

Comment. favoriser

l'usage du vélo

Publication 2014

en Guadeloupe?





Comment favoriser l'usage du vélo en Guadeloupe ?

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	4
INTRODUCTION	4
1 CHARTE D'AMÉNAGEMENT	5
2 TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT (AXE ROUTIER, CENTRE-BOURG ET LITTORAL)	8
3 TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT (ZONES D'EMPLOIS, ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES, PROJETS)	10
4 TRAVAUX TRAME DOUCE DE CAP EXCELLENCE	11
5 SCHÉMAS DIRECTEURS CYCLABLES DES TERRITOIRES	12
6 PLAN DE COMMUNICATION	14
7 RENFORCEMENT DE LA SENSIBILISATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE	16
8 INCITATION À LA CRÉATION DE PLANS DE MOBILITÉ	17
9 ÉTUDE DU POTENTIEL TOURISTIQUE	18
10 ASSOCIATION DE CYCLISTES	19
11 DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS	20
12 CRÉATION DE SERVICES	22
13 PROJETS D'INTÉGRATION SOCIALE	24
14 PROJETS ÉCONOMIQUES ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	25
15 DISPOSITIFS FINANCIERS ET TECHNIQUES	26
SIGLES	27



AVANT-PROPOS

De prime abord, l'usage du vélo peut paraître contraignant en Guadeloupe, en raison de la chaleur, des fortes précipitations présentes en saison humide, et de la prépondérance de l'usage de la voiture. Pourtant, la passion du vélo est historiquement ancrée dans notre territoire, et le vélo dispose de nombreux atouts pour la population :

- ⊙ il est très peu onéreux, et peut être pratiqué par toutes les classes sociales, y compris les moins aisées. C'est un véritable outil de droit à la mobilité ;
- ⊙ il est un élément de bien-être et de lutte contre l'obésité ;
- ⊙ il est adapté aux courtes distances qui constituent la majorité de nos déplacements ;
- ⊙ il est un élément de développement touristique ;
- ⊙ et enfin, il est le mode de transport le moins polluant et le moins bruyant.

À savoir

Le budget déplacement des ménages de Guadeloupe représente aujourd'hui, selon l'INSEE, environ un quart de leurs dépenses.

À savoir

L'obésité concerne en Guadeloupe 7,2% des enfants, (3% en métropole), et 23% des adultes, (16% en métropole).

Quelles sont les conditions à mettre en œuvre pour que l'usage du vélo devienne un mode de déplacement agréable et sécurisé ?

Quels aménagements prévoir et comment les inscrire dans un plan de mobilité global ?

Comment en faire un atout touristique, une opportunité de création de services, de développement économique et d'intégration sociale ?

L'observatoire régional des transports a souhaité publier un recueil de conseils et de bonnes pratiques à destination des collectivités, pour favoriser le développement du vélo en Guadeloupe.

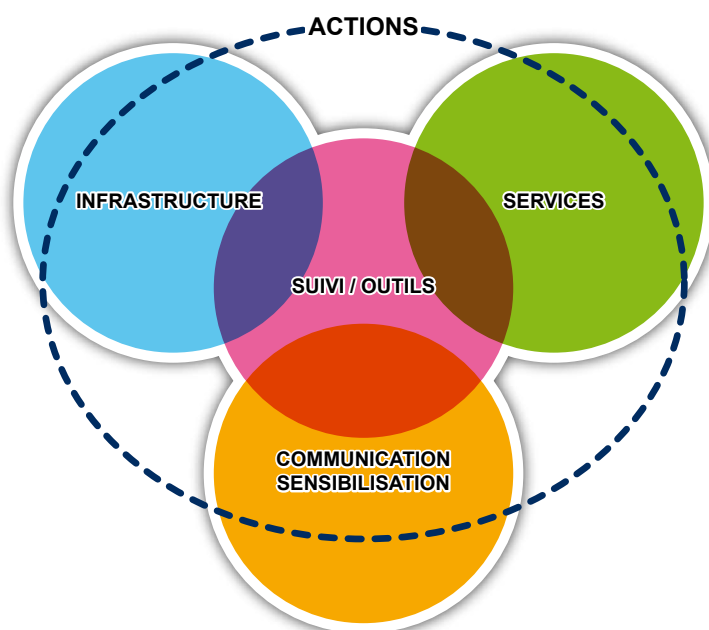
Ce guide est issu d'une étude plus complète, disponible sur simple demande à l'ORT (christian.pont@developpement-durable.gouv.fr).

INTRODUCTION

Les fiches actions appartiennent à 4 volets étroitement liés tels que représentés dans le schéma ci-contre.

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

- ⊙ titre de l'action ;
- ⊙ quelques éléments de diagnostic ;
- ⊙ résumé synthétique de l'action ;
- ⊙ description détaillée ;
- ⊙ spécificités territoriales ;
- ⊙ maîtrise d'ouvrage potentielle ;
- ⊙ partenaires potentiels à associer pour la mise en œuvre ;
- ⊙ détail estimatif financier, établi sur la base de coûts unitaires.



CHARTRE D'AMÉNAGEMENT

Diagnostic

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

Résumé

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

Description

Objet de la charte

La réalisation d'une charte cyclable ou modes actifs selon les contextes (prise en compte renforcée du piéton), signée par l'ensemble des élus des communes de chaque Établissement Public de Coopération Intercommunale, ainsi que le conseil régional et le conseil général, et leur représentant en matière d'aménagement des routes (le syndicat des Routes de Guadeloupe), permettra de préciser des principes d'aménagement qui serviront de guide commun pour la réalisation d'aménagements cohérents sur l'ensemble du territoire.

Il s'agira d'un référentiel utilisé par les élus et les techniciens des collectivités afin d'assurer une homogénéité de traitement sur chaque EPCI, et à terme à l'échelle de la Guadeloupe. Ce guide pourra également servir aux porteurs de projets (SEM, université, promoteurs immobiliers...), facilitant les relations d'échange et garantissant une qualité de réalisation.

Points essentiels

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

Processus d'élaboration

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

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

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

Contenu de la charte

Ce document contiendra des prescriptions à intégrer, notamment lors des projets de rénovation ou de construction de voirie, au travers d'aménagements adaptés au contexte et à la fréquentation.

Ce document contiendra également les réglementations en vigueur, issues du code de la route, de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR).

De plus, il fournira en outre des informations relatives aux préconisations édictées par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA).

Cette charte rassemblera donc un ensemble de principes généraux, afin de fournir un cadre aux collectivités locales (et autres détenteurs du pouvoir de police de la circulation) qui décident des caractéristiques des aménagements cyclables.

Ainsi, les principaux aménagements seront répertoriés permettant de choisir l'aménagement le plus adapté : site propre (piste cyclable ou voie verte), bande cyclable ou cheminement avec mixité d'usage (voie bus, zone 30, zone de rencontre, aire piétonne).

Des profils en travers type seront présentés, afin d'illustrer les conditions « minimales » qu'il est souhaitable de respecter en fonction des contextes (rural/urbain, axe routier majeur/voie de desserte...).

Des préconisations sur le traitement des carrefours, notamment pour améliorer la sécurité seront intégrées.

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

- ⊙ le traitement des abords (allées ombragées, agrément et confort de déplacement, mise en valeur des paysages traversés, plantations hautes permettant de protéger du soleil les cyclistes particulièrement exposés au soleil en Guadeloupe...) ;
- ⊙ la signalisation de police verticale et horizontale ;

- la signalisation directionnelle avec des caractéristiques précises obligatoires à suivre concernant les panneaux de jalonnement (taille, couleur...) ; les principes en matière de jalonnement cycliste seront rappelés : non redondance avec le jalonnement routier, continuité et lisibilité des itinéraires jalonnés ; le projet de charte de signalisation locale réalisé par le conseil régional et le conseil général sera à prendre en compte ;
- le stationnement (choix du matériel en fonction de la durée prévisible de stationnement et du lieu – arceau, abris sécurisé ou non –, implantation...) ; avec un rappel des obligations réglementaires en matière de construction neuve ;
- les matériaux à employer (revêtement, éclairage, rampes d'accès) ;
- les caractéristiques des ouvrages d'art ;
- l'entretien des infrastructures (niveau de fréquence selon les contextes – axe routier majeur, végétation aux abords...).



Obligations en matière de stationnement vélos pour toute construction neuve ou en rénovation

(source : arrêté du 20 février 2012)

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

Il possède les caractéristiques minimales suivantes :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

Exemple d'une charte fournie sur les aspects techniques

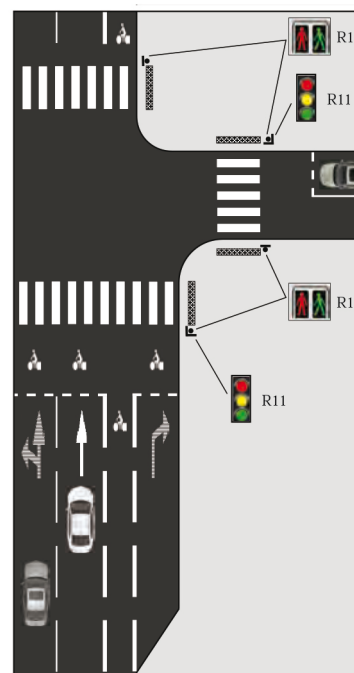
Charte cyclable de Lyon (1 fiche technique précise par type d'aménagement)

Bande cyclable en intersection régulée par feux



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

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



Exemple de chartes cyclables pédagogiques

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



B1 + M9V2



B30 et B51 - Zone 30



B52 et B53 - Zone 20



B545 et B55 - Aire piétonne



Charte cyclable de Grenoble

3.1 Les aménagements cyclables

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

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



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

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

Doubles sens (contresens) cyclables

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



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

Voies vertes

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



Aménagements cyclables obligatoires

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



Aménagements cyclables facultatifs

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

Aménagements cyclables locaux

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

Il existe également des espaces dangereux pour les cyclistes.



Interdiction aux cyclistes

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

Fin d'aménagement cyclable

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



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

Le jalonnement

Pour aider les cyclistes à circuler plus facilement, la Métro s'est engagée dans la mise en place d'un jalonnement d'intérêt intercommunal. 1500 panneaux seront plantés en bordure de 450 intersections. Les panneaux verts n'indiquent pas forcément les plus courts chemins mais les plus pertinents en terme de sécurité, privilégiant les voies cyclables.



Spécificités territoriales

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

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

Maîtrise d'ouvrage potentielle

Chaque EPCI :

- CAP Excellence ;
- communauté d'agglomération Nord Basse-Terre ;
- communauté d'agglomération Nord Grande-Terre ;
- communauté de communes de la Riviera du Levant (transformation prévue à court terme en communauté d'agglomération) ;
- communauté de communes de Marie-Galante ;
- communauté d'agglomération Sud Basse-Terre.

Partenaires potentiels

- Gestionnaires de voirie (conseil régional, conseil général, EPCI dans le cas de voies d'intérêt communautaire, communes).
- Syndicat des Routes de Guadeloupe.
- Parc National Régional sur les territoires concernés (Guadeloupe hors communauté de communes de Marie-Galante et communauté de communes de la Riviera du Levant).
- SEM d'aménagement, promoteurs immobiliers, université...

Estimation financière

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

TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT (AXE ROUTIER, CENTRE-BOURG ET LITTORAL)

Diagnostic

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

- ⊙ quelques bandes multifonctionnelles le long des routes départementales et nationales, aux caractéristiques inégales en termes de traitement (largeur...) et d'entretien ;
- ⊙ quelques aménagements ponctuels et non homogènes, principalement dans les centres-bourgs ;
- ⊙ quelques boucles locales principalement destinées à un usage par les VTTistes.

Résumé

La réalisation de travaux d'aménagements et de rénovation des aménagements existants en faveur des vélos permettra de développer l'usage sur les lieux à fort potentiel à la fois pour les déplacements quotidiens et pour les motifs touristiques et de loisirs.

Description

Trois types de travaux sont à réaliser, qui s'échelonneront dans le temps en fonction des opportunités offertes (travaux de voirie prévus, rénovation de quartiers...), en lien avec la programmation à réaliser dans le cadre des études de schéma directeur cyclable.

Rénovation et entretien des bandes multifonctionnelles

Définition d'une bande multifonctionnelle

Selon le guide de l'aménagement des routes principales (ARP, réalisé par le SETRA), il s'agit d'un espace le long de la route, destiné à :

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

- ⊙ Conforter en premier lieu les aménagements existants, en améliorant la signalétique (au sol et verticale) et en veillant à la continuité des aménagements. En cas d'interruption brutale du tracé de la bande, deux cas sont possibles :
 - ⊙ poursuite du tracé de la bande existante jusqu'à la prochaine intersection ;
 - ⊙ impossibilité de prolongation de la bande jusqu'à une intersection en raison de l'absence de disponibilité foncière ; cette interruption devra être clairement signalée au préalable par un panneau visible de tous les usagers.
- ⊙ Clarifier leur rôle : usage ouvert à tous ou réservés à certains usages. En fonction des échanges à venir dans le cadre de l'élaboration des chartes (action 1), la rénovation des aménagements existants et de la signalétique devra prendre en compte les choix effectués. Cette réflexion devra permettre de ne pas aggraver la saturation des axes aux heures de pointe. Selon les choix réalisés, les caractéristiques resteront à définir (couloir ouvert aux bus, transformation ponctuelle en bande cyclable...). En cas de maintien de bandes multifonctionnelles, un effacement des pictogrammes vélos existants et une mise aux normes de la ligne de séparation avec la chaussée seront à réaliser (ligne de type T2 3u).
- ⊙ Définir un planning d'entretien en fonction des contextes géographiques et météorologiques. Selon la végétation et plantations aux abords, ainsi que les usages ponctuels (coupe de la canne à sucre), un planning régulier d'entretien courant serait souhaitable, en particulier le balayage et la taille des plantations. Bandes multifonctionnelles sur Basse-Terre et Marie-Galante.

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

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

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

- ⊙ de Saint-François à la Pointe des Châteaux, des études menées dont la mise en œuvre reste à programmer ;
- ⊙ à Morne-à-l'Eau, le canal des Rotours, avec des travaux prévus à court terme ;
- ⊙ de Baie-Mahault à Jarry autour de la mangrove ;
- ⊙ côte de Capesterre-Belle-Eau.

Outre ces quatre projets, les autres bourgs situés le long du littoral pourront faire l'objet d'aménagements de qualité, incitant à redécouvrir le plaisir et le confort des déplacements doux. Il peut s'agir d'un aménagement ponctuel (place centrale/lieu de vie/zone commerçante) ou linéaire (front de mer/plage/activités touristiques).

Dans un objectif de reconquête des espaces publics en faveur des modes actifs, la place accordée à la voiture devra être étudiée (suppression du stationnement voiture, évolution de la réglementation du stationnement, suppression éventuelle de files de circulation...). En dehors des aspects fonctionnels, les aspects paysagers et mobiliers urbains seront soignés.

Bandes multifonctionnelles sur Basse-Terre et Marie-Galante



Définition des zones apaisées

Il s'agit des zones 30, zones 20 (zone de rencontre) ou aires piétonnes permettant aux piétons et vélos de cheminer avec des véhicules motorisés circulant à vitesse réduite.

Le décret du 30 juillet 2008 généralise les doubles sens cyclables dans les zones 30 et zones de rencontre.

Zone 20 à Pointe-à-Pitre



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

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

Les aménagements classiques de réduction de la vitesse pourront être réalisés (giratoires, chicanes, simplification des échangeurs de la rocade pointoise, élargissement des trottoirs, plateaux traversants...). S'y ajoutent des éléments visuels d'accroche qui conduiront les automobilistes à considérer davantage la route comme un espace de vie partagé que comme leur propre espace : œuvre d'art, plantations, stationnement minutes, arrêt de bus matérialisé...

L'aménagement de ces entrées de ville devra permettre de créer de « l'épaisseur » dans le traitement de la voie, afin de valoriser les activités riveraines lorsqu'elles existent (ex : petits commerces, équipements publics...).

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



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



Entrée de ville routière à Sainte-Anne



Spécificités territoriales

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

Communauté d'agglomération Nord Basse-Terre : des premières opportunités pour la création d'aménagements cyclables identifiées.

Ville de Morne-à-l'eau : trace littorale entre Vieux-Bourg et Babin, canal des Rotours, aménagement des entrées de ville ; une programmation fortement corrélée à la réalisation du programme de renouvellement urbain (PRU).

Piste cyclable vers la pointe des Châteaux au départ de Saint-François.

Communauté de communes de Marie-Galante : une programmation concomitante avec celle des arrêts de transports collectifs et du balisage des sentiers de randonnée pédestre en cours actuellement.

Ville du Gosier : l'étude de revitalisation du centre-ville prévoit de favoriser l'usage des modes doux grâce notamment au plan de circulation et de stationnement du centre-ville, et l'aménagement des venelles.

Maîtrise d'ouvrage potentielle

Gestionnaires de voirie :

- conseil régional et conseil général, avec par délégation de compétences le syndicat des routes de Guadeloupe pour les routes départementales et nationales ;
- établissements publics de coopération intercommunale pour les voies d'intérêt communautaire ;
- communes pour les voies communales.

Des compétences travaux confiées parfois aux sociétés d'économie mixte d'aménagement.

Partenaires potentiels

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



TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT (ZONES D'EMPLOIS, ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES, PROJETS)

Diagnostic

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

Résumé

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

Description

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

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

Les responsables d'équipements ou gestionnaires de voirie souhaitant s'impliquer dans cette démarche, devront justifier qu'ils tiennent compte des critères correspondants et proposer la réalisation de plans d'aménagements facilitant la circulation des vélos. Par exemple, leur participation à des plans de mobilité (cf. action 8) permettrait de justifier la prise en compte de l'ensemble des modes de déplacements dans la réflexion menée.

Loi sur l'air et le renouvellement de l'énergie

(LAURE, article L228-2)

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

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

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

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

Exemples d'équipement en stationnement devant l'école primaire à Terre-de-Haut et à l'université de Pointe-à-Pitre



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



Spécificités territoriales

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

Plusieurs équipements recensés : ZA de Jarry, ZA de Sainte-Rose, université de Pointe-à-Pitre, collèges et lycées publics de Sainte-Rose de Morne-à-l'Eau, Port-Louis, le Moule, Deshaies...

Maîtrise d'ouvrage potentielle

Gestionnaires d'équipements ou gestionnaires de voirie.

Partenaires potentiels

Promoteurs, aménageurs, DEAL.

TRAVAUX TRAME DOUCE DE CAP EXCELLENCE

Diagnostic

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

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

Résumé

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

Description

L'opportunité de réalisation du tramway pourra permettre de définir les caractéristiques de la trame douce en termes :

- ⊙ d'itinéraires, avec deux axes forts d'ores et déjà identifiés reliant les principaux générateurs de déplacements et tenant compte des opportunités paysagères et de la perméabilité du bâti :
 - ⊙ du centre de Pointe-à-Pitre à la ZAC de Dothémare, en passant par le site de Mamiel, le jardin d'Essai, le parc paysager de Lacroix,
 - ⊙ de Jarry au site universitaire, en passant par la promenade de Lauricisque, le futur Mémorial Act et le port de Pointe-à-Pitre ; ce dernier ayant fait l'objet de nombreuses études d'aménagement ;
- ⊙ de type d'aménagements : la cohérence, la continuité et la lisibilité sera recherchée ; une attention particulière sera portée à la mixité éventuelle des modes piétons/vélos pouvant conduire à divers types d'aménagements en fonction des contextes : voie verte, zone apaisée... La recherche d'itinéraires en site propre pourrait être privilégiée avec la création de pistes cyclables dissociées du cheminement piéton, dépendant toutefois des emprises foncières disponibles ;
- ⊙ de traitement : des allées ombragées seront recherchées à l'aide de plantations de taille suffisamment grande, des accotements enherbés, afin de fournir des conditions de confort adaptées au climat chaud et humide observé ;
- ⊙ de services associés : espaces de pause (bancs, poubelles...), aires de pique-nique, points d'eau, stations de gonflage des vélos, abris vélos...



Étapes de réalisation

La mise en œuvre pourrait être réalisée en deux étapes distinctes :

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

Maîtrise d'ouvrage potentielle

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

CAP Excellence et les communes pour la mise en œuvre.

Partenaires potentiels

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

SCHÉMAS DIRECTEURS CYCLABLES DES TERRITOIRES

Diagnostic

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

Résumé

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

Description

Contenu du schéma directeur cyclable

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

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

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

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



ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO

Déplacements utilitaires :

- Potentiel faible
- Potentiel moyen
- Potentiel fort
- Potentiel très fort
- Proposition de liaisons cyclables

- Zones urbanisées
- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- Liaisons maritimes existantes

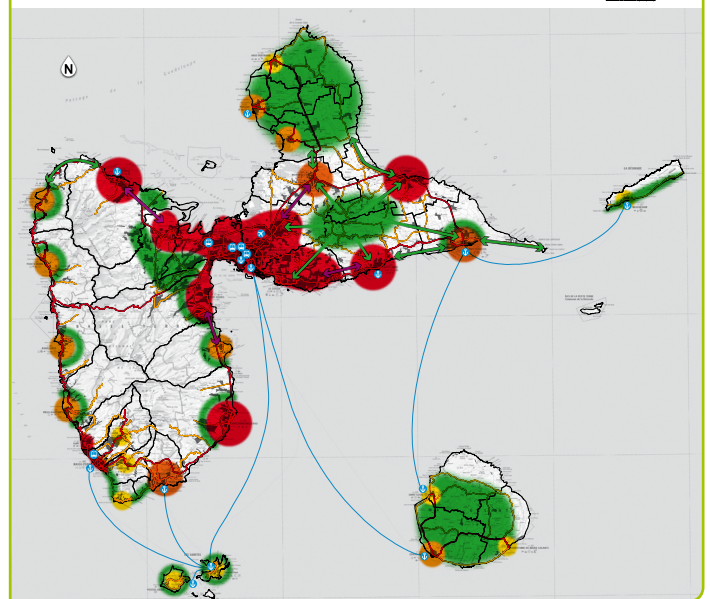
Déplacements multimodaux

- Aéroport
- Gare routière
- Principaux ports

Déplacements touristiques et de loisirs :

- Potentiel
- Proposition de liaisons cyclables

0 1 5 km



Processus d'élaboration

L'élaboration peut être réalisée en interne à l'EPCI ou confiée à un bureau d'études extérieur. Le processus de concertation est essentiel dans l'élaboration de l'étude, avec les communes, le conseil général (responsable de l'élaboration du plan départemental des itinéraires de randonnées pédestres), les associations locales, le comité du tourisme des îles de Guadeloupe, les propriétaires fonciers (Conservatoire du littoral, Parc National de Guadeloupe...). En particulier, les associations de cyclistes VTTistes disposent déjà de parcours « officiels » et d'une bonne connaissance du terrain.

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

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

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

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

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

- le montage juridique et financier, notamment pour étudier les possibilités de mise en place de plan d'insertion sociale pour l'emploi ;
- la localisation et le type de panneaux pour le jalonnement ;
- le planning d'entretien ;
- les services et produits touristiques associés (location de vélos, aires de pique-nique, points d'eau, panneaux relais information Service...).

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



Spécificités territoriales

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

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

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

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

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

Maîtrise d'ouvrage potentielle

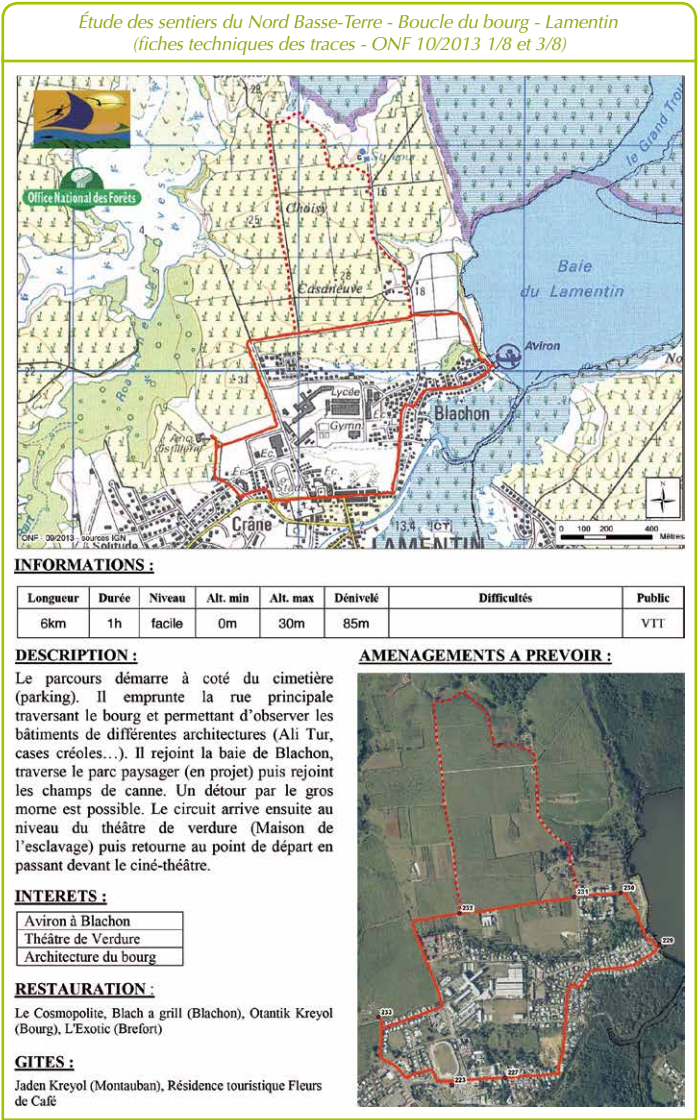
EPCI.

Partenaires potentiels

ONF, Parc National de la Guadeloupe, Conservatoire du littoral, gestionnaires de voirie, comité du tourisme des îles de Guadeloupe, associations de cyclistes.

Estimation financière

Environ 40 000 € par EPCI, dans le cas de la réalisation par un bureau d'études.



PLAN DE COMMUNICATION

Diagnostic

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

- ⊙ journée de l'ORT (observatoire régional des transports) en partenariat avec le CAUE (conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement), la DEAL (direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement) et l'ADEME (agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) ;
- ⊙ projet de plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, mis en œuvre par l'association Digazon ;
- ⊙ fiches de sensibilisation au développement durable et au vélo, réalisées par l'ADEME ;
- ⊙ sorties et pratiques sportives, actions de prévention routière au niveau des établissements scolaires ;
- ⊙ manifestations sportives, la plus importante étant le Tour de Guadeloupe ;
- ⊙ ...

Résumé

La poursuite des actions de communication actuellement menées en faveur de la pratique cyclable, tout en l'inscrivant dans une démarche plus globale de plan de communication, permettra de cibler certains publics de façon continue et également d'élargir le panel d'outils.

Description

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



Les thèmes des campagnes

Les thèmes généraux :

- ⊙ l'image du vélo en tant que mode de déplacement à part entière procurant des avantages : santé, liberté, dynamisme, jeunesse, indépendance et faibles coûts ;
- ⊙ les bons gestes et les comportements à adopter (angle mort, intersection des pistes cyclables...) et des conseils pour se déplacer en vélo en toute sécurité (ex : comment traverser un rond-point) ;
- ⊙ les équipements de sécurité (ex : port du casque, équipement en lumières, le choix du matériel, les types d'antivols...) ;
- ⊙ les récentes évolutions du code de la route pour faciliter le respect mutuel entre les usagers et limiter le sentiment d'insécurité lié à la circulation automobile.

Pour la pratique utilitaire :

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

Pour les usages touristiques et de loisirs :

- ⊙ la promotion de produits touristiques, sur itinéraires assurant un certain niveau de sécurité et de confort ;
- ⊙ la promotion de produits touristiques restant à définir.



Exemples de vélos « branchés » (Jason Battersby Design)



Les outils

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

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

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

Exemple de sensibilisation



La cohérence des plans de communication

À terme, une réelle coordination doit s'instaurer entre les partenaires institutionnels, afin de garantir la cohérence de l'information sur le plan des publics scolaires (conseil régional, conseil général et communes) et des touristes (comité du tourisme des îles de Guadeloupe, offices de tourisme).

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

Spécificités territoriales

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

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

Commune de Morne-à-l'Eau : des actions déjà engagées (concertation systématique lors de projets d'aménagements cyclables) par la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre.

Maîtrise d'ouvrage potentielle

EPCI ou communes.

Partenaires potentiels

Agence de communication locale.

Estimation financière

Environ 15 000€ pour chaque plan de communication.

RENFORCEMENT DE LA SENSIBILISATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Diagnostic

Plusieurs acteurs interviennent dans les établissements scolaires en vue de sensibiliser à la sécurité routière. Certaines interventions ne ciblent pas uniquement le vélo, tel que le passage du brevet de sécurité routière dans les collèges permettant notamment aux jeunes (à partir de 14 ans) de conduire un deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ (formation assurée par une école de conduite ou une association d'insertion). Les interventions suivantes ont été recensées :

- ⊙ sorties organisées par le lycée de Marie-Galante types classes vertes en VTT ;
- ⊙ parcours sportifs et sécurité par le comité régional de cyclisme (CRC) au collège de Marie-Galante, au vélodrome et dans les écoles primaires des Abymes et de Morne-à-l'Eau ;
- ⊙ sorties à thèmes organisées par l'USEP (union sportive de l'enseignement du premier degré) ;
- ⊙ interventions d'éducateurs sportifs cyclistes dans les écoles primaires de 5 communes (Les Abymes, Lamentin, Le Moule, Morne-à-l'Eau et Baie-Mahault)...

Résumé

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

Description

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

Deux types d'actions pourront être développés :

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

Maîtrise d'ouvrage potentielle

Établissements scolaires.

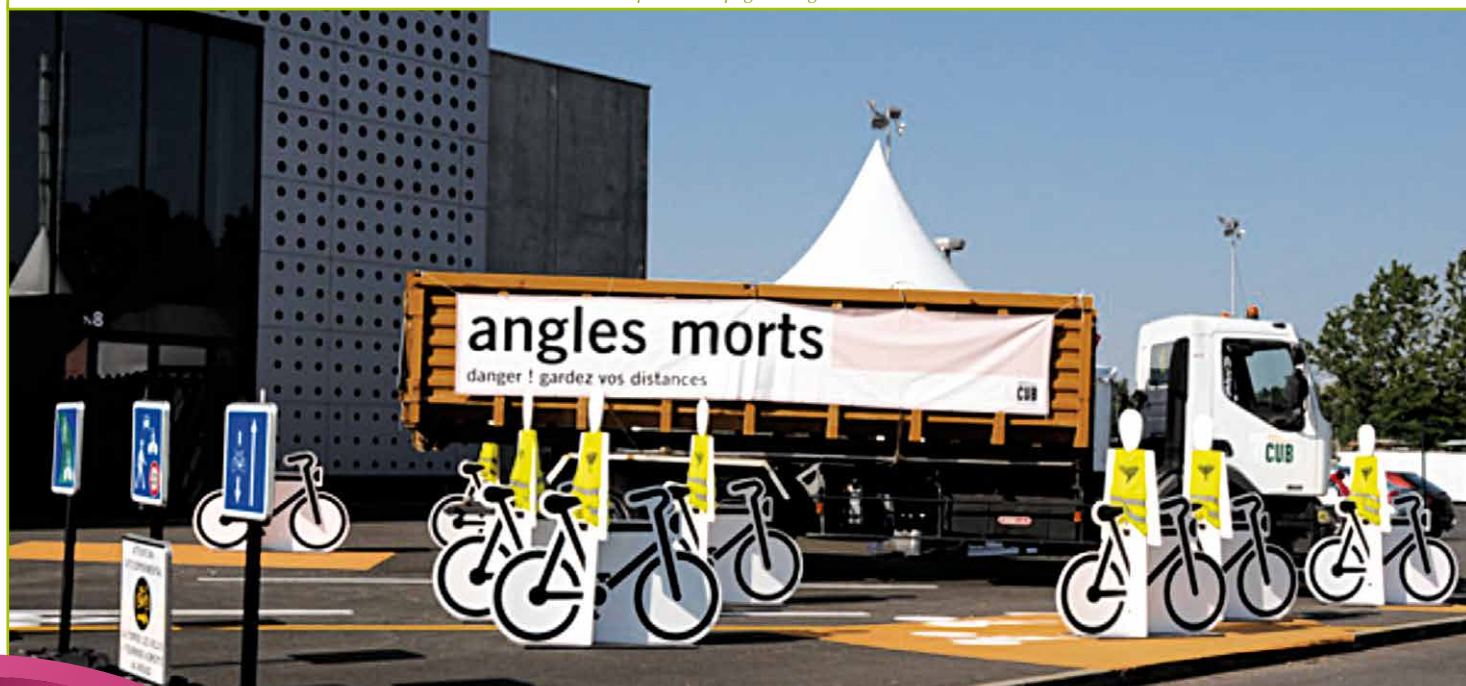
Partenaires potentiels

DEAL, associations cyclistes et d'insertion professionnelle, écoles de conduite, CRC, USEP, gendarmerie, éducation nationale.

Estimation financière

Environ 2 000 € par action.

Exemple de campagne « angle mort »



INCITATION À LA CRÉATION DE PLANS DE MOBILITÉ

Diagnostic

Aucun plan de mobilité n'est à ce jour réalisé, certains ont initié la démarche ou le feront prochainement : DEAL, CAP Excellence et la communauté d'agglomération Nord Basse-Terre (plan de déplacement d'administration – PDA) et l'association syndicale libre du parc d'activités de la providence (plan de déplacements interentreprises – PDIE). Aucun plan de déplacements des établissements scolaires (PDES) n'est réalisé ou en projet.

Résumé

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

Description

Il pourrait être envisagé la création d'un poste de conseiller en transports de marchandises qui jouerait également un rôle de conseil en mobilité.

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

- ⊙ un livret de présentation de la démarche ;
- ⊙ un cahier des charges type, dans le cas de l'intervention d'un bureau d'études externe ;
- ⊙ des exemples illustrés d'autres études, en veillant à sélectionner celles intégrant le vélo ;
- ⊙ des outils d'enquête et d'analyse automatique auprès des salariés (questionnaire type, tableur Excel...) ;
- ⊙ des outils cartographiques des lieux de résidence des employés ;
- ⊙ des documents type de communication ;
- ⊙ des dispositifs d'évaluation.

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

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

- ⊙ un soutien aux études d'aide à la décision, incluant éventuellement une assistance à maîtrise d'ouvrage ;
- ⊙ un soutien aux opérations exemplaires, comprenant le management de projet.

Qu'est-ce qu'un plan de déplacements d'entreprise (PDE) ?

Il s'agit d'une étude de mise en œuvre et de suivi, au niveau d'une entreprise, et de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette entreprise.

L'objectif est de rechercher en concertation avec les agents, les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels.

Un plan d'actions contiendra par exemple : des incitations à l'usage des transports collectifs, au covoiturage par la mise en relation des personnes concernées, à l'achat de vélos, au télétravail...

Spécificités territoriales

CAP Excellence : la réalisation de son PDA est inscrite au PCET et devrait être lancée à court terme.

Ville de Morne-à-l'Eau : plutôt qu'un PDA, il est souhaité une action simplifiée avec la réalisation d'une enquête auprès des employés (environ 480 agents éclatés).

Maîtrise d'ouvrage potentielle

- ⊙ CCI (poste de conseiller en transport de marchandises).
- ⊙ Éducation nationale.
- ⊙ Communes.
- ⊙ EPCI.
- ⊙ Conseil général.
- ⊙ Conseil régional.

Partenaires potentiels

Établissements scolaires, entreprises, ADEME.



ÉTUDE DU POTENTIEL TOURISTIQUE

Diagnostic

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

- ⊙ la faiblesse des services proposés aux cyclistes et la difficulté d'obtention d'informations, si ce n'est ponctuellement au niveau des offices de tourisme ;
- ⊙ l'absence de politique en faveur du vélo-tourisme menée par les institutions.

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

Résumé

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

Description

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

- ⊙ balade à vélo ;
- ⊙ VTT nature ;
- ⊙ visite guidée...

Plusieurs types d'enquêtes peuvent être envisagés :

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

Office de tourisme du Moule



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

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

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

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

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

Spécificités territoriales

Plusieurs lieux propices identifiés :

- ⊙ la Désirade, tourisme vert ;
- ⊙ les Saintes, excursionnistes ;
- ⊙ Pointe-à-Pitre, croisiéristes ;
- ⊙ Saint-François – pointe des Châteaux, circuits courts et longs ;
- ⊙ communes de Basse-Terre, circuits courts au niveau des bourgs...

Maîtrise d'ouvrage potentielle

Conseil régional.

Partenaires potentiels

Comité régional du cyclisme, comité du tourisme des îles de Guadeloupe, offices de tourisme, CCI.

Estimation financière

Environ 25 000€ tous les 3 ans, dans le cas de la réalisation par un bureau d'études des enquêtes auprès des touristes.

ASSOCIATION DE CYCLISTES

Diagnostic

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

Résumé

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

Description

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

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

Il reste à identifier une personnalité locale qui serait motivée pour diriger cette association, ainsi que des participants. Par exemple, cette personnalité pourrait se trouver au sein d'une association existante militante déjà sur les bénéfices de la pratique du vélo pour la santé (INPES - institut national de prévention et d'éducation pour la santé, IRPS - institut de recherche et prévention santé) ou bien d'une association de consommateurs (CLCV - consommation, logement et cadre de vie).

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

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

Maîtrise d'ouvrage potentielle

Citoyen(s) moteur(s) restant à identifier.

Partenaires potentiels

- ⊙ Associations locales et nationales.
- ⊙ CCAS (centres communaux d'action sociale) qui avaient été mobilisés pour la mise en place des parcours de santé sportif.



DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENTS

Diagnostic

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

Résumé

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

Description

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

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

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

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

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

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

Abri avec « U » inversé



Arceaux



Abri sécurisé



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

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

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

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

Exemple de stationnements à Terre-de-Haut



Exemples de stationnements permettant d'éviter le voilage des roues



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

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



Spécificités territoriales

CAP Excellence : des stationnements de longue durée plus nombreux en raison de la concentration d'emplois ; un besoin de sécurité renforcée en raison du risque de vol.

Les îles (Saintes, Marie-Galante, La Désirade) : un moindre besoin de sécurité lié à l'échelle réduite des territoires.

Ville de Morne-à-l'Eau : un projet de parking à vélo totalisant environ 120 emplacements est prévu à moyen terme dans le centre bourg. Pour toutes nouvelles constructions de bâtiments administratifs communaux, il est désormais prévu un parking à vélo, une douche et un vestiaire.

Maîtrise d'ouvrage potentielle

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

Partenaires potentiels

Habitants et associations pour l'identification des besoins.

Investissements nécessaires

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

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

CRÉATION DE SERVICES

Diagnostic

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

Résumé

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

Description

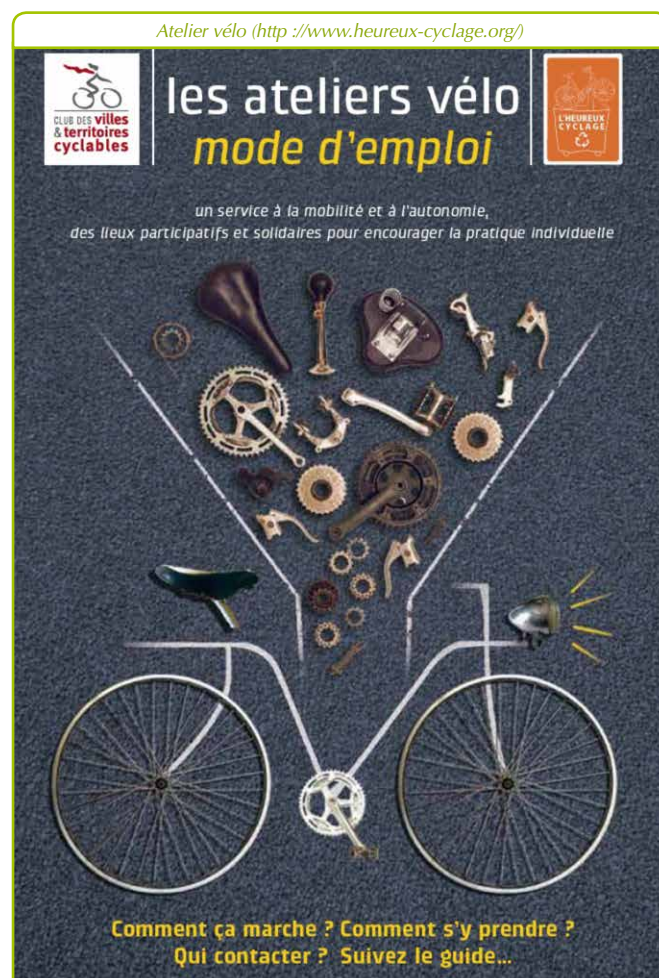
Types de services

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

Exemples de systèmes de location à Poitiers et Tours



CAP' VÉLO CAMPUS



La faible densité urbaine concourt à la mise en place de systèmes de location ou prêts de vélos de moyenne et longue durée sur le territoire de la Guadeloupe (hors îles rattachées). Par ailleurs, la location à la journée pour des motifs ou sites spécifiques sont adaptées sur les îles des Saintes, La Désirade et Marie-Galante ; ou pour proposer des produits touristiques spécifiques tels que la prise en charge des croisiéristes arrivant au port de Pointe-à-Pitre le samedi ou l'organisation d'événements (Festival Terre de Blues à Marie-Galante...).

La mise en place d'un système de location de très courte durée (vélo libre service type Vélib' à Paris ou Vélo'V à Lyon) n'apparaît pas conseillée dans le contexte actuel d'urbanisation diffuse car elle représente un coût particulièrement élevé en regard des usages potentiels.

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

- touchant un public restreint et ciblé (étudiants, touristes, participants à des événements, usagers des transports collectifs, scolaires, étudiants, entreprises...) ;
- pratiquant des tarifs différenciés ;
- réduisant l'amplitude horaire des retraits et dépôts de vélos (certains jours de la semaine entre 10h et 19h par exemple), pour permettre un roulement des équipes en charge du service ;
- proposant une durée de location limitée afin d'inciter à l'achat.

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

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

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

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

Ces deux derniers points pourront être suggérés dans le cadre de l'élaboration de plans de mobilité...

Étapes de réalisation

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

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



Spécificités territoriales

Ville de Morne-à-l'Eau : à moyen terme, il est prévu la mise en place d'un atelier entretien/réparation avec 30 vélos en location, animé par une personne en insertion sociale.

Ville des Abymes : dans le cadre de la plateforme solidaire d'aide à la mobilité durable Mob'île 971, il est envisagé de créer un atelier participatif et solidaire, en partenariat avec la ressourcerie Kazabrock.

Maîtrise d'ouvrage potentielle

- ⊙ EPCI.
- ⊙ Communes.
- ⊙ Gestionnaires de voirie.
- ⊙ Associations de cyclistes.
- ⊙ Syndicat mixte des transports urbains du Petit Cul-de-Sac Marin (location de vélos pouvant être proposée dans le cadre de la délégation de service public liée à l'exploitation du réseau de transport collectif urbain).

Partenaires potentiels

- ⊙ Fubicy.
- ⊙ Réseau L'Heureux Cyclage.
- ⊙ Syvade.
- ⊙ Associations telles que l'USEP (union sportive de l'enseignement du premier degré) et l'UFOLEP (union française des œuvres laïques d'éducation physique).

Investissements nécessaires

L'estimation est basée sur la création de :

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

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

PROJETS D'INTÉGRATION SOCIALE

Résumé

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

Diagnostic

Quelques réflexions et projets favorisent l'intégration sociale :

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

Description

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

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



Les actions concernées portent sur toutes les thématiques :

- la réalisation de travaux (réhabilitation des traces, implantation de stationnements et panneaux de jalonnement, traitement du paysage le long des itinéraires cyclables...) peut être menée dans le cadre de contrats d'emplois aidés (emplois d'avenir pour les jeunes sans diplôme, contrat d'accès à l'emploi CUI-CAE-DOM) ; ou bien dans le cadre de plan local d'insertion à l'emploi (PLIE) en créant des synergies entre institutionnels, entreprises et aides à l'emploi par le biais de la contribution financière de l'Europe (fonds social européen) ;

Définition d'un PLIE (emploi.gouv.fr)

Il associe, à l'échelle d'une ou plusieurs communes, l'ensemble des acteurs institutionnels et des partenaires socio-économiques concernés.

Présidée par un élu local, la structure juridique du PLIE assure les responsabilités financières et juridiques de tous les engagements contractuels du PLIE.

Elle peut prendre quatre formes : régie au sein d'une collectivité locale, établissement public, association ou groupement d'intérêt public.

Les PLIE proposent un accompagnement individualisé et renforcé des publics. Cet accompagnement s'inscrit dans la durée et dans une prise en compte globale de la personne.

Il est assuré par des référents de parcours individualisés et se poursuit durant les six premiers mois d'accès à l'emploi durable.

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

Maîtrise d'ouvrage potentielle

EPCI, communes, associations.

Partenaires potentiels

ADEME, ONF, Parc National de Guadeloupe, conseil général, conseil régional, Europe (fonds social européen), université.

PROJETS ÉCONOMIQUES ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Résumé

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

Diagnostic

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

Description

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

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

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



Plusieurs critères pour bénéficier du label « accueil vélo » :

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



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



Spécificités territoriales

Marie-Galante : une action qui s'inscrit dans le « schéma directeur de développement touristique ».

Maîtrise d'ouvrage potentielle

EPCI, communes, comité du tourisme des îles de Guadeloupe et conseil régional.

Partenaires potentiels

- ⊙ ADEME.
- ⊙ Offices de tourisme (création prévue à court terme d'un office de tourisme intercommunal au niveau de la communauté de communes de la Riviera du Levant).
- ⊙ Professionnels du tourisme et de la logistique urbaine.

DISPOSITIFS FINANCIERS ET TECHNIQUES

Diagnostic

Les dispositifs d'aide financière apparaissent complexes et peu connus (labels, politique du conseil régional, politique du conseil général, CCI, Éducation Nationale, ONF...) et sont parfois non définis ou en cours d'évolution (aides européennes, contrat de plan État-Région – CPER, Parc National...). Par ailleurs, certaines aides sont attribuées au « cas par cas » aux porteurs de projets.

Résumé

Les porteurs de projet en faveur du développement de l'usage du vélo peuvent être aidés par diverses aides financières.

Description

La DEAL et l'ADEME agissent de concert pour assister techniquement les porteurs de projets dans les montages des opérations sur le plan juridique et financier. Par ailleurs, la DEAL et l'ADEME, par le biais de l'ORT, assurent une veille sur les évolutions en matière d'aides financières et de fiscalité locale. Leur rôle est d'informer tout porteur de projet dans la recherche de financements adéquats.

Telles qu'illustrées sur le schéma ci-dessous, les possibilités de financements sont multiples pour un projet donné. En outre, des investigations complémentaires sont à mener pour étudier les possibilités d'évolution de la fiscalité locale (FIRT – fonds d'investissement routier et des transports, TSC – Taxe spéciale de consommation...), et voir dans quelles mesures elles pourraient être mobilisées.



Maîtrise d'ouvrage potentielle

Tout porteur de projet de développement de l'usage du vélo en Guadeloupe.

Partenaires potentiels

Europe, État, conseil régional, conseil général, EPCI, associations (lobbying).

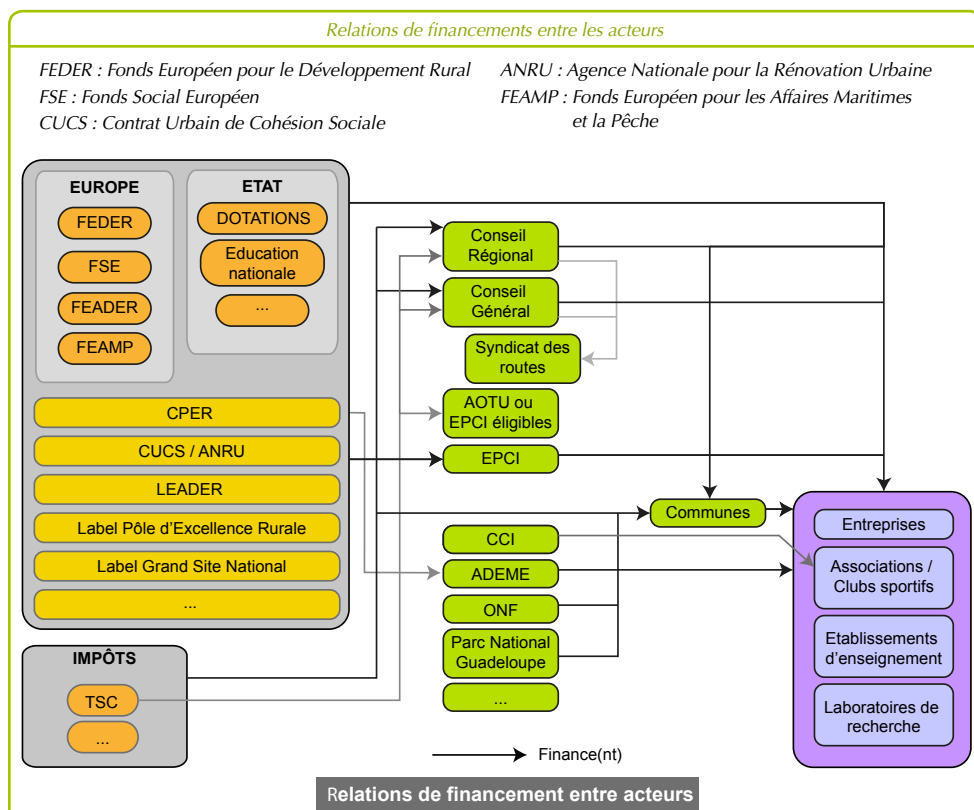
Contacts utiles

ADEME

- ☉ Marianna MARTEL
- ☉ marianna.martel@ademe.fr
- ☉ ligne directe : 0590 26 77 60
- ☉ standard : 0590 26 78 05

DEAL

- ☉ Christian PONT
- ☉ christian.pont@developpement-durable.gouv.fr
- ☉ ligne directe : 0590 99 43 63
- ☉ standard : 0590 99 46 46



SIGLES

- ADEME** Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
- ALUR** Accès au Logement et en Urbanisme Rénové
- AOMU** Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine
- AOT** Autorité Organisatrice des Transports
- CAUE** Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement
- CCI** Chambre de Commerce et d'Industrie
- CRC** Comité Régional de Cyclisme
- DEAL** Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EPCI** Établissement Public de Coopération Intercommunale
- MAPAM** Modernisation de l'Action Publique territoriale et d'Affirmation des Métropoles
- PDA** Plan de Déplacements d'Administration
- PDE** Plan de Déplacements d'Entreprise
- PDIE** Plan de Déplacements Interentreprises
- PDES** Plan de Déplacements d'Établissement Scolaire
- PLIE** Plan Local d'Insertion à l'Emploi
- PLU** Plan Local d'Urbanisme
- PNG** Parc National de Guadeloupe
- ONF** Office National des Forêts
- ORT** Observatoire Régional des Transports
- SYVADE** Syndicat de Valorisation des Déchets de la Guadeloupe pour le recyclage des vélos
- VTT** Vélo Tout Terrain
- USEP** Union Sportive de l'Enseignement Scolaire
- VAE** Vélo à Assistance Électrique



GUIDE TECHNIQUE À L'USAGE DES COLLECTIVITÉS

Comment favoriser l'usage du vélo en Guadeloupe ?

Qu'est-ce que l'observatoire régional des transports (ORT) ?

C'est un outil de concertation et d'échanges pour définir les politiques publiques en matière de transport, animé par la Région Guadeloupe, l'ADEME, et la DEAL. L'ORT se définit comme un lieu de partenariat réunissant l'ensemble des acteurs du transport au niveau régional afin de recueillir, d'échanger, d'enrichir, de valoriser et de diffuser les informations et données statistiques sur les transports et leur environnement économique. Il permet de disposer des éclairages utiles à une définition appropriée des politiques publiques et à des choix de gestion à court ou long terme.

L'ORT réalise ou fait réaliser les études et recherches qu'il juge nécessaires.

La DEAL assure le secrétariat de l'ORT.

L'activité de l'ORT

Elle s'organise autour des actions suivantes :

- ⊙ des travaux visant à asseoir un constat commun, sous forme de données d'observation ou d'analyses monographiques ;
- ⊙ des démarches d'investissement méthodologique (méthodes d'analyse, modélisation de comportements...) ;
- ⊙ une évaluation des politiques publiques, notamment au cours de l'élaboration et de la révision des documents de planification régionaux et les contractualisations territoriales ;
- ⊙ une valorisation de la recherche et de l'innovation, ainsi que les démarches visant à faciliter la diffusion de l'information vers les milieux professionnels.

Affiner la connaissance du secteur des transports en Guadeloupe

Chaque année l'ORT recueille auprès des acteurs du transport de personnes et de marchandises (Conseil Général, Région Guadeloupe, Port Autonome, aéroport Pôle Caraïbes etc.) des données et statistiques dans le but d'apprécier l'évolution de la mobilité en Guadeloupe sous l'angle du développement durable. Ces informations sont destinées à un public large, qui va du particulier au responsable politique en passant par les professionnels du transport ou encore aux bureaux d'études, et sont disponibles sur le site internet de la DEAL :

www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr

Constituer un espace d'échanges pour les acteurs du transport

L'évocation des déplacements de personnes et/ou de marchandises sur un espace géographique est indissociable de celle des problématiques d'aménagement du territoire au sens large. La thématique de la mobilité, par sa transversalité, fait donc intervenir une palette d'acteurs d'origines diverses, qui malgré une volonté commune d'un développement durable du territoire, peuvent avoir des points de vue différents. L'ORT a vocation à constituer un espace d'échange neutre, où ces points de vue peuvent se confronter, afin d'enrichir les réflexions sur des thématiques prégnantes du territoire.

Cet espace d'échange se concrétise sous la forme de journées techniques ou de séminaires.

Proposer des études prospectives

Dans une démarche d'analyse prospective et de recherche permanente de l'intérêt collectif, la DEAL, l'ADEME et la Région Guadeloupe co-pilotent et cofinancent un certain nombre d'études destinées à fournir des matériaux de réflexion aux acteurs économiques, afin de les aider dans leurs décisions.

Les sujets de ces études sont en rapport direct avec les préoccupations quotidiennes des Guadeloupéens.

Auteurs

Marie Lalire et Léna Le Scornet, erea-conseil, 2014.



Ont contribué à la réalisation de cette publication de l'ORT :

- ⊙ Christian Pont, DEAL Guadeloupe, coordinateur de l'observatoire des transports de Guadeloupe, christian.pont@developpement-durable.gouv.fr ;
- ⊙ Le conseil régional de Guadeloupe ;
- ⊙ l'ADEME ;
- ⊙ la DEAL (STES) ;
- ⊙ la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre ;
- ⊙ la communauté d'agglomération du Nord Basse-Terre ;
- ⊙ Cap Excellence ;
- ⊙ la Ville de Morne-à-l'Eau ;
- ⊙ la ville du Gosier ;
- ⊙ le Parc National de la Guadeloupe ;
- ⊙ l'association Digazon.

