

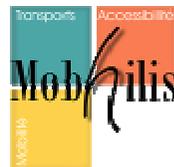


AMELIORATION DE LA DESSERTE DE L'AEROPORT POLE CARAÏBES ET DE LA ZAC PROVIDENCE

Dans la perspective d'expérimentations d'alternatives au véhicule particulier

Rapport de scénarii

Décembre 2012



La Couplais - 35 600 SAINTE MARIE

☎ 02 99 726 705 - 📠 02 99 726 745 - contact@mobhilis.fr

SARL au capital de 45000 euros, immatriculée au RCS de Rennes sous le N°499 402 352 - N°SIRET 499 402 352 000 11

Suivi des évolutions du document

| Objet général du document | |
|---------------------------|--|
| | Rapport d'analyse de la situation de la ZAC Providence sur les questions de mobilité. Présentation des scénarios |
| Version | Objet |
| 1.0 | Version initiale Mobhilis - C2R |
| | |
| | |

Circuit de validation

| Version | Etabli par | Transmis le | Approuvé par |
|---------|---------------|-------------|--------------|
| 1.0 | Samy Haizoune | 6/12/2012 | |
| | | | |
| | | | |

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| Sommaire | 3 |
| Les scénarii | 5 |
| 1 Rappel des constats et enjeux | 7 |
| 1.1. Rappel des constats | 7 |
| 1.2. Rappel des enjeux..... | 8 |
| 2 les Scénarii | 10 |
| 2.1. Fataliste Passif : poursuivre la mobilité automobile | 10 |
| 2.1.1. Illustration | 11 |
| 2.1.2. Les actions proposées..... | 12 |
| 2.2. Fataliste Actif : poursuivre la mobilité automobile en recherchant une mutualisation de l'automobile | 14 |
| 2.2.1. Illustration | 14 |
| 2.2.2. Les actions proposées..... | 15 |
| 2.3. Intermédiaire : proposer une mixité de solutions permettant le choix modal..... | 16 |
| 2.3.1. Illustration | 16 |
| 2.3.2. Les actions proposées..... | 17 |
| 2.4. Ambitieux : orienter les stratégies en faveur de modes alternatifs..... | 19 |
| 2.4.1. Illustration | 19 |
| 2.4.2. Les actions proposées..... | 20 |
| 2.5. Utopiste : un nouveau concept de zone sans voiture individuelle..... | 22 |
| 2.5.1. Illustration | 22 |
| 2.5.2. Les actions proposées..... | 23 |
| 2.6. Synthèse..... | 25 |
| 2.6.1. Scénario 1 : fataliste passif | 25 |
| 2.6.2. Scénario 2 : fataliste actif | 26 |
| 2.6.3. Scénario 3 : intermédiaire | 27 |
| 2.6.4. Scénario 4 : ambitieux | 28 |
| 2.6.5. Scénario 5 : utopique..... | 29 |
| 2.6.6. Bilan..... | 30 |

| | |
|--|-----------|
| Déploiement des actions sous la forme d'expérimentations | 33 |
| 1 Fiche action « Conseiller en mobilité » | 35 |
| 2 Fiche action « Création d'un pool de location de véhicules »..... | 40 |
| 3 Fiche action « Aménagements Cyclables » | 48 |
| 4 Fiche action « Navette de transport collectif » | 56 |
| Synthèse et bilan | 62 |
| Annexes | 66 |
| 1 Descriptif des prescriptions de la Zone d'Activité Providence ayant attrait à la mobilité | 68 |
| 2 Quelle traduction opérationnelle des prescriptions ? | 69 |
| 2.1. Quelle articulation des scénarios avec les prescriptions de ZAC ? | 74 |
| 2.2. Explicatifs sur l'impact en matière de développement durable | 75 |
| 2.2.1. Référentiel d'impact..... | 75 |
| 2.2.2. Exemple d'application : | 76 |





Les scénarii



1 RAPPEL DES CONSTATS ET ENJEUX

1.1. RAPPEL DES CONSTATS

Le diagnostic a établi les constats suivants :

- Localisation de la zone à la périphérie des communes de Pointe-à-Pitre et des Abymes ;
- Environ 62 % des parcelles de la zone étudiée ne sont pas encore occupées et ne génèrent donc pas de déplacement ;
- La zone d'activité accueille des entreprises générant des flux importants différents rendant plus compliqué l'organisation d'un transport en commun satisfaisant l'ensemble des entreprises :
 - o En matière de déplacements générés, l'aéroport comptabilise environ 2 millions de passagers par an. Ces déplacements se répartissent tout au long de la journée en semaine comme pendant les week-ends. Il faut ajouter à cela les déplacements quotidiens des 200 salariés de l'aéroport ;
 - o De part son attractivité et son rayon de chalandise, le centre commercial Milenis génère de nombreux déplacements essentiellement le samedi et après les heures de travail ;
 - o Le Lycée Providence génère des déplacements quotidiens importants essentiellement effectués par autocars ;
 - o Les sièges administratifs génèrent des déplacements importants sur la Zone Dothémare en semaine et pendant les heures ouvrées ;
 - o Un projet de Multiplexe est en cours de validation. Il générerait beaucoup de déplacements en particulier les week-ends, et après les horaires de travail jusqu'à certaines heures avancées de la nuit ;
 - o Présence d'une entreprise logistique générant des déplacements de camions et d'un fournisseur de médicaments générant des déplacements effectués par des camionnettes.
- Desserte locale en transport peu satisfaisante au sein de la zone :
 - o Absence de desserte publique au niveau de l'aéroport et de la ZAC Providence ;
 - o Desserte présente depuis Dothémare mais peu satisfaisante (fréquences, peu de passage effectif des bus constaté).
- Fréquence de passage très importante à l'arrêt Milenis ;
- Offre privée importante (location de véhicules, artisans taxis, taxis collectifs, bus privés) ;
- Desserte routière saturée ;
- Absence d'infrastructures maillant le territoire en faveur des modes doux.

1.2. RAPPEL DES ENJEUX

La projection à l'horizon 2021 réalisée pour le compte de la SEMAG met clairement en évidence que, en l'absence d'aménagement ou de solutions alternatives à l'usage de la voiture, la zone se trouverait dans une situation de congestion totale des trafics. De plus, l'enquête réalisée auprès **des entreprises tend à montrer que la problématique de la mobilité existe mais qu'elle est sous-estimée, par ces dernières. En effet, les difficultés de déplacements sont parfois perçues, mais les actions proposées ou envisagées restent très limitées.**

Cependant, la zone étant labellisée Haute Qualité Environnementale, et dans le cadre de l'application du « Grenelle II », l'objectif premier devrait être que l'organisation stratégique de la zone garantisse une démarche intégrée de développement durable sur plusieurs niveaux :

- un développement social urbain équilibré favorisant la qualité de vie des habitants, la mixité et l'équité sociale ;
- un aménagement et une gestion répondant aux problématiques environnementales ;
- un développement économique, passant par la création d'activités et d'emplois et développant les filières locales ;
- la mise en œuvre d'un processus de gouvernance.

Au regard de l'ensemble des conclusions intermédiaires de ce travail de diagnostic, nous tenons à rappeler ici que pour aboutir, ce projet de quartier durable doit :

- faire l'objet d'une intention politique forte, déclarée par les élus locaux ;
- être appuyé par une équipe porteuse du projet au sein du territoire (responsables urbanisme, énergie, transport, habitat, etc.), entourée de l'expertise et des compétences indispensables à un projet novateur (architectes, urbanistes, bureaux d'études urbanisme durable et HQE, entrepreneurs, ...) ;
- mobiliser les citoyens autour du projet, afin que ce quartier soit le fruit d'une participation et non celui de la contrainte.

La zone d'activité se trouve donc dans un paradoxe avec une recherche d'une logique de développement durable, mais l'identification d'un dysfonctionnement à court terme sur le plan de la mobilité. Il semble donc important de trouver des solutions permettant de résoudre ce paradoxe en traitant la question de la mobilité et en apportant des solutions opérationnelles.

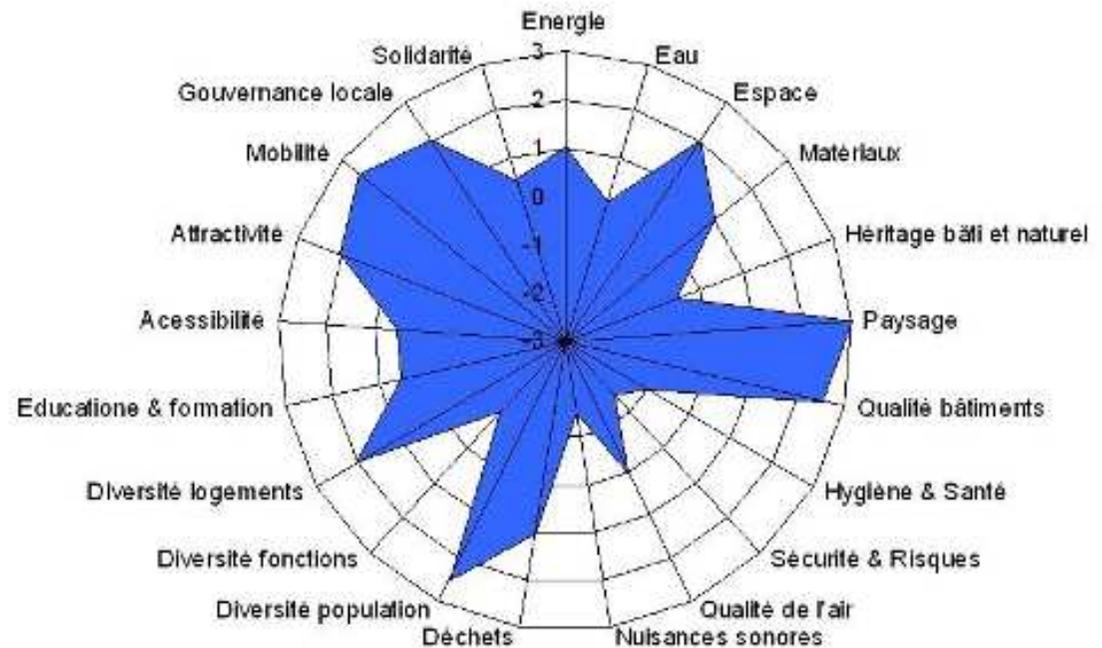
Toutefois, avant de traiter des pistes d'actions pour la mobilité, il est important de rappeler ici que le seul traitement de la mobilité ne pourrait être la solution optimale. En effet, la mobilité peut être considérée aujourd'hui comme une conséquence de l'aménagement même de la zone. Une action de fond au niveau de la zone même serait de garantir que l'impératif de mobilité se trouve le plus « limité » possible en respectant les enjeux identifiés dans le cadre du « Grenelle II » et notamment la mixité réelle de l'habitat, des activités, des commerces. La transformation de la ZAC vers une logique de « quartier » voir d'éco-quartier pourrait alors trouver tout son sens. Les actions qui vont être proposées en terme de mobilité seront donc des compensations qui répondent à un aménagement qui impose une mobilité importante.

Il est d'ores et déjà possible de décliner des scénarii opérationnels concernant la mobilité sur l'ensemble de la zone d'activité Providence, en insistant sur les interactions possibles entre les propositions formulées. Ces scénarios sont construits de manière progressive de sorte que :

- un niveau de difficulté de mise en œuvre des actions soit estimé
- les gains possibles sur l'ensemble de l'accès à la zone soient mis en relief

Nous pouvons donc présenter 3 scénarii de base :

- un scénario au **fil de l'eau** : des actions ponctuelles sont initiées en activant les « curseurs » inhérents au covoiturage, au développement des modes doux par exemple. L'objectif visé est de procéder par l'expérimentation, en proposant des solutions logiques, immédiates et faciles à mettre en œuvre.
- un scénario **médian** : ayant un objectif consensualiste entre les intervenants et répondant aux prescriptions majeures du règlement de la ZAC (définition de maillages piétonniers ou en site propre pour les deux roues par exemple).
- un scénario **volontariste** et durable dans lequel la réduction du nombre de véhicules individuels est recherchée pour laisser la part belle à l'usage des transports collectifs et aux formes alternatives à la voiture particulière. Il s'agit donc d'un véritable contre-pied à l'utilisation de la voiture individuelle, qui tiendra compte des évolutions de périmètres d'intervention des acteurs sur la zone (l'avenir du syndicat et du PDU par exemple)
- des recommandations transversales en termes de communication, d'information, de sensibilisation aux publics viendront compléter chaque scénario



Sources : CSTB, l'ADEME ou des associations de type Eco-Maires

Préalablement à l'approfondissement des préconisations sur la zone, nous tenons à rappeler que l'une des conditions de réussite de chaque action dépend de son portage par l'ensemble des acteurs. Celui-ci doit être fort et partagé au maximum pour être en capacité de se renouveler eu égard des premiers résultats relevés après évaluation.

2 LES SCENARII

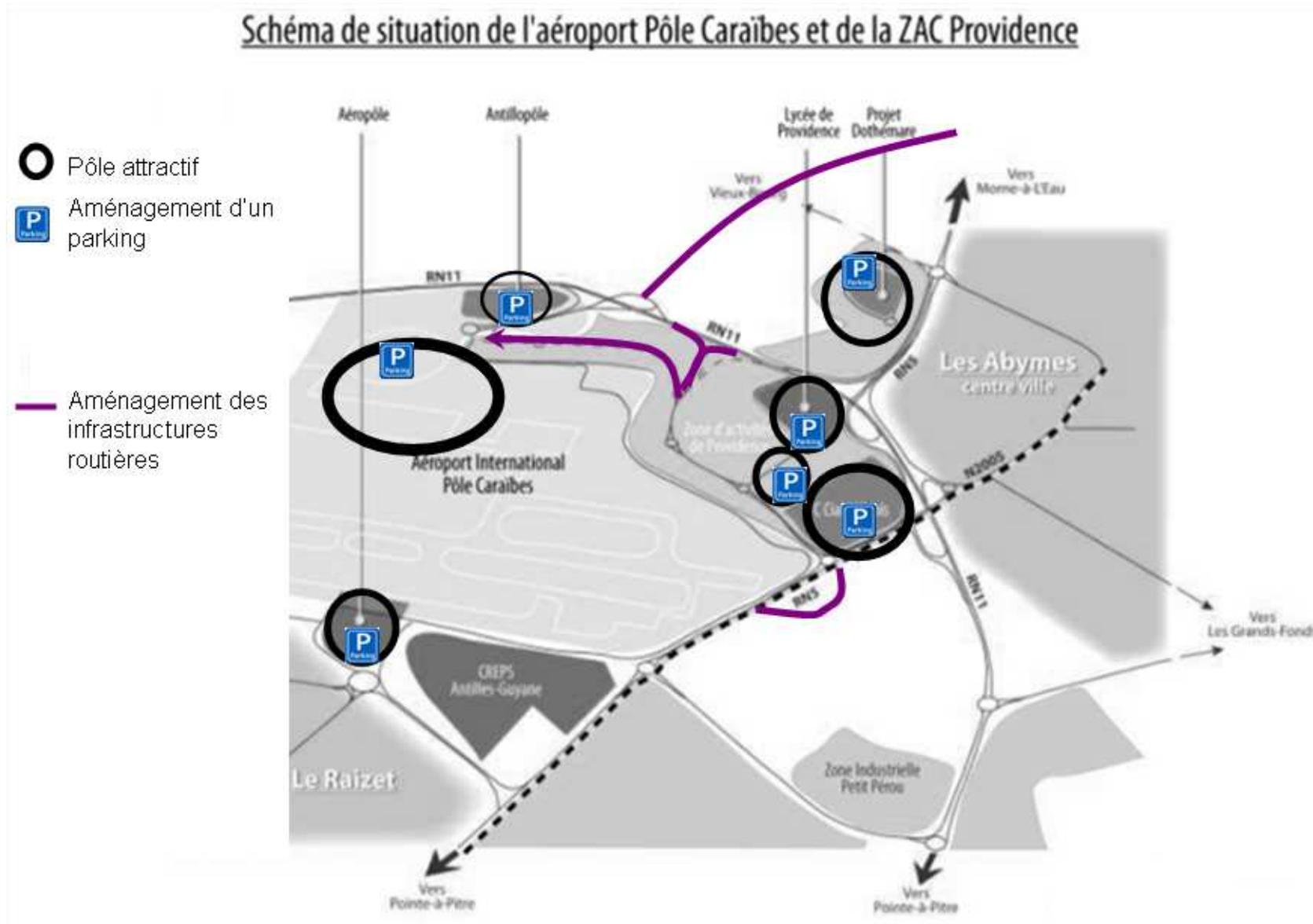
Afin d'anticiper la saturation prévisible de la zone, deux options peuvent être envisagées. La première consiste à faciliter l'écoulement des flux actuels et futurs sans les contraindre. Cette option se décline en sous-composante, consistant à améliorer les infrastructures routières (scénario 1), proposer une utilisation collective des véhicules (scénario 2), proposer des offres de transports alternatifs (scénario 3), diminuer l'avantage concurrentiel dont dispose la voiture pour induire un changement des comportements (scénario 4).

La seconde consiste à agir à la source du problème en réduisant les déplacements (scénario 5).

2.1. FATALISTE PASSIF : POURSUIVRE LA MOBILITE AUTOMOBILE

Ce scénario consiste à agir sur le dimensionnement des voies existantes et la création de voies nouvelles pour faciliter l'écoulement de la circulation automobile.

2.1.1. Illustration



2.1.2. Les actions proposées

A. Circulations routières

- Création d'une voie de contournement reliant les RN 5 et 11 en passant par le Nord de la zone Dothémare ;
- Prolongement de la voie principale vers le rond-point de l'aéroport. Il a été arrêté que cette voie sera ouverte à la circulation automobile uniquement dans le sens de la sortie de zone vers le rond-point. Nous proposons de prévoir une entrée de la zone mais exclusivement réservé à l'attention des véhicules de transports en commun ;
- Création d'un contournement sur la RN 5 afin de respecter le recul suffisant par rapport à la piste de décollage/atterrissage ;
- Création d'un demi-échangeur sur la RN 11 permettant, depuis Jarry, de sortir de la RN 11 pour se rendre à l'aéroport mais aussi de sortir de l'aéroport en prenant la RN 11 vers Pointe-à-Pitre ;
- Un réaménagement du rond-point au droit de Milenis permettrait de fluidifier légèrement le trafic dans le sens pénétrant vers Pointe-à-Pitre. Cet aménagement faciliterait en outre la circulation des autobus et autocars qui quittent l'arrêt en face de Milenis et qui sont obligés, actuellement, de traverser la voie de droite et de se rabattre sur la voie de gauche.

B. Parkings

- Zone Dothémare : des problèmes de stationnements ont d'ores et déjà été constatés sur la zone alors que celle-ci n'est que partiellement occupée aujourd'hui. En outre, des parkings privés de certains établissements ont été réservés aux personnels. Les autres automobilistes sont alors contraints de garer leur voiture sur la voirie tandis que l'offre de stationnement longitudinal n'est pas suffisamment pourvue ;
- Lycée Providence : nous y avons également recensé un nombre de places inadapté à la demande. Il conviendrait de prévoir un aménagement des emplacements actuellement existants, voire une augmentation de la surface de stationnement. Il existe un projet de parking mutualisé avec un établissement en cours d'installation. Ce parking sera situé entre le parking actuel et la rue de l'épingle ;
- L'aéroport prévoit l'agrandissement de son parking afin de faire face aux périodes de pointe pendant lesquelles la fréquentation du parking arrive presque à saturation. Des améliorations sont prévues pour faciliter les entrées et sorties des parkings ;
- Des parkings suffisamment dimensionnés, en fonction du potentiel de clients attendus, seront à prévoir auprès du multiplex, du projet Antillopôle et du Raizet.

C. Information et communication

- Création d'un poste de conseiller en mobilité ;
- Sensibilisation des chefs d'entreprises ;
- Amélioration de la signalisation et du jalonnement : mise en place de panneaux d'information générale, de panneaux indicateurs de jalonnement, de panneaux de pré-enseigne commerciale, d'enseigne Totem ou d'enseigne drapeau.

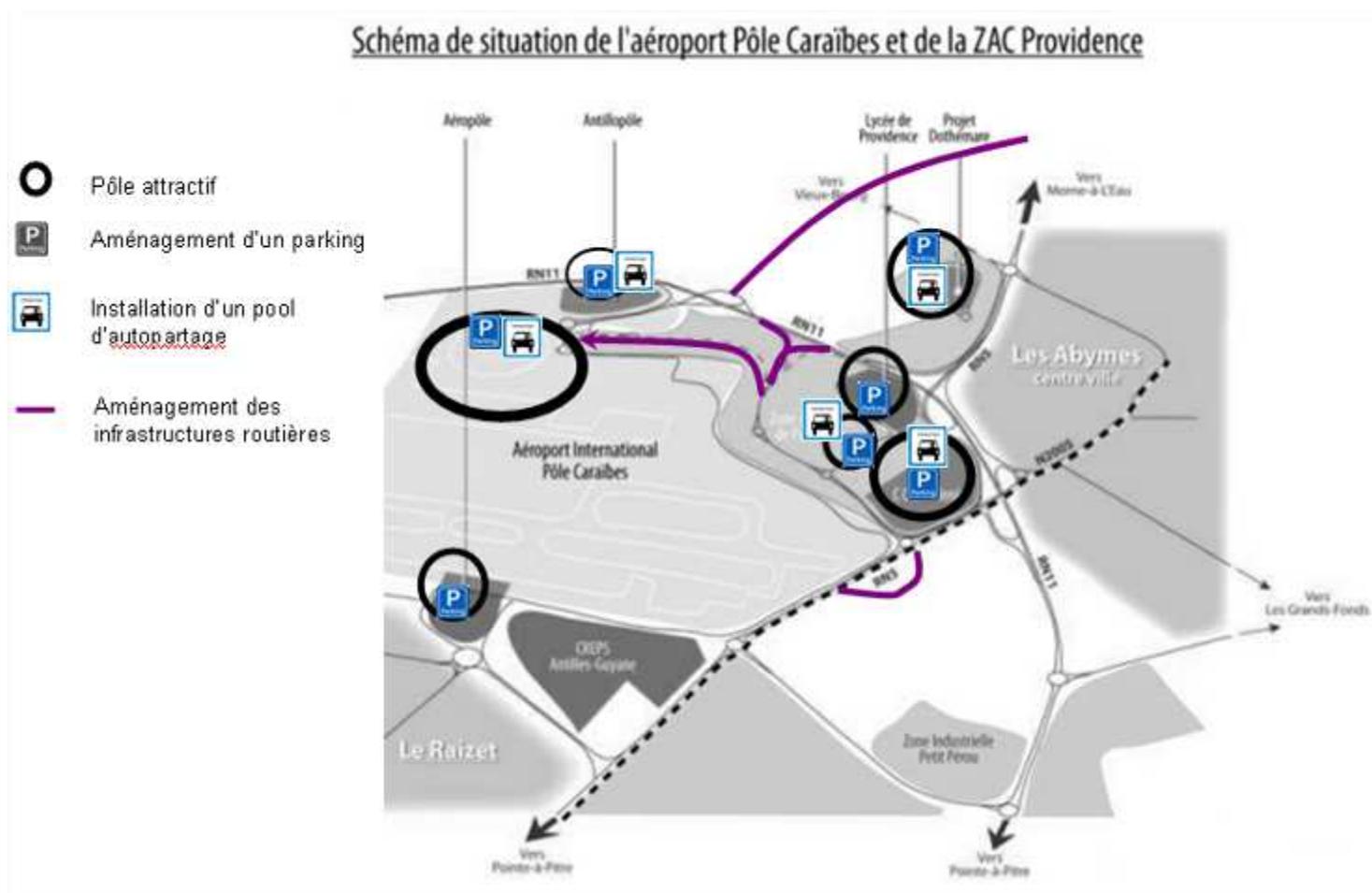
D. Services

- Aménagement et promotion des drive-in (centres commerciaux plus particulièrement).

2.2. FATALISTE ACTIF : POURSUIVRE LA MOBILITE AUTOMOBILE EN RECHERCHANT UNE MUTUALISATION DE L'AUTOMOBILE

Ce scénario consiste à optimiser l'usage de l'automobile en encourageant le covoiturage et l'autopartage.

2.2.1. Illustration



2.2.2. Les actions proposées

A. Automobile collective

- Aménagement d'un pool de location en entreprise ;
- Aménagement de points d'autostop ;
- Aménagement d'une aire de covoiturage ;
- Développement d'un site Internet à l'échelle de la Zone d'Activités.

B. Gestion et organisation des déplacements

- Elaboration de PDE (Plan de Déplacements Entreprise) et PDA (Plan de déplacements Administration). Expérimentation à mener avec une entreprise pilote ;
- Mise à disposition d'un local pour le conseiller en mobilité.

C. Services automobiles

- Mise en place d'un lieu unique de petites réparations tous modes de déplacements et de locations diverses.

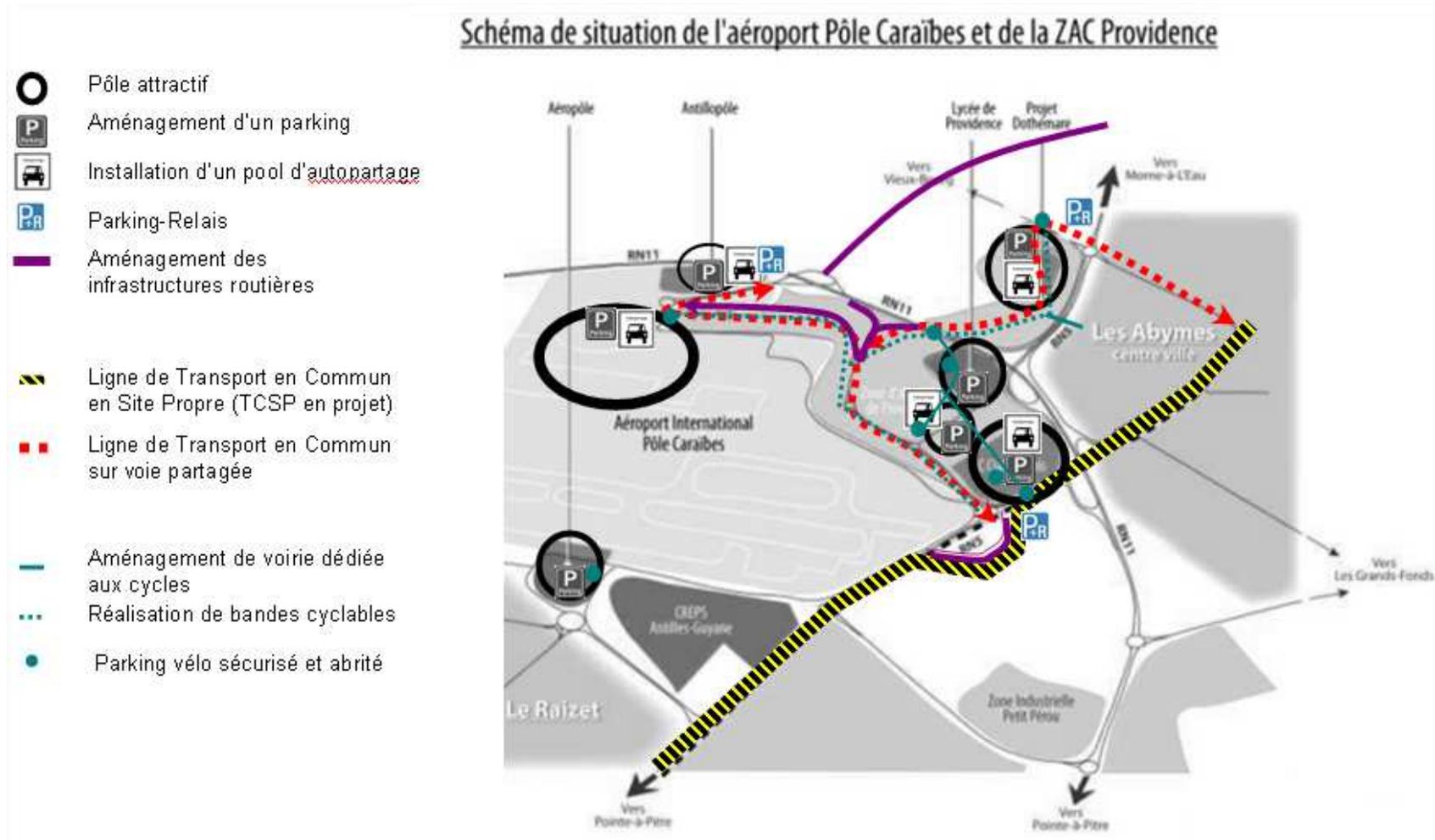
D. Actions du scénario 1 à reprendre

- Réalisation des aménagements de circulations routières ;
- Augmentation des tâches du Conseiller en mobilité ;
- Sensibilisation des chefs d'entreprises ;
- Information et évaluation des actions réalisées auprès des chefs d'entreprises ;
- Continuer l'amélioration de la signalisation et du jalonnement ainsi que leur mise à jour.

2.3. INTERMEDIAIRE : PROPOSER UNE MIXITE DE SOLUTIONS PERMETTANT LE CHOIX MODAL

Ce scénario a pour objectif de rééquilibrer l'offre de transport, en proposant des actions en faveur des modes alternatifs à celui de la voiture individuelle.

2.3.1. Illustration



2.3.2. Les actions proposées

A. Automobile collective

- Développement d'un pool d'autopartage grand public.

B. Stationnement

- Aménagement de parkings relais à proximité immédiate de la zone afin d'encourager à l'utilisation des transports en commun au sein de la zone et dans le centre de Pointe-à-Pitre.

C. Services de proximité

- Aménagement d'un emplacement collectif dédié aux restaurateurs mobiles.

D. Transports en commun

- Mise en place d'une navette de transport à la demande sous forme de ligne virtuelle ;
- Modification des arrêts existants afin de se conformer au référentiel proposé dans le cahier de prescription de zone ;
- Création de nouveaux arrêts de bus sur les lignes virtuelles du Transport à la demande.

E. Circulation cycles

- Aménagements de bandes cyclables sur les voies existantes.

F. Circulation piétonne

- Aménagement de trottoirs conformes sur le domaine public ;
- Maillage piéton continue et accessible permettant de cheminer en sécurité sur l'ensemble de la zone et vers l'extérieur proche (en particulier vers le centre-ville des Abymes).

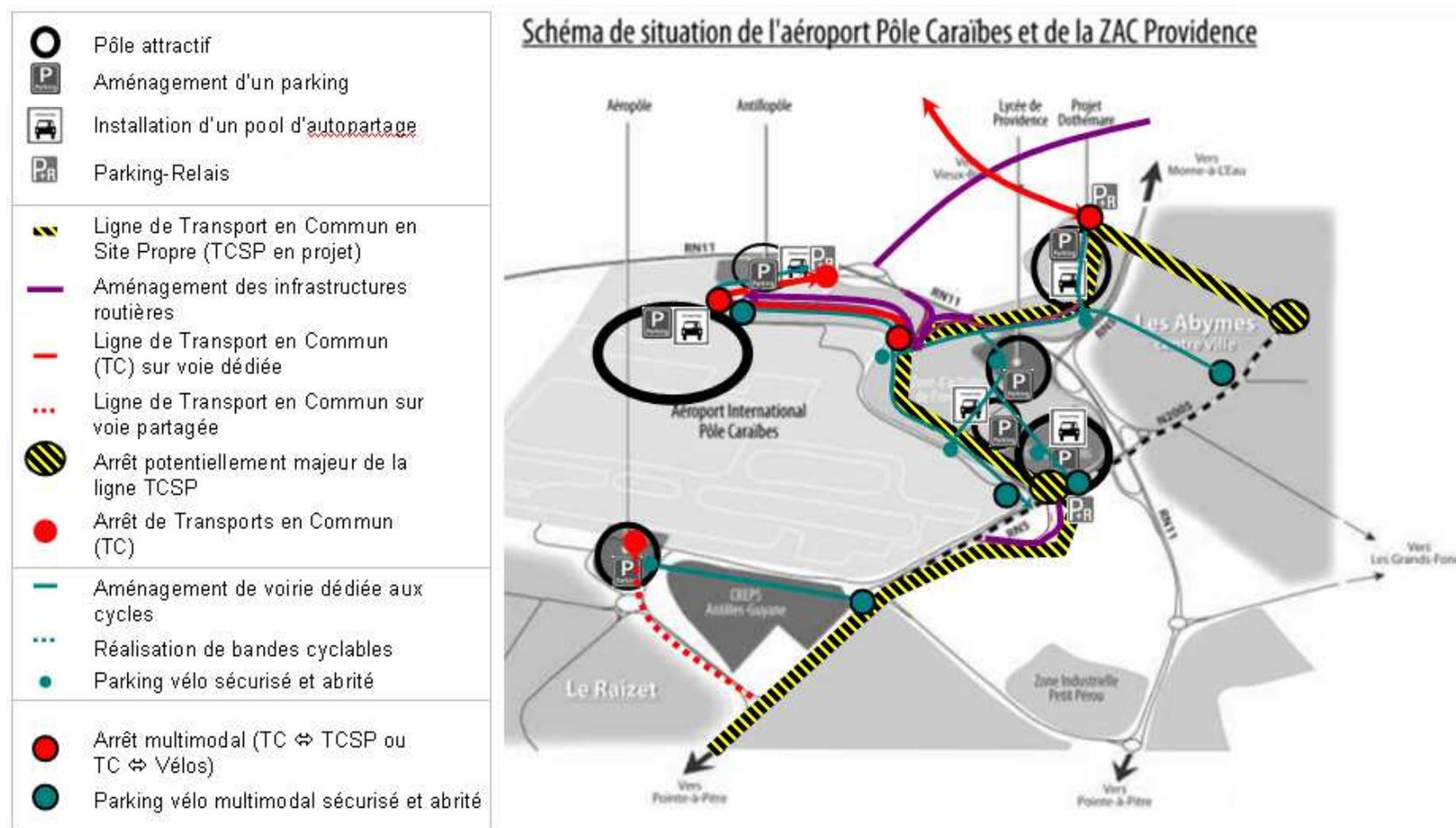
G. Actions du scénario 2 à reprendre

- Mise en place d'un pool d'autopartage grand public ;
- Suivi et évolution du site Internet propre à la zone permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ;
- Application des actions préconisées pour améliorer la gestion et l'organisation des déplacements ;
- Aménagement d'un garage solidaire ;
- Réalisation de plans de localisation des stationnements et adaptation de la signalétique et du jalonnement.

2.4. AMBITIEUX : ORIENTER LES STRATEGIES EN FAVEUR DE MODES ALTERNATIFS

Ce scénario a pour objectif de proposer une véritable alternative à la voiture en mettant en place des actions réduisant l'espace dédié à la voiture afin de conforter les automobilistes à utiliser des modes de transports alternatifs. L'espace prioritaire devient celui des modes doux et des modes de transports collectifs.

2.4.1. Illustration



2.4.2. Les actions proposées

A. En faveur des transports en commun

- Etudier la possibilité de faire pénétrer le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) au sein de la zone : ce rallongement d'environ 2 km permettrait de desservir les principaux pôles émetteurs de flux en les reliant aux communes des Abymes et de Pointe à Pitre. Il offrirait aussi la possibilité d'organiser une navette courte et rapide depuis l'aéroport à destination du TCSP ;
- Mise en place d'une desserte interne à la zone régulière permettant de relier l'aéroport à l'arrêt TCSP le plus proche ;
- Une autre navette permettrait de relier le Raizet à l'arrêt TCSP le plus proche ;
- Un transport pourra être envisagé par l'autorité organisatrice des transports depuis l'arrêt TCSP le plus proche, vers le CHU et les logements sociaux envisagés au Nord de la zone Dothémare ;
- Voie dédiée sur l'axe principal.

B. Circulation automobile

- Affectation d'une des deux voies sur l'axe principal à l'usage exclusif des transports en communs.

C. En faveur des cycles

- Mise à disposition de kit pour la réparation des vélos au sein des entreprises et/ou d'un local dédié ;
- Inciter les entreprises à aménager des douches ;
- Aménagement de pistes cyclables ;
- Aménagement de voies vertes au sein des espaces paysagers ;
- Utilisation des voies dédiées aux transports collectifs par les cyclistes.

D. En faveur du stationnement

- Jalonnement des emplacements de stationnement collectif ;
- Mise en place d'une politique de stationnement payant avec l'implantation de parcs-mètres ou d'horodateurs ;
- Mise en place d'une politique de contrôle et de répression avec le recours à du personnel de contrôle pouvant être la police municipale et/ou des agents de surveillance de la voie publique (ASVP).

E. En faveur des modes doux

- Mise en place de zones 30 ;
- Incitation à la réalisation de cheminements piétons conforme sur le domaine privé ;
- Aménagements d'espaces de repos.

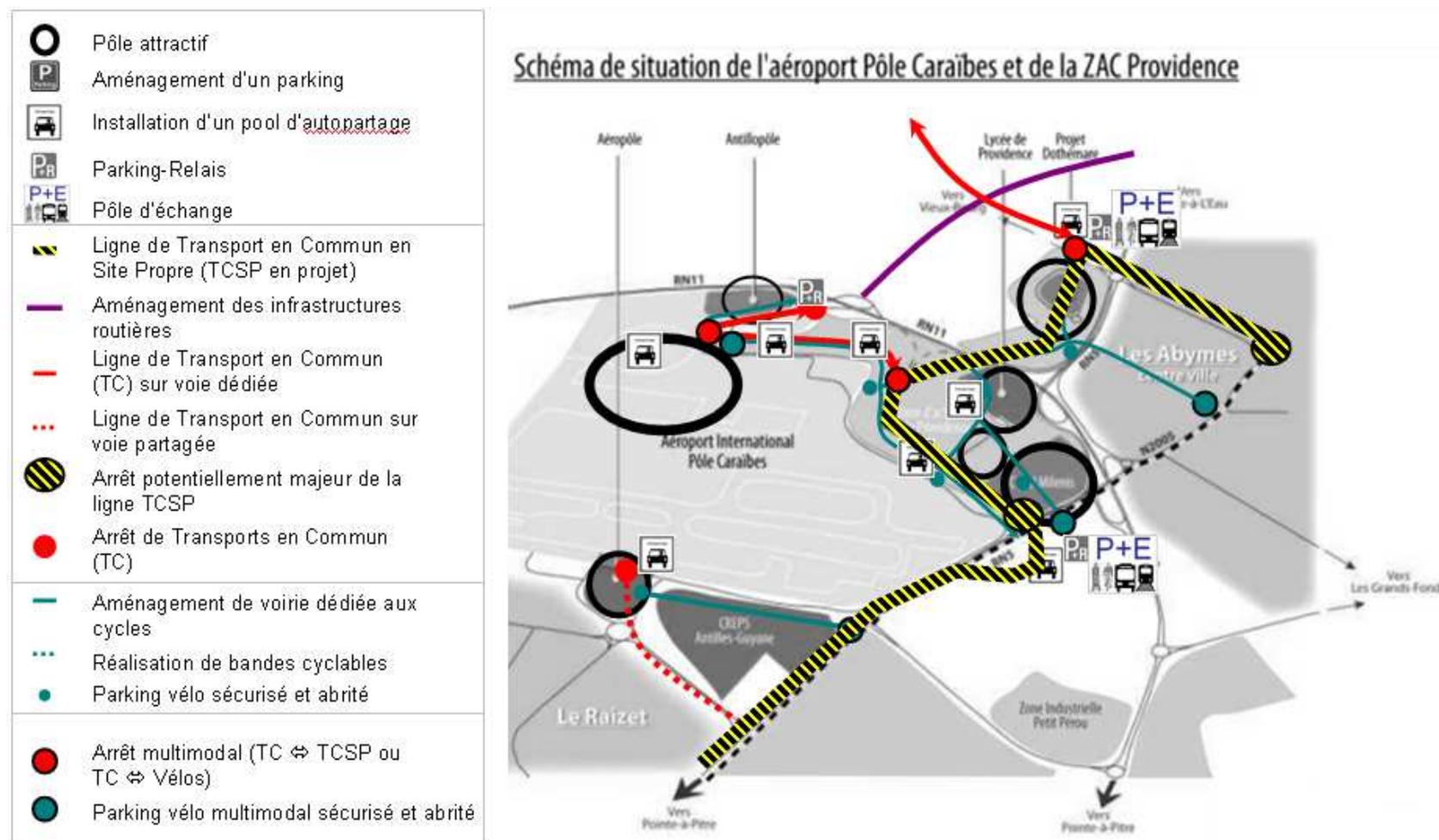
F. Actions du scénario 3 à reprendre

- Montée en compétence du conseiller en mobilité ;
- Suivi et évolution du site Internet propre à la zone permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ;
- Suivi de l'expérimentation d'élaboration d'un PDE et/ou PDA avec une entreprise/administration pilote ;
- Mise à disposition d'un local ;
- Mise en place d'un garage solidaire ;
- Aménagement d'un emplacement collectif dédié aux restaurateurs mobiles ;
- Aménagements de parkings relais ;
- Mise en conformité des arrêts de transports en commun existant et création de nouveaux arrêts pour une desserte optimale.

2.5. UTOPISTE : UN NOUVEAU CONCEPT DE ZONE SANS VOITURE INDIVIDUELLE

Ce scénario utopiste envisage l'exclusion de la voiture et la mise à disposition de solutions alternatives pour les déplacements à l'intérieur de la zone. La traversée en automobile est possible sur les axes périphériques, tous les autres déplacements dans la zone s'effectuent avec d'autres modes de déplacement.

2.5.1. Illustration



2.5.2. Les actions proposées

A. Urbanisme

- Encourager la proximité des enseignes et leur ouverture sur les voies principales.

B. Automobile collective

- Développement d'un pool d'autopartage effectué avec de mini-véhicules cantonnés à la zone ;
- Possibilité de développer une circulation automatique des véhicules sans chauffeur.

C. Réduction des déplacements

- Développement du travail en visioconférence : Ex. Mise à disposition gratuite d'une salle équipée ;
- Aménagement d'une crèche d'entreprise ;
- Aménagement d'un lieu de restauration collective.

D. En faveur des modes doux

- Mise en place de zones de rencontre ;
- Abriter les cheminements piétons : Ombragé voir couvert pour les cheminements les plus empruntés ;
- Stationnements vélos publics sécurisés et abrités.

E. Actions du scénario 4 à reprendre

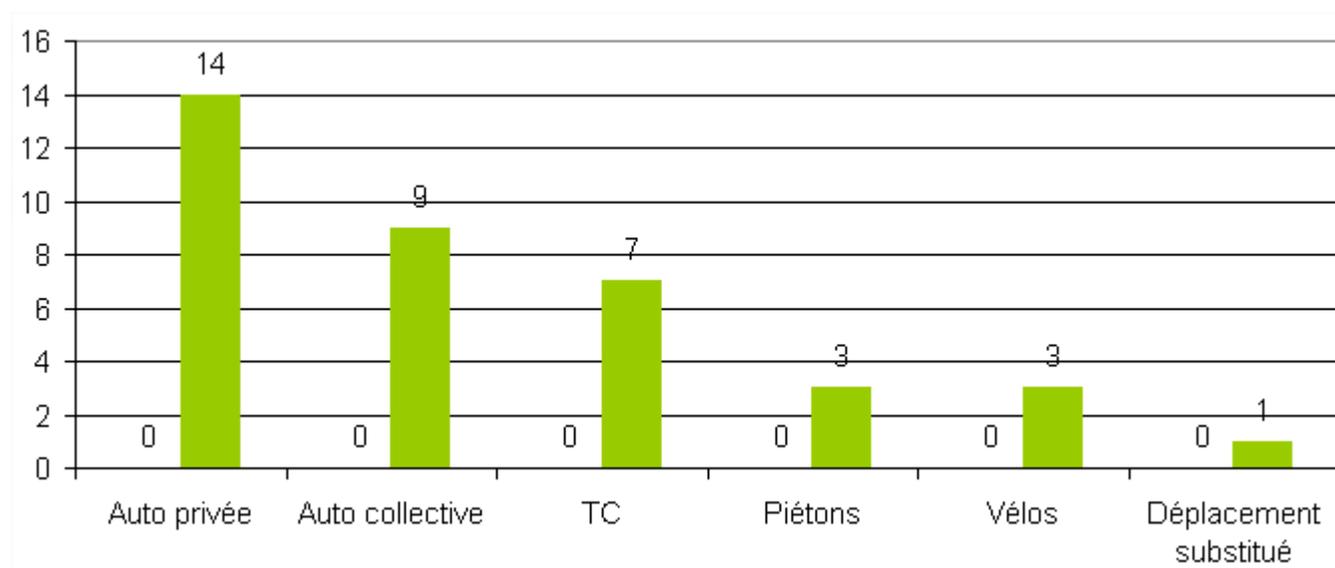
- Montée en compétence du conseiller en mobilité ;
- Suivi et évolution du site Internet propre à la zone permettant de mettre en relation les conducteurs et les passagers ;
- Suivi de l'expérimentation d'élaboration d'un PDE et/ou PDA avec une entreprise/administration pilote ;
- Information et sensibilisation des chefs d'entreprises ;
- Mise à disposition de kit de réparation de vélos et de douches ;
- Aménagement d'un garage solidaire ;
- Aménagement d'un emplacement de restaurations collectives pour les restaurateurs mobiles ;
- Détournement du TCSP afin de desservir le cœur de la zone d'activité ;
- Aménagement de parkings relais ;
- Aménagement de circulations piétonnes et dédiées aux cycles.

2.6. SYNTHÈSE

2.6.1. Scénario 1 : fataliste passif

La voiture prend le pas sur les autres modes de transport. Fluidification des circulations à court terme mais engorgement inéluctable à moyen/long terme.

Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes

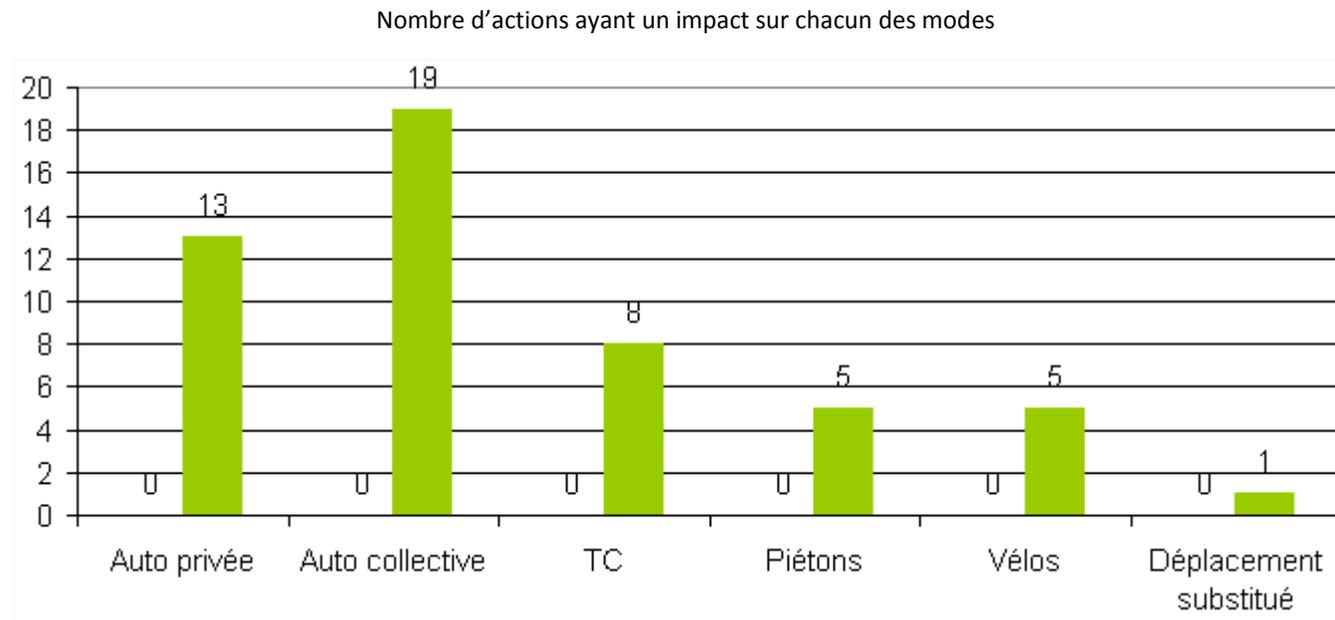


Exemple de lecture

Parmi toutes les actions proposées dans le scénario 1, 14 ont un impact positif sur l'utilisation de l'automobile privée, 9 sur l'utilisation collective de véhicules, 7 sur l'utilisation des Transports en Commun (TC), 3 sur le recourt à la marche à pied, 3 sur l'utilisation du vélo et 1 action vise à diminuer le nombre de déplacement.

2.6.2. Scénario 2 : fataliste actif

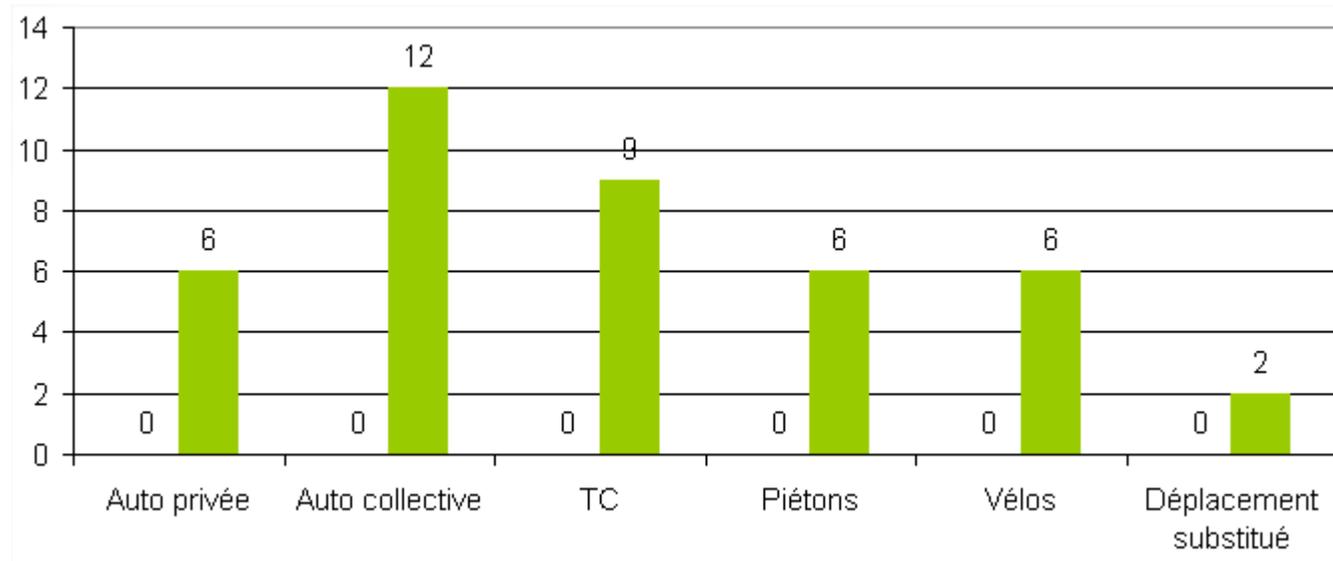
La voiture prend le pas sur les autres modes de transport mais incitation à l'utilisation collective des véhicules. Engorgement prévisible mais seulement à long terme.



2.6.3. Scénario 3 : intermédiaire

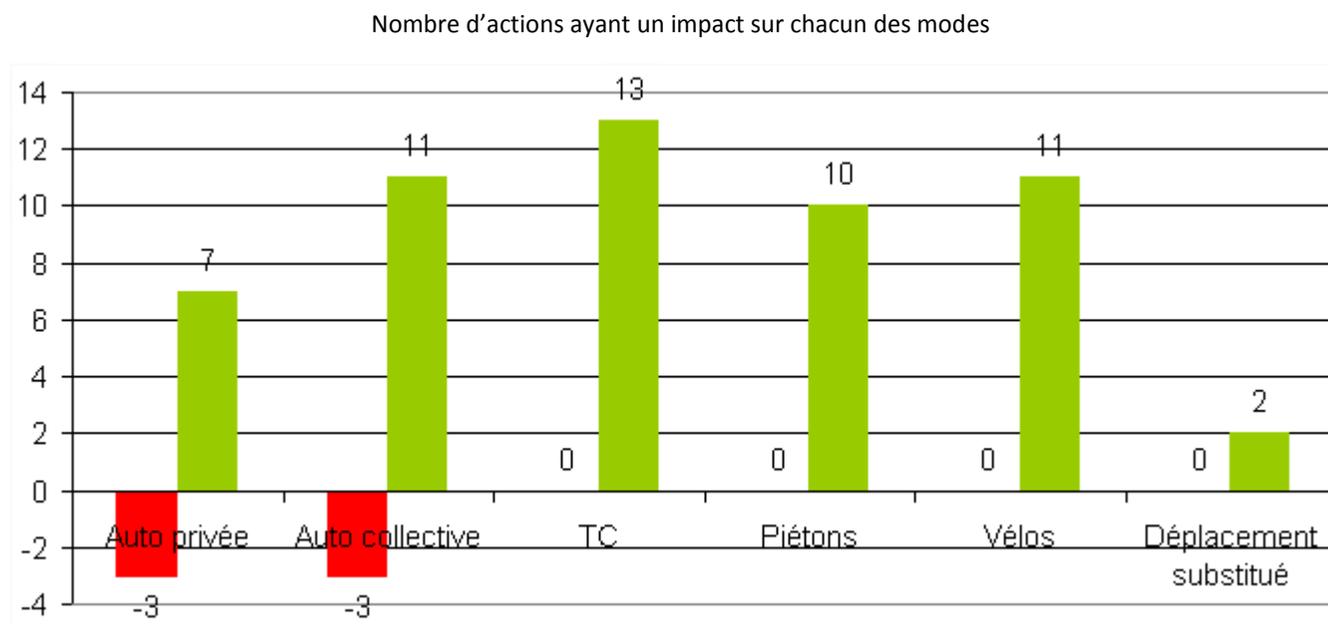
Mise en place d'offres alternatives à celle de la voiture. Maintien des réalisations routières existantes. Volonté de rééquilibrer l'offre modale.

Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes



2.6.4. Scénario 4 : ambitieux

Réduction de l'espace dédié à la voiture et mise en place de solutions alternatives. Difficulté prévisible de mise en œuvre mais solution adaptée au moyen/long terme.



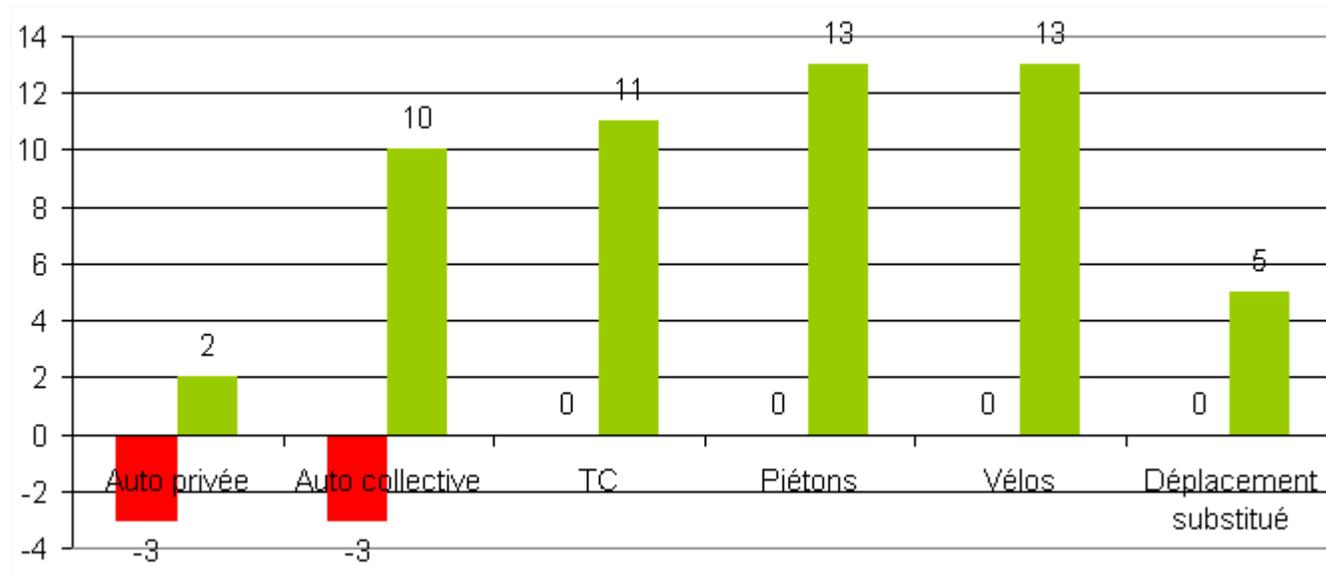
Exemple de lecture

Parmi toutes les actions proposées dans le scénario 4, 7 ont un impact positif sur l'utilisation de l'automobile privée tandis que 3 actions ont un impact négatif sur l'utilisation de l'automobile privé. Ces dernières n'encouragent donc pas les automobilistes à utiliser leur véhicule.

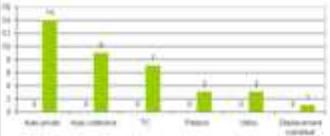
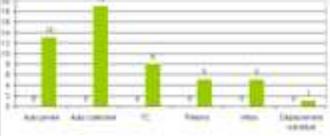
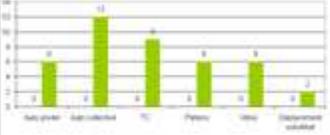
2.6.5. Scénario 5 : Utopique

Suppression de la voiture dans la zone. Solution lourde nécessitant un engagement politique fort et posant d'importantes difficultés sur le court terme.

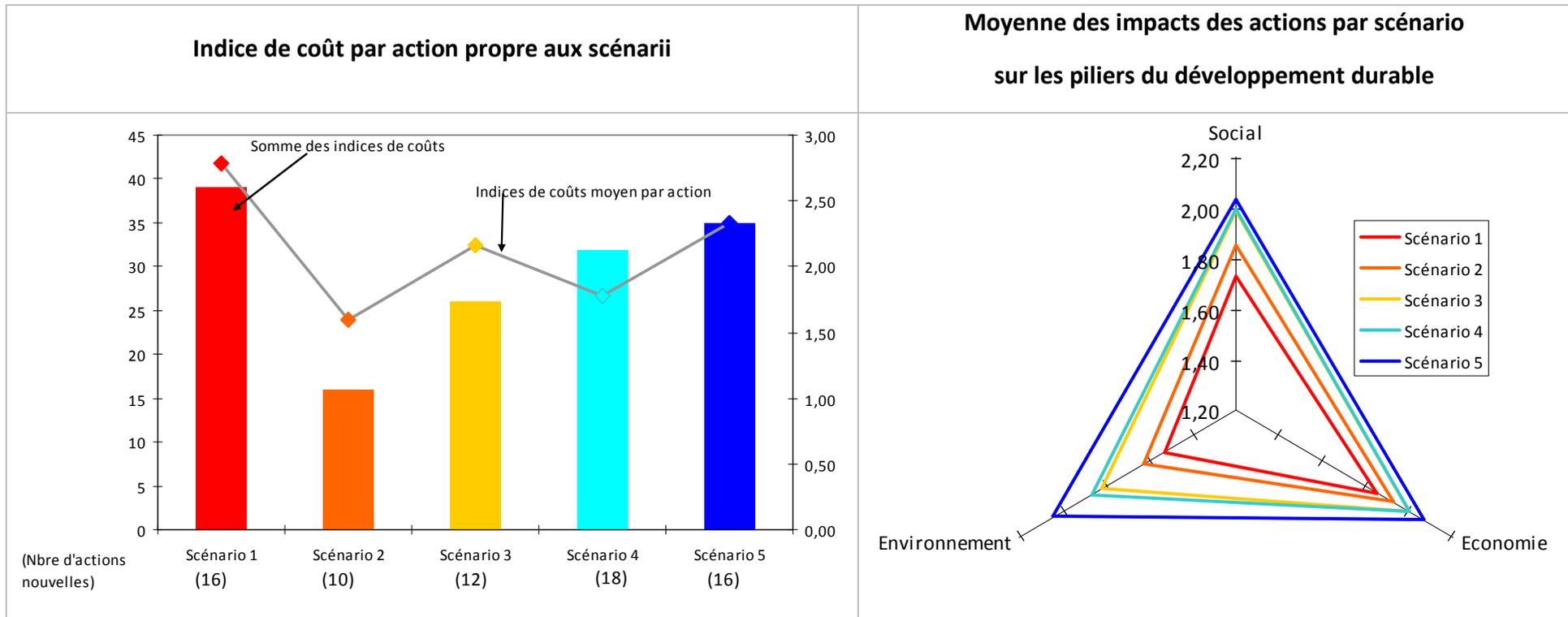
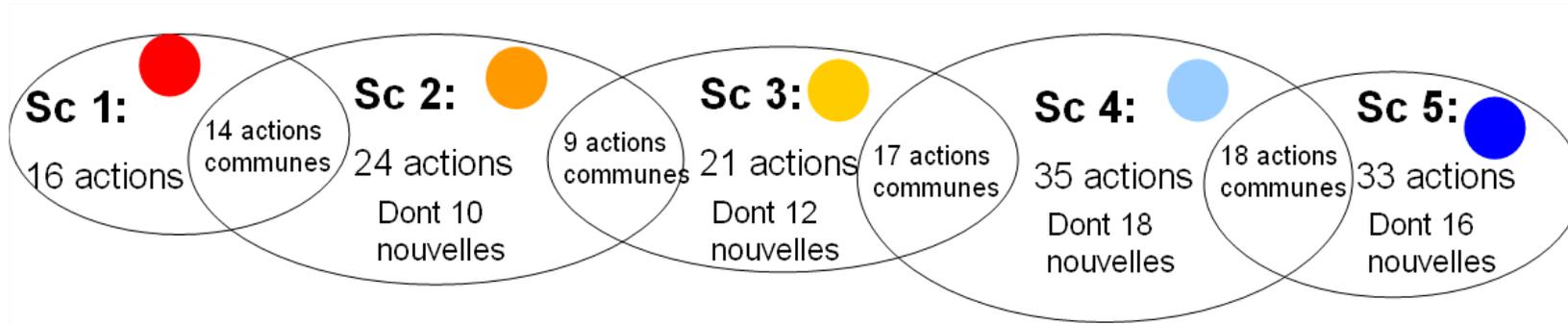
Nombre d'actions ayant un impact sur chacun des modes



2.6.6. Bilan

| | | | |
|---|--|--|---|
| 1 | Fataliste passif  |  | <p>On laisse la voiture prendre le pas sur les autres modes et on fluidifie simplement les circulations : => Engorgement inéluctable à terme</p> |
| 2 | Fataliste Actif  |  | <p>Idem scénario 1 avec la mise en place de covoiturage : => Engorgement inéluctable à un terme un peu plus lointain que le scénario 1</p> |
| 3 | Intermédiaire  |  | <p>Mise en place d'offres alternatives à la voiture, mais maintien des réalisations routières en partie : => Possibilité d'un équilibre temporaire des flux, mais pas de véritable solution sur le long terme</p> |
| 4 | Ambitieux  |  | <p>Réduction de l'espace dédié à la voiture et mise en place de solutions alternatives : => Difficultés de mise en œuvre immédiate, mais solution adaptée au moyen long terme</p> |
| 5 | Utopique  |  | <p>Suppression de la voiture dans la zone : => Solution lourde nécessitant un engagement politique fort et posant d'importantes difficultés sur le court terme.</p> |

Les scénarii proposés disposent d'actions propres au scénario mais également d'actions communes avec d'autres scénarii :



Exemple de lecture

Le scénario 1 compte 16 actions dont le coût total est le plus élevé des scénarios. Le coût moyen par action est également le plus élevé par rapport aux autres scénarii. Le scénario 2 comptabilise 10 actions nouvelles par rapport au scénario 1 ; leur coût global ainsi que le coût moyen de chacune des actions sont les plus faibles des scénarii.

Exemple de lecture

Le passage du scénario 1 au 2 permet d'obtenir un gain dans le domaine économique et un gain important dans le domaine social et environnemental. Le scénario 5 est celui qui s'approche le plus du développement durable en obtenant les meilleurs indices sur les 3 piliers que sont le social, l'environnement et l'économie.



Déploiement des actions sous la forme d'expérimentations



L'objectif de cette partie est de détailler certaines actions, jugées pertinentes au regard du contexte de l'étude, sous la forme d'expérimentations pouvant faire l'objet d'un financement partiel de l'ADEME.

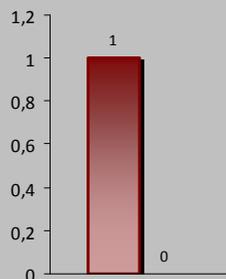
La première des actions à pour objectif d'une part de servir d'interface d'échange d'information avec les entreprises locales et d'autre part, de concourir à l'amélioration des déplacements sur la zone (Fiche action : « conseiller en mobilité »).

Les autres fiches actions impactent chacun des modes de déplacement distincts à savoir l'automobile (fiche action : « création d'un pool de location de véhicules »), les cycles (fiche action « aménagements cyclables »), et enfin, les transports en commun (fiche action : « navette de transport collectif »).

1 FICHE ACTION « CONSEILLER EN MOBILITE »

ACTION N°1

Conseiller mobilité



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

| Mode concerné | | | | Eléments quantitatifs généraux | | Porteur envisagé | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--|--|--|
| | | | | | | ASL | |
| Voiture | Transports en commun | Cycles | Marche | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | | | | |
| | | | | | | Commentaires : Cette action couvre l'ensemble des modes et est présente dans tous les scénarii avec une gradation différente. Son apport au plan du développement durable peut être jugé important. | |

Description de l'action

L'action consiste à créer un pôle de conseil en mobilité soit par l'embauche d'un conseiller en mobilité, soit par le recours à une prestation externe d'assistance à maîtrise d'ouvrage qui pourrait apporter son assistance technique. Ce pôle de conseil en mobilité aurait notamment en charge le management d'un groupe de pilotage mobilité au niveau de la zone qui réunirait les entreprises, l'ADEME, la DEAL et les autres acteurs concernés pour améliorer la mobilité sur la zone.

Objectifs de l'action

- faciliter la mise en œuvre des actions préconisées par le biais d'un acteur moteur sur le terrain ;
- déterminer le calendrier de déploiement des actions ;
- Rencontrer les entreprises et mettre en œuvre les solutions adaptées.

| Analyse d'opportunité | Éléments clés du diagnostic | | Éléments conditionnant la mise en œuvre | |
|----------------------------|--|---|--|--|
| | Atouts | <ul style="list-style-type: none"> Les entreprises ont exprimé le souhait de pouvoir disposer d'une aide technique et pédagogique Les entreprises ont exprimé le souhait de pouvoir être concertées et échanger | Opportunités | <ul style="list-style-type: none"> Besoin de fédérer les entreprises autour d'un projet commun et de les réunir pour la traduction opérationnelle des actions |
| Faiblesses | <ul style="list-style-type: none"> Difficulté d'un travail collectif sur la thématique qui pourrait apparaître comme non prioritaire. | Menaces | <ul style="list-style-type: none"> Changement des comportements difficile | |
| Détails de l'action | Eléments généraux <p>La mise en place d'un conseil en mobilité peut se faire par deux solutions de base :</p> <ul style="list-style-type: none"> soit le recrutement d'une personne, soit par le recours à une prestation externe réalisée par une structure spécialisée <p>Dans le cas de la ZAC, le recours à une embauche semble plus adapté et répondrait mieux à la problématique du secteur.</p> <p>Dans tous les cas, le salarié ou le prestataire aura pour mission les éléments suivants :</p> | | | |
| Analyse technique | <p>Création d'instances de consultation et de participation</p> <ul style="list-style-type: none"> Fédérer les entreprises au sein d'un comité consultatif local ; Contribuer à la définition, à la mise en œuvre et au suivi de nouveaux systèmes de mobilité : autopartage, covoiturage, utilisation des modes doux, des transports en commun etc. <p>Information / Communication / Sensibilisation</p> <ul style="list-style-type: none"> Mobiliser les acteurs en les sensibilisant et en communiquant à la fois sur les risques encourus, et sur les solutions envisageables ; Piloter et participer aux actions de sensibilisation à destination du grand public mais plus particulièrement à destination des publics cibles, sur l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière : semaine de mobilité, etc ... ; Publics cibles : entreprises (salariés), administrations (personnels, administrés), établissements scolaires (élèves, personnels) ; Mise à disposition d'horaires des bus ; Assurer la préparation des réunions qu'il a en charge et les animer. <p>Collecte de données locales relatives aux déplacements</p> <ul style="list-style-type: none"> Entreprendre une collecte de données précises sur les déplacements de chacun des salariés au sein des entreprises ; Coordonner les études et productions de données relatives à la zone d'activité. <p>Mise en place d'actions opérationnelles</p> <ul style="list-style-type: none"> Assurer l'accompagnement et le développement des PDE et PDA ; Mener à bien les expérimentations qui auront été actées. <p>En option il est possible de prévoir une implication plus ou moins directe dans le fonctionnement des actions</p> | | | |

opérationnelles :

- Navette interne avec réservation : pourra gérer le planning des réservations effectuées et les transmettre au transporteur ;
- Autopartage : Gestion du planning de disponibilité des véhicules et de réservation ;
- Covoiturage : Facilitera la mise en commun des informations sur les conducteurs et passagers au sein de la zone,
- Vélo : pourra distribuer des « kits vélos », proposera ses services pour l'entretien courant des vélos, pourra gérer un parc de vélo en location ;
- Un bâtiment commun pourra offrir des douches, un garage (réparation) à vélo, des locaux de stockage des vélos en location, ...

La mise en œuvre opérationnelle de ces fonctions s'opère de façon différente suivant les scénarios.

| Scénario 1 | Scénario 2 | Scénario 3 | Scénario 4 | Scénario 5 |
|---|---|--|------------|--|
| Le conseiller n'a pour fonction que la concertation entre les entreprises sur les questions de flux routiers. | Le rôle du conseiller est de s'assurer de la mise en place de l'offre de co-voiturage et on animation éventuelle. | Le conseiller intervient sur la concertation et l'information sur les nouvelles offres créées. Il supervise les mises en œuvre opérationnelles | | Le Conseiller devient le centre du dispositif et anime l'ensemble de la réflexion sur la mobilité en pilotant et évaluant les actions. |

Analyse juridique

Deux options sont possibles :

| | Embauche de personnel | Recours à une prestation externalisée |
|---------------|--|---|
| Principe | Embauche d'une personne pour mettre en application les éléments techniques. | Passation d'un marché avec une structure externe pour la réalisation des prestations identifiées |
| Avantages | Permet d'imposer un acteur pour une mission précise qui sera présent sur le site et pourra potentiellement agir rapidement. Gestion directe de la personne avec une réactivité qui devrait être très forte | Management assuré par la structure tiers et possibilité de disposer de compétences élargies, Pas de « problèmes » de gestion de personnel. |
| Inconvénients | Forte dépendance au profil des personnes recrutées, Nécessité de faire un recrutement, de fournir un lieu de travail, de gérer la relation personnelle et de trouver une solution de management. | Nécessité de trouver un prestataire par un contrat adapté, Imposer une réactivité forte et une dynamique importante. |

Analyse financière

| Type d'action | Maître d'ouvrage | Coûts estimés | | Partenaires potentiels |
|--|------------------|----------------|--|------------------------|
| | | Investissement | Fonctionnement | |
| Embauche ou contractualisation avec un tiers | ASL | Aucun | <ul style="list-style-type: none"> • 40 000 € salaire annuel chargé • 20 000 € de charges de fonctionnement (informatique, charges diverses) | CCI ADEME |

| | | | | |
|--|---|--|---|--|
| Déroulé possible de l'action, programmation | <u>Etape 1</u> | Embauche du conseiller en mobilité ou lancement d'une consultation pour trouver un prestataire. | Le Comité de Pilotage se positionne en faveur du recrutement d'un conseiller en mobilité | |
| | <u>Etape 2</u> | Définition des objectifs à atteindre | <ul style="list-style-type: none"> • Identification des enjeux consensuels ; • Identification des actions opérationnelles à entreprendre ; • Détermination des priorités d'action et des échéances à respecter. | |
| | <u>Etape 3</u> | Approfondissement de la connaissance des déplacements locaux | <ul style="list-style-type: none"> • Rencontrer chacune des entreprises pour les sensibiliser sur les risques encourus, les gains potentiels. Identifier quelle est l'utilisation des véhicules de services ; • Rencontrer les salariés pour identifier les trajets domicile ⇔ travail effectués. | |
| | <u>Etape 4</u> | Ajustement des actions proposées | <ul style="list-style-type: none"> • Ajuster les actions opérationnelles proposées afin de mieux répondre aux besoins identifiés lors de l'étape 3. | |
| | <u>Etape 5</u> | Mise en place opérationnelle des actions | <ul style="list-style-type: none"> • Rassembler les partenaires identifiés pour la mise en place des actions ; • Leur proposer le projet finalisé, dont l'estimation financière détaillée aura été établie ; • Répartition des financements et des rôles ; • Détermination des échéances à respecter. | |
| Dimension « développement durable » | Développement économique | | Développement environnemental | |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un poste ; • Possibilité d'améliorer le développement économique de la zone en valorisant cette prestation. | | <ul style="list-style-type: none"> • Facilite l'usage de modes alternatifs à celui de la voiture individuelle ; • Assurer la promotion des modes de déplacements alternatifs ; • Inciter au changement de comportements et valoriser les modes doux et TC. | |
| | | Développement social | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un poste ; • Faciliter les déplacements de tous ; • Activer le lien social entre les entreprises ; • Etre fédérateur pour permettre l'émergence de nouvelles solutions de mobilités. | | |
| Indicateurs d'évaluation et de suivi | | | | |
| Liens avec les autres actions | Action 2 | Autopartage | | |
| | Action 3 | Navette interne | | |
| | Action 4 | Aménagements cycles | | |
| | | Toutes les autres fiches actions listées et possibles au niveau de la zone en fonction du scénario choisi. | | |

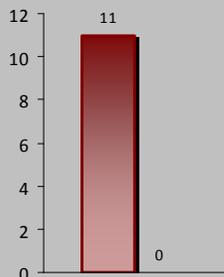
2 FICHE ACTION « CREATION D'UN POOL DE LOCATION DE VEHICULES »

ACTION N°2

Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



Création d'un pool de location de véhicules



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

| Mode concerné | | | | Eléments quantitatifs généraux | | Porteur envisagé | |
|-------------------------------------|----------------------|--------|--------|--------------------------------|--|---|--|
| | | | | Coûts | | ASL ou privé | |
| Voiture | Transports en commun | Cycles | Marche | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> | | | | | | Commentaires : La création d'un pool d'autopartage concerne les scénarii 2 à 4 dans des formes assez différentes. | |
| | | | | | | | |

Description de l'action

L'action consiste à doter la zone d'un pool de véhicules partagés pouvant être utilisés par les entreprises et, à terme utilisés par des habitants du secteurs, notamment pour optimiser le fonctionnement les week-end.
L'autopartage repose sur le principe de mettre à disposition un véhicule avec une simplicité d'usage proche de sa propre voiture, mais sans en supporter les contraintes du propriétaire. Ainsi, le véhicule n'appartient plus à la société, mais les salariés utilisent un pool de véhicules disponible au niveau de l'ensemble de la zone avec des localisations implantées partout dans la zone.

Objectifs de l'action

- L'objectif est de mutualiser les parcs automobiles des entreprises pour éviter des dépenses « inutiles » et permettre de mobiliser moins d'espace pour les voitures.

ACTION N°2

Création d'un pool de location de véhicules

| Analyse d'opportunité | Eléments clés du diagnostic | | Eléments conditionnant la mise en œuvre | |
|-----------------------|-----------------------------|--|---|--|
| | Atouts | <ul style="list-style-type: none"> Des parcs de véhicules sont présents dans les entreprises avec une utilisation limitée. | Opportunités | <ul style="list-style-type: none"> Présence de sociétés de location de véhicules sur la zone |
| | Faiblesses | <ul style="list-style-type: none"> Aucun espace prévu dans la prescription de zone | Menaces | <ul style="list-style-type: none"> Une inertie forte existe sur la notion de propriété individuelle de la voiture |
| Détails de l'action | Eléments généraux | Un système d'autopartage repose sur le principe de la mise à disposition de véhicules « en libre service » avec une réservation préalable (pouvant être de quelques minutes). Les véhicules sont stationnés sur la zone et il est possible de faire une réservation de véhicules soit par le biais d'internet, soit par le biais d'un téléphone. | | |
| | Analyse technique | <p>L'autopartage peut partir de solutions très légères pour aboutir à des structurations d'offre plus lourdes comme le service Autolib à Paris par exemple.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scénario 2 : En version « simple » l'autopartage est simplement la mise en commun d'un véhicule entre les entreprises de la zone. Comme le montre une étude récente (étude ADETEC sur l'autopartage privé), il s'agit d'un système d'autopartage dans la sphère privée où les personnes signent entre elles une convention d'utilisation et en trouvant une solution de partage des coûts pour l'assurance et l'entretien. Cette solution est simple à mettre en œuvre et peut s'appliquer aux entreprises. Le principe est donc de proposer un pool de véhicules accessible pour les salariés. - Scénario 3 : il s'agit alors de proposer un parc de véhicules en libre service avec un principe de « one way », le véhicule emprunté devant revenir à son point de départ. Le service est le même que dans le cadre d'un pool d'entreprise, mais il est ouvert à une population plus large. - Scénario 4 : l'offre d'autopartage devient plus souple avec une combinatoire de solutions du scénario 3 et aussi des véhicules en libre service avec la possibilité de prendre et de déposer les véhicules n'importe où sur la chaussée avec des emplacements réservés ou non. Ce type de service fonctionne par exemple à Lyon avec le système Car2go. - Scénario 5 : Le fait d'avoir interdit la circulation des véhicules dans la zone induit la nécessité de mettre à disposition de véhicules pour circuler. Nous proposons un principe de véhicules en libre service, fonctionnant avec une énergie propre (électrique éventuellement) et avec un principe de liberté d'usage complète dans la zone. | | |

Création d'un pool de location de véhicules

Analyse juridique

L'autopartage repose aujourd'hui sur une action à caractère privé. En effet, si les services sont parfois aidés au démarrage, leur but est de trouver un seuil de rentabilité garantissant leur pérennité. Au niveau juridique, on retrouve actuellement en France majoritairement des services gérés sous forme de SAS, un faible nombre ayant fait le choix d'une structure intermédiaire de type SCIC (Société coopérative d'intérêt collectif) permettant d'associer les pouvoirs publics dans le montage de l'opération.

Dans le cas de la mise en place d'une offre d'autopartage au niveau de la ZAC Providence, plusieurs solutions sont possibles.

OPTION 1 :

Le service d'autopartage a pour vocation uniquement la desserte de certains salariés pour quelques entreprises. Il s'agit donc plus d'une gestion de Pool que d'un véritable service d'autopartage. Le projet peut alors être porté par l'ASL qui, avec une aide financière de l'ADEME par exemple, peut trouver un prestataire proposant la mise à disposition d'un pool de véhicules en autopartage. Les sociétés de location classique sont de plus en plus impliquées dans les questions d'autopartage et disposent aujourd'hui d'offres de ce type (Avis on demand, Car 2 GO pour Europcar, ...).

Dans ce cadre, il s'agit de questionner les prestataires potentiels pour obtenir des devis de mise à disposition et analyser la faisabilité de l'action.

OPTION 2

Il est possible d'ouvrir le service d'autopartage à des utilisateurs qui ne sont pas forcément salariés des entreprises, mais qui habitent ou fréquentent le secteur. Service peut ici encore être porté par l'Association des entreprises ou la SEMAG qui pourrait proposer ce type de service. L'avantage de l'association serait de pouvoir recevoir des aides comme une participation financière de l'ADEME pour monter l'opération.

Analyse financière

| Type d'action | Maître d'ouvrage | Coûts estimés | | Partenaires potentiels |
|--|--|---------------------------------------|--|--|
| | | Investissement | Fonctionnement | |
| Service d'autopartage : lancement d'une prestation sur place | Privé avec initialisation de l'action par un acteur public | 10 à 20 000 € pour lancer l'opération | Normalement, l'activité devrait atteindre l'équilibre financier pour une pérennisation | Un prestataire de service qui pourrait être une société de location classique. |

La mise en place d'un service d'autopartage repose sur la base de la recherche d'une certaine rentabilité. Il s'agit donc de mettre à disposition des véhicules avec un volume d'utilisation qui garantira cet équilibre financier. L'atteinte du seuil de rentabilité de l'autopartage prend en compte 3 paramètres essentiels :

- le nombre de véhicules mis à disposition ;
- le nombre d'utilisateurs attendus par véhicule ;
- l'usage moyen des véhicules attendu.

Création d'un pool de location de véhicules

Le bon calibrage d'un service d'autopartage reposera sur l'équilibre trouvé entre ces paramètres. En effet, la réussite économique du service devra garantir que le nombre de véhicules n'est pas trop faible (car il générerait de l'impossibilité d'usage donc de la frustration) ou trop fort (il induirait alors des coûts trop importants).

En terme de coûts pour les clients, les coûts moyens constatés en métropole sont de l'ordre de 15 à 20 € par mois pour l'abonnement auquel viennent s'ajouter des coûts d'usage en fonction des kilomètres parcourus et des temps d'utilisation. Au niveau des km, les coûts varient de 2 à 5 €, et pour les heures, de 1,5 à 9 €. Dans le cadre d'une offre sur le secteur de la ZAC, il conviendrait de trouver un tarif intermédiaire permettant un usage raisonné de l'automobile.

Déroulé possible de l'action, programmation

| | | |
|----------------|--|--|
| <u>Etape 1</u> | Analyse complémentaire des besoins en véhicules | <ul style="list-style-type: none"> Lister les besoins en véhicules des entreprises pour calibrer l'offre nécessaire |
| <u>Etape 2</u> | Recherche d'un partenaire | <ul style="list-style-type: none"> Trouver une société réalisation une prestation d'autopartage et acceptant de tenter une expérimentation localement (France Autopartage, Avis, Europcar, ...) |
| <u>Etape 3</u> | Finaliser le service | <ul style="list-style-type: none"> Mettre en place le fonctionnement du service avec un financement en appui sur le lancement de l'opération |
| <u>Etape 4</u> | Suivi de l'opération | <ul style="list-style-type: none"> Suivre l'évolution du service pour voir sa généralisation ou les modifications à apporter pour un fonctionnement optimum. |

Dimension « développement durable »

| Développement économique | Développement environnemental | Développement social |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Pour les entreprises, le gain sera dans une optimisation de l'usage des véhicules de service et dans une offre alternative pour les salariés qui souhaitent se déplacer dans et hors la ZAC | <ul style="list-style-type: none"> La mise en place de systèmes d'autopartage permet de réduire considérablement le nombre de kilomètres inutiles parcourus. Une étude de l'ADETEC met en évidence une réduction de 2/3 des kilomètres pour les personnes participant à l'autopartage ; Utilisation optimale des véhicules et donc réduction potentielle du nombre de véhicules en circulation. | <ul style="list-style-type: none"> Le service d'autopartage oblige du contact et de la mutualisation de moyens. A terme, il serait possible d'envisager une extension du système au niveau de l'île. |

Indicateurs d'évaluation et de suivi

| | |
|--|---|
| | Nombre de clients du service, km parcourus et km économisés |
|--|---|

Liens avec les autres actions

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Fiche création d'un poste de coordinateur Fiche création de parc relais |
|--|--|

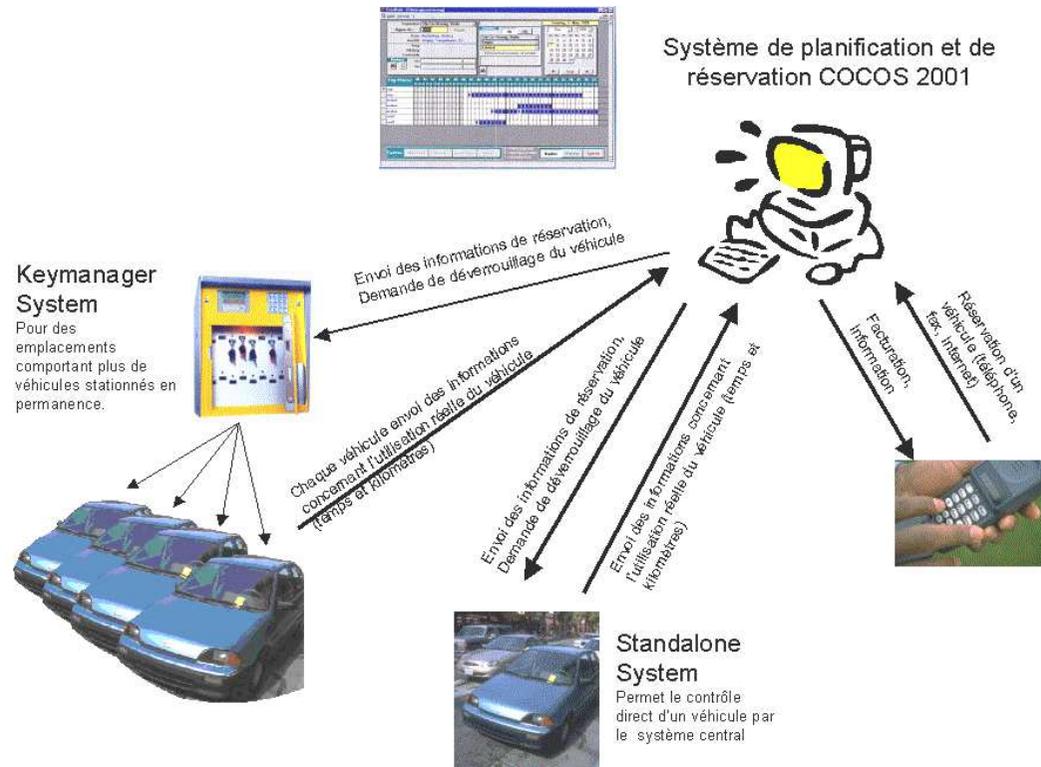
ACTION N°2

Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



Création d'un pool de location de véhicules

Illustrations



source : Société INVERS, fournisseur de solutions autopartage (notamment France Auto Partage en Métropole).

Cette illustration montre le principe de fonctionnement avec les véhicules qui sont soit regroupés dans un parc, soit isolés sur certains secteurs. En cas de parc, les clés des véhicules sont stockées dans un boîtier (Keymanager) qui s'ouvre à l'aide d'une carte numérique en fonction des réservations. Pour les voitures isolées, c'est la voiture qui s'ouvre directement à l'aide de la carte.

Cocoweb
[nouvelle réservation](#) [éditer / annuler](#) [aperçu d'emplacement](#) [quitter](#)

aperçu sur [mercredi, 20.11.2002](#) à l'emplacement [Strasbourg, Gare St Aurélie](#)

◀ [jour précédent](#) [aujourd'hui](#) [jour suivant](#) ▶

cliquer sur l'aperçu pour réserver les voitures disponibles

| | | heures | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|--|--------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| voitures | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| Clio 915 | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Twingo 631 | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| voitures | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |

■ = voiture disponible ■ = voiture pas disponible ■ = votre propre réservation

choisir un emplacement

P **Strasbourg** ==>

Gare St Aurélie ==>

choisir un jour

jour mois année fonction

20 11 2002

Cette seconde illustration montre un écran de réservation sur un parc de véhicules. Les véhicules en rouge sont ceux qui sont réservés, les parties en vert sont les disponibilités.

Les écrans d'en bas sont les écrans de réservation.

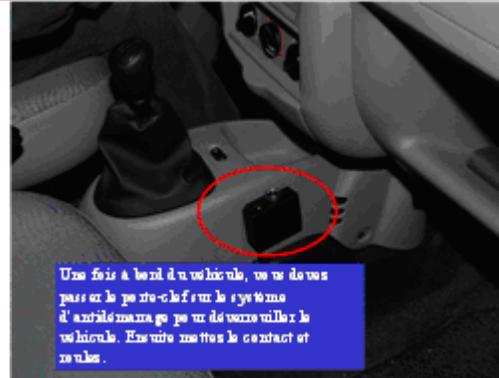


ACTION N°2

Schéma Local des Déplacements - Fiches actions Création d'un pool de location de véhicules



Le locataire vous autorise alors à prendre la clé en vous indiquant son N° et en vous insérant de la durée prévue de votre réservation. Restez la clé et venez la récupérer.



Une fois à bord du véhicule, vous devez passer le passe-clé sur le système d'allumage pour valider votre réservation. Ensuite mettez le contact et démarrez.

Ces illustrations montrent la décomposition du processus d'utilisation d'un véhicule en autopartage, une fois la réservation effectuée.

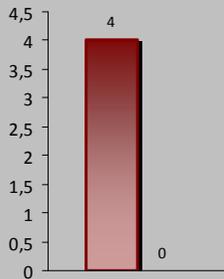


Exemple d'implantation du parking d'autopartage au sein de la zone d'activité

3 FICHE ACTION « AMENAGEMENTS CYCLABLES »

ACTION N°3

Aménagements Cyclables



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

| Mode concerné | | | | Eléments quantitatifs généraux | | Porteur envisagé | |
|---------------|----------------------|--------|--------|--------------------------------|--|--|--|
| Voiture | Transports en commun | Cycles | Marche | | | SEMAG | |
| | | ☒ | | | | | |
| | | | | | | Commentaires : L'aménagement de voies cyclables permet de proposer une alternative crédible à la voiture. Elle sera cependant fortement impactée par la mise en place d'autres actions comme les douches dans les entreprises ou les possibilités de louer des cycles. | |

Description de l'action

L'action consiste à mailler le territoire d'infrastructures dédiées aux cycles et de disposer d'équipements permettant l'usage des vélos sur la zone. Cette action ne porte que sur les créations ou modifications d'infrastructures pour les cycles.

Objectifs de l'action

- L'objectif est de faciliter l'utilisation des cycles sur la zone en toute sécurité

ACTION N°3

Aménagements Cyclables

| Analyse d'opportunité | Eléments clés du diagnostic | | Eléments conditionnant la mise en œuvre | |
|----------------------------|-----------------------------|--|---|--|
| | Atouts | <ul style="list-style-type: none"> Présence du Lycée Providence avec un potentiel d'usage important ; Eléments déjà présents dans le règlement de ZAC. | Opportunités | <ul style="list-style-type: none"> Zone limitée permettant d'agir plus facilement ; Certains éléments sont déjà présents dans le règlement de ZAC ; Sport très pratiqué en Guadeloupe. |
| | Faiblesses | <ul style="list-style-type: none"> Stationnement automobile aisé rendant moins attractif l'usage des vélos ; Aucune traduction concrète du règlement sur le terrain ; Mise en place importante des actions complémentaires comme les douches ou les casiers dans les entreprises. | Menaces | <ul style="list-style-type: none"> Aucun aménagement complémentaire à l'extérieur de la ZAC ; Forte inertie à l'usage des modes doux ; Problèmes climatiques liés aux cycles (pluie, chaleur, ...). |
| Détails de l'action | Eléments généraux | <p><u>Infrastructures</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements pour les cycles sans prendre d'espace à l'automobile ou le moins possible pour garantir une cohabitation adaptée ; Garantir une continuité des circulations cycles ; Assurer la desserte des principaux équipements sur la zone ; Compléter le dispositif de circulation par des stationnements adaptés pour les cycles. | | |
| | Analyse technique | <p>La déclinaison des aménagements cycles est variable suivant les scénarii retenus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scénario 3 : aménagements ne prenant pas d'espace à la voiture. Donc création de voies vertes dans les espaces naturels et aménagement sur les bas côté, séparés des voies automobiles. - Scénario 4 : les aménagements cyclables prennent de l'espace à la voiture et on utilise les voies routières pour faire circuler des vélos en leur dédiant un espace particulier. - Scénario 5 : les vélos sont prioritaires sur tout le secteur et les voitures sont des composantes secondaires. L'espace est partagé. | | |

ACTION N°3

Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



Aménagements Cyclables

Analyse juridique

En terme juridique, les aménagements de voirie et d'espace relèvent du propriétaire de ces espaces. Pour les voies appartenant aux aménageurs, il conviendra donc qu'ils mettent en place les préconisations, pour les espaces concernant les entreprises, ce sont elles qui devront mettre en place les actions.

Analyse financière

| Type d'action | Maître d'ouvrage | Coûts estimés | | Partenaires potentiels |
|---|------------------|----------------|-----------------------------|------------------------|
| | | Investissement | Fonctionnement | |
| Bandes cyclables sur l'axe principal | Propriétaire | 700 €/ml | Coût entretien pour mémoire | |
| Bandes cyclables sur les axes secondaires | Propriétaire | 500 €/ml | Coût entretien pour mémoire | |
| Bandes cyclables sur les axes de desserte | Propriétaire | 500 €/ml | Coût entretien pour mémoire | |
| Bandes cyclables sur les emprises privées | Propriétaire | 500 €/ml | Coût entretien pour mémoire | |
| Voies dédiées le long des espaces verts | Propriétaire | 800 €/ml | Coût entretien pour mémoire | |

Déroulé possible de l'action, programmation

| | | |
|----------------|----------------------------------|---|
| <u>Etape 1</u> | Valider une programmation | <ul style="list-style-type: none"> Valider une programmation de mise en place des parcours avec identification des lieux d'action et la validation des enveloppes financières et des travaux |
| <u>Etape 2</u> | Mise en place des travaux | <ul style="list-style-type: none"> Par tranches, possibilité de proposer des interventions progressives visant à mailler le territoire de voies cycles |
| <u>Etape 3</u> | Evaluation | <ul style="list-style-type: none"> Suivre les réalisations et proposer des ajustements de programmation |

Dimension « développement durable »

| Développement économique | Développement environnemental | Développement social |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Gain économique possible pour les entreprises dans les frais de déplacements de leur personnel et dans l'accidentologie des accès. | <ul style="list-style-type: none"> Limitation des émissions de GES Réduction du bruit sur le site | <ul style="list-style-type: none"> Réduction de l'accidentologie Amélioration possible du lien social par un usage collectif du vélo. |

Indicateurs d'évaluation et de suivi

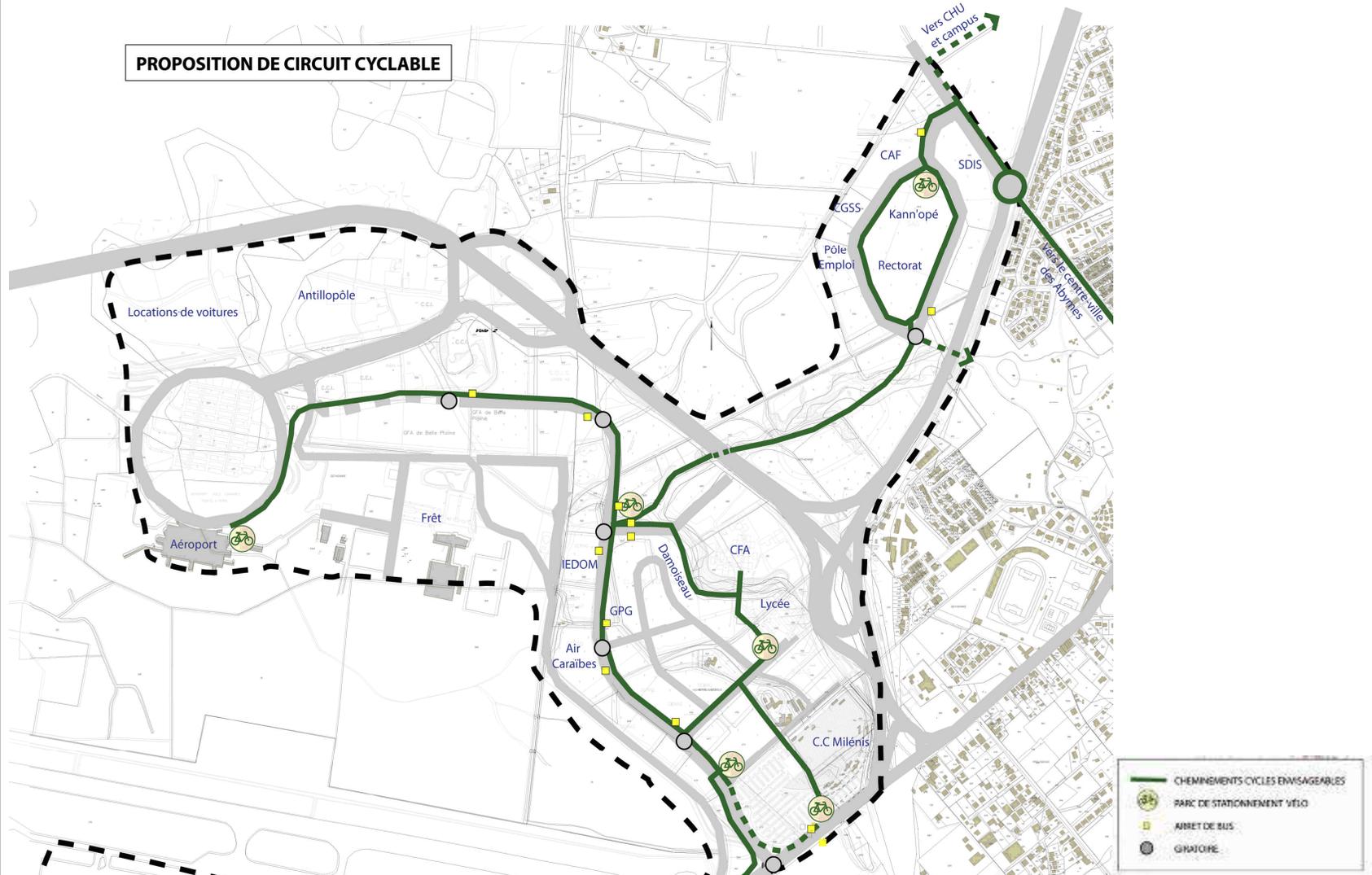
- Analyse de la fréquentation :**
 - Enquête sur le nombre d'utilisateur des stationnements mis en place
- Analyse de la satisfaction :**
 - Enquête auprès des entreprises (information et suivi de satisfaction)
- Analyse de l'offre de desserte :**
 - Nombre de sites offrant du stationnement,
 - Nombre de km de voies dédiées,

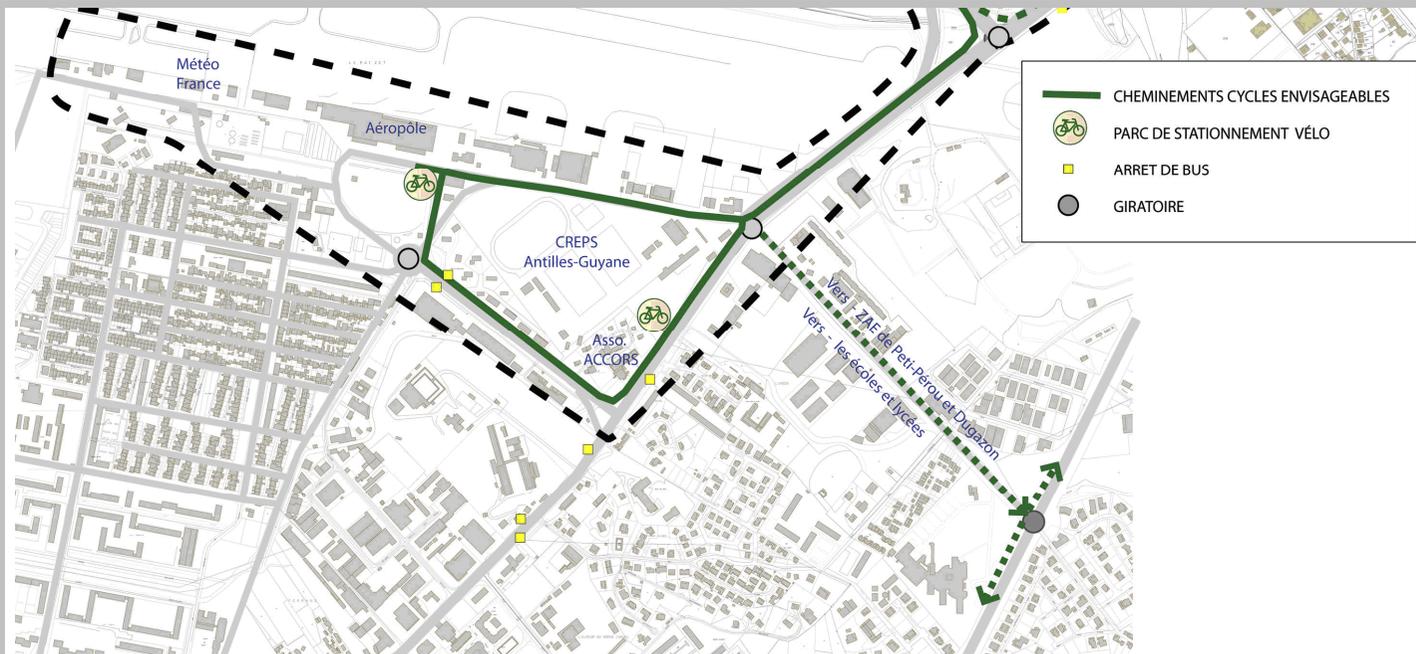
Liens avec les autres actions

- Douches entreprises ;
- Unité de petites réparations ;
- Mise à dispo de kits vélos ;
- Mise en place de stationnements publics abrités et sécurisés aux principaux pôles (Centre commercial Milénis, Lycée Providence (x2), lieu de vie) ;
- Mise en place de stationnements au sein de chaque entreprise (distinction entre le stationnement client et le stationnement salarié).

Illustrations opérationnelles

Proposition d'aménagements cyclables sur la ZA Providence, l'aéroport et la ZA Dothémare







Exemple de traitement de la rue du Lycée Providence avec la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'un trottoir d'au moins 1,4 m de large, arboré de part et d'autre.

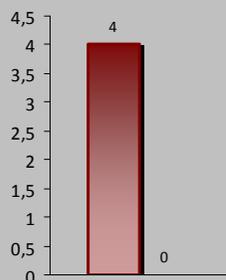
4 FICHE ACTION « NAVETTE DE TRANSPORT COLLECTIF »

ACTION N°4

Schéma Local des Déplacements - Fiches actions



Navette de transport collectif



Nombre d'actions opérationnelles contenues dans l'action globale

| Mode concerné | | | | Eléments quantitatifs généraux | | Porteur envisagé |
|---------------|-------------------------------------|--------|--------|--------------------------------|--|--|
| Voiture | Transports en commun | Cycles | Marche | | | ASL ou SMTPCSM |
| | <input checked="" type="checkbox"/> | | | | | |
| | | | | | | Commentaires La mise en place d'une navette concerne principalement les transports collectifs bien qu'elle impacte également sur l'usage des autres modes. |

Description de l'action

L'action consiste à mettre en service une navette interne à la zone afin de permettre le transport des salariés, clients ou visiteurs à l'intérieur de la zone et en direction des pôles principaux externes (par exemple le centre de Pointe-à-Pitre) ;
 Pour restreindre les possibles, nous proposons de limiter l'action à la création d'une navette interne à la zone et portée juridiquement par une structure spécifique.

Objectifs de l'action

- Permettre de tester la pertinence d'une offre de déplacement au sein de la zone afin de voir les modalités de mise en œuvre d'une telle desserte dans le cadre du PDU de Pointe-à-Pitre à terme, avec une reprise de l'offre par la collectivité.

| Analyse d'opportunité | Eléments clés du diagnostic | | Eléments conditionnant la mise en œuvre | |
|-----------------------------------|---------------------------------|---|---|--|
| | <p>Atouts</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Solution qui revient le plus souvent dans les suggestions comme étant la solution la plus pertinente ; • Les entreprises demandent une aide technique et financière surtout sur la zone de Dothémare pour monter un projet de navette collective. | <p>Opportunités</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Zone saturée actuellement, donc attrait possible du transport ; • Des initiatives extérieures existantes, une configuration de la zone permettant d'appliquer empiriquement la navette interne à la ZAC ; • Pas de projet de transport collectif public interne à la zone actuellement ; • Projet de mise en place d'un TCSP peut intégrer les déplacements générés à l'échelle de la ZAC et des projets alentours ; • Ouvrage d'art existant sous la RN 11 qu'il suffirait de dédier au TCSP. |
| | <p>Faiblesses</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Peu d'entreprises admettent avoir éprouvé des difficultés de recrutement dues à ces problèmes d'accessibilité de l'entreprise. | <p>Menaces</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Nécessite une mobilisation privée et des initiatives locales pour coordonner un projet commun (conseiller en mobilité) ; • Projet de mise en place d'un TCSP peut ralentir l'initiative privée. |
| <p>Détails de l'action</p> | <p>Eléments généraux</p> | <p>Les préalables indispensables</p> <ul style="list-style-type: none"> - vérifier les prérogatives juridiques et réglementaires en matière de service de transports de personnes à l'intérieur d'une ZA, quelles contraintes si desserte externe à la ZAC ? - quelles autorisations nécessaires et quels documents juridiques nécessaires au suivi des prestations et des inscriptions ? <p>Des données complémentaires sont impératives pour pouvoir définir le fonctionnement optimum d'une navette :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la liste des salariés intéressés par cette démarche au sein des différentes entreprises ; - après traitement des O/D des personnes, calibrage des services à mettre en place (estimation nombre de véhicules, principe de fonctionnement de la navette interne à la zone, rappel des autorisations, élaboration des documents juridiques et règlements intérieurs) ; - horaires des entreprises et affectation des salariés selon grilles horaires/congés. - coordonnateur de l'action : réunions d'information, de suivi, d'échange. - | | |

Analyse technique

Au plan technique, nous proposons 3 fonctionnements possibles selon les scénarii :

- **Scénario 3** : navette fonctionnant 3 fois/jour en heures pleines (matin/midi/soir) pour réaliser les correspondances avec les autres réseaux existants et pour desservir les principaux pôles de la zone. Dans ce cas, la navette est organisée avec l'accord du Conseil Général et du SMTC. Elle est financée par l'ADEME ;
- **Scénario 4** : détournement de la ligne TCSP pour un passage au sein de la zone. Cette possibilité serait à analyser dans le cadre de l'étude lancée à cet effet. En complément éventuel, une navette fonctionnant à la journée (6h-19h) en transport à la demande zonal. Nécessite de mettre en place un système de réservation. La navette interne permet de réaliser les correspondances avec les autres réseaux existants et de relier l'ensemble des entreprises de la zone entre elles. Dans ce cas, la navette est organisée avec l'accord du Conseil Général et du SMTC. Elle est financée par l'ADEME ;
- **Scénario 5** : détournement de la ligne TCSP pour un passage au sein de la zone. Cette possibilité serait à analyser dans le cadre de l'étude lancée à cet effet. En complément éventuel, une navette fonctionnant à la journée (6-19h) en transport à la demande en ligne virtuelle. Nécessite de mettre en place un système de réservation en place. La navette interne permet de réaliser les correspondances avec les autres réseaux existants et de relier l'ensemble des entreprises de la zone entre elles.

D'autres formes d'exploitation sont possibles mais cette forme semble la plus adaptée du fait d'un territoire restreint et de besoins non précisément identifiés actuellement.

Analyse juridique

Le portage juridique de l'action devra être fait par un acteur du territoire. Du fait du caractère expérimental de l'opération, l'ASL semble un porteur potentiel intéressant avec un principe de contractualisation avec un prestataire externe qui pourrait être une société de taxi ou un transporteur, voir les loueurs de véhicules qui disposent de leur propres navettes.

Si l'ASL est identifiée comme porteuse, elle devra établir un cahier des charges technique sur les bases présentées ci-dessus et faire valider le projet par des partenaires potentiels que sont : le SMTPCSM et le Conseil Général, de façon à garantir que le projet ne vient pas concurrencer des offres de transports publiques qui seraient mises en place.

Une fois l'accord obtenu, elle pourra contractualiser avec un exploitant suivant ses règles de contractualisation, en veillant à ce que l'exploitant en question se conforme aux règles de la profession transport, notamment concernant l'attestation de capacité professionnelle et l'inscription au registre des entreprises de transports, et les capacités financières, ainsi que les formations minimum obligatoires.

À terme, en fonction des résultats de l'expérimentation, le service pourra être repris par les collectivités au titre de la compétence transport.

Analyse financière

| Type d'action | Maître d'ouvrage | Coûts estimés | | Partenaires potentiels |
|---|------------------|----------------|--|--------------------------|
| | | Investissement | Fonctionnement | |
| Etude de mise en place : établir le cahier des charges et faire valider le projet par les collectivités | ASL ADEME | 10 000 € | | Prestataire externe |
| Exploitation du service | ASL | | Base possible à 50 000 € / pour un an de | ADEME, DEAL, SMTPCSM, CG |

| | | | | | |
|--|--|---|--|-----------------------------|---|
| | | | | fonctionnement expérimental | 971 |
| Déroulé possible de l'action, programmation | <u>Etape 1</u> | Elaboration fine du projet | <ul style="list-style-type: none"> Rédiger le cahier des charges et le projet de contrat pour permettre la mise en place du service | | |
| | <u>Etape 2</u> | Validation du projet par les collectivités en charge des transports | <ul style="list-style-type: none"> Il est impératif de faire valider le projet par le SMTPCSM et le CG pour assurer une non concurrence de l'action avec l'offre de transport actuelle. Une réponse écrite des acteurs est nécessaire pour garantir la validité juridique du projet | | |
| | <u>Etape 3</u> | Consultation des prestataires | <ul style="list-style-type: none"> Lancement d'une consultation pour trouver un prestataire intéressé et intéressant pour la mise en place du service | | |
| | <u>Etape 4</u> | Consolidation du projet | <ul style="list-style-type: none"> Préparation de la mise en place avec l'exploitant retenu | | |
| | <u>Etape 5</u> | Lancement de l'opération | <ul style="list-style-type: none"> Lancement de l'action avec une campagne commerciale importante | | |
| | <u>Etape 6</u> | Suivi de l'opération | <ul style="list-style-type: none"> Suivi des évolutions et recadrage éventuel | | |
| | <u>Etape 7</u> | Validation et pérennisation de la réalisation | <ul style="list-style-type: none"> Etablissement des modalités de poursuite de l'action en fonction des résultats | | |
| Dimension développement durable | Développement économique | | Développement environnemental | | Développement social |
| | <ul style="list-style-type: none"> Création d'une activité sur la zone ; Optimisation des déplacements et valorisation de l'accès à la zone. | | <ul style="list-style-type: none"> Réduction de l'usage de la voiture et donc des émissions de GES ; Réduction du bruit ; Réduction des risques de déplacements. | | <ul style="list-style-type: none"> Amélioration du lien social par l'usage des Transports en Commun. |
| Indicateurs d'évaluation et de suivi | | <ul style="list-style-type: none"> taux d'occupation de la navette ; nombre de kilomètres ; report modal réalisé avec une estimation des économie en terme de GES. | | | |
| Liens avec les autres actions | ACTION 1 | Conseiller en mobilité | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

Illustrations



Exemple de traitement de la voie permettant de relier la ZA Providence avec la ZA Dothémare en passant sous la RN 11. L'ouvrage d'art est existant et pourrait être exclusivement réservé au passage des transports en commun et des modes doux. Son aménagement serait réalisé de telle sorte qu'il octroierait un espace de circulation pour les modes doux tout en permettant le passage d'un véhicule de transport en commun à la fois. Outre la signalétique, un obstacle physique permettrait de s'assurer qu'aucun véhicule léger ne puisse emprunter ce passage.

L'interdiction de circulation des automobiles permettrait d'éviter que cette voie de desserte ne soit empruntée par un trafic de transit composé d'automobilistes souhaitant contourner les encombrements du rond-point de Perrin, de l'embranchement de la RN 5 et de la RN 11 et de la RN 5 au droit de centre commercial Milenis.



Synthèse et bilan



Compte tenu de la localisation de la zone, de sa configuration (grands espaces, grands parking, entrée par l'arrière des voies principales, ...), du faible taux d'occupation actuel des parcelles, de l'engorgement constatée de ses voies d'accès, des projets d'implantation prévus et des déplacements induits prévisibles, il est assuré que si aucune action n'est entreprise pour enrayer la dynamique actuelle, la zone sera totalement saturée avant 2021.

La desserte de la zone d'activités par des alternatives aux véhicules particuliers représente donc un enjeu majeur pour le développement de cette zone et la concrétisation de son ambition de contrebalancer le pôle d'attractivité de Jarry.

Différents scénarii ont été proposés avec l'objectif principal de rééquilibrer les parts modales. Les scénarii sont progressifs : le premier est exclusivement en faveur de la voiture, le troisième concerne autant la voiture individuelle que les autres modes de déplacements et le dernier scénario est exclusivement en faveur des modes alternatifs à celui de la voiture individuelle.

Multiplicité des acteurs :

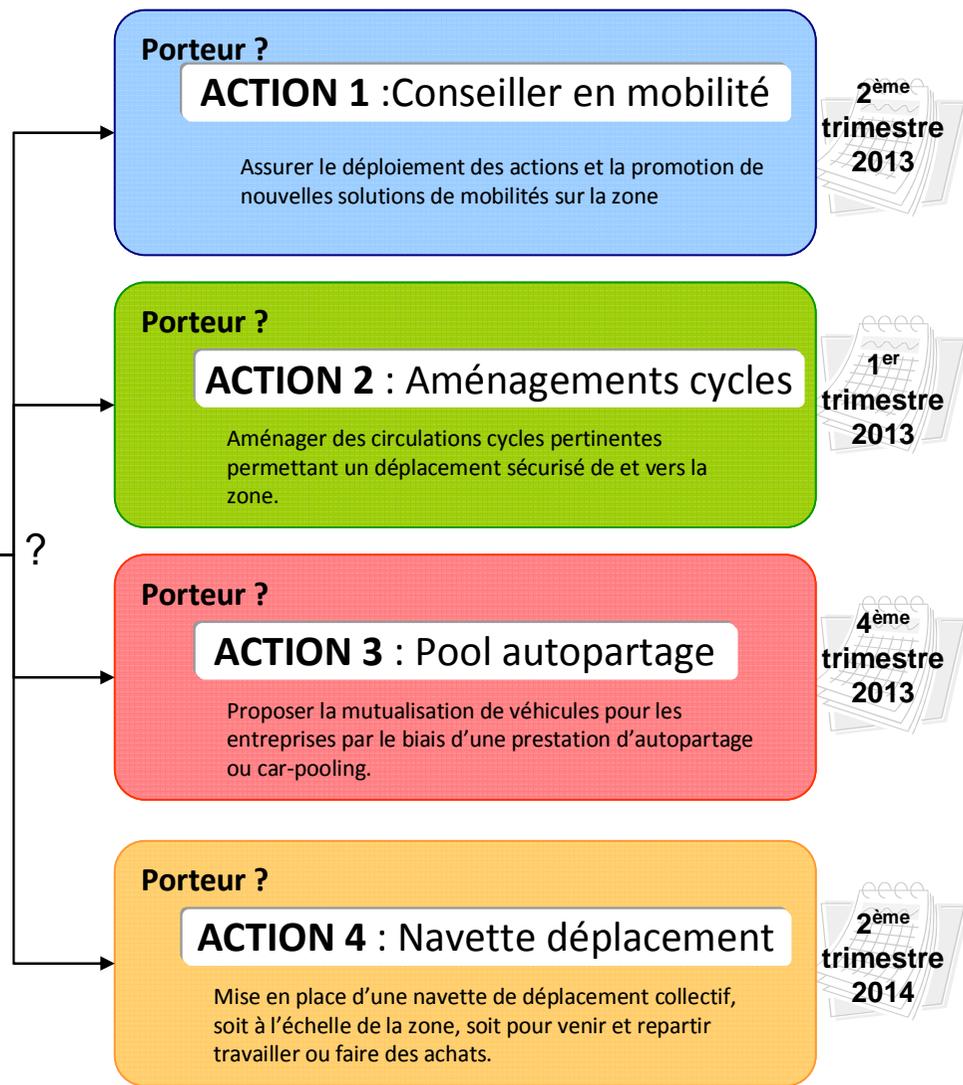
⇒ Quel acteur pour quelle échelle ?

Des entreprises locales...

- Aménageurs (SEMAG, SEMSAMAR,...)
- Chambre de Commerces et d'Industrie
- Mairie des Abymes
- Cap Excellence
- SMT Petit Cul de Sac Marin
- Conseil Général
- Routes de Guadeloupe

... à la Région

⇒ Comment mieux coordonner les compétences de chacun ?





Annexes



1 DESCRIPTIF DES PRESCRIPTIONS DE LA ZONE D'ACTIVITES PROVIDENCE AYANT ATTRAIT A LA MOBILITE

Aménagement à destination des piétons :

- Maillage piéton reliant les 5 secteurs
- Converger vers le lieu de vie
- Continuité des cheminements y compris au sein des parcelles
- Lien piéton vers l'extérieur (notamment Les Abymes)

Aménagement à destination des cycles :

- Maillage de voies (dédiée à travers les sites propres)
- raccordement aux voies primaires
- Lien vers l'extérieur (notamment Les Abymes)

— Voies principales
— Voies de distributions
— Voies de dessertes

- Lieu de vie => Equipements de sport, loisirs ou de confort de vie

Aménagement de voies :

- Trottoirs 1.5m de large sur les voies principales
- Trottoirs 2 m de large sur voies de distribution et de desserte
- Stationnements longitudinaux sur voies de dessertes
- Trottoirs 2m sur voie du Lycée
- Aménagement d'une piste cyclable 3m sur la voie du Lycée
- 2 rangées de parking doivent être séparées par une bande verte d'au moins 1m de largeur

Signalétique :

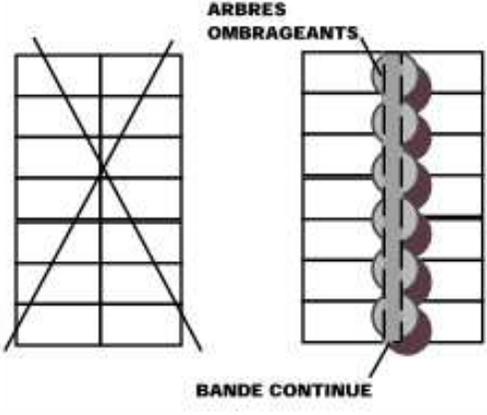
- Implantation de panneaux d'information générale aux 3 entrées de la ZAC
- Implantation de panneaux d'indicateurs de jalonnement
- Implantation de pré-enseigne commerciale

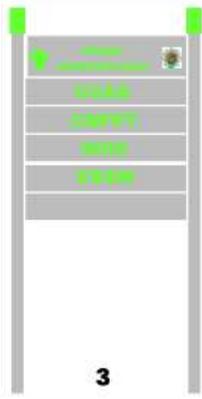
Implantation de panneaux d'information générale aux 3 entrées de la ZAC
 Implantation de panneaux d'indicateurs de jalonnement
 Implantation de pré-enseigne commerciale
 Signalétique commerciale

2 QUELLE TRADUCTION OPERATIONNELLE DES PRESCRIPTIONS ?

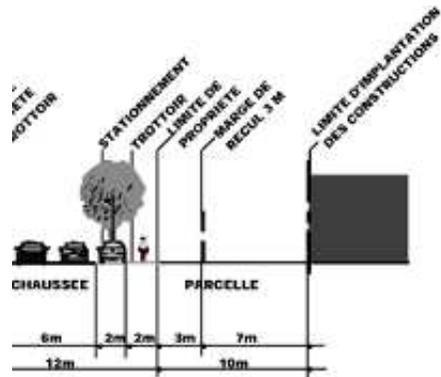
Le cahier de prescriptions de ZA se donne l'ambition de réaliser une Zone de Haute Qualité Environnementale avec des aménagements en faveur des modes alternatifs à la voiture. Quelle traduction opérationnelle des prescriptions ?

| Catégorie | Prescription technique | Constat Mobhilis/C2R |
|------------------------|--|---|
| Piétons | « Un maillage piétonnier reliera les 5 secteurs de la ZAC entre eux, à travers les zones vertes en les rattachant aussi aux territoires avoisinants, notamment la ville des Abymes » p. 9 | En l'état actuel d'aménagement de la zone : Maillage continu sur le ZAC Dothémare mais il n'est, ni possible d'en entrer ou sortir, ni possible de rejoindre la ville des Abymes Ailleurs le maillage est discontinu et ne permet pas d'effectuer de liaisons entre les secteurs. |
| | « Une convergence de ces cheminements piétonniers sera créée vers le lieu de vie situé au centre de la ZAC, qui recevra des équipements de sport, loisirs ou de confort de vie » p. 9 | En l'état actuel d'aménagement de la zone : On observerait une convergence des cheminements piétons vers la voie primaire, dans la ZAC Providence. Cependant, d'une part la circulation sur l'ensemble de la voie primaire ne peut être réalisée intégralement sur un trottoir et d'autre part les |
| | « A l'intérieur de chacune des opérations successives dans les secteurs, les cheminements piétonniers permettront cette continuité » p. 9 | Toutes les enseignes disposent d'une ou plusieurs entrées, mais celles-ci ne garantissent pas toutes une continuité du cheminement. |
| Vélos | « Un maillage de voie en site propre pour les deux roues sera recherché à travers les zones vertes et sera raccordé aux voies primaires, avec un passage vers la ville des Abymes en assurant le maximum de trajet séparé à travers la ZAC » p. 16 | En l'état actuel d'aménagement de la zone : <ul style="list-style-type: none"> • Aucun aménagement dédié aux vélos n'a été relevé • Absence de passage vers la commune des Abymes |
| Commerces de proximité | « Seule la partie Nord pourra recevoir des commerces de proximité, regroupés obligatoirement au centre et aux entrées du secteur » p.9 | En l'état actuel d'aménagement de la zone : <ul style="list-style-type: none"> • Aucun commerce de proximité n'a été recensé sur la zone • Pas d'identification des espaces réservés aux commerces de proximité aux entrées de secteur |

| Catégorie | Prescription technique | Constat Mobhilis/C2R |
|------------------------|---|--|
| | <p>« Les lolos ambulants localisés dans des camionnettes, containers ou autres installations précaires ou mobiles sont interdits » p.9</p> | <p>Les lolos ambulants fournissent un service de proximité palliant à l'absence de restauration rapide sur la zone. Ils permettent ainsi d'éviter des déplacements automobiles vers les lieux de restauration pouvant notamment être situés à l'extérieur de la zone.</p> |
| <p>Parkings</p> | <p>« Deux rangées de parking devront être séparées obligatoirement par une bande verte continue de 1 mètre minimum</p> <p>Le stationnement devra être planté d'arbres ombrageant » p.17</p> <p>« Bandes vertes continues séparant les rangées de parking. Arbres ombrageant. Mobilier urbain et éclairage de qualité » Annexe P13 Parking</p>  <p>The diagram shows two parking grids. The left grid is labeled 'ARBRES OMBRAGEANTS' and shows diagonal lines representing trees. The right grid is labeled 'BANDE CONTINUE' and shows a vertical line of trees separating the two grids.</p> | <p>Le principe de séparation arborée est respecté. Cependant la largeur de 1 m n'est pas respectée. Certaines entreprises, comme la CAF, sont allées au-delà des prescriptions en enherbant les emplacements des véhicules afin d'améliorer la dimension environnementale de l'aménagement.</p> <p>Dothémare</p>  <p>Surface enherbée compensatrice</p> <p>Milenis</p>  |
| <p>Abribus</p> | <p>« Les abribus sont homogènes sur l'ensemble de la ZAC</p> <p>L'aspect des abris bus et leur signalétique se coordonnent avec la charte graphique de la ZAC » P. 25</p> <p>« Homogénéité des abribus sur toute la ZA. Intégration des abribus à la charte signalétique. Ossature et charpente en tubes d'aluminium. Ventelles en bois de pin traité classe V » Annexe S6</p> | <p>Hétérogénéité des abribus sur la zone</p> <p>Absence d'intégration des abribus à la charte signalétique</p> <p>Aucun abri ne dispose d'une ossature et d'une charpente en tubes d'aluminium avec ventelles en bois de pin</p> |

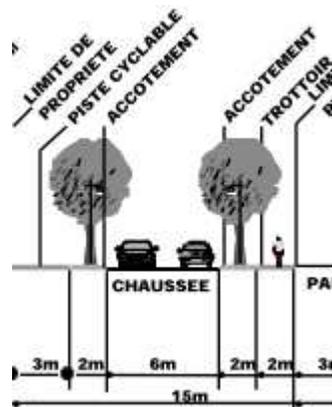
| Catégorie | Prescription technique | | Constat Mobhilis/C2R | |
|--------------|---|---|---|--|
| Signalétique | <p><u>Panneaux d'information générale de la ZAC :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 panneaux situés aux 3 entrées de la ZAC - Matérialisés par les 6 couleurs des textes de préenseignes et des chapeaux des totems |  | <p><u>Panneaux d'information générale de la ZAC :</u></p> <p>Panneaux d'information non relevé sur zone</p> <p><u>Panneaux indicateurs de jalonnement :</u></p> <p>Panneaux indicateurs de jalonnement non relevé sur zone</p> <p><u>Panneaux de préenseigne commerciale :</u></p> | |
| |  | <p><u>Panneaux indicateurs de jalonnement :</u></p>  | <p><u>Dothémare :</u></p>  | <p><u>ZAC Providence :</u></p> <p>Préenseigne</p>  <p>Absence de panneaux de préenseigne commerciale</p> |
| | <p><u>Panneaux de préenseigne commerciale :</u></p>  | <p><u>Enseigne Totem / Enseigne drapeau :</u></p> | <p><u>Dothémare :</u></p> |  |

Voie de desserte



Voies de desserte non aménagées à ce jour

Voie du Lycée



Absence de piste cyclable à gauche de la chaussée

Absence d'arbres ombrageant le long de la voie

Présence de trottoirs aménagés des deux côtés de la chaussée

2.1. QUELLE ARTICULATION DES SCENARIOS AVEC LES PRESCRIPTIONS DE ZAC ?

En fonction de la progressivité des scénarii, le règlement de la Zone d'Activités (ZA) peut constituer un minimum dont l'application est indispensable, ou être inadapté par rapport aux actions proposées :

| | | |
|-------------------|-------------------------|---|
| Scénario 1 | Fataliste Passif | L'application des prescriptions prévues au règlement de ZA, constitue un minimum pour pouvoir répondre à l'engagement HQE de la zone |
| Scénario 2 | Fataliste Actif | |
| Scénario 3 | Intermédiaire | L'application du règlement de ZA constitue un minimum. Ce scénario propose certains aménagements nécessitant l'adaptation du règlement de ZA |
| Scénario 4 | Ambitieux | Le règlement de ZA doit être adapté pour permettre la mise en œuvre des solutions proposées |
| Scénario 5 | Utopiste | |

2.2. EXPLICATIFS SUR L'IMPACT EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

2.2.1. Référentiel d'impact

Afin de déterminer l'impact des actions sur les piliers du développement durable, nous avons élaboré un référentiel d'impact de chacun des modes de déplacements sur les piliers du développement durable.

Référentiel utilisé pour la notation des actions en matière de développement durable :

| | Auto privée | Auto collective | Transports en commun | Piéton | Vélo | Déplacement substitué |
|-----------------|-------------|-----------------|----------------------|--------|------|-----------------------|
| Social | 1 | 2 | 2,5 | 2,5 | 2 | 1 |
| Economique | 1,5 | 2 | 2 | 2,5 | 2 | 2 |
| Environnemental | 1 | 1,5 | 1,5 | 3 | 2,5 | 2 |

Exemple d'interprétation pour la voiture privée

- Social : Indice de 1 car la nécessité d'obtenir le permis de conduire rend difficile l'accès et sa démocratisation. En outre, les automobilistes circulent généralement seuls dans leur véhicule.
- Economie : Indice de 1,5 car d'un côté l'accès à ce mode de déplacement est onéreux (investissement et fonctionnement) mais d'un autre il existe une économie locale vivant autour de ce mode de déplacement (garagiste, lavage...).
- Environnement : Indice de 1 car la fabrication de ce mode de déplacement est polluante et son usage individuel est également polluant.

2.2.2. Exemple d'application :

Pour chaque action, nous listons les modes de transports impactés et calculons une moyenne des indices issus du référentiel.

Ensuite, par scénario, nous calculons la moyenne des indices moyens de chaque action.

Référentiel :

| | | | |
|--------|----------------------|----------------------|-----|
| | Voiture individuelle | Transports en commun | ... |
| Social | Indice = 1 | Indice = 2,5 | |
| ... | | | |

Légende :

- Indice = 1 : Peu d'impact
- Indice = 2 : Impact moyen
- Indice = 3 : Impact élevé

↓

-Accès restrictif à la voiture indivi. (permis de conduire) (indice =1)

- Déplacement individualiste (Indice = 1)

↓

-Accès moyen et limité géographiquement (Indice = 2)

-Déplacements collectifs (Indice = 3)

Ex. d'application avec la construction d'un parking relais :

| | Voiture individuelle | Impact social | Transports en commun | Impact social | ... | Moyenne retenue |
|--|----------------------|---------------|----------------------|---------------|-----|-----------------|
| Parking relais | Oui | 1 | Oui | 2,5 | Non | 1,75 |
| ... | ... | 1 | ... | 2,5 | ... | ... |
| Moyenne des actions pour le scénario considéré | | | | | | 1,69 |