

Note relative aux modes actifs en milieu urbain

Les concepts de « mobilité active » et de « mobilité douce » sont fort similaires, ils recouvrent des modes de déplacement très variés.

Le mode actif, c'est toute forme de déplacement où l'énergie motrice et apportée par l'être humain qui se meut pour un motif utilitaire. Il existe de nombreuses façons de faire du transport actif, que ce soit marcher ou prendre sa bicyclette.

La **marche** est certainement le mode de déplacement le plus fondamental et fonctionnel de l'être humain. D'environ 1 an à sa fin de sa vie, l'homme est censé pouvoir marcher. C'est aussi le mode de déplacement auquel nous consacrons le plus de temps au cours de notre vie.

Chacun la pratique un jour sous des variantes plus ou moins rapides. Et tout le monde passe, un jour ou l'autre, par le statut de personne diminuée, pour cause de blessure, de handicap ou de vieillissement.

Le **vélo**, quant à lui, a connu des niveaux d'usage relativement élevés au fil du temps au détriment aujourd'hui du « tout à l'automobile » ou plutôt du « tout motorisé ». Le vélo pourtant objet d'innovation, avec des variantes qui apparaissent et se déploient : vélo pliable, vélo à assistance électrique, etc. ne bénéficient pas de l'attrait qu'il mériterait en Guadeloupe malgré un engouement, une effervescence pour le Tour Cycliste de la Guadeloupe.

Inquiétudes ou exaspérations quotidiennes, le transport et la mobilité sont au cœur des débats sociétaux en Guadeloupe. Le partage de l'espace public représente une préoccupation majeure pour les collectivités territoriales.

Du point de vue réglementaire, des évolutions se mettent en place pour favoriser une voirie apaisée. Force est de constater que le mille-feuille (l'assemblage) réglementaire fourmille d'outils visant à donner du sens à nos actions en vue de partager et de sécuriser les déplacements urbains.

Aujourd'hui, les modes actifs en milieu urbain sont une alternative à prospecter. Aussi comment répondre à cette problématique :

«Comment agir en faveur des modes actifs en milieu urbain?»

L'exercice est ardu. Cependant, je vais tenter de m'y prêter afin d'inciter à la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens dans un environnement adapté.

Les villes doivent prendre en charge la gestion des voiries communales et exercent des compétences relatives à la mobilité durable, l'organisation des services publics de proximité et l'aménagement des espaces.

Ces communes, leurs groupements et les syndicats mixtes de transport sont des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Leur champ d'action est défini par un périmètre de transport urbain (PTU). Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les AOM doivent élaborer des plans de déplacements urbains (PDU), afin de définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le **plan de déplacements urbains** (PDU) comporte un plan d'actions pour développer l'usage du vélo et améliorer la sécurité des déplacements.

Toutes les collectivités ayant la gestion d'un réseau routier peuvent se doter d'un schéma directeur cyclable. L'aménagement des itinéraires cyclables et piétons doit tenir compte des objectifs du PDU.

Depuis la **loi MAPTAM**, les communes et établissements publics de coopération intercommunale se voient investis de la mobilité durable et de l'aménagement de l'espace. Elles disposent également, au-delà des transports collectifs urbains de personnes, de prérogatives étendues à l'auto-partage, au co-voiturage, aux modes actifs (dont les services de location de vélos) et à l'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine.

Notre communauté d'agglomération dispose de la compétence « **Aménagement de l'espace communautaire** » qui intègre l'organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi. A ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service.

Par ailleurs, Cap Excellence a adhéré au Syndicat Mixte des Transports le 12 Juin 2009 et lui a, de ce fait, **transféré la compétence « Transport »** qui lui incombait.

Les communes doivent donc désormais organiser et coordonner cette mission de service public.

En ce sens, la mobilité active est un dossier critique sur lequel la ville et l'agglomération doivent se pencher et constitue un véritable enjeu pour notre communauté.

Nos administrés sont préoccupés par leurs déplacements et souvent peu par **l'impact environnemental** de cette mobilité motorisée. Or, l'ensemble augure de nos actions pour les générations actuelles et futures.

Au fil des années, nos modes de déplacements ont évolué. En milieu urbain, nous pouvons être tour à tour piétons, cyclistes ou encore emprunter des moyens de locomotion motorisés. L'organisation et la cohérence de la gestion de nos déplacements sont axées autour d'une compétence **mobilité partagée** au niveau local par le **maire** au niveau supra par **l'agglomération** ou par la **Région** le chef de file de l'inter modalité et de la complémentarité entre les modes de transports et enfin par le **Département** en charge du transport d'élèves et d'étudiants handicapés.

Ce partage doit donc se dérouler suivant des règles environnementales, économiques et sociales. Il est donc crucial de respecter les contraintes et services attendus et à rendre pour et par chacune de ces parties prenantes.

Pointe-à-Pitre est un centre-ville dense, enclavé et dynamique. L'espace public pointois est composé de bâtiments, d'aménagements revêtant des formes, des fonctions et des usages distincts pour les usagers, administrés et citoyens.

Plusieurs facteurs influencent les habitudes de modes actifs :

- la proximité et l'accessibilité des services, ainsi que des installations et équipements ;
- la sécurité, la perception de la sécurité (sentiment d'insécurité) ;
- l'attitude et les valeurs favorables de la communauté face au transport actif ;
- La topographie et les conditions météorologiques ;
- Un quartier offrant un potentiel piétonnier propice aux modes actifs.
- le développement d'habiletés motrices facilitant l'utilisation des différents moyens de transport actif. Les normes sociales, la perception de l'entourage, l'approbation sociale (ex : l'automobile comme symbole de réussite sociale, le transport actif associé aux personnes qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture, etc.).

Agir en faveur des modes actifs en milieu urbain, en choisissant d'augmenter le transport actif, de tout mettre en œuvre pour remettre la rue et le quartier à l'échelle humaine. Ces choix peuvent comprendre des mesures contraignantes à l'égard de l'automobile pour en diminuer, voire restreindre son utilisation. Il importe que les organisations et les acteurs concernés agissent de façon globale et complémentaire, et ce, à la fois sur les environnements physiques, politiques et économiques qui façonnent les comportements, miser sur le développement des connaissances et des compétences et véhiculer un message pour favoriser le développement de normes sociales favorables aux modes actifs.

S'engager à mettre en place des environnements physiques, politiques, sociaux et économiques qui favorisent les modes actifs.

1. Miser sur le développement des connaissances et des compétences

Cela signifie offrir des occasions d'apprentissage, de formation et d'expérimentation en intégrant, des activités ou des programmes d'expérimentation, de découvertes et d'éducation aux modes actifs donnés par des personnes qualifiées.

2. Véhiculer un message pour favoriser le développement des normes sociales favorables aux modes actifs

- Concevoir, en s'appuyant sur les initiatives existantes, des activités de promotion et de sensibilisation aux modes actifs. Faire participer la population à l'organisation de ces activités ;
- Faire connaître et mettre en lumière les initiatives qui encouragent les modes actifs (utiliser les médias) ;
- Favoriser l'activité physique en général ;
- Valoriser le transport en commun et la multi-modalité (autobus-vélo-automobile-marche).

Les modes actifs (marche et vélo notamment) représentent un avantage certain en termes de sobriété énergétique, d'optimisation de l'espace, d'impacts sanitaires (bruit, pollution, activité physique). Ils doivent redevenir l'option numéro un pour les trajets de courte distance. La marge de manœuvre est énorme, en particulier pour le vélo et le vélo à assistance électrique - y compris en territoires peu denses, où 1 déplacement sur 2 fait moins de 5 km. Notre territoire s'y prête volontiers.

Encourager les modes actifs passe par une politique systémique : planification, infrastructures (accessibilité des bâtiments, place allouée sur la voirie, itinéraires, rabattement vers les gares et autres pôles, stationnement, aires piétonnes, zones de rencontres, etc.), information, communication (agences de mobilité, outils numériques et physiques), développement de services (vélo-partage, conseil en mobilité, vélo-écoles, ateliers de réparation), articulation avec l'offre de transport...

La mobilité ultra-légère, motorisée ou non, connaît également un renouveau important. Aux traditionnels patins et planches à roulettes, se sont ajoutés ces dernières années les gyropodes mono-roues et autres trottinettes. Chaises et voitures roulantes peuvent aussi être regroupées dans cette catégorie compte tenu du vieillissement de notre population.

Les progrès concernant la réduction de la taille des batteries et des moteurs d'une puissance suffisante laissent entrevoir des développements potentiels importants au cours des prochaines années pour la mobilité ultra-légère motorisée.

Le pointois et par extension le Guadeloupéen n'a pas la culture du vélo, le réseau routier et le climat ne permettent pas au vélo de se développer chez nous

Le pointois a peu l'habitude du vélo comme moyen de déplacement. D'autre part, les aménagements sont insuffisants pour permettre une pratique sécurisée du vélo par tout un chacun. Cet état de fait bride le développement massif du vélo utilitaire, qui se voit donc confiné aux cyclistes occasionnels voire expérimentés.

Il est indéniable que le vieillissement de la population est un facteur à considérer car ces modes actifs requièrent tout de même une tonicité physique qui fait parfois défaut à nos aînés.

À pied ou à vélo, la seule énergie consommée est celle de l'utilisateur ! Pas un gramme de carburant dépensé et aucun polluant émis. Idéal aussi pour se maintenir en forme et en bonne santé (de nombreuses études montrent que la pratique du vélo permet de réduire significativement le risque de contracter des maladies telles que le diabète, l'hypertension, certains cancers, les maladies cardio-vasculaires, ...). Aussi, le déplacement moyen à vélo – un sur deux est inférieur à trois kilomètres – correspond à l'activité physique quotidienne recommandée.

Le développement de modes actifs s'inscrit dans une stratégie globale de réduction des émissions de gaz à effet de serre. A l'échelle locale, la promotion des mobilités actives comme alternative à l'automobile contribue à lutter contre les épisodes de pollution et la détérioration de la qualité de l'air. Le développement de pistes cyclables, de cheminements piétonniers, de transports non motorisés (Tuk Tuk, initiative privée, transport maritime inauguré pour la Route du Rhum par la Région, funiculaire électrique (étude en cours par le SMT, ...) participent à améliorer la qualité de vie des habitants.

Beaucoup de villes ont un système de location en libre-service de vélos. Pour ce mode de transport il convient dans un premier temps de conduire une enquête qualitative auprès d'utilisateurs pour connaître les raisons qui leur motivation envers la pratique du vélo comme alternative modale. Il permet aussi de découvrir autrement la ville et de s'approprier différemment un territoire jusque-là inexploré.

A l'échelle de l'agglomération en vélo ou à pied, des projets ou initiatives sont à noter :

CAP EXCELLENCE est en cours d'étude avancée pour doter l'agglomération d'une « **promenade verte et bleue** », parcours réservé aux modes doux, qui puisse grâce à un aménagement paysager, relier des espaces des différentes communes de l'agglomération - dont les quartiers prioritaires - en lien avec le cheminement du TCSP. En cohérence avec l'approche environnementale conduite par CAP EXCELLENCE, le tracé permettra la découverte d'une nature urbaine, ainsi que la protection de la biodiversité.

Le Grand Port Maritime de Guadeloupe via **Green Loop** (La Voie Verte) souhaite rendre le front de mer plus attractif pour les visiteurs en améliorant l'interface ville-port., il s'agit d'une Promenade reliant le front de mer aux quartiers limitrophes de Pointe-à-Pitre.

Les enjeux à relever consistent à

- 鷺 saisir l'opportunité du réaménagement du front de mer pour redynamiser l'offre commerciale, culturelle et récréative de la ville.
- 鷺 faciliter l'accès au front de mer à tous en ouvrant des cheminements piétonniers et cyclables vers et via les quais de Pointe-à-Pitre. En effet, de plus en plus de touristes utilisent le vélo pour des excursions découvertes de notre île.

Pour partager la voirie et améliorer la sécurité des cyclistes en ville, une nouvelle réglementation nationale a été mise en place. Trois zones de circulation sont désormais

inscrites dans le code de la route.

Des dispositifs existent soutenant ce partage de la voirie et des espaces publics.

La zone 30 (*C'est une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone où tous les usagers peuvent circuler. Les entrées et les sorties sont annoncées par une signalisation. La vitesse y est limitée à 30 km/h et toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf si l'autorité investie du pouvoir de police a pris des dispositions différentes.*)

La zone de rencontre (*C'est une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone où tous les usagers peuvent circuler. Les entrées et les sorties sont annoncées par une signalisation. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Les piétons sont autorisés à marcher sur la chaussée et bénéficient de la priorité sur les véhicules.*)

L'aire piétonne (*C'est une section ou ensemble de sections de voies, hors routes à grande circulation, constituant une zone réservée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Les entrées et les sorties sont annoncées par une signalisation. Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas, environ 6 km/h, et ils ne sont pas prioritaires.*)

Le double sens cyclable (*C'est une rue à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes. Faisant face aux voitures, ils sont mieux visibles et contribuent à apaiser la circulation.*)

Les panonceaux et signaux lumineux (*Ils permettent aux cyclistes de tourner à droite, à certains feux de circulation, ou de poursuivre un mouvement direct au feu alors qu'il est rouge. Ce dispositif vise à accroître leur sécurité, car il dissocie leur départ de celui des véhicules motorisés.*)

Les **conditions de réussite** sont

➔ **la Démocratie participative** afin

⚠ De mobiliser tous les acteurs pour faire face aux enjeux du secteur et favoriser l'usage du vélo

- l'État, en élaborant un cadre juridique adapté ;
- les collectivités locales, par leurs politiques d'aménagement et d'incitation ;
- les entreprises, grâce à leur savoir-faire en matière de conception et d'innovation ;
- les bureaux d'études, par leur expertise et leur analyse pointue des besoins ;
- les acteurs du tourisme, par la promotion du vélo loisir ;
- les associations, grâce à l'organisation et à l'animation d'évènements collectifs.

⚠ De recueillir les souhaits de la population

Il est nécessaire d'intégrer l'ensemble des acteurs afin d'obtenir l'adhésion la plus grande dans ce projet.

Des actions sont indispensables à cette cohabitation au rang desquelles nous pouvons signaler deux actions dont la réalisation est proche l'accessibilité et la vidéoprotection :

- ➔ **L'accessibilité** est tout aussi importante. A travers le Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) qui sera mis en œuvre par le biais du Projet action Cœur de ville dans lequel la ville s'est inscrite, des priorités de travaux de conformité seront échelonnées. Le cheminement piétonnier se verra amélioré ;
- ➔ La **Vidéoprotection** réduisant le sentiment d'insécurité. Le dispositif existant de 24 caméras sera très bientôt complété par 20 nouvelles sur des secteurs ciblés ;
- ➔ **Parking à vélo** aux abords de parkings en entrée de ville
- ➔ la **réduction du stationnement et de la part des véhicules** au profit des piétons et des personnes vulnérables.

En somme, agir en faveur de modes actifs en milieu urbain est une opportunité à traiter comme un projet de société pour l'amélioration de la qualité de vie intergénérationnelle sur notre territoire sans occulter le développement économique du centre-ville. Les dispositifs réglementaires sont favorables à l'aboutissement de ce défi. Gageons que tous les moyens et ressources permettant la réussite de ces projets soient mobilisés.