commerciales lors de l'opération des courses à vélo). L'association ou la venue de personnalités rencontrent également un vif succès. Il peut s'agir également d'animations organisées pour la semaine de la mobilité, telles que celles prévues en septembre 2014

La fermeture des voies à la circulation automobile serait à développer en visant à sécuriser et encourager la pratique utilitaire. Elle peut concerner un centre commerçant, un équipement scolaire majeur, un pôle d'emploi majeur tel que Jarry. Pour la mise en œuvre, les arrêtés de circulation devront être pris, des forces de police seront mobilisées pour sécuriser les accès, une communication sera à réaliser (en amont et pendant la manifestation).



Pendant les événements sportifs, la population semble a priori moins disposée à écouter d'autres messages. Toutefois, il peut être intéressant de capter un large public à cette occasion, en distribuant gratuitement ou à des tarifs avantageux des accessoires utiles aux cyclistes : compteur, casque, gilet, anti-vol, kit de réparation, couverture de selle, vêtements spécifiques par temps de pluie, diodes amovibles, bandes réfléchissantes... Certains accessoires permettront également une bonne visibilité des cyclistes, contribuant à améliorer leur sécurité.

Il pourra s'agir d'opérations annuelles ou expérimentales, en vue d'en identifier les impacts.



### Spécificités territoriales

- Ville de Morne-à-l'Eau : la quasi-totalité de la rue du Débarcadère pourrait être interdite à la circulation un jour donné. La semaine de la mobilité représente une opportunité pour organiser des manifestations touchant un large public.
- Ville de Saint François : une journée sans voiture serait pertinente, avec par exemple une fréquence d'une fois par mois.

### Maîtrise d'ouvrage

Représentants de grands équipements ou pôles d'emplois (animations)  
Communes (fermeture des voies)  
Collectivités territoriales (distribution d'accessoires)

### Partenaires potentiels

DEAL, gestionnaires de voirie, fédérations de commerçants, fédérations d'entreprises, offices de Tourisme, CCI, CRC, associations, sponsors

### Estimation financière

Elle est basée sur :

- 3 animations autour du vélo utilitaire par an
- la distribution gratuite de 1000 accessoires vélos par an

Soit, un coût d'environ 25 000 euros par an.

Non inclus la fermeture des voies de circulation, assurée par les forces de police.

### Degré de priorité

Court à moyen terme

### Indicateurs de suivi

Nombre d'accessoires cyclistes distribués  
Nombre d'événements autour du vélo utilitaire organisés et de participants  
Durée de fermeture de voies à la circulation automobile : linéaire et nombre de cyclistes en circulation

# 11. DIFFUSION INFORMATIONS

## Résumé

La diffusion des informations sur l'offre existante pour les cyclistes encouragera la pratique. Elle nécessite une compilation d'informations aujourd'hui dispersées.

## Diagnostic

L'information sur l'offre proposée aux cyclistes est aujourd'hui fragmentaire, que ce soit sur les itinéraires conseillés pour les VTTistes, les loueurs existants, les manifestations cyclistes...

## Description

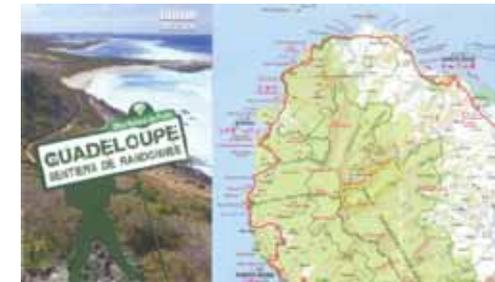
Il s'agit de réaliser des documents simples pour promouvoir l'offre à destination des cyclistes, tels que :

- Un plan des itinéraires conseillés, à l'instar du plan des sentiers de randonnée édité par l'Office National des Forêts ou accessible sur le site du Conseil général, ou des cartes réalisées par VTT Guadeloupe.com,
- Un guide des bonnes pratiques,
- Une liste des loueurs de vélos,
- Une liste des vendeurs de vélos,
- Une liste des réparateurs de vélos,
- Un calendrier des manifestations et animations autour du vélo.

*Traces VTTistes, conseillées par VTTGuadeloupe.com*



*Plan des Sentiers de randonnée*



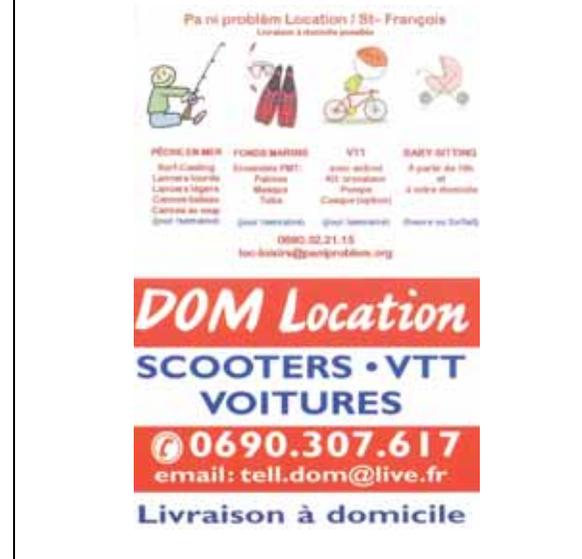
Dans un premier temps, il s'agira de récolter les informations éparpillées en sollicitant les acteurs concernés.

Dans un second temps, l'organisme responsable de l'édition du document sera à désigner en fonction de sa capacité à mettre à jour régulièrement les informations. Le Conseil régional par le biais du Comité du Tourisme, fédérant les Offices de Tourisme pourra être chef de file ; la Chambre de Commerce et d'Industrie pourrait également suivre les implantations liées à l'économie du vélo.

La diffusion des ces informations pourrait alors être réalisées sous forme de :

- Plaquettes d'information,
- Tableaux et cartographies présentées sur les sites internet adhoc.

Exemple de plaquettes communiquées dans les offices de tourisme



### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

Conseil régional et Comité du Tourisme, CCI, voire Conseil général

### Partenaires potentiels

Offices de tourisme, associations locales.

### Estimation financière

Conception et édition de 1 000 plans et 1 000 plaquettes, pour environ 10 000 euros par an.

### Degré de priorité

Moyen terme, nécessitant une mobilisation des acteurs concernés.

### Indicateurs de suivi

Nombre et fréquence d'actualisation des supports d'information diffusés.

## 12. ETUDE POTENTIEL TOURISTIQUE

### Résumé

L'interrogation des touristes par le biais d'enquêtes sur le terrain permettront de mieux appréhender les attentes et de préconiser la mise en place de produits spécifiques.

### Diagnostic

Les attentes des touristes en matière de produits spécifiques vélos sont à ce jour peu connues, pour plusieurs raisons :

- La faiblesse des services proposés aux cyclistes et la difficulté d'obtention d'informations, si ce n'est ponctuellement au niveau des offices de tourisme,
- L'absence de politique en faveur du vélo-tourisme menée par les institutions telles que le Conseil régional, le Conseil général et le Comité du Tourisme de Guadeloupe.

Toutefois, le secteur privé développe des initiatives en la matière, illustrant un marché potentiel : implantation d'un vélociste spécialisé en vélos à Assistance Electrique à Saint François, association VVT-Guadeloupe proposant sur internet des circuits VTT, particuliers proposant des ballades avec location de vélos apportés à domicile... Le slogan « Guadeloupe archipel de découverte » illustre la diversité d'activités proposées, aussi bien culturelles qu'autour de la nature. Sur ce dernier point, l'usage du vélo pourrait être encouragé.

### Description

La réalisation d'enquêtes auprès des touristes permettra de mieux apprécier la demande et le marché de développement potentiel, en vue de proposer des produits adaptés :

- Ballade à vélo
- VTT nature,
- Visite guidée...

Plusieurs types d'enquêtes peuvent être envisagés :

- interrogation des touristes sur les lieux de villégiature ou lieux de visite, à l'aide d'un questionnaire semi-directif,
- interrogation des touristes par les agents des offices de tourisme, à l'aide d'un questionnaire distribué ou auto-administré,
- comptabilisation du nombre de visiteurs et typologie par site touristique.



Office de Tourisme du Moule

Pour disposer d'une bonne représentativité des résultats de l'enquête, il faudra veiller à :

- interroger un nombre suffisant de personnes (plus de 500), sur un panel d'usagers représentatifs (âge, sexe, pays d'origine,...),
- considérer des lieux d'administration de l'enquête répartis sur l'ensemble du territoire, tout en veillant à bien identifier les spécificités de chaque territoire (le potentiel apparaît moins élevé sur Sud Basse Terre qu'au Sud de Grande Terre),
- proposer un questionnaire avec de nombreuses questions fermées et quelques-unes ouvertes, permettant une analyse statistique aisée des résultats ; ce questionnaire portera d'une part sur les pratiques de mobilité des touristes et d'autres part sur l'intérêt de proposer des produits vélos, en distinguant les diverses possibilités.

Par ailleurs, l'interrogation des professionnels du tourisme et vélocistes locaux complétera cette analyse quantitative par des aspects qualitatifs.

Les résultats de ces enquêtes permettront ensuite de fournir des préconisations en matière de produits cyclo-touristiques à mettre en place.

Ce type d'étude pourrait être menée par le Comité du tourisme, ou confié à un bureau d'études spécialisé. Il peut être pertinent d'en réaliser plusieurs, afin d'apprécier l'évolutivité des demandes dans le temps.

### Spécificités territoriales

Plusieurs lieux propices identifiés :

- Marie-Galante, tour des moulins, circuits au niveau des bourgs,
- La Désirade, tourisme vert,
- Les Saintes, excursionnistes,
- Pointe-à-Pitre, croisiéristes,
- Saint François – pointe de Châteaux, circuits courts et longs,
- Communes de Basse-Terre, circuits courts au niveau des bourgs...

### Maîtrise d'ouvrage

Conseil régional

### Partenaires potentiels

Comité Régional du Cyclisme, Comité du Tourisme, Offices de Tourisme, CCI

### Estimation financière

Environ 30 000 € tous les 3 ans, dans le cas de la réalisation par un bureau d'études des enquêtes auprès des touristes.

Ne sont pas inclus la comptabilisation des touristes au niveau des sites, réalisée par les offices de tourisme

### Degré de priorité

Court à moyen terme

### Indicateurs de suivi

Nombre et types d'enquêtes réalisées.

## 13. JOURNEES DE PARTAGE

### Résumé

L'organisation de journées de partage de façon régulière sur la mobilité, prenant en compte spécifiquement le vélo, permettra de partager une même culture entre tous les acteurs concernés.

### Diagnostic

Des journées de partage entre les acteurs de l'aménagement du territoire, au sujet des transports sont organisées par l'Observatoire Régional des Transports (ORT), en partenariat avec le CAUE, la DEAL et l'ADEME. Elles ont concerné récemment le transport de marchandises et l'écomobilité, et concernera en septembre 2014 le vélo. D'autres initiatives réunissent les acteurs de l'aménagement : journée du CAUE, semaine de la mobilité (prévue en septembre 2014, avec des animations spécifiques dans plusieurs) et la démarche d'harmonisation des projets initié par CAP Excellence.

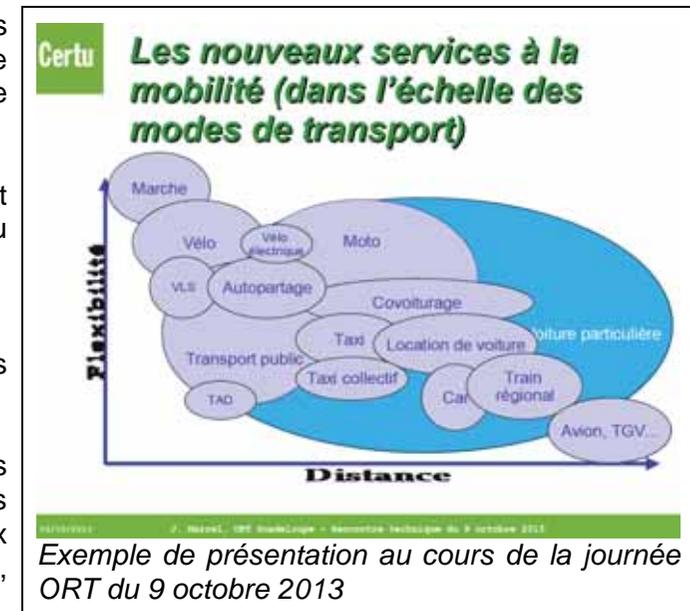
### Description

Ces journées de partage sont essentielles pour une appropriation des bonnes pratiques par les acteurs locaux ; tout en l'enrichissant par des apports extérieurs (exemple de présentation du Schéma Directeur Cyclable de la Martinique réalisée lors de la journée de l'ORT du 9 octobre 2013).

Une formalisation apparaît nécessaire pour s'assurer de la régularité des événements et de la fidélisation des participants. Il faudra également veiller à la bonne prise en compte du vélo, tout en l'élargissant à l'écomobilité.

Ces journées pourront revêtir diverses formes, selon les fréquences indicatives suivantes :

- Poursuite des journées de l'ORT annuelles, regroupant principalement des techniciens,
- Séminaires élus sur la mobilité annuels, intégrant les mobilités douces,
- Visites de terrain sur des opérations exemplaires (en Guadeloupe et sur d'autres territoires), au gré des opportunités en termes de projets d'aménagement, trois fois par an, regroupant élus et techniciens des collectivités, et pouvant être élargies aux acteurs privés (associations, Sociétés d'Economie Mixte d'aménagement, promoteurs, personnalités locales...)



- Forum vélo annuel, à l'instar du forum pédagogique pour l'éducation au développement organisé en septembre 2012, visant à sensibiliser les professeurs dans le système éducatif en vue de réaliser des projets pédagogiques sur le thème du vélo et les faire partager au public ;
- Journées de regroupement des associations annuelles, animées notamment par le Parc National ou le Comité du Tourisme fédérant le réseau d'acteur en milieu rural et touristique, en vue de faire la promotion de futures boucles cyclables prévues dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable (cf. action 4). Ces journées permettront également de développer des échanges inter-parcs nationaux,
- Ateliers de concertation lors de l'élaboration de projets locaux, permettant des échanges entre les acteurs locaux, sous la forme de réunions publiques ou d'ateliers participatifs ciblant des représentants spécifiques (association de commerçants, association de défense de l'environnement, représentants des collectivités territoriales...). Leur fréquence dépend à la fois du nombre d'études, des plannings d'étude et du niveau de concertation souhaité par les élus locaux.



*Journée de l'ORT*

### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

CAUE, ORT, Etat (Cellule Education au développement durable au Rectorat), Parc National de Guadeloupe

### Partenaires potentiels

EPCI, communes, SEM d'aménagement, associations locales et nationales (Fubicy, Club des Villes et Territoires Cyclables...).

### Estimation financière

Elle est basée sur approximativement :

- 1 journée ORT par an,
  - 1 séminaire d'élus par an,
  - 3 visites de terrain par an,
  - 1 forum vélo par an,
  - 1 journée de regroupement des associations par an.
- Soit, environ 15 000 euros par an.

Non inclus les ateliers de concertation pris en charge dans les projets concernés

### Degré de priorité

Court à moyen terme, avec un lancement progressif selon le type de journée.

### Indicateurs de suivi

Nombre de journées de partage réalisées par type

## 14. DOCUMENTS DE PLANIFICATION

### Résumé

Un renforcement des conseils en matière de prise en compte du vélo dans l'élaboration de documents de planification par l'Etat et le CAUE, permettra ensuite une meilleure mise en œuvre.

### Diagnostic

De nombreux documents de planification s'appliquent sur le territoire de la Guadeloupe et fixent des objectifs en matière de développement du vélo, qui s'imposent à l'élaboration des PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) :

- SRCAE (Schéma Régional Climat Air et Energie),
- SAR (Schéma d'Aménagement Régional) et SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, en cours d'élaboration)
- SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) de l'agglomération pointoise et de la Communauté d'Agglomération de Nord Basse Terre,
- PDU (Plans de Déplacements Urbains) de l'agglomération pointoise ; ceux de la Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre et Nord Grande Terre étant en cours de réflexion.

Par ailleurs, les PLU doivent prendre en compte les autres documents tels que : charte du PNG et Plans Climat Energie Territorial réalisés.

Suite à l'approbation récente de la Loi ALUR « Accès au Logement et en Urbanisme Rénové » (mars 2014), le PLU devient une compétence de plein droit des communautés de communes et d'agglomération, sauf si un certain nombre s'y oppose. Le contenu même du PLU est renforcé sur le plan du transport et des déplacements : les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) devront préciser les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés par le code des transports concernant le contenu des PDU.

La complexité d'élaboration des documents de planification conduit souvent à oublier de prendre en compte de façon appropriée la thématique vélo. Le rôle de l'Etat est essentiel pour conseiller les collectivités réalisant ces documents de planification, notamment les PLU ou futurs PLUi.

Par ailleurs, la Loi MAPAM « Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des Métropoles » complexifie et ouvre des possibilités aux AOT (Autorité Organisatrice des Transport) qui deviennent AOMU (Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine). Ainsi, les AOMU pourront intervenir plus largement en matière d'actions en faveur du vélo, et non plus uniquement en matière de transport public. Ces évolutions législatives renforcent la nécessité d'accompagnement par l'Etat pour une bonne prise en compte localement.

## Description

Le rôle de conseil assuré par l'Etat pourra être renforcé aux diverses étapes d'élaboration des documents de planification de tous types :

- Incitation à la réalisation des études SCoT, PDU, PLU..., par le biais des prises de contacts régulières avec les collectivités,
- Assistance à l'élaboration de cahier des charges, à partir de documents types à adapter selon les contextes, rappelant la nécessité de réfléchir en amont sur l'organisation urbaine pour intégrer les aménagements favorables aux circulations apaisées,
- Assistance sur les démarches annexes utiles en terme de concertation, afin d'aboutir à une mise en œuvre facilitée : Approche Environnementale de l'Urbanisme, démarche Bimby, agenda 21... Cette assistance pourra être donnée par des conseils spécifiques ou sous la forme de fiches techniques descriptives,
- Réalisation des porter-à-connaissance en amont du démarrage de l'étude,
- Présence aux réunions stratégiques et assistance technique aux moments clefs d'échange entre les acteurs concernés,
- Avis sur les documents produits, en s'assurant de la bonne prise en compte du vélo à toutes les étapes de l'étude.

Le CAUE (Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement) est disposé à renforcer sa mission de conseil auprès des communes et des professionnels (SEM d'aménagement, promoteurs...), en étant vigilant quant à la prise en compte du stationnement vélo notamment.

*Exemples de prise en compte du vélo dans les PLU :*

- *Eviter les rues en impasse dans les nouvelles zones à urbaniser (article 3 du règlement)*
- *Dans les nouvelles zones à urbaniser imposer la réalisation de maillage « fin » de circulations (viaire, piétonne et cycliste) se raccordant aux cheminements doux existants et/ou aux quartiers environnants (Orientations d'Aménagement et de Programmation)*
- *Utiliser l'inscription d'emplacements réservés pour améliorer le maillage et créer des liaisons piétonnes et cyclables (Emplacement Réservés)*
- *Dans les zones à urbaniser, doter les plateformes de voirie d'aménagements piéton et cyclable respectant les dimensions de la future charte des aménagements cyclables (article 3 du règlement)*
- *Définir les normes de stationnement vélo par types de construction (article 12)*

## Spécificités territoriales

Un avancement de la réalisation des PLU à prendre en compte

La future Communauté d'Agglomération de la Riviera du Levant pourra porter une réflexion intercommunale en matière de circulations douces et de transports collectifs, dans la réalisation à venir de son PDU (obligatoire pour les EPCI de plus de 100 000 habitants, au même titre que pour les Communautés d'Agglomération Nord Grande Terre et Nord Basse Terre)

La sortie prochaine de la commune du Gosier du périmètre de CAP Excellence nécessitera la révision de son PDU.

Dans le cadre de la révision de son PLU, la commune du Gosier réalise actuellement un inventaire du stationnement public pour les voitures et les vélos.

## Maîtrise d'ouvrage

DEAL, CAUE

## Partenaires potentiels

Communes et EPCI

## Estimation financière

-

## Degré de priorité

Court terme

## Indicateurs de suivi

Nombre de PLU approuvés prenant en compte de façon adaptée le vélo

Nombre de réunions réalisées pour accompagner les maîtres d'ouvrage dans l'élaboration des documents de planification

## 15. ASSOCIATION D'USAGERS DU VELO

### Résumé

La création d'au moins une association de cyclistes non uniquement sportifs permettra de renforcer la prise en compte du vélo utilitaire, en devenant un acteur clef référent et mobilisateur.

### Diagnostic

De nombreuses associations de cyclistes sportifs sont présentes en Guadeloupe, mais aucune sur les motifs utilitaires en milieu urbain spécifiquement. Ce manque de représentativité au niveau local ne facilite pas la prise de conscience par les acteurs locaux des attentes réelles des cyclistes et des évolutions des pratiques.

### Description

La création d'une ou plusieurs associations cyclistes aura pour objectifs de :

- Recueillir les avis et demandes des habitants,
- Relayer les informations au niveau des acteurs locaux, notamment des collectivités locales,
- Impulser une dynamique de « remise en selle » en milieu urbain, par l'organisation d'événements, la création de supports d'information (journal, site internet, flyers...), de jeux-concours...,
- Faire du lobbying auprès des institutions, en militant pour davantage de prise en compte du vélo,
- Devenir un acteur clef consulté dans le cas de projets en faveur du développement de la pratique utilitaire du vélo.

Il reste à identifier une personnalité locale qui serait motivée pour diriger cette association, ainsi que des participants. Par exemple, cette personnalité pourrait se trouver au sein d'une association existante militant déjà sur les bénéfices de la pratique du vélo pour la santé (l'IREPS - Instance Régionale de l'Éducation et Promotion de la Santé, IRPS - Institut de Recherche et Prévention Santé) ou bien d'une association de consommateurs (CLCV - Consommation, logement et Cadre de Vie).

Afin d'asseoir sa légitimité et d'enrichir les apports de cette association, il serait souhaitable de l'inscrire dans un réseau associatif reconnu au niveau national, en adhérant à la Fubicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette). Cela permettrait également de partager des expériences et de suivre l'actualité pour être force de conseil et de propositions auprès des acteurs locaux.



En métropole, les associations sont nombreuses et contribuent quotidiennement à améliorer la prise en compte du vélo, lors de projets d'aménagement, de stationnement et de manifestations locales.

### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

Citoyen(s) moteur(s) restant à identifier

### Partenaires potentiels

Associations locales et nationales  
CCAS (Centres Communaux d'Action Sociale) qui avaient été mobilisés pour la mise en place des parcours de santé sportifs

### Estimation financière

-

### Degré de priorité

Moyen terme

### Indicateurs de suivi

Nombre d'associations créés et de membres

## 16. DEVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS

### Résumé

L'implantation de dispositifs de stationnement adaptés en fonction des besoins (arceau, abri, abri ou local sécurisé) encouragera la pratique.

### Diagnostic

Les équipements pour stationner les vélos sont quasi-inexistants sur l'ensemble du territoire. En particulier, des arceaux et abris sont visibles dans les établissements scolaires de l'île de Terre de Haut aux Saintes, et dans quelques établissements scolaires du secondaire répartis sur l'ensemble du territoire de la Guadeloupe.

### Description

L'implantation de dispositifs de stationnement permet de sécuriser l'attache d'un vélo. L'utilisation d'un abri permet de protéger le vélo des intempéries, particulièrement justifié dans le contexte météorologique de la Guadeloupe (pluie et soleil intenses).

Le développement de dispositifs de stationnement encourage la pratique, lorsque le dispositif est adapté aux besoins :

- Des arceaux pour un stationnement de courte durée, à proximité des commerces et équipements publics majeurs (administrations, centres commerçants, université...),
- Des abris sur les stationnements de moyenne durée,
- Des abris sécurisés (code d'accès, clef, pied d'immeuble) pour les stationnements de longue durée (au domicile, au travail, etc.).

Ces dispositifs sont à programmer sur les espaces publics et espaces privés. Pour mémoire, des obligations sont à respecter dans les nouvelles constructions ou rénovations de bâtiments existants en matière de stationnement vélo (cf. articles R. 111-14-4 et R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation présenté en encadré dans l'action 1).



*Abri avec « U » inversé*



*Abri sécurisé*



*Arceaux*

Il faudra être vigilant quant à la qualité des stationnements proposés sur plusieurs critères en fonction des usages recherchés :

- Une localisation adaptée (visible et proche du lieu de destination),
- Une accessibilité aisée (pente réduite, jalonnement, absence d'obstacles,...)
- Des arceaux permettant l'attache à l'aide d'antivols en « U »
- L'esthétique, à proximité des sites inscrits ou protégés,
- Un éclairage suffisant,
- La résistance à l'usure, aux intempéries et au vandalisme,
- La sécurisation du parking, à l'aide d'un pass, d'une surveillance à distance ou d'une présence humaine,
- La mise en place éventuelle de services complémentaires (gonflage, consigne individuelle pour ranger le casque...).

Ces critères pourront être discutés lors de l'élaboration de la charte (cf. action 1).

Une programmation sera réalisée au niveau communal, en cohérence avec la localisation des principaux générateurs de déplacements à vélo et de leur accessibilité à vélo. Cette programmation pourra être formalisée à l'aide d'un plan ou d'un tableau contenant :

- la localisation du dispositif,
- le type de stationnement retenu (arceau, abri, abri sécurisé),
- le nombre,
- la date prévisible d'installation.

Outre les communes, d'autres acteurs (publics et privés) pourront se mobiliser pour réaliser cette programmation puis la mise en œuvre. En particulier, il importerait d'équiper les établissements d'enseignement et les administrations, jouant un rôle essentiel d'exemplarité.

La présence de vélos stationnés le long de bâtiments ou d'un trottoir, constitue un bon indice pour identifier l'utilité de la mise en place d'équipements. La remontée d'informations par les habitants ou l'observation de terrain est donc à encourager.

*Exemple de stationnements optimisables (risque de voilage des roues et de vol du vélo)*



*Exemples de stationnements adaptés*



La mise en place de parcs de stationnements inter-entreprises ou inter-administrations pourrait également être étudiée dans le cadre des plans de mobilité (cf. action 9). La mutualisation des moyens (parking, vélos, éventuellement réparation et système de réservation) permettra de limiter l'investissement de l'opération, tout en rendant service à un plus grand nombre d'employés. Toutefois, une relative concentration des emplois est nécessaire afin de mutualiser les actions entreprises.

### Spécificités territoriales

- CAP Excellence : des stationnements de longue durée plus nombreux en raison de la concentration d'emplois ; un besoin de sécurité renforcé sur la commune de Pointe-à-Pitre en raison du risque élevé de vol.
- Les îles (Saintes, Marie-Galante, La Désirade) : un moindre besoin de sécurité lié à l'échelle réduite des territoires.
- Ville de Morne-à-l'Eau : un projet de parking à vélo totalisant environ 120 emplacements est prévu à moyen terme dans le centre bourg. Pour toutes nouvelles constructions de bâtiments administratifs communaux, il est désormais prévu un parking à vélo, une douche et un vestiaire.

### Maîtrise d'ouvrage

Communes, gestionnaires d'équipements majeurs (CHU, université, Conseil régional pour les lycées, Conseil général pour les collèges...), promoteurs immobiliers, SEM d'aménagement...

### Partenaires potentiels

Habitants et associations pour la remontée d'informations.

### Estimation financière

En première approximation, sur 32 communes au total, il est proposé de programmer l'implantation sur l'espace public principalement de :

- 1000 arceaux,
- 100 abris,
- 5 abris sécurisés,
- 2 parcs de stationnements mutualisés, avec une flotte d'environ 40 vélos,
- 5 stations de gonflage et lavage,
- 20 consignes individuelles.

Soit, environ 620 000 euros.

### Degré de priorité

Court terme à moyen terme

### Indicateurs de suivi

Nombre dispositifs de stationnements implantés par type (arceau, abri, abri ou local sécurisé).

## 17. EQUIPEMENTS POLES INTERMODAUX

### Résumé

Les pôles intermodaux actuels et futurs (gares maritimes, gares routières et futur hubs de l'agglomération pointoise) seront aménagés en vue de faciliter l'accès à vélo, en termes de stationnement, cheminements d'accès et services.

### Diagnostic

Aujourd'hui, plusieurs gares routières, lieux de connexion entre les réseaux de transports collectifs, sont identifiées en Guadeloupe : Bergevin, Dubouchage, entrée de la voie principale à Jarry, le Centre commercial Destreland, à proximité du centre-ville de Basse-Terre, sur la Communauté d'Agglomération Nord Basse Terre à Sainte Rose (place tricolore), Grande Anse et au Lamentin. Les réflexions menées actuellement par les Autorités Organisatrices des Transports ou Autorités Organisatrices de la Mobilité Urbaine (nouvelle dénomination suite à la Loi ALUR) vont conduire à restructurer les réseaux de transports collectifs, aménager les pôles intermodaux existants et créer de nouveaux pôles d'échange. Les pôles actuels ne disposent pas aujourd'hui d'aménagements facilitant l'accès à vélo, que ce soit en terme de cheminement ou de stationnement.

Par ailleurs, le SRIT en cours d'élaboration contiendra un volet transports collectifs et intermodalité renforçant les obligations en matière d'aménagements des pôles intermodaux, prenant notamment en compte l'accessibilité à vélo.

### Description

Pouvoir stationner son vélo en toute sécurité au départ d'une gare routière ou maritime, ou d'un futur pôle intermodal (notamment les hubs envisagés dans le cadre du projet de tramway de l'agglomération pointoise), constitue une condition indispensable au développement de l'usage utilitaire du vélo. L'équipement des lieux d'intermodalité permettra d'assurer la chaîne de déplacement avec le car, le bus ou le bateau.

Ce type d'usage nécessite un stationnement adapté de moyenne et de longue durée qui protège le vélo à la fois du vol et des intempéries. Généralement, la durée de stationnement nécessaire est d'une journée : dépôt du vélo le matin, puis reprise à la fin de la journée. Toutefois, sur les lieux d'intermodalité, la durée de stationnement peut parfois dépasser la simple journée, par exemple en cas d'intempéries, lorsqu'un autre mode de transport est préféré.



*Abris sécurisés individuels*

*Garages sécurisés collectifs*

Outre le stationnement, des services complémentaires seront proposés en vue d'encourager au rabatement à vélo, avec la mise à disposition de :

- Station de gonflage,
- Station de lavage,
- Matériel de réparation / maintenance (rustines, pinces, tournevis, ampoules...),
- Consignes individuelles pour ranger le casque, les vêtements de pluie...

Par ailleurs, des aménagements en faveur de l'accès aux pôles intermodaux à vélo seront réalisés :

- Création éventuelle de bandes ou pistes cyclables, ou autre aménagement facilitant l'accès aux vélos (feux, zone 30, aménagement d'un carrefour, création de sites propres bus autorisés aux vélos...),
- Jalonnement (implantation de panneaux indiquant le parking vélo et les cheminements adaptés d'accès).

Il s'agira donc d'équiper à terme une dizaine de pôles intermodaux à l'aide de :

- stationnements sécurisés et arceaux,
- cheminements d'accès à vélo lisibles et sécurisés,
- services spécifiques aux cyclistes.



*Gonfleur vélo*



*Matériel de réparation*



*Station lavage et gonflage*

## Spécificités territoriales

Selon les résultats de l'étude de pré-faisabilité d'une navette maritime en liaison avec la Rivière Salée, des aménagements en faveur des cyclistes pourraient être réalisés au niveau des haltes fluvio-maritimes.

Les réflexions menées par les AOT ou AOMU pourront conduire à identifier de nouveaux pôles d'échange.

## Maîtrise d'ouvrage

Autorités Organisatrices des Transports urbains et gestionnaires de voirie

## Partenaires potentiels

-

## Estimation financière

En première approximation, sur une dizaine de pôles, il est proposé de programmer :

- 10 abris sécurisés collectifs,
- 10 abris sécurisés individuels (10 places par abris),
- 5 stations de gonflage et lavage,
- 20 consignes individuelles pour petits matériels,
- 100 kits de réparation.

Soit environ 260 000 euros.

## Degré de priorité

Court à moyen terme

## Indicateurs de suivi

Pour chaque pôle intermodal :

- Nombre de dispositifs de stationnements implantés,
- Linéaires d'aménagements favorisant l'accès aux vélos réalisés
- Nombre de panneaux de jalonnement en faveur des vélos implantés.

## 18. MONTEE A BORD DES BATEAUX, VOIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

### Résumé

L'embarquement des vélos à bord des bateaux sera facilité par un aménagement des espaces dédiés et des tarifications adaptées. Pour les transports collectifs urbains, le remplissage des bus et du futur tramway sera à suivre en vue de régler la montée à bord des vélos pour ne pas pénaliser le bon fonctionnement des réseaux urbains.

### Diagnostic

Il n'existe aucune règle concernant la montée à bord des vélos dans les transports collectifs, que ce soit pour les autobus ou les bateaux. Cette rupture dans la chaîne de déplacement n'est pas favorable à l'usage du vélo.

### Description

L'aménagement intérieur des bateaux permettra d'accrocher son vélo en toute sécurité, à l'abri de préférence, pour éviter de l'abîmer pendant le transport (en particulier lors d'intempérie : houle et pluie), à l'aide :

- de matériel d'accroche des vélos (arceau ou barre latérale),
- d'une réservation d'un espace dédié pour entreposer les vélos, puis les attacher ensemble à l'aide d'une corde ou d'un câble métallique, voire les couvrir à l'aide d'une bâche ou autre support.

L'embarquement à bord des véhicules pourra être facilité à l'aide :

- d'une rampe d'accès pour les bateaux, limitant les ressauts,
- de planchers bas pour les bus, avec un rehaussement des arrêts à programmer dans le cadre des Schémas Directeurs d'Accessibilité des Transports Collectifs,
- de la mise en œuvre future du tramway sur l'agglomération pointoise, permettant l'accès à niveau des cyclistes.

En outre, selon l'occupation des véhicules, des mesures seront à prendre pour autoriser ou non l'accès aux vélos aux heures de pointe dans les transports collectifs urbains. Une période test d'environ deux ans pourrait être menée pour accepter les vélos à bord du tramway, puis l'acceptation des vélos à bord toute la journée ou aux heures de creuses pourra être étudiée. La mise en place d'une tarification adaptée sera à proposer pour l'embarquement du vélo ou son stationnement dans les pôles intermodaux. Chaque Autorité Organisatrice des Transports jugera de la pertinence d'accepter les vélos, pour ne pas impacter la régularité de la circulation des bus.



*Gare routière de Basse-Terre*



*Gare maritime de Saint-François*

### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

Observatoire Régional des Transports comme fédérateur des armateurs  
Opérateurs de navettes maritimes  
Autorités Organisatrices des Transports Urbains

### Partenaires potentiels

-

### Estimation financière

Environ 20 bateaux équipés d'accroche vélos, soit un coût approximatif de 1 600 euros.

### Degré de priorité

Court terme pour les bateaux  
Court à moyen terme pour les transports collectifs urbains

### Indicateurs de suivi

Nombre de bateaux équipés  
Nombre de vélos montant à bord des bateaux, des bus et du futur tramway

## 19. CREATION DE SERVICES

### Résumé

Plusieurs types de services pourront être développés : location ou prêt de vélos, atelier vélo, mise à disposition de vélos, douche sur les lieux d'emplois... La mise en place d'initiatives publiques devra tenir compte des initiatives privées existantes ou à encourager, dans le but d'une création d'emplois et d'une réponse aux attentes spécifiques des usagers.

### Diagnostic

Il n'existe pas aujourd'hui de services publics à l'attention des cyclistes de type : location ou prêt de vélos, atelier de réparation / recyclage de vélos, flotte de vélos collective... ; à l'exception de la commune du Moule organisant la location de vélos, de façon relativement confidentielle. Par ailleurs, le tissu économique privé apparaît assez peu développé, aujourd'hui davantage axé sur la vente que sur la location (Véloxygène, Elisport, Zen'Lib, Localisé...). Enfin, les douches au lieu de travail sont rarissimes et sont fortement souhaitées par les personnes interrogées au cours de l'élaboration de la présente étude.

### Description

#### Types de services

La création de services publics adaptés au contexte spécifique de chaque territoire devra permettre de compléter l'offre privée existante, tout en créant des emplois, si possible en insertion professionnelle.

La faible densité urbaine concourt à la mise en place de systèmes de location ou prêts de vélos de moyenne et longue durée sur le territoire de la Guadeloupe (hors îles rattachées). Par ailleurs, la location à la journée pour des motifs ou sites spécifiques sont adaptées sur les îles des Saintes, La Désirade et Marie-Galante ; ou pour proposer des produits touristiques spécifiques tels que la prise en charge des croisiéristes arrivant au port de Pointe-à-Pitre le samedi (cf. action 22) ou l'organisation d'événements (Festival Terre de Blues à Marie-Galante...). La mise en place d'un système de location de très courte durée (Vélo Libre Service type Vélib' à Paris ou Vélo'V à Lyon) n'apparaît pas conseillée dans le contexte actuel d'urbanisation diffuse car elle représente un coût particulièrement élevé en regard des usages potentiels.

La mise en place d'un système de location ou prêt sera adaptée à la demande en :

- touchant un public restreint et ciblé (étudiants, touristes, participants à des évènements, usagers des transports collectifs, scolaires, étudiants, entreprises...),
- pratiquant des tarifs différenciés,



*Exemples de systèmes de location à Poitiers et Tours*

- réduisant l'amplitude horaire des retraits et dépôts de vélos (certains jours de la semaine entre 10h et 19h par exemple), pour permettre un roulement des équipes en charge du service,
- proposant une durée de location limitée afin d'inciter à l'achat.

En complément, un service de location d'accessoires pourra également être mis en place : casques, porte bébés, paniers, kit de sécurité, antivol, petite valise de premiers secours avec pansements, bandage, kit outillage avec rustines, pompe miniature...

Il apparaît souhaitable de coopérer avec les professionnels vélocistes afin de ne pas créer une concurrence. Ces derniers pourraient être les fournisseurs du matériel et en assurer l'entretien. En complément et pour améliorer l'attractivité d'un service, le type de vélos proposés à la location serait susceptible d'être varié : à assistance électrique, à hydrogène, à vitesse, trois roues, triporteur, vélo cargo, tandem, vélo additionnel, remorques, vélos pliants, tricycle pour personnes handicapées avec ceintures ou fauteuil intégré...

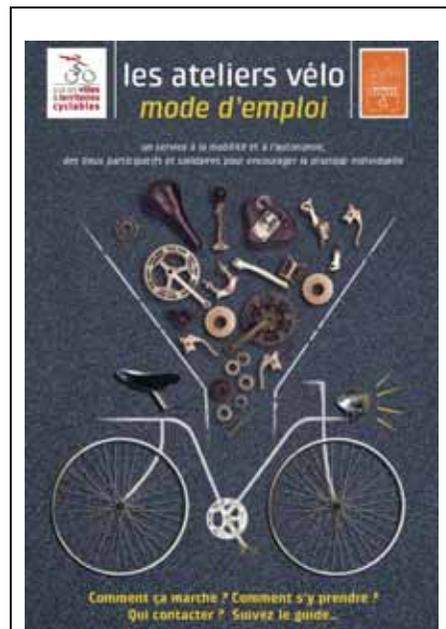
Outre les services de location ou prêts de vélos, il est envisageable de mettre en place :

- des ateliers de réparation, entretien et recyclage des cycles, les problèmes de mécanique étant un frein au développement de la pratique ; ces ateliers participatifs et solidaires, portés par des associations, sont fédérés au sein du réseau « L'Heureux Cyclage »,
- des services d'aide à la mobilité, à l'instar de Mob'île 971 mis en œuvre par l'association Digazon qui vise à l'insertion de personnes âgées entre 18 et 35 ans sur le territoire des Abymes,
- des flottes de vélos à disposition des employés d'entreprises ou d'administrations, voire des flottes partagées entre plusieurs acteurs, dont certains VAE (Vélo à Assistance Electrique) ; ces vélos pourront servir dans le cadre de missions menées par les employés ou pour la pause déjeuner,
- des douches et vestiaires pour se changer dans les entreprises et administrations de grande taille, nécessaires étant donnée les conditions météorologiques...

Ces deux derniers points pourront être suggérés dans le cadre de l'élaboration de Plans de Mobilité (cf. action 9)...

### **Etapas de réalisation :**

- 1) Entamer la réflexion au niveau institutionnel
- 2) Evaluer les perspectives d'évolution en terme de marché et clientèle potentielle et choisir des types de vélo et accessoires à proposer à la location et types de services à développer
- 3) Déterminer le mode de gestion de la location, du prêt ou d'autres services : durée, montant de la location, système d'assurance, pièces justificatives à fournir, conditions d'adhésion au service
- 4) Mettre en place une coopération avec les vélocistes locaux et autres acteurs impliqués (ex : SYVADE, Syndicat de Valorisation des Déchets de la Guadeloupe pour le recyclage des vélos).



Atelier vélo (<http://www.heureux-cyclage.org/>)



Service de location de flottes de vélos « clés en main » proposant aux entreprises et collectivités publiques un service de location de longue durée de flottes VAE ou vélos de ville pour leur personnel.

## Spécificités territoriales

- Ville de Morne-à-l'Eau : à moyen terme, il est prévu la mise en place d'un atelier entretien/réparation avec 30 vélos en location, animé par une personne en insertion sociale
- Ville des Abymes : dans le cadre de la plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, il est envisagé de créer un atelier participatif et solidaire, en partenariat avec la ressourcerie Kazabrock.

## Maîtrise d'ouvrage

- EPCI
- Communes
- Gestionnaires de voirie
- Associations de cyclistes
- Syndicat Mixte des Transports Urbains du Petit Cul de Sac Marin (location de vélos pouvant être proposée dans le cadre de la Délégation de Service Public liée à l'exploitation du réseau de transport collectif urbain)

## Partenaires potentiels

Fubicy

Réseau L'Heureux Cyclage

Syvade

Associations telles que l'USEP (Union Sportive de l'Enseignement du Premier Degré) et l'UFOLEP (Union Française des Œuvres Laïques d'Education Physique).

## Estimation financière

L'estimation est basée sur la création de :

- 4 à 8 systèmes de location moyenne et longue durée, et à la journée à but touristique, sur une flotte globale d'environ 200 vélos,
- 4 ateliers participatifs réparation, entretien et recyclage,
- 2 services d'aide à la mobilité,
- 10 à 20 flottes vélos pour les collectivités territoriales d'environ 100 vélos au total,
- 20 douches et vestiaires dans les administrations.

Soit, un coût approximatif de 80 000 euros d'investissement et 350 000 euros en fonctionnement par an.

(hors financements privés pour l'installation de douches et la mise à disposition de vélos pour les entreprises)

## Degré de priorité

Court à long terme

## Indicateurs de suivi

Nombre de services créés par type

Nombre d'emplois créés

## 20. COMITE DE SUIVI ET OUTILS DE SUIVI

### Résumé

La pérennisation de l'équipe projet de la présente étude, tout en l'élargissant à des élus des collectivités permettra de poursuivre la dynamique engagée. La mise en place d'un tableau de bord et l'alimentation d'un Système d'Information Géographique permettra de suivre l'avancée du plan et éventuellement de l'ajuster dans le temps.

### Diagnostic

La réalisation de la présente étude a permis :

- de recenser les actions ponctuelles en faveur du vélo menées aujourd'hui, ainsi que les projets et réflexions émergentes,
- de mobiliser un réseau d'acteurs local en vue de porter le présent plan d'actions.

Ce recensement a nécessité de rencontrer et d'échanger avec de nombreux acteurs (Conseil régional, Conseil général, EPCI, communes, associations, comité du tourisme des îles de la Guadeloupe, comité régional du cyclisme, CAUE, CCI...) afin de disposer d'un état des lieux des pratiques et actions menées. Par ailleurs, l'ORT dispose d'informations en matière de transport, qui ne concernent pas aujourd'hui le vélo.

### Description

Il s'agit de poursuivre la dynamique engagée auprès des acteurs locaux, tout en se dotant d'un outil de suivi des actions programmées dans le cadre du plan d'actions vélo. Le suivi du plan doit être continu afin de corriger éventuellement les conditions de sa mise en œuvre et d'intégrer les modifications qui pourraient intervenir dans le temps.

### La création d'un Comité de suivi vélo

La compétence vélo demeure éclatée entre les différentes collectivités territoriales, impliquant une organisation qui n'est pas optimale. La récente Loi MAPAM légitime l'intervention des collectivités sur le vélo, en créant les AOMU. Par ailleurs, la réforme territoriale à venir devrait également modifier l'organisation des compétences de chacun.

Il importe donc de piloter la mise en œuvre du plan en :

- pérennisant l'équipe projet, composée principalement de techniciens, ayant mené l'élaboration de la présente étude, par la création d'un Comité de Suivi, dont la composition sera amenée à évoluer en fonction des compétences des collectivités,
- renforçant le rôle des élus des collectivités qui seront désormais présents à ce Comité de suivi,
- actualisant régulièrement le tableau des acteurs impliqués, permettant l'identification d'un référent vélo par institution.

## Tableau des acteurs à actualiser régulièrement

Contact	Organisme	Fonction
Patrice MATHEY	Conseil Régional	Direction des Routes / Service Construction
Jean-Jacques TERRAM	Conseil Régional	Direction Environnement et cadre de vie
Philippe DELAREBERDIERE	Conseil Régional	
Monique APAT	Conseil Régional	Direction des Transports et du Tourisme / Service Transport
Girard MOUNIGAN	Conseil Régional	Direction adjointe des lycées et autres bâtiments
Céline JULES-SORET	Conseil Régional	Chef de service énergie - Service Environnement
M. Raymond VIN	Conseil Régional	Direction de l'Aménagement du Territoire
Mme Francine ARBAU	Conseil Régional	Direction de l'Aménagement du Territoire
Jean-François AUBERT	Conseil Régional	Chef de service de la Direction de l'enseignement de la jeunesse et des sports
Mr Jean-Michel HERTIN	Conseil Régional mais serait à contacter dans le cadre de son activité de loisir	Acteur associatif / Elu du Conseil régional
Richard ALBINA	Conseil Général	Direction des Infrastructures et Batiments
Christophe DEMANDRE	Conseil Général	Direction des Infrastructures et Batiments
Michel WACCUS	Conseil Général	Direction des Transports
Raymond SONOR	Conseil Général	Direction de l'Environnement / agriculture
Steve GUILLAUME	Conseil Général	Directeur Affaires Européennes
Michel SAINT-VAL	Conseil Général	Direction de l'Education et des collèges
Mme Dominique RAMZAY	Conseil Général	Directrice de l'Insertion et de la Cohésion Sociale
M. Johnny GITANY	Conseil Général	Directrice de l'Insertion et de la Cohésion Sociale
M. QUILLIN	Syndicat des Routes de Guadeloupe	Directeur
Marie-Anna SAINT PRIX	Syndicat des Routes de Guadeloupe	Responsable du pôle Aménagement prospective et exploitation
Françoise SYNESIUS	Syndicat des Routes de Guadeloupe	Adjointe à Mme SAINT PRIX
M. JEAN-CHARLES	Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin	
M. CHERALDINI	Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin	
Elizabeth THIBAUT	Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin	Direction / Service Technique
Odyle ESPAGNET-BATTA	CA Cap Excellence	Direction de l'Environnement
Loïc LEROUX	CA Nord Basse Terre	Direction Service Transport
Julien PIQUION	CA Nord Basse Terre	Direction Service Environnement
M. BASTAREAUD	CA Nord Basse Terre	
Jacques MOUGEOT	CA Sud Basse Terre	DGS
Georges CHAZELAS	CA Sud Basse Terre	DGS adjoint en charge des questions de transport en l'absence du chef de service transports
Jean-Marc PASBEAU	CC de Marie Galante	DGS
Francis TOUMSON	CA de Nord Grande Terre	DGS (référénte DGA au préalable Mme Natacha Girard DGA intérimaire)
Cedric CORENTHIN	CA de Nord Grande Terre	
Charlie SAHI	CA de Nord Grande Terre	Ingénieur transport
Meryl QUILLIN	Ville de Saint François	Chargée de mission environnement
Pascal GANE	Ville de Saint François	Directeur des études prospectives, en charge du PLU
Maëla EDMOND-MARIETTE	Ville du Gosier	Responsable de l'aménagement du territoire
Axelle CARTINOT	Commune de Morne à l'Eau	Chargée de mission énergie, climat, déchets
Guy NAPRIX	Commune de Pointe à Pitre	Services Techniques Municipaux
Christian PONT	DEAL Guadeloupe	ORT
Delphine SERBER	DEAL Guadeloupe/ATOL/TP	DEAL - service SIG
Jérôme DANCOISNE	ADEME	Prospective et planification
Claire TREPY	CAUE Guadeloupe	Responsable Opérations
M. Jack SAINCILY	CAUE Guadeloupe	Directeur
Colin NIEL	Parc National de la Guadeloupe	Directeur adjoint
Xavier DELLOUE	Parc National de la Guadeloupe	Chef du pôle d'aire d'adhésion
Mme PECHENARD	Office National des Forêts	
M. Rémy BRIEU	Office National des Forêts	
Naike NARANIN	Comité du Tourisme des îles de la Guadeloupe	Département Ingénierie et Développement de l'offre
Aline PIERRE	Comité du Tourisme des îles de la Guadeloupe	
Philibert MOUEZA	Comité Régional du Cyclisme	Président
M. SAMUT	Comité Régional du Cyclisme	Assistant
José VICTORIN	Collège Appel du 18 juin du lamentin	Principal du collège
Ludovic KANCEL	CCI	Département Politique décentralisée et Aménagement du Territoire
Annick MINATCHY-CELMA	CGSS	Direction des Risques Professionnels
Josianne JEGU	IREPS	Direction
Véronique CHALCOU	Education nationale	Education au Développement Durable au rectorat
Cindy Carene	Association Digazon	

## Les outils d'évaluation et de suivi

Ils sont de deux types :

- un tableau de bord, alimenté par des indicateurs, répondant à deux objectifs :
  - suivre les actions programmées, pour vérifier qu'elles sont effectivement réalisées,
  - gérer et aider à la décision, en évaluant la pertinence des actions réalisées, au travers d'une analyse des effets par rapport aux objectifs, tant quantitatifs que qualitatifs.
- un Système d'Information Géographique, permettant d'illustrer géographiquement l'évolution de certains indicateurs. Il permet également de croiser certaines informations, et de produire des cartes telles que :
  - les aménagements cyclables existants et en projet,
  - les points de stationnement par type,
  - les zones accidentogènes,
  - les services dédiés aux cyclistes,
  - les comptages...

L'observation et l'analyse des effets du plan prendront la forme d'indicateurs simples relatifs aux objectifs, observés le plus possible dès aujourd'hui. Les critères d'évaluation seront autant que possible territoriaux. La collecte des informations alimentant le tableau de bord doit être régulière entre le Comité de Suivi et les partenaires concernés (Conseil général, Conseil régional, Syndicat des Routes de Guadeloupe, EPCI, communes, CCI, ADEME, associations...). Dans un premier temps, l'ORT pourra gérer l'alimentation de ce SIG, une base étant déjà constituée en matière de transport ; ainsi que le journal de l'ORT réalisé chaque année.

Le Comité de suivi, réuni au moins une fois par an, se verra assigner plusieurs missions :

- faire le bilan de l'année écoulée :
  - vérifier la pertinence des actions entreprises et évaluer les impacts sur le plan quantitatif et qualitatif,
  - suivre les aspects budgétaires : coûts d'investissement et d'exploitation, recettes diverses ; en comparaison des budgets prévisionnels,
- approuver la programmation annuelle à venir,
- communiquer sur ces informations, notamment lors des journées de partage de la culture vélo (cf. action 13). Une possibilité d'extraction des informations pour chaque EPCI serait souhaitable.

*Qu'est-ce qu'un indicateur ?*

*Face à la multiplicité d'indicateurs possibles, l'expérience permettra de juger de la pertinence des indicateurs retenus ou au contraire de la nécessité de les faire évoluer. Le choix des indicateurs sera guidé par trois critères :*

- être exprimés sous forme d'une valeur numérique, permettant de mesurer des évolutions chronologiques ou spatiales,
- être aisément disponibles auprès de sources statistiques connues ou de détenteurs d'information identifiés et pérennes,
- être aisément interprétables sans commentaires d'accompagnement et être comparables avec ceux d'autres territoires.

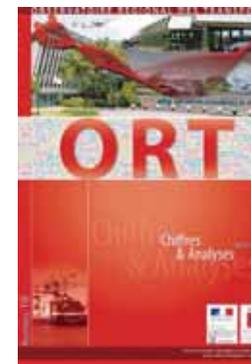
*Qu'est ce qu'un SIG ?*

*- Il s'agit d'un outil mettant en relation des informations graphiques avec des informations numériques ou de texte.*

*- Il permet une gestion pérenne des informations collectées, ainsi que la réalisation d'analyses d'évolutions annuelles.*

*- Ce système permet de réaliser des cartes à l'échelle du territoire, sur la base d'indicateurs simples retenus.*

*- Il utilise des fonds de plan géoréférencés et facilite les échanges d'informations avec les autres organismes ou collectivités disposant d'un tel système (Conseil régional, Conseil général, EPCI...).*





### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

DEAL et ORT dans un premier temps, tel que dans l'équipe projet de la présente étude

EPCI porteuse et fédératrice des autres territoires, restant à identifier

### Partenaires potentiels

-

### Estimation financière

-

### Degré de priorité

Court terme

### Indicateurs de suivi

Nombre de réunions de suivi

Nombre d'actions réalisées ou pourcentage d'avancement

Nombre de cartographies de suivi réalisées

## 21. DIFFUSION DES DISPOSITIFS FINANCIERS ET TECHNIQUES

### Résumé

L'encouragement des porteurs de projet en faveur du développement de l'usage du vélo peut se traduire par une aide financière directe dans le cadre d'un appel à projet lancé par les partenaires du CPER – Contrat de Plan Etat-Région – (ADEME, Conseil régional,...) , ainsi que par une assistance technique de l'ORT pour clarifier les dispositifs financiers existants et leurs évolutions.

### Diagnostic

Les dispositifs d'aide financière apparaissent complexes et peu connus (labels, politique du Conseil régional, politique du Conseil général, CCI, éducation nationale, ONF...) et sont parfois non définis ou en cours d'évolution (aides européennes, Contrat de Plan Etat Région – CPER, Parc national...). Par ailleurs, certaines aides sont attribuées au « cas par cas » aux porteurs de projets conduisant à un saupoudrage des aides attribuées, au détriment des objectifs recherchés d'incitation au report modal vers le vélo.

### Description

Les partenaires du CPER s'engagent à lancer un appel à projet en faveur des projets de mobilités douces, dont les modalités restent à définir. L'objectif sera d'inciter les acteurs portant des actions du plan vélo à les mettre en œuvre rapidement. L'aide financière accordé par les partenaires du CPER sera 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 ; ainsi que les éléments budgétaires correspondants (coûts et recettes),
- évaluation de la pertinence du projet déposé et de son efficacité, en regard du plan d'actions.

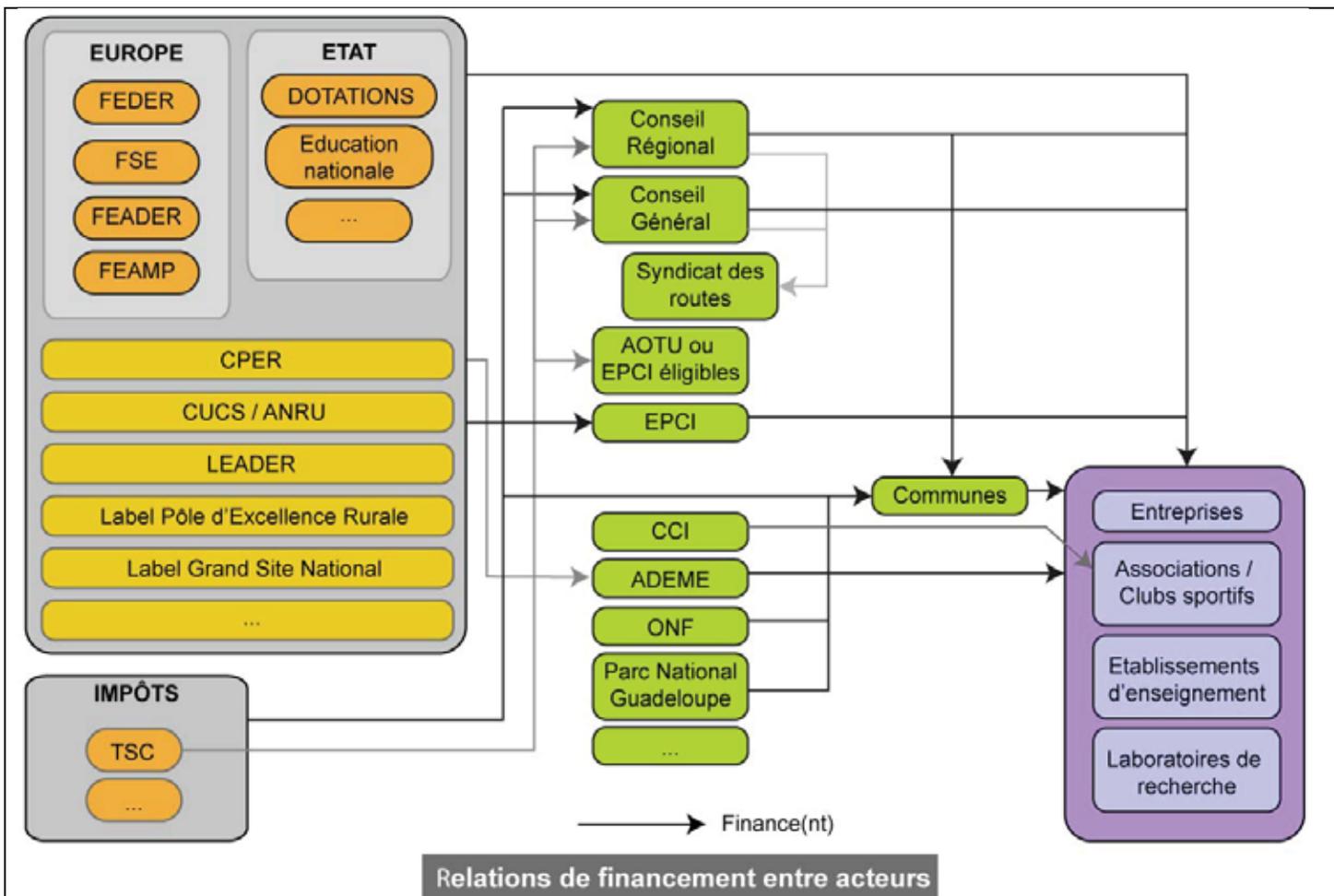
Par ailleurs, la DEAL et l'ADEME agiront de concert pour assister techniquement les porteurs de projets dans les montages des opérations sur le plan juridique et financier. Dans un premier temps, il s'agira de réaliser une plaquette d'information sur les dispositifs et ressources financières envisageables en fonction des types de projets. Dans un second temps, une assistance sur les dossiers spécifiques sera fournie : pièces justificatives à produire, interlocuteurs pour envoyer les demandes de subvention, compléments techniques sur le contenu du projet présenté,...



La DEAL et l'ADEME, par le biais de l'ORT, assureront une veille sur les évolutions en matière d'aides financières et de fiscalité locale. Leur rôle sera ensuite d'informer tout porteur de projet dans la recherche de financements adéquats, en mettant à jour régulièrement cette plaquette d'information, ainsi que le site internet de la DEAL.

Tel qu'illustré sur le schéma ci-contre, les possibilités de financements sont multiples pour un projet donné.

En outre, des investigations complémentaires sont à mener pour étudier les possibilités d'évolution de la fiscalité locale (FIRT – Fonds d'Investissement Routier et des Transports, TSC – Taxe Spéciale de Consommation...), et voir dans quelles mesures elles pourraient être mobilisées. Il s'agira de faire du lobbying auprès du Ministère des Transports et du Parlement Européen, par l'intermédiaire de la Mission parlementaire Vélo créée il y a plus de dix ans, en vue de dégager des marges de manœuvre.



Relations de financements entre les acteurs

- CPER : Contrat de Plan Etat-Région
- FEDER : Fonds Européen pour le Développement Rural
- FSE : Fonds Social Européen
- FEAMP : Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche
- CUCS : Contrat Urbain de Cohésion Sociale
- ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

DEAL par le biais de l'Observatoire régional des Transports  
Partenaires du CPER (ADEME, Conseil régional...)

### Partenaires potentiels

Europe, Etat, Conseil régional, Conseil général, EPCI,  
associations (lobbying).

### Estimation financière

Inclus dans le fonctionnement des institutions

### Degré de priorité

Court terme

### Indicateurs de suivi

Nombre de projets financés par l'appel à projet lancé par les partenaires du  
CPER (ADEME, Conseil régional,...)

Montant des aides financières attribuées par les partenaires du CPER

Nombre de porteurs de projets assistés sur le plan technique et financier

## 22. PROJETS ECONOMIQUES ET DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

### Résumé

Les projets autour du vélo auront pour objectifs l'obtention de retombées économiques, la création d'emplois et contribueront au développement du territoire : organisation de courses VTT, réalisation de boucles de découverte de la canne à sucre, création d'un label accueil vélo...

### Diagnostic

Le vélo peut constituer un levier de développement de l'économie locale par le biais de l'aide à l'insertion sociale ou dans le cadre d'un projet de développement touristique, qui est aujourd'hui peu actionné en Guadeloupe.

### Description

La diversification de la politique touristique autour du vélo doit viser un objectif de création d'emplois directs ou indirects, afin de générer des retombées économiques sur les territoires concernés.

Plusieurs types d'actions peuvent être envisagés en ce sens :

- la mise en place de produits destinés aux touristes utilisant un vélo de ville ou VTT en location du type : train de la canne et retour en vélo, location de Vélo à Assistance Electrique ou Hydrogène à l'arrivée des bateaux de croisière, identification de boucles cyclables pour les touristes telles que visites autour de la canne à sucre, tour des Moulins à Marie-Galante...
- l'organisation de courses VTT touristiques,
- l'organisation d'événements autour du vélo : jeux, ateliers pédagogiques pour les enfants, ballade déguisée, découverte de sites naturels...
- l'entretien des traces ouvertes aux cyclistes, une opportunité pour la mise en place de plan d'insertion sociale,
- la création d'ateliers vélos (cf. action 19),
- la création d'hébergements labellisés « accueil vélo » le long des boucles de découverte, et de campings utiles pour les touristes itinérants,
- la livraison en tri-porteurs pour les petits colis et courtes distances en centres-villes...

*Plusieurs critères pour bénéficier du label « accueil vélo » :*

- *apporter un accueil personnalisé et attentionné aux touristes à vélo,*
- *informer les touristes à vélo sur les conditions météorologiques,*
- *être équipé d'un abri à vélos sécurisé de plain-pied,*
- *offrir un petit déjeuner adapté aux touristes à vélo,...*



*Exemple de triporteur, entreprise de livraison « La Petite Reine »*



### Spécificités territoriales

Marie-Galante : une action qui s'inscrit dans le « Schéma Directeur de Développement Touristique »

### Maîtrise d'ouvrage

EPCI, communes, Comité du Tourisme, Conseil régional et entreprises.

### Partenaires potentiels

Offices de tourisme (création éventuelle d'un office de tourisme intercommunal au niveau de la Communauté de Communes de la Riviera du Levant)  
Professionnels du tourisme et de la logistique urbaine

### Estimation financière

Dépendant des produits touristiques développés et de leur valorisation. Seule l'organisation de 12 événements vélo-touristiques par an a été estimée (soit 1 par mois) :

Soit, un coût approximatif de 60 000 euros par an.

### Degré de priorité

Court à moyen terme

### Indicateurs de suivi

Nombre d'opérations vélo-touristiques réalisées

## 23. PROJETS D'INTEGRATION SOCIALE

### Résumé

La mise en œuvre du plan d'actions vélo sera l'opportunité de créer des emplois et de rétablir le lien social pour les personnes défavorisées.

### Diagnostic

Quelques réflexions et projets favorisent l'intégration sociale :

- La Communauté d'Agglomération Nord Grande Terre a mis en place un plan d'insertion dans le cadre de la réhabilitation des traces, qui a permis la création directe d'emplois,
- Le projet de Plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, mis en œuvre par l'association Digazon, vise à l'insertion de personnes âgées entre 18 et 35 ans sur le territoire des Abymes,
- Le projet de création d'un atelier participatif et solidaire d'entretien, réparation et recyclage des vélos, en partenariat avec la ressourcerie Kazabrock, permettra de créer des emplois d'insertion.

### Description

Plusieurs actions prévues dans le présent plan représentent une double opportunité :

- La création des emplois de personnes en difficulté d'insertion,
- L'ouverture à la mobilité pour les personnes défavorisées, en rétablissant souvent un lien social ténu.

Les actions concernées portent sur toutes les thématiques :

- La réalisation de travaux (réhabilitation des traces, implantation de stationnement et panneaux de jalonnement, paysagement le long des itinéraires cyclables...) peut être menée dans le cadre de contrats d'emplois aidés (emplois d'avenir pour les jeunes sans diplôme, contrat d'accès à l'emploi CUI-CAE-DOM) ; ou bien dans le cadre de Plan Local d'Insertion à l'Emploi (PLIE) en créant des synergies entre institutionnels, entreprises et aides à l'emploi par le biais de la contribution financière de l'Europe (Fond Social Européen),

*Définition d'un PLIE (emploi.gouv.fr) :*

*Il associe, à l'échelle d'une ou plusieurs communes, l'ensemble des acteurs institutionnels et des partenaires socio-économiques concernés. Présidée par un élu local, la structure juridique du PLIE assure les responsabilités financières et juridiques de tous les engagements contractuels du PLIE. Elle peut prendre quatre formes : régie au sein d'une collectivité locale, établissement public, association ou groupement d'intérêt public.*

Les PLIE proposent un accompagnement individualisé et renforcé des publics. Cet accompagnement s'inscrit dans la durée et dans une prise en compte globale de la personne. Il est assuré par des référents de parcours individualisés et se poursuit durant les six premiers mois d'accès à l'emploi durable.

- La mise en place de services spécifiques (atelier vélo, location de vélo, plateforme de mobilité...) peut non seulement permettre l'emploi de personnes en difficulté, mais également constituer un lieu de rencontre et d'échange. En particulier, les femmes pourront davantage se sociabiliser par ce biais à l'instar des vélo-écoles en métropole touchant essentiellement un public féminin.
- La réalisation d'événements autour du vélo, qui en fonction du public ciblé peu contribuer plus ou moins à l'animation locale et à retisser du lien entre les habitants.
- La recherche liée au matériel vélo lui-même qui pourrait être engagée au niveau des acteurs privés ou de l'Université (matériel vélo avec une batterie à hydrogène, vélo design et léger, vélo nouvelle technologie...) et être ensuite ressource d'emplois et de ventes.



*Emplois solidaires*

### Spécificités territoriales

-

### Maîtrise d'ouvrage

EPCI, communes, associations

### Partenaires potentiels

ONF, Parc National de Guadeloupe, Conseil général, Conseil régional, Europe (Fond Social Européen), Université

### Estimation financière

Pris en compte dans les autres actions du plan vélo

### Degré de priorité

Court à long terme

### Indicateurs de suivi

Nombre d'emplois d'insertion créés et durée  
Nombre de participants aux services

## 24. INCITATIONS FINANCIERES AUPRES DES HABITANTS

### Résumé

Trois mesures incitatives sont proposées en raison de leur impact élevé sur la pratique. Le remboursement des frais kilométriques sur les trajets domicile-travail nécessiterait toutefois un contrôle à l'aide d'une puce et d'un système restant à développer.

### Diagnostic

Aucune incitation financière à l'utilisation du vélo n'est proposée en Guadeloupe, à l'exception des subventions à des associations de cyclistes sportifs. Actuellement, une expérimentation est menée sur trois sites de l'ADEME durant une période de six mois : Angers et deux directions régionales (la Guadeloupe n'a pas été retenue pour cette phase expérimentale). Dans ce cadre expérimental, l'ADEME fournit une aide de 0,25 € par kilomètre parcouru sur les trajets domicile-travail effectués à vélo, dans la limite de 500 € par an par personne. A l'échelon national, 19 entreprises dont l'ADEME participent à cette expérimentation souhaitée par le gouvernement.

### Description

Une clarification du dispositif de subventionnement des associations en faveur du vélo sera à opérer (cf. action 21), afin de définir :

- les modalités de subventionnement,
- le montant alloué (plafond et/ou limité à un certain pourcentage du coût).

La participation à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE), voire batterie à l'hydrogène, ou d'un vélo pliant s'élèvera par exemple de 100 à 300 € par ménage suivant les conditions de ressources sans toutefois dépasser 25% du montant d'achat. Une aide pourra également être attribuée aux entreprises ayant réalisées un PDIE ou un PDE dans le but de réaliser un achat de flottes de VAE ou vélos classiques à hauteur de 100 € par exemple. Cet achat pourra éventuellement être groupé. En général, ce type de subventions est attribué aux habitants par les EPCI en métropole, et plus rarement par les communes. Il s'agit souvent d'opérations limitées dans le temps, afin d'en renforcer l'effet.

Le remboursement des frais kilométriques, dans le cadre des déplacements domicile-travail effectués en vélo. Actuellement, seuls les déplacements en voiture et transports collectifs peuvent être déduits des impôts. Dans le cas de la réalisation d'un PDE, l'entreprise concernée pourrait éventuellement reverser aux employés déclarant utiliser le vélo un montant incitatif. Le Plan National vélo présenté en mars 2014 va en ce sens. Il est envisagé le versement d'une indemnité aux salariés qui prennent leur bicyclette d'environ 25 centimes d'euros par kilomètre par an (rapport ministériel de novembre 2013), payée par les entreprises et aidée fiscalement par l'Etat. Selon les résultats de l'expérimentation menée par l'ADEME, un déploiement de l'aide pourrait être envisagé.



Une autre possibilité serait d'offrir un pack mobilité avantageux pour les cyclistes multimodaux, utilisant également les transports collectifs ; leur donnant alors des réductions sur les services vélos proposés. Dans ce cas, il s'agit d'un avantage tarifaire, plus facile à mettre en œuvre dans un premier temps, car il ne nécessite pas de contrôle.

Le remboursement des frais de location de vélo sur le trajet domicile-travail peut être réalisé par l'employeur, à l'aide d'un justificatif. La prise en charge est obligatoire en France sur les locations publiques à 50%, une prise en charge complémentaire pourrait être prévue par l'AOT ou l'AOMU, à hauteur de 25% par exemple. Le versement aurait alors lieu auprès de l'entreprise ou de la structure associative.

Sur le plan juridique, deux possibilités sont offertes à un acteur public 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.

Etapes de réalisation :

- 1) Déterminer le montant des subventions ou prime
- 2) Etablir un dossier type de subvention
- 3) Examiner et répondre aux demandes de subventions

### Spécificités territoriales

Le VAE est particulièrement pertinent sur les secteurs à topographie accidentée, avec toutefois la nécessité de réfléchir à une énergie renouvelable (borne d'alimentation photovoltaïque de préférence).

### Maîtrise d'ouvrage

EPCI, entreprises privées et CCI

### Partenaires potentiels

ADEME, Etat (financement)

### Estimation financière

Une enveloppe publique annuelle d'environ 150 000 euros peut être considérée.

### Degré de priorité

Moyen à long terme

### Indicateurs de suivi

Montant des incitations financières par type.

## RECAPITULATIF

Le tableau suivant présente un récapitulatif du plan d'actions, sur trois points :

- le numéro de l'action,
- l'intitulé de l'action,
- la maîtrise d'ouvrage,
- les partenaires potentiels,
- les échéances prévisibles de mise en œuvre, avec CT correspondant à Court Terme – approximativement d'ici 2 ans, MT moyen terme – 5 ans, LT long terme – 10 ans),
- le montant indicatif, calculé sur la base de ratio unitaire moyen.

Le montant approximatif de réalisation du plan s'élève approximativement à 2,9 millions d'euros d'investissement et 0,7 millions d'euros de dépenses de fonctionnement annuel.

Il constitue un premier outil synthétique pour la mise en œuvre coordonnée du plan et son suivi.

N°	Titre	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Financement (investissement, en euros)	Financement (fonctionnement par an, en euros)	Échéances		
						CT	MT	LT
1	Charte d'aménagement	EPCI	Gestionnaires de voirie Syndicat des Routes de Guadeloupe Parc National de Guadeloupe SEM d'aménagement Promoteurs immobiliers Université...	90 000		CT	MT	
2	Travaux d'aménagement (axe routier, centre-bourg et littoral) et jalonnement	Gestionnaires de voirie (Syndicat des Routes de Guadeloupe par délégation de compétence du Conseil régional et Conseil général, EPCI, communes) SEM d'aménagement	Parc National de Guadeloupe Office National des Forêts Conservatoire du Littoral	720 000		CT	MT	LT
3	Travaux trame douce de CAP Excellence	CAP Excellence pour l'étude CAP Excellence et les communes pour la mise en œuvre	Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin Gestionnaires d'équipements Associations locales	650 000		CT		
4	Schémas Directeurs Cyclables Territoires	EPCI	ONF PNG Conservatoire du Littoral Gestionnaires de voirie Comité du Tourisme de Guadeloupe ADEME Associations cyclistes	200 000		CT	MT	
5	Schéma Directeur Modes actifs de CAP Excellence	CAP Excellence	Communes Conseil général Conseil régional ADEME Syndicat Mixte du Petit Cul de Sac Marin Associations	50 000		CT		
6	Travaux d'aménagement (zones d'emplois, établissements scolaires, projets)	Gestionnaires de voirie ou gestionnaires d'équipements	Promoteurs Aménageurs DEAL	80 000		CT	MT	LT
7	Plan de communication	EPCI ou communes	Agence de communication ADEME	150 000		CT	MT	LT
8	Renforcement sensibilisation routière	Etablissements scolaires	Associations cyclistes et d'insertion professionnelle Ecoles de conduite CRC USEP Gendarmerie Education nationale Rectorat ADEME Communes		40 000	CT	MT	

N°	Titre	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Financement (investissement, en euros)	Financement (fonctionnement par an, en euros)	Échéances		
						CT	MT	LT
9	Incitation Plans de mobilité	CCI Education nationale Communes EPCI Conseil général Conseil régional	Etablissements scolaires Entreprises Communes DEAL ADEME		-	CT	MT	LT
10	Evénements	Représentants de grands équipements ou pôles d'emplois Communes Collectivités territoriales	DEAL Gestionnaires de voirie Fédérations de commerçants Fédérations d'entreprises Offices de tourisme CCI CRC Associations Sponsors		25 000	CT	MT	
11	Diffusion informations	Conseil régional et Comité du Tourisme et CCI, voire Conseil général	Offices de Tourisme Associations locales		10 000		MT	
12	Etude potentiel touristique	Conseil Régional	CRC Comité du tourisme Offices de Tourisme CCI		10 000	CT	MT	
13	Journées de partage	CAUE ORT Etat (cellule Education eu développement durable au Rectotat) PNG	EPCI Communes SEM d'aménagement Associations locales et nationales (Fubicy, Club des Villes et Territoires Cyclables...)		15 000	CT	MT	
14	Documents de planification	DEAL CAUE	Communes EPCI		-	CT		
15	Associations d'usagers du vélo	Citoyen(s) moteur(s) restant à identifier	Associations locales et nationales CCAS		-		MT	
16	Développement de stationnements	Communes Gestionnaires d'équipements majeurs Promoteurs immobiliers SEM d'aménagement	Habitants Associations	620 000		CT	MT	

N°	Titre	Maîtrise d'ouvrage	Partenaires	Financement (investissement, en euros)	Financement (fonctionnement par an, en euros)	Échéances		
						CT	MT	LT
17	Equipements pôles intermodaux	AOTU Gestionnaires de voirie	-	260 000		CT	MT	
18	Montée à bord des bateaux, voirie des transports collectifs urbains	ORT comme fédérateur des armateurs Opérateurs des navettes maritimes AOTU	-	1 600		CT	MT	
19	Création de services	EPCI Communes Gestionnaires de voirie Associations de cyclistes Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin	Fubicy Réseau L'Heureux Cyclage Syvade Associations telles que USEP, UFOLEP...	80 000	350 000	CT	MT	LT
20	Comité de suivi et outils de suivi	DEAL et ORT EPCI porteuse et fédératrice des autres territoires, restant à identifier	-		-	CT		
21	Diffusion des dispositifs financiers et techniques	DEAL, par le biais de l'ORT Partenaires du CPER (ADEME, Conseil régional...)	Europe Etat Conseil régional Conseil général EPCI Associations		-	CT		
22	Projets économiques et développement du territoire	EPCI Communes Comité du Tourisme Conseil régional Entreprises	Offices de tourisme Professionnels du tourisme et de la logistique urbaine		60 000	CT	MT	
23	Projets d'intégration sociale	EPCI Communes Associations	ONF Parc National Conseil général Conseil régional Europe Université		-	CT	MT	LT
24	Incitations financières auprès des habitants	EPCI Entreprises privées CCI	Ademe Etat		150 000		MT	LT

## SIGLES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie  
ALUR : Accès au Logement et en Urbanisme Rénové  
AOMU : Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine  
AOT : Autorité Organisatrice des Transports  
CAUE : Conseil d'Architecture, d'urbanisme et d'Environnement  
CCAS : Centre Communal d'Action Sociale  
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie  
CPER : Contrat de Plan Etat-Région  
CRC : Comité Régional du Cyclisme  
DEAL : Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement  
EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale  
MAPAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'affirmation des Métropoles  
PDA : Plan de Déplacements d'Administration  
PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise  
PDIE : Plan de Déplacements Inter-entreprises  
PDES : Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire  
PLIE : Plan Local d'Insertion à l'Emploi  
PLU : Plan Local d'Urbanisme  
PNG : Parc National de Guadeloupe  
ONF : Office National des Forêts  
ORT : Observatoire Régional des Transports  
SYVADE : Syndicat de Valorisation des Déchets de la Guadeloupe pour le recyclage des vélos  
SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale  
SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports  
VTT : Vélo Tout Terrain  
USEP : Union Sportive de l'Enseignement Scolaire  
UFOLEP : Union Française des Œuvres Laïques d'Education Physique  
VAE : Vélo à Assistance Electrique



Auteurs : Marie Lalire et Léna Le Scornet, erea-conseil

