

tecurbis
le conseil technique indépendant



espelia
Conseil pour
la performance publique



Ville durable : la voirie pour tous au service de la redynamisation des centre-bourgs



Propositions de traitement d'intersections en faveur des modes actifs

Présentation des résultats de l'étude sur la sécurité des piétons/vélos en ville menée sur la Guadeloupe

CHLORE LENT
PISCINE & SPAS

CHLORE LENT
POT DE 5 KG

28,90€
36,90€

PROMOS DÉBORDANTES

50, RUE FERDINAND FOREST
Z.I DE JARRY - 0590 26 97 97

SADGROUPE

Présentation
synthétique
du contexte
de la mission



L'accidentalité routière en Guadeloupe

Un enjeu de santé et sécurité publique



Le département de la Guadeloupe demeure depuis de nombreuses années le plus accidentogène de France.

Les pouvoirs publics, totalement mobilisés afin de changer cet état de fait, prennent depuis plusieurs années toutes les mesures de prévention et de répression permettant de faire évoluer les mentalités et les comportements.

Les **usagers vulnérables** (deux-roues motorisés, piétons et cyclistes) représentent, selon les années, **60 à 75 % de l'ensemble de tués** sur les routes du département ; chaque année, 10 à 15 piétons et cyclistes perdent la vie sur le réseau routier de Guadeloupe.

Nous proposons de partager avec vous trois exemples possibles d'aménagement d'intersections en faveur des modes actifs

Les objectifs de cette étude sont :

- Faire un bilan synthétique de l'accidentalité routière en Guadeloupe orienté sur les usagers vulnérables
- Faire remonter des acteurs de terrains les forces et faiblesses
- Cibler une dizaine de sites emblématiques à analyser
- Etablir des fiches-actions par typologie de site
- Accompagner les acteurs publics dans la diffusion de bonnes pratiques

L'accidentalité routière en Guadeloupe

Notre équipe



Fondé en 1995, Espelia (anciennement Service Public 2000) par l'AMF et la FNCCR conseille les collectivités, les ministères et leurs établissements publics, en France comme à l'international **sur les problématiques :**

- **de gestion des services publics**
- **de mise en œuvre des projets publics**
- **de gestion stratégique des collectivités**

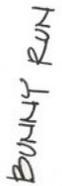
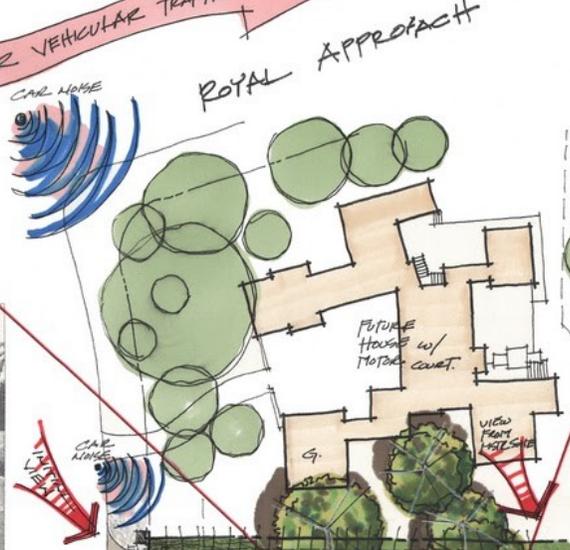
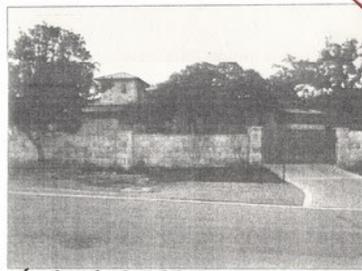
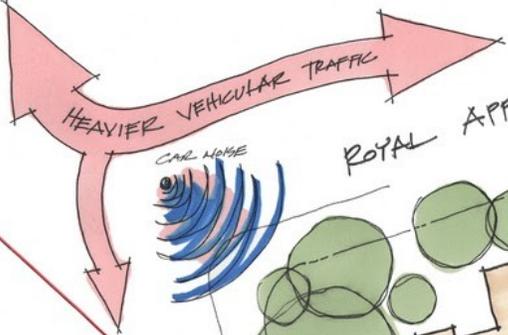
Filiale d'Espelia, Tecurbis apporte une vision claire et complète du secteur de la mobilité, des transports publics, du stationnement et des différents acteurs qui l'animent.



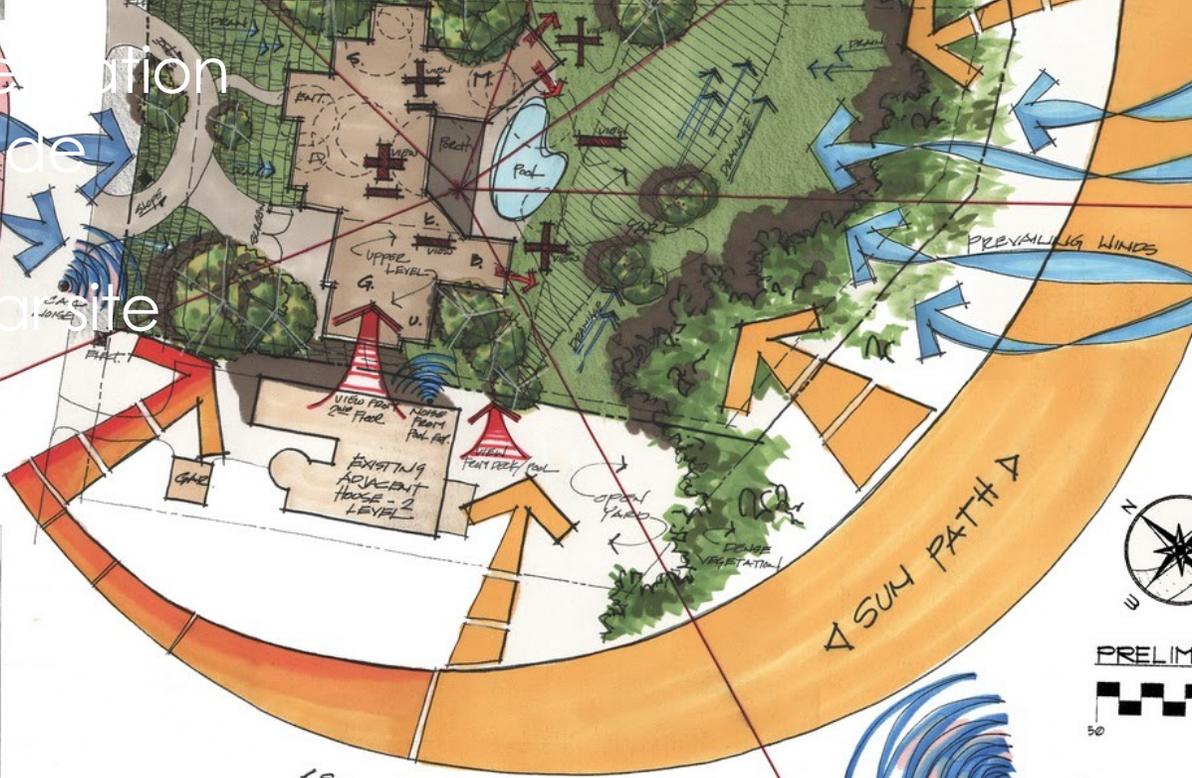
Justine ANGOT

Directrice de l'Agence Antilles-Guyane

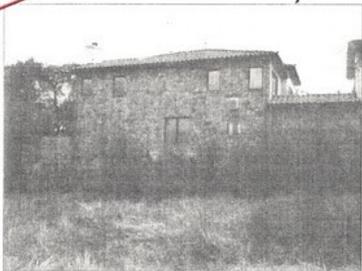
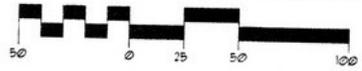
Justine.angot@espelia.fr



Location
of
the
house
on
the
site



PRELIMINARY SITE ANALYSIS



Site n°1 – Centre-Bourg-Basse-Terre

Situation et contexte :

Centre ville de Basse-Terre, abords de l'Hôtel de Ville, en front de mer.

Une concentration de commerces, habitations, activités/ services et administrations, qui draine des flux piétons et automobiles importants. Secteur avec d'importants travaux de voirie en cours qui complexifient temporairement les déplacements.

Environnement :

Circulation très importante, forte présence de piétons en lien avec les nombreux commerces et présence de cyclistes non négligeable. Espaces de stationnement relativement anarchiques.



Pistes d'actions à mettre en œuvre

Site n°1 – Centre-Bourg-Basse-Terre

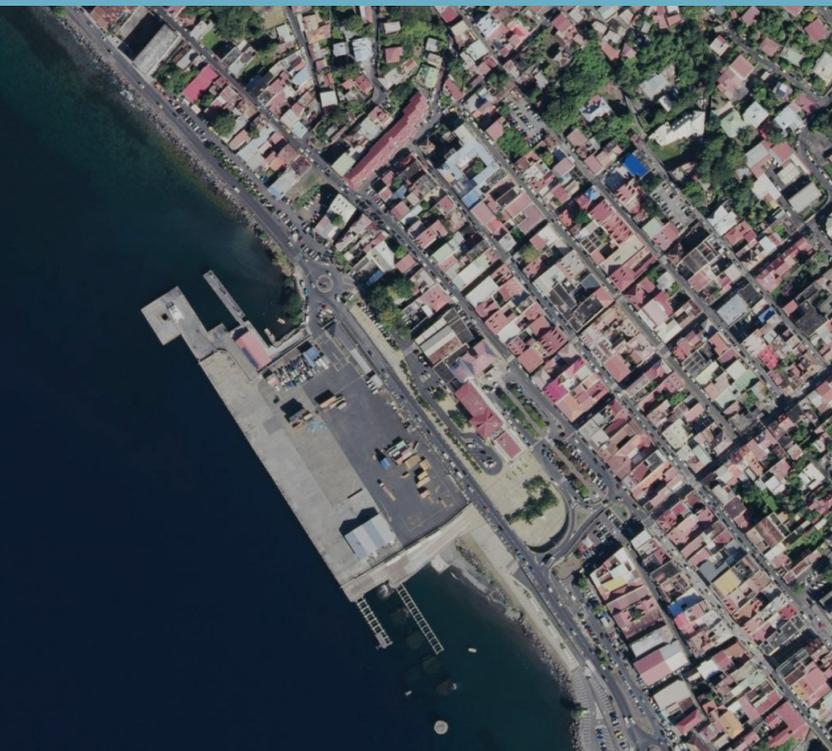


Synthèse des problématiques

Ce site concentre de nombreux flux piétons et motorisés. Le stationnement anarchique dans l'ensemble du secteur représente un enjeu pour la sécurité des piétons, des cyclistes et de l'ensemble des usagers de la route.

L'ensemble des actions proposées permettent de remettre les piétons au centre de l'espace public et assurent une meilleure circulation en sécurité de ces derniers.

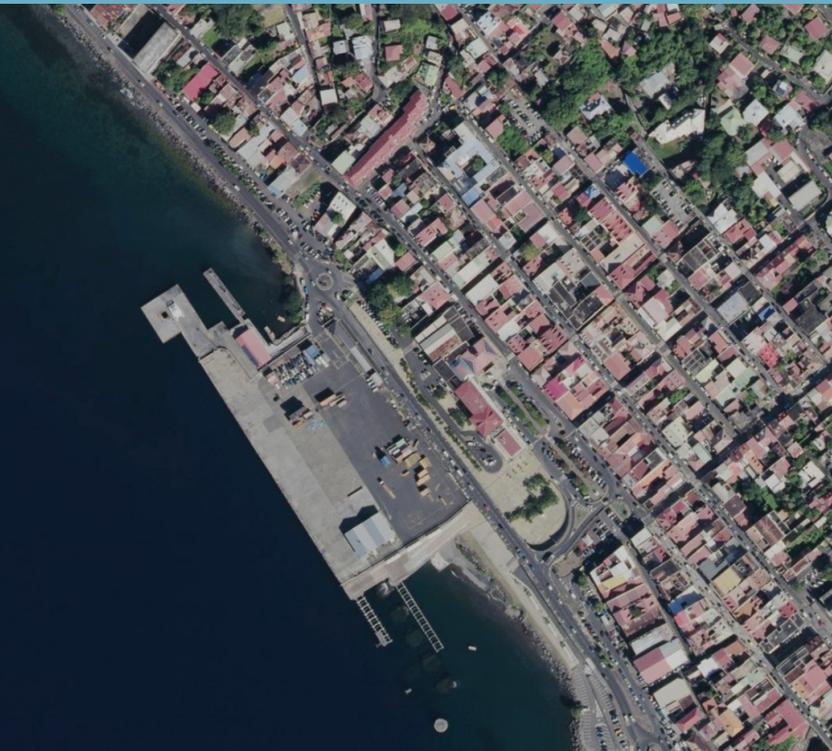
La création d'une zone de rencontre permet également d'affirmer le caractère commerçant de la Rue du Cours Nolivos.



Absence de marquage et de signalétique

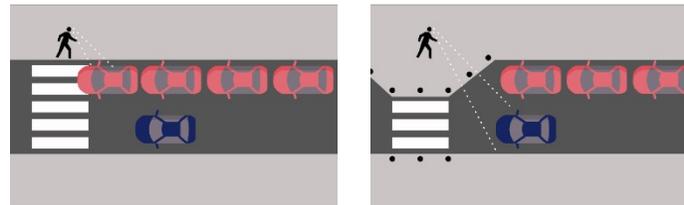
Pistes d'actions à mettre en œuvre

Site n°1 – Centre-Bourg-Basse-Terre



Principales préconisations

Reprise du marquage au sol et sécurisation des passages piétons



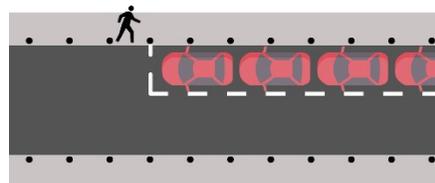
Reprise et adaptation aux normes des trottoirs



Création d'une zone de rencontre (20 km/h)



Limitation du stationnement illégal sur trottoir



Simulation 3D



Existant

Simulation 3D



Projection

Simulation 3D



Existant

Simulation 3D



Projection

Site n°2 – Lycée Baimbridge – Les Abymes



Situation et contexte :

Sortie de voie express, route d'accès au Lycée Baimbridge et porte d'entrée aux Abymes. Peu de solutions de franchissements entre les deux côtés de la voirie.



Environnement :

Flux routiers très importants et flux piétons, notamment scolaires, également majeurs. Limite de vitesse à 50km/h qui passe en Zone 30 près de l'école primaire, avec radar tourelle en fin de section (giratoire). Des espaces de stationnement et des déposes / reprises bus en longitudinal.



Pistes d'actions à mettre en œuvre

Site n°2 – Lycée Baimbridge – Les Abymes



Synthèse et commentaires:

Les scolaires sont nombreux à circuler dans ce secteur de par la présence du Lycée Baimbridge.

Les principales actions à mettre en œuvre concernent donc la sécurisation des circulation piétonnes sur le Boulevard des héros (D129).

La mise en place de bandes cyclables sur ce même axe permettra de sécuriser la circulation des vélos sur une voirie très fréquentée.

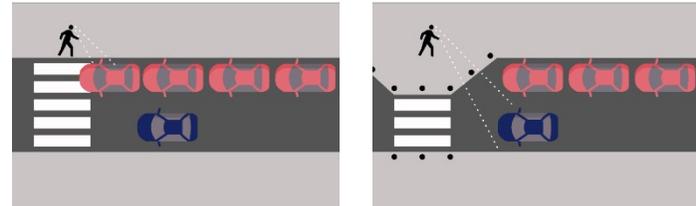
Pistes d'actions à mettre en œuvre

Site n°2 – Lycée Baimbridge – Les Abymes



Principales préconisations

Reprise du marquage au sol et sécurisation des passages piétons



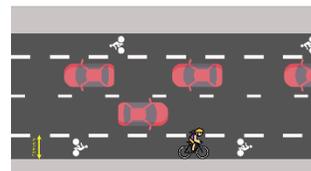
Reprise et adaptation aux normes des trottoirs



Sécurisation des cheminements piétons aux abords des écoles et établissements scolaires



Création de bandes cyclables



Simulation 3D



Existant

Simulation 3D



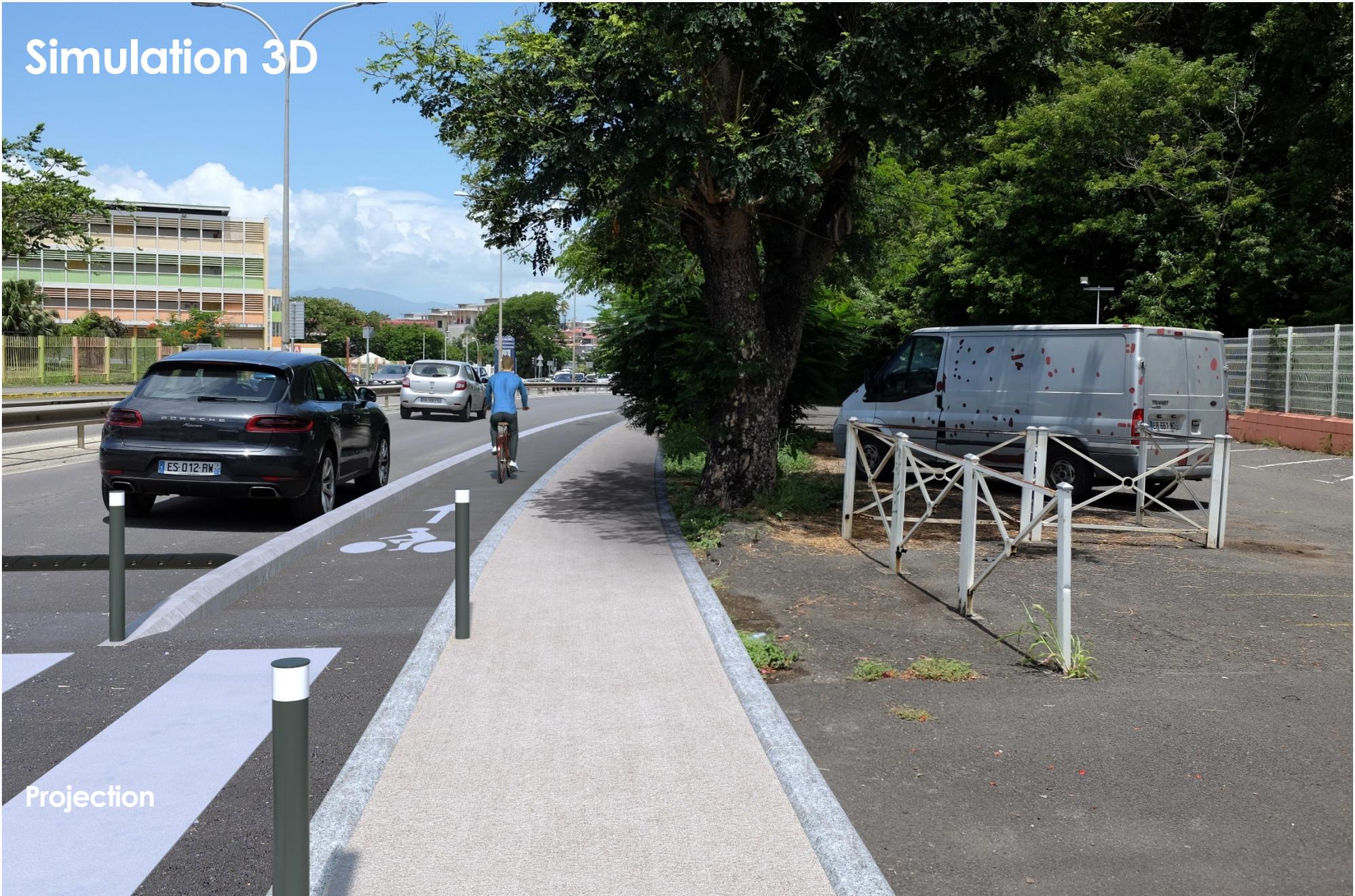
Projection

Simulation 3D



Existant

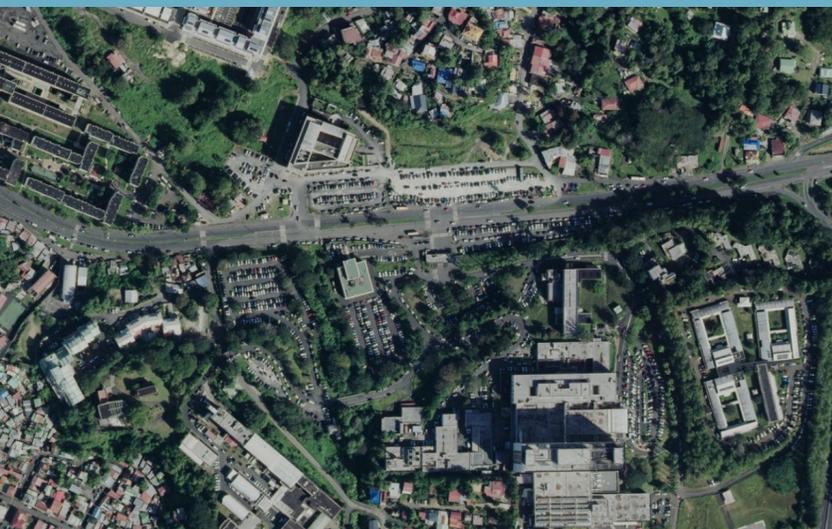
Simulation 3D



Projection

Pistes d'actions à mettre en œuvre

Site n°9 – **CHU et commissariat –
Pointe-à-Pitre**



Synthèse et commentaires:

Le Boulevard de Chauvel constitue un axe routier fréquenté et où la vitesse pratiquée est importante. Aussi les équipements d'envergure régionale (tels que le CHU) amènent une fréquentation importante et des enjeux de stationnement. Les traversées piétonnes sont ici très dangereuses et à sécuriser, il en va de même pour les circulations piétonnes sur les trottoirs, soit en mauvais état, soit sans continuité.

La circulation des vélos sur cet axe sans aménagement est également problématique. La création de bandes cyclables sur le Boulevard permettra de signaler leur présence dans l'espace urbain et de sécuriser leurs déplacements.

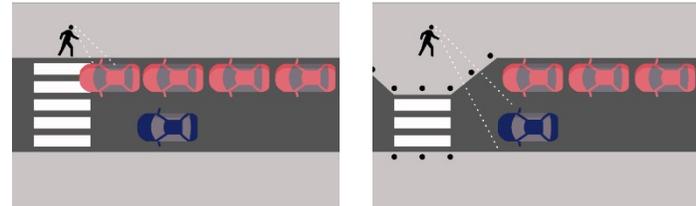
Pistes d'actions à mettre en œuvre

Site n°9 – **CHU et commissariat –
Pointe-à-Pitre**



Principales préconisations

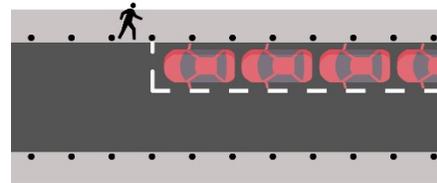
Reprise du marquage au sol et sécurisation des passages piétons



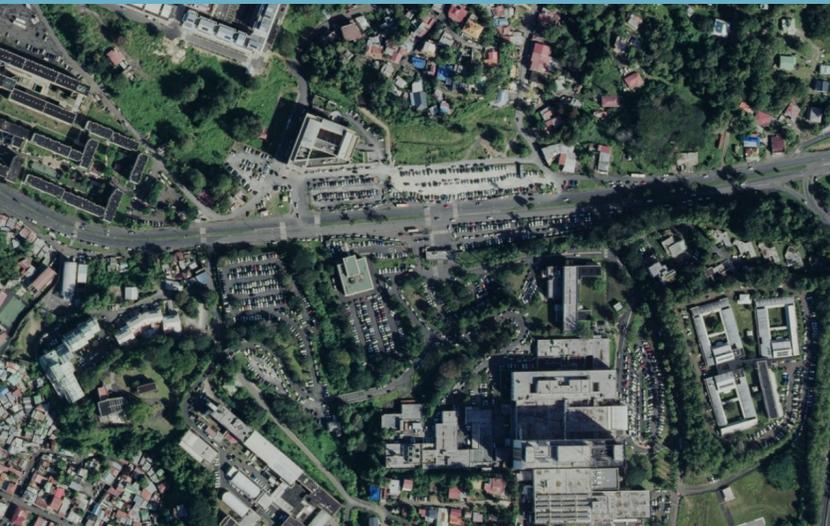
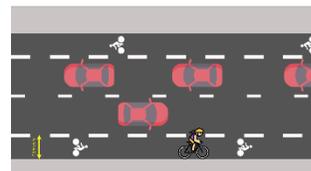
Reprise et adaptation aux normes des trottoirs



Limitation du stationnement illégal sur trottoir



Création de bandes cyclables



Simulation 3D



Existant

Simulation 3D



Projection

Simulation 3D



Existant

Simulation 3D



Projection

A satellite-style map of the Azores archipelago, showing several islands with green terrain and blue oceans. The text "Merci beaucoup" is overlaid in white on the left side of the image.

Merci
beaucoup