



Schéma directeur des modes actifs

Synthèse de l'étude



Version
Décembre 2023

Schéma Directeur des modes actifs :

L'ambition du SMT

Contribuer au succès du projet BHNS

- **Prioriser les liaisons vers les pôles d'échange** (BHNS, Port) et les principaux arrêts Karulis.
- Soutenir les projets portés par les collectivités locales.
- **Créer du stationnement sécurisé** sur les arrêts principaux

S'appuyer sur des interventions qui « font réseau »

- **Créer des continuités** à pied et à vélo sur les axes structurants vers les collèges, les lycées, les secteurs d'emploi, ...
- **Utiliser le jalonnement** dans des rues calmes
- S'appuyer sur la **mise en accessibilité des arrêts et de la voirie**

Lever les autres freins à l'adoption du vélo et de la marche

- Traiter **tous les thèmes** de l'écosystème Modes Actifs : Test, acquisition, formation, information, stationnement, entretien
- Faire le **lien entre vélo sport et vélo quotidien**
- **Communiquer, valoriser** et sensibiliser
- **Soutenir les initiatives** des employeurs, acteurs publics, associations

Une action sur les aménagements et les services

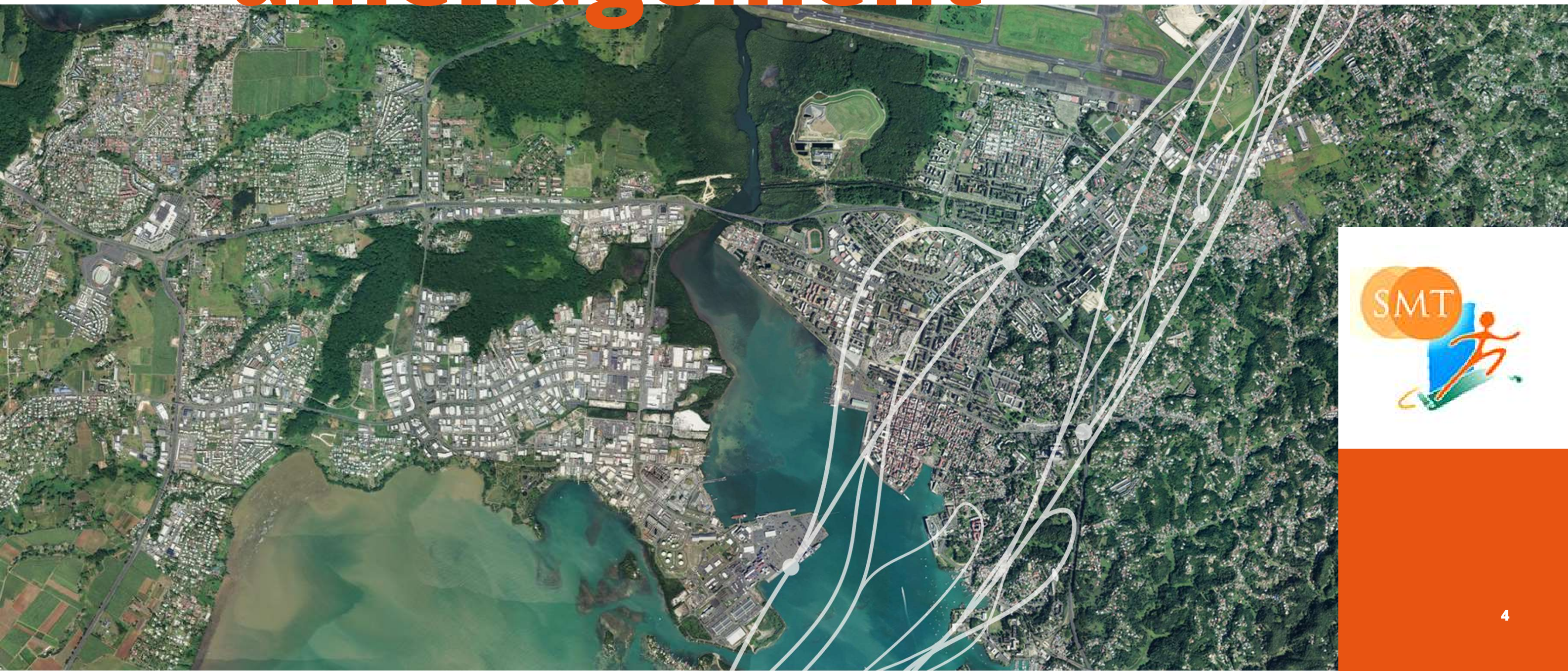
Aménagement

- Aménager des Itinéraires prioritaires et secondaires, en complément des projets des partenaires
- Soutenir les projets des partenaires (sous conditions)
- Améliorer l'accessibilité aux piétons
- Adopter une charte des aménagements cyclables

Services

- Atteindre une taille critique pour la flotte de vélos en Libre-Service
- Créer un service de Location Longue Durée
- Accepter l'emport des vélos sur le BHNS (hors heure de pointe) et certaines lignes longues distance
- Proposer du stationnement vélo aux PEM et arrêts
- Soutenir les initiatives locales
- Communiquer

Plan d'action - aménagement



Une intervention élargie pour accélérer le **déploiement** **des aménagements cyclables**



Schéma directeur du SMT

Il s'agit **d'itinéraires complémentaires aux projets des partenaires** visant à favoriser les continuités cyclables, l'accès aux arrêts de transport et notamment au futur BHNS.

Pour ces projets, le SMT peut porter l'investissement à hauteur de

- **80 à 100% lorsqu'il est maître d'ouvrage principal**, sous réserve d'un financement du fonds Mobilités Actives de l'Etat.
- **20 à 40%** dans les autres cas.

Budget total des travaux :

5,7 M€

dont 3,4 M€ sur les itinéraires prioritaires

Schéma directeur des gestionnaires de voirie

Les gestionnaires de voirie du ressort territorial sont engagés pour déployer les aménagements, dans le cadre de leur propre schéma directeur.

Le SMT peut soutenir financièrement ces projets, en complément des autres financeurs, s'ils répondent à toutes les conditions suivantes :

- **Amélioration de l'accès à vélo aux arrêts** de transport structurant du réseau Karu'lis
- Liaison relevant des **déplacements du quotidien**
- Respect de la **charte d'aménagement**

Budget d'aide SMT :

250 K€/an

finançant des projets de 0,6 à 1,2 M€ de travaux

Priorisation des itinéraires du SMT inscrits sur la commune de Baie-Mahault

Légende :

Aménagements cyclables existants

Schéma cyclable du SMT

Itinéraires prioritaires

Itinéraires non prioritaires

Futur BHNS

Arrêts BHNS

Pôles d'échange

Projets portés par Routes de Guadeloupe

Projets cyclables retenus par l'AAP

Projets cyclables hors AAP

Autres projets

Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération

Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

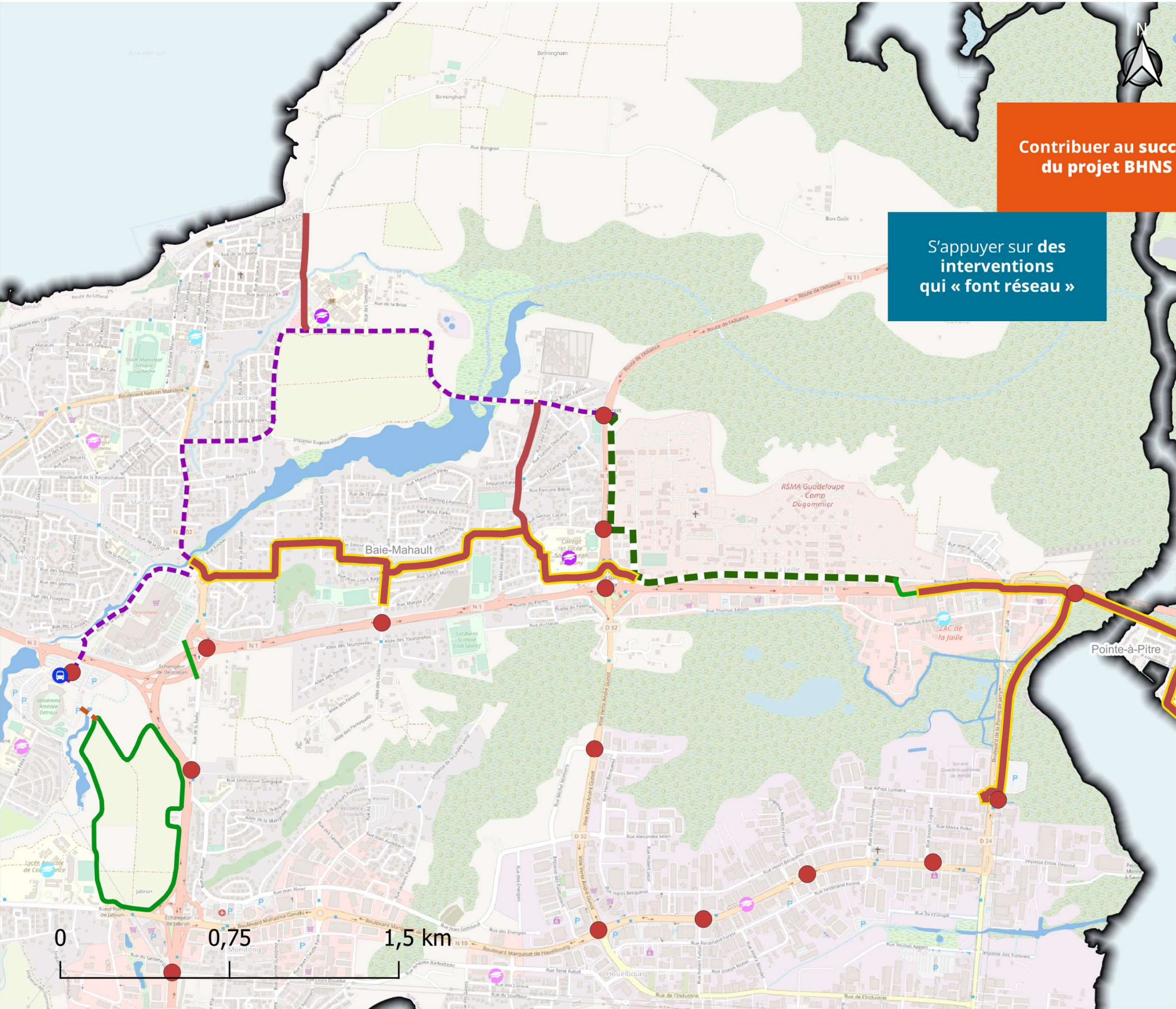
Collège

Lycée

Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, Iter



Contribuer au succès du projet BHNS

S'appuyer sur des interventions qui « font réseau »

Priorisation des itinéraires du SMT inscrits sur la commune des Abymes et Pointe-à-Pitre

Légende :

Schéma cyclable du SMT

- Itinéraires prioritaires
- Itinéraires non prioritaires

Futur BHNS

- Arrêts BHNS
- Pôles d'échange

Projets portés par Routes de Guadeloupe

- Projets cyclables retenus par l'AAP
- Projets cyclables hors AAP

Autres projets

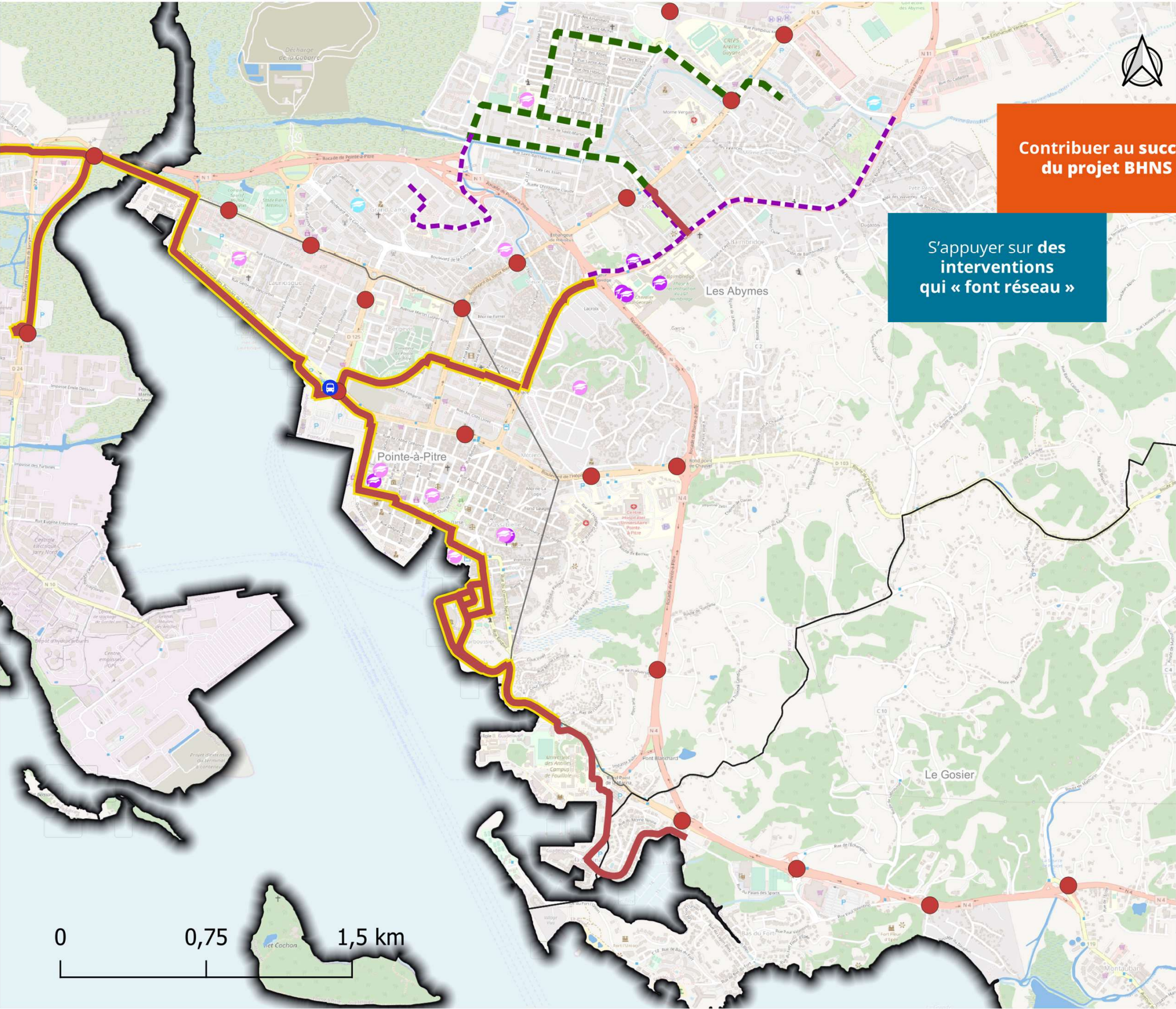
- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

- Collège
- Lycée
- Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, Iter



Contribuer au succès du projet BHNS

S'appuyer sur des interventions qui « font réseau »

Priorisation des itinéraires du SMT inscrits sur la commune du Gosier

Légende :

Schéma cyclable du SMT

- Itinéraires prioritaires
- Itinéraires non prioritaires

Futur BHNS

- Arrêts BHNS
- Pôles d'échange

Projets portés par Routes de Guadeloupe

- Projets cyclables retenus par l'AAP
- Projets cyclables hors AAP

Autres projets

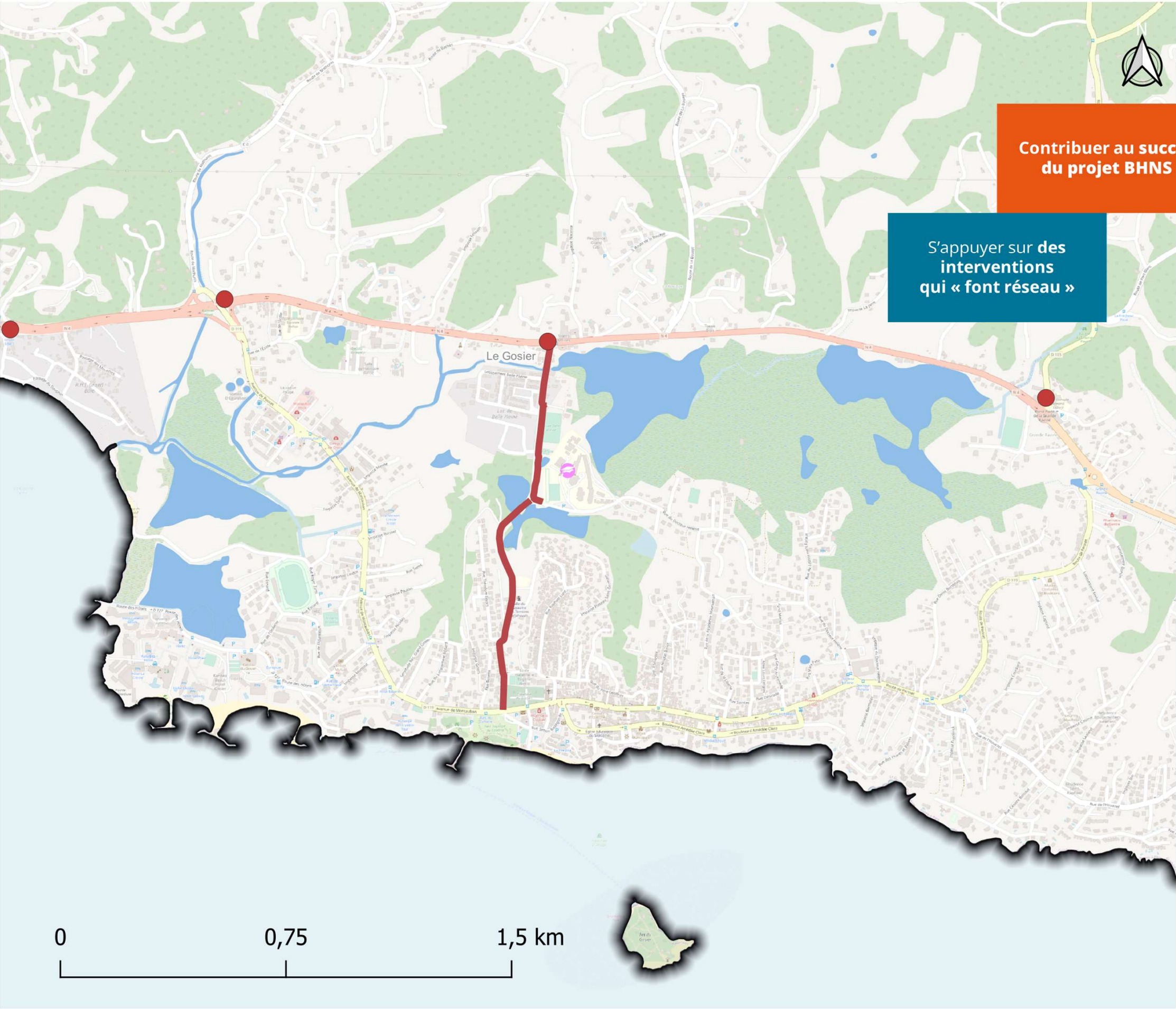
- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

- Collège
- Lycée
- Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, Iter



Priorisation des itinéraires du SMT inscrits sur la commune de Sainte-Anne

Légende :

Schéma cyclable du SMT

- Itinéraires prioritaires
- Itinéraires non prioritaires

Transports en commun

- Pôles d'échange

Projets portés par Routes de Guadeloupe

- Projets cyclables retenus par l'AAP
- Projets cyclables hors AAP

Autres projets

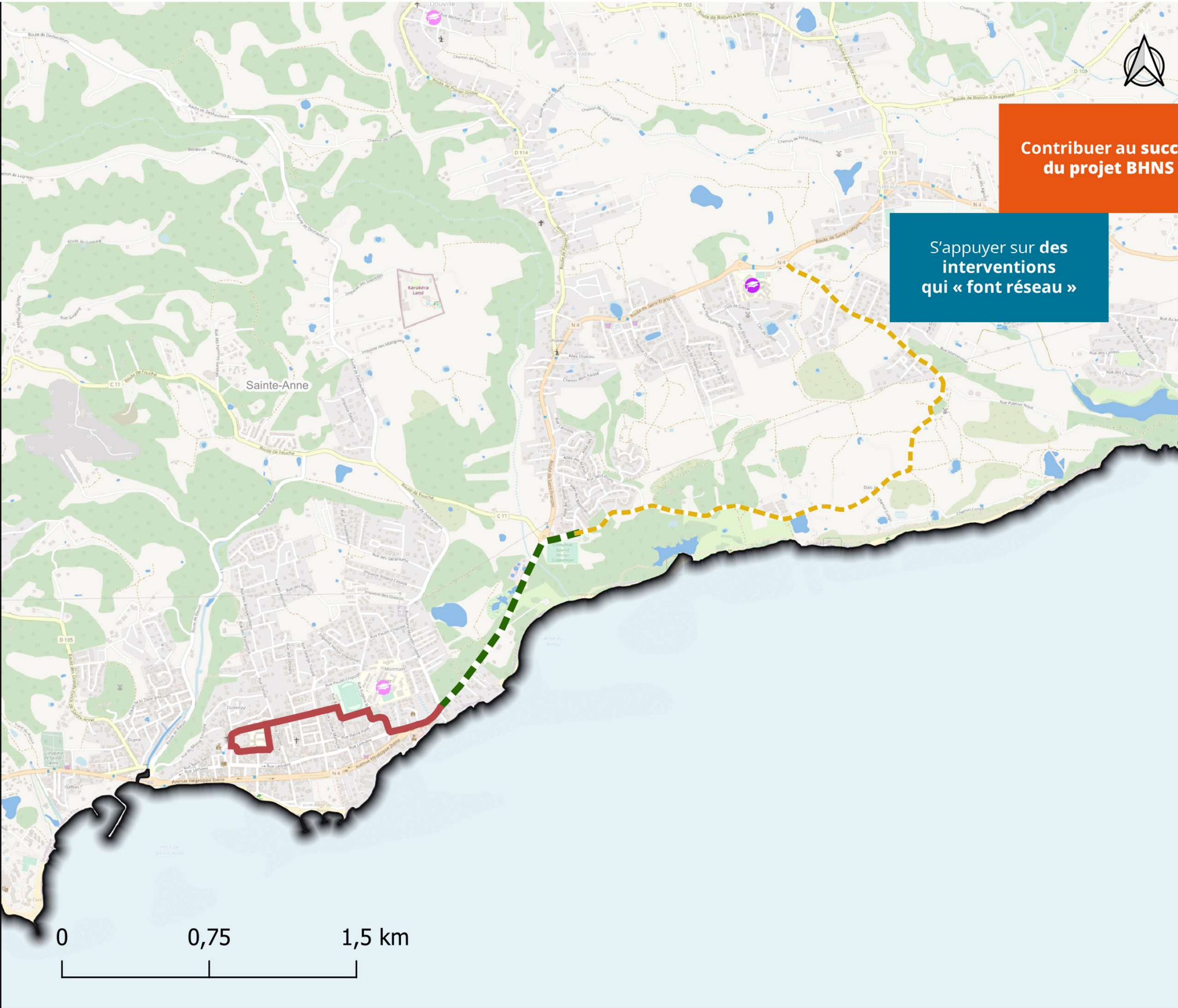
- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

- Collège
- Lycée
- Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, Iter



Priorisation des itinéraires du SMT inscrits sur la commune de Saint-François

Légende :

Schéma cyclable du SMT

- Itinéraires prioritaires
- Itinéraires non prioritaires

Transports en commun

- Pôles d'échange

Projets portés par Routes de Guadeloupe

- Projets cyclables retenus par l'AAP
- Projets cyclables hors AAP

Autres projets

- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

- Collège
- Lycée
- Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, Iter



Un coût global estimé à 5,7 M€

Commune / Type d'aménagement	Routes de Guadeloupe	Voirie communale	Autre	Total général
Baie-Mahault	1 734 602,00 €	267 104,72 €		2 001 706,72 €
Anneau rond point	188 820,00 €			188 820,00 €
Chaucidou		19 655,00 €		19 655,00 €
Piste cyclable	1 395 060,00 €	12 272,00 €		1 407 332,00 €
Voie verte	150 560,00 €	231 941,00 €		382 501,00 €
Jalonnement	162,00 €	3 236,72 €		3 398,72 €
Le Gosier		219 044,42 €		219 044,42 €
Bande cyclable		16 582,50 €		16 582,50 €
Voie verte		201 655,00 €		201 655,00 €
Jalonnement		806,92 €		806,92 €
Les Abymes	83 348,00 €		74 385,00 €	157 733,00 €
Voie verte	83 348,00 €		74 385,00 €	157 733,00 €
Pointe-à-Pitre	445 122,38 €	966 463,08 €	46 339,00 €	1 457 924,46 €
Bande cyclable	9 409,50 €			9 409,50 €
Chaucidou		25 325,00 €		25 325,00 €
Piste cyclable	244 955,00 €	654 510,00 €		899 465,00 €
Voie verte	186 392,00 €	285 643,00 €	45 725,00 €	517 760,00 €
Zone de rencontre		0,00 €		0,00 €
Jalonnement	1 275,08 €	985,08 €	614,00 €	2 874,16 €
Voie bus	3 090,80 €			3 090,80 €
Saint François	343 779,96 €	1 100 842,78 €		1 444 622,74 €
Bande cyclable		2 704,50 €		2 704,50 €
Piste cyclable	317 765,00 €	281 750,00 €		599 515,00 €
Voie verte	25 290,00 €			25 290,00 €
Zone de rencontre		814 625,00 €		814 625,00 €
Jalonnement	724,96 €	1 763,28 €		2 488,24 €
Sainte Anne	256 185,00 €	186 111,12 €		442 296,12 €
Chaucidou		24 665,00 €		24 665,00 €
Piste cyclable	256 185,00 €			256 185,00 €
Voie verte		48 825,00 €		48 825,00 €
Zone de rencontre		111 540,00 €		111 540,00 €
Jalonnement		1 081,12 €		1 081,12 €
Total général	2 863 037,34 €	2 739 566,12 €	120 724,00 €	5 723 327,46 €

Dont 3,4 M€ prioritaires

Commune / Type d'aménagement	Routes de Guadeloupe	Voirie communale	Autre	Total général
Baie-Mahault	1 646 492,00 €	34 346,12 €		1 680 838,12 €
Anneau rond point	100 710,00 €			100 710,00 €
Chaucidou		19 655,00 €		19 655,00 €
Piste cyclable	1 395 060,00 €	12 272,00 €		1 407 332,00 €
Voie verte	150 560,00 €			150 560,00 €
Jalonnement	162,00 €	2 419,12 €		2 581,12 €
Les Abymes	83 348,00 €			83 348,00 €
Voie verte	83 348,00 €			83 348,00 €
Pointe-à-Pitre	295 781,58 €	941 138,08 €	45 725,00 €	1 282 644,66 €
Bande cyclable	9 409,50 €			9 409,50 €
Piste cyclable	98 705,00 €	654 510,00 €		753 215,00 €
Voie verte	186 392,00 €	285 643,00 €	45 725,00 €	517 760,00 €
Jalonnement	1 275,08 €	985,08 €		2 260,16 €
Saint François	343 660,92 €	3 068,70 €		346 729,62 €
Bande cyclable		2 704,50 €		2 704,50 €
Piste cyclable	317 765,00 €			317 765,00 €
Voie verte	25 290,00 €			25 290,00 €
Jalonnement	605,92 €	364,20 €		970,12 €
Total général	2 369 282,50 €	978 552,90 €	45 725,00 €	3 393 560,40 €



Modalités d'intervention budgétaire

Conditions*	Financement SMT	Phasage	Impact budgétaire maximum (base 5 ans)
Itinéraire inscrit au schéma directeur des modes actifs du SMT	20 à 40% <i>Le Fond Mobilités Actives de l'Etat peut financer le Maître d'Ouvrage à hauteur de 60% des travaux</i>	A définir avec le gestionnaire de voirie	1 150 K€ dont 950 K€ prioritaire
- Itinéraire inscrit au schéma directeur des modes actifs du SMT - SMT désigné comme Maître d'Ouvrage Principal	80 à 100% <i>dont 60% de financement à obtenir par les réponses aux AAP Mobilités Actives</i>	A définir avec le gestionnaire de voirie	1 150 K€ dont 400 K€ prioritaire
- Itinéraire non inscrit au Schéma directeur, - Relevant des mobilités quotidiennes - Permettant d'étendre l'aide d'influence du BHNS	<i>Interventions en complément des financements obtenus par la collectivité.</i>	<i>Budget maximum 250 K€/an</i>	<i>1 500 K€ (hypothèse 6 an)</i>

* Toutes les conditions doivent être remplies

Le détail des aménagements par tronçon est dans le rapport spécifique joint au dossier.

Une qualité d'aménagement garantie par une charte des aménagements cyclables...

Nombre de cyclistes par jour estimé sur les itinéraires de l'agglomération centrale

Légende :

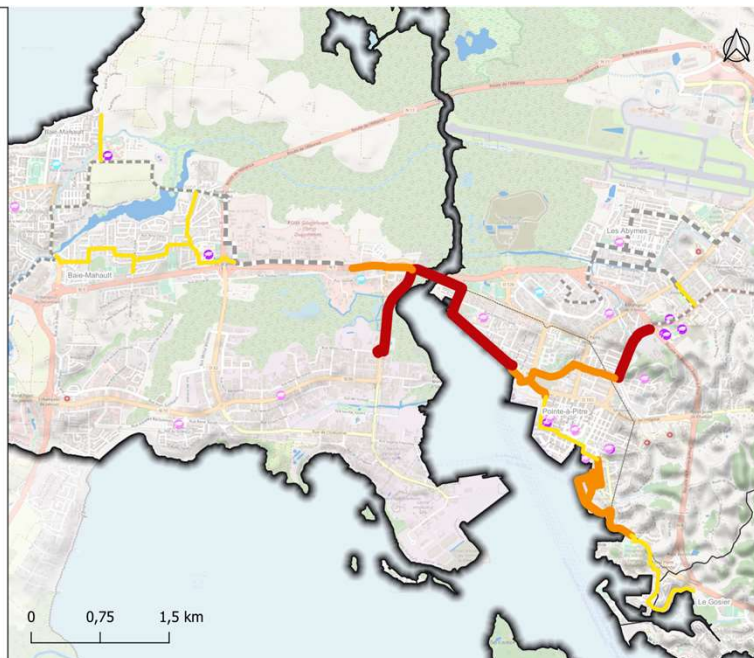
Nombre de cyclistes par jour (estimation)
1500 à 3000 cyclistes
750 à 1500 cyclistes
Moins de 750 cyclistes

Autres projets cyclables sur le territoire
Autres projets sur le territoire

Etablissements scolaires

Collège
Lycée
Lycée professionnel

Itér 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, Itér



Réseau structurant : Aide à la décision en agglomération (vitesse réelle <50 Km/h)



* Stratégies possibles pour libérer l'espace :
- Supprimer ou réduire le stationnement automobile
- Passer du stationnement en épi au longitudinal
- Changer le plan de circulation pour supprimer une voie ou un sens
- Réduire la taille des files d'attente à 2,5m (3m si des bus se croisent)
- Réduire l'espace piéton sous réserve d'une table d'attente

Stratégies possibles pour limiter le trafic :
- Alternance de sens uniques le long de l'axe
- Suppression de tous les shorts automobiles via le plan de circulation
- Mesures physiques de réduction de vitesses (réducteurs, coussins berlinois...)

SMT Petit Cul De Sac Marin
juillet 2023

Charte des aménagements cyclables

Vocation et principes
Conception
Jalonnement
Travaux

1

Quel type de panneau pour le jalonnement vélo

Le jalonnement des itinéraires vélo est géré par l'article 5-6 de l'arrêté du 24/11/2017 (ISSR), ayant recours aux panneaux type Dv. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire.

Les panneaux mentionnent la distance en km, en hm si la distance est inférieure à 5 Km. Pas d'affichage du temps estimé sur les panneaux, du fait de l'hétérogénéité des types de vélos.



Dv43a - pré signalisation avec figurine vélo

En pré-signalisation (Dv43), solution privilégiée. A minima 15m avant l'intersection, 30 en cas de pente ou virage.



Dv21c - continuité de l'itinéraire à un carrefour



Dv21a - signalisation avec figurine vélo



Dv61 - confirmation avec figurine vélo

En confirmation (Dv61) : après un carrefour complexe et tous les km hors zone agglomérée.

SMT Petit Cul De Sac Marin
décembre 2023

Charte des aménagements cyclables

Vocation et principes
Conception
Jalonnement
Travaux

46

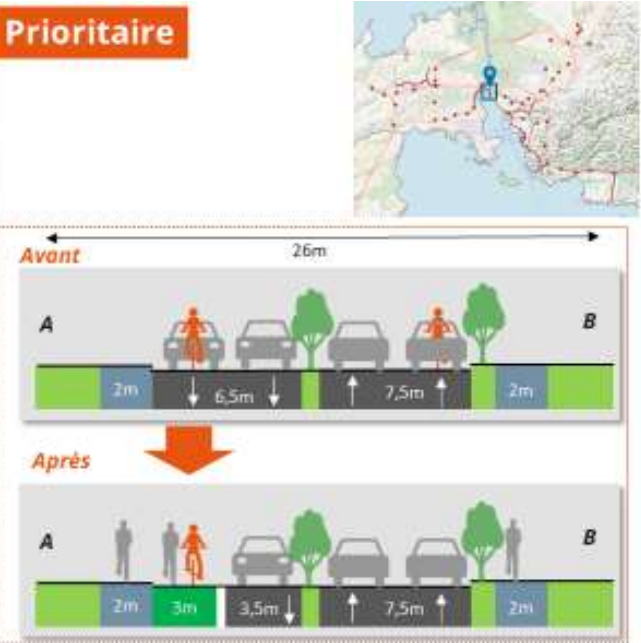
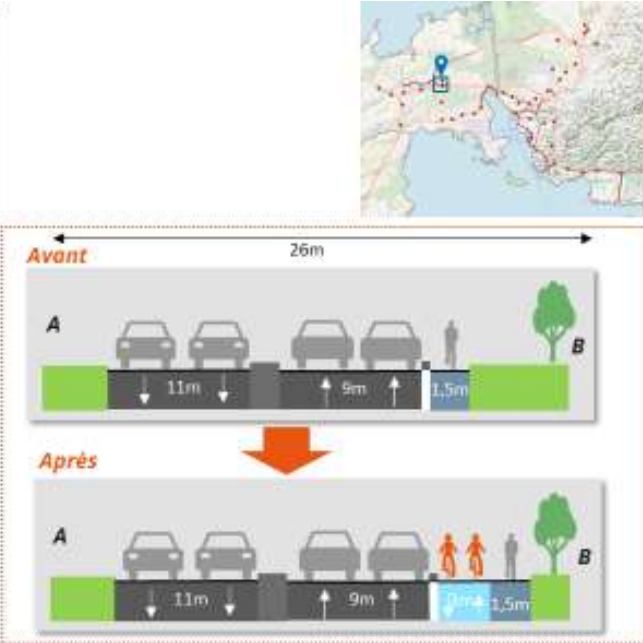
SMT Petit Cul De Sac Marin
juillet 2023

Charte des aménagements cyclables

Vocation et principes
Conception
Jalonnement
Travaux

23

... et par des études de pré-faisabilité



Baie-Mahault - Giratoire sud N11

Séquence 5

Description du scénario :

La piste cyclable bidirectionnelle partant de l'école privée Sainte-Marie Lacroix est prolongée jusqu'au futur projet d'aménagement cyclable à la Jaille. La voie de shunt du rond-point est décalée pour être redressée permettant une traversée des cyclistes en angle droit et un ralentissement des véhicules. La piste cyclable passera ainsi à l'ancien emplacement de la voie de shunt.

Des trottoirs devront être créés en débouché de rond-point en direction de l'école privée.

Pointe-à-Pitre - Boulevard de Chanzy ouest

Séquence 9

Description du scénario :

La promenade située le long du Boulevard Chanzy est matérialisée comme voie verte pour mettre en cohérence l'aménagement et la pratique actuelle. Celle-ci est prolongée ensuite le long du Boulevard Chanzy jusqu'à la Rue René Vard. Pour permettre l'insertion de cette voie verte le long du Boulevard, la voie de circulation de droite dans le sens Nord/Sud est supprimée ne laissant qu'une seule voie de circulation dans un sens.

La voie d'accès au Nord depuis la N1 est légèrement déviée pour permettre aux véhicules d'arriver en angle droit sur le boulevard et de s'insérer. Un cédez-le-passage est ajouté pour laisser la priorité au Boulevard Chanzy.



Améliorer les conditions de marche

Le SMT œuvre pour améliorer les conditions de marche sur son ressort territorial à travers son schéma d'accessibilité, qui traite des arrêts et des espaces publics environnants. Il ne dispose toutefois pas d'une compétence qui lui permettrait d'agir directement sur l'accessibilité des arrêts ou les cheminements (la compétence revient à Route de Guadeloupe, qui conduit son propre programme de mise en accessibilité des arrêts, ainsi qu'aux communes pour la voirie communale).

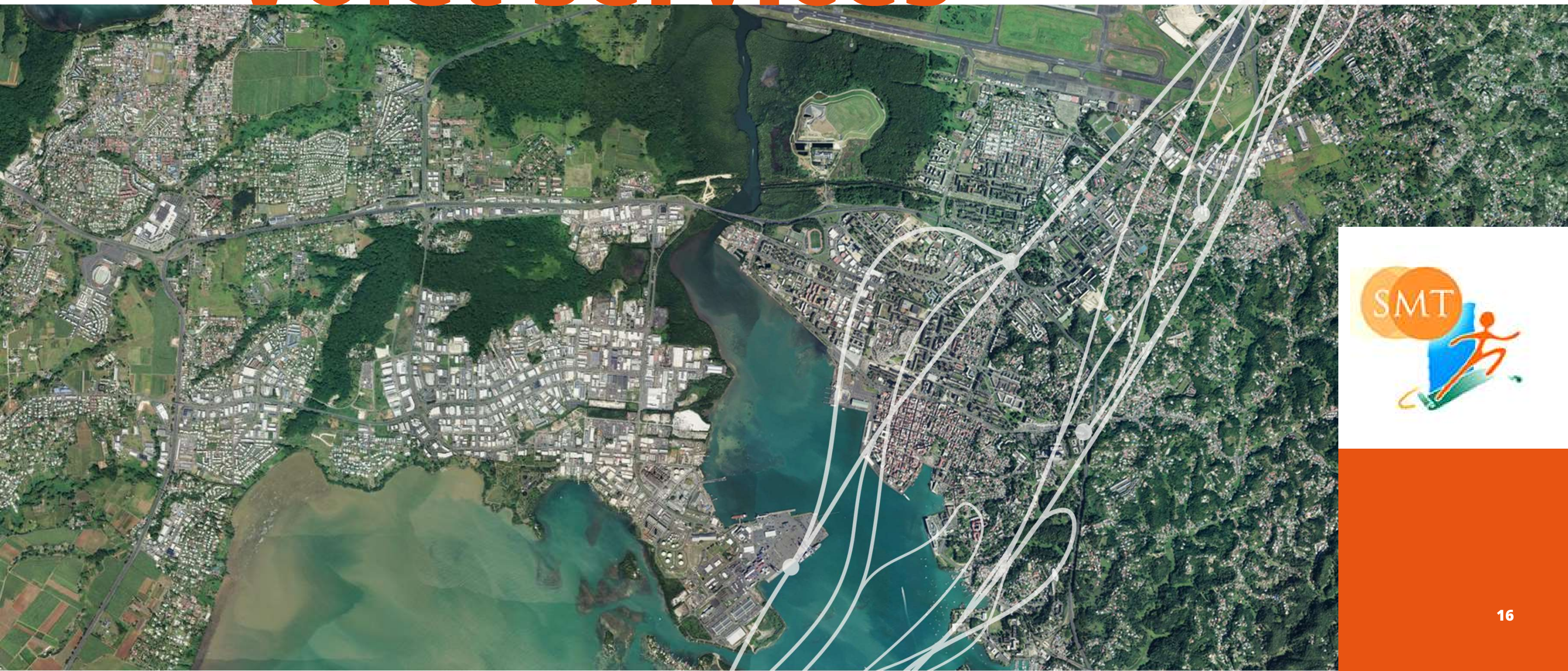
Pour améliorer le confort et la sécurité des piétons, **le SMT prescrira, à l'occasion de son Plan de Mobilité, une réduction des vitesses automobiles en ville**, associée aux aménagements adéquats :

- à 30 Km/h par défaut
- En Zone de Rencontre (20 Km/h) lorsqu'il n'existe pas de trottoir

Par ailleurs, Le SMTC, dans le cadre de son schéma directeur d'accessibilité et les communes membres, dans le cadre des PAVE, garantiront **la mise en accessibilité progressive des espaces publics, avec une priorité sur les cheminements vers les ERP les plus proches de l'arrêt** ou à moins de 200m des arrêts.

Enfin, dans le cadre des itinéraires identifiés au Schéma Directeur des Modes Actifs, **le SMT s'assurera que les nouveaux aménagements cyclables maintiennent et améliorent les continuités piétonnes.**

Volet services



Structure du plan d'action services



Atteindre une
taille critique
pour le service
de **vélos en
libre-service**



Proposer des
**vélos du
quotidien en
location longue
durée**



Créer une intermodalité vélo / Transport via le
stationnement et l'emport des vélos



**Soutenir les
initiatives des
employeurs,
acteurs publics,
associations**



**Communiquer,
valoriser et
sensibiliser**



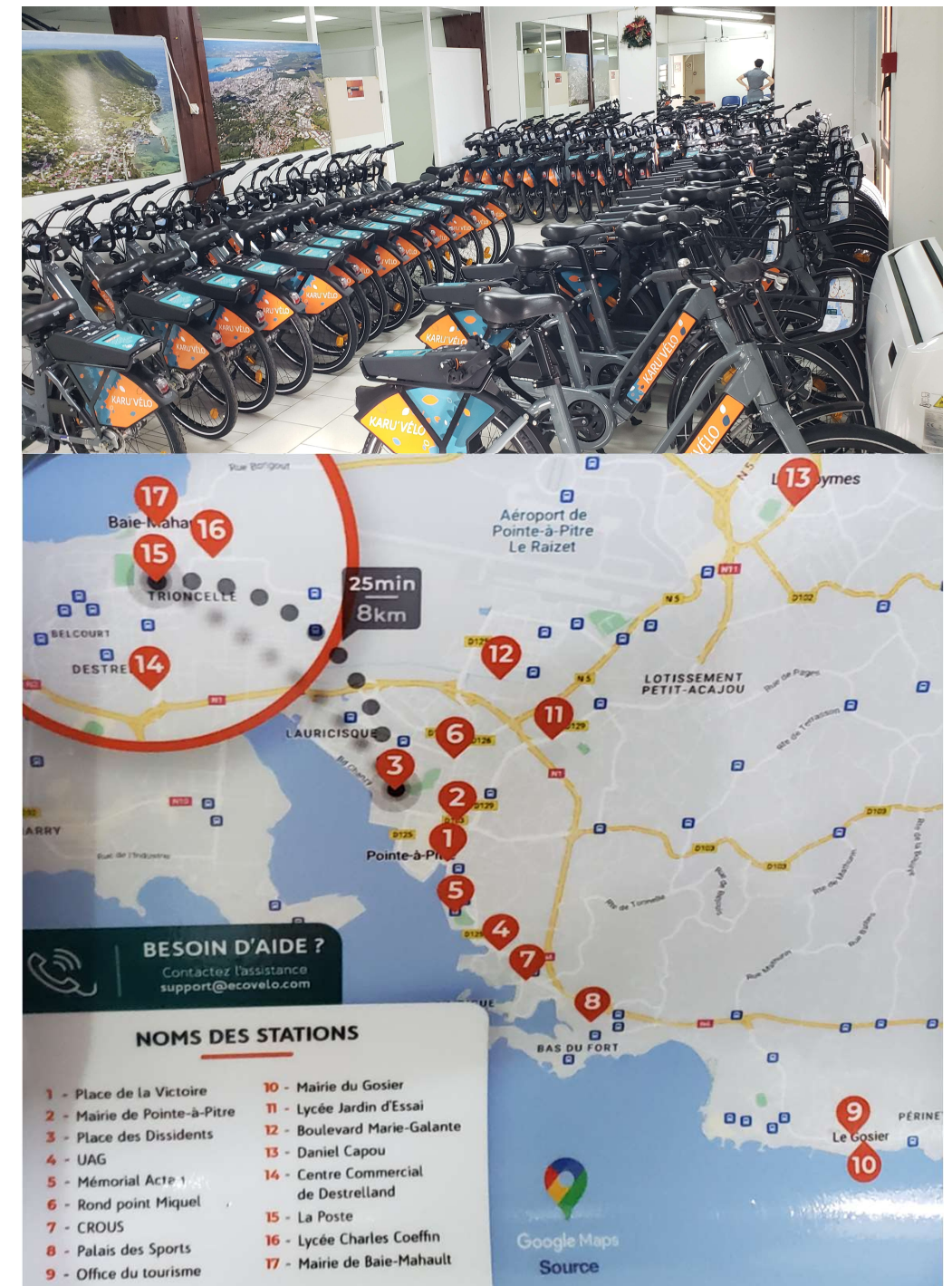
Atteindre une taille critique pour le service de **vélos en libre-service**

Durant la démarche de Schéma Directeur des Modes Actifs, le SMT a décidé d'améliorer Karuvélo en orientant ce service vers les usagers locaux, ce qui implique :

- Une baisse des tarifs d'abonnement et d'usage et des avantages tarifaires pour les abonnés Karu'lis.
- Un élargissement du service aux communes des Aymes de Baie Mahault et du Gosier. Le système compte désormais 14 stations et 95 vélos
- En parallèle, le SMT a internalisé le suivi pour s'assurer d'une plus grande fiabilité du système (régulation entre stations, entretien, ...). Le suivi est actuellement assuré par 2 agents du SMT.

Ces évolutions sont positives mais le nombre de stations devra encore augmenter pour obtenir un effet réseau. Les systèmes VLS qui ont un usage élevé sont dimensionnés à hauteur d'environ 1 vélo pour 500 habitants, soit environ 500 vélos pour la partie urbaine des communes de Cap Excellence et Riviera du Levant.

Le schéma directeur propose ci-après une extension à environ 500 vélos et 55 stations, dont 5 sur la commune de Saint François et 3 sur la commune de Sainte Anne. Les localisations potentielles ont été travaillées en atelier avec des partenaires et des représentants du monde du vélo.



**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune de Baie-
Mahault**

Légende :

**Stations VLS existantes
et futures**

-  Stations VLS existantes
-  Stations VLS futures
proposées

Transports en commun

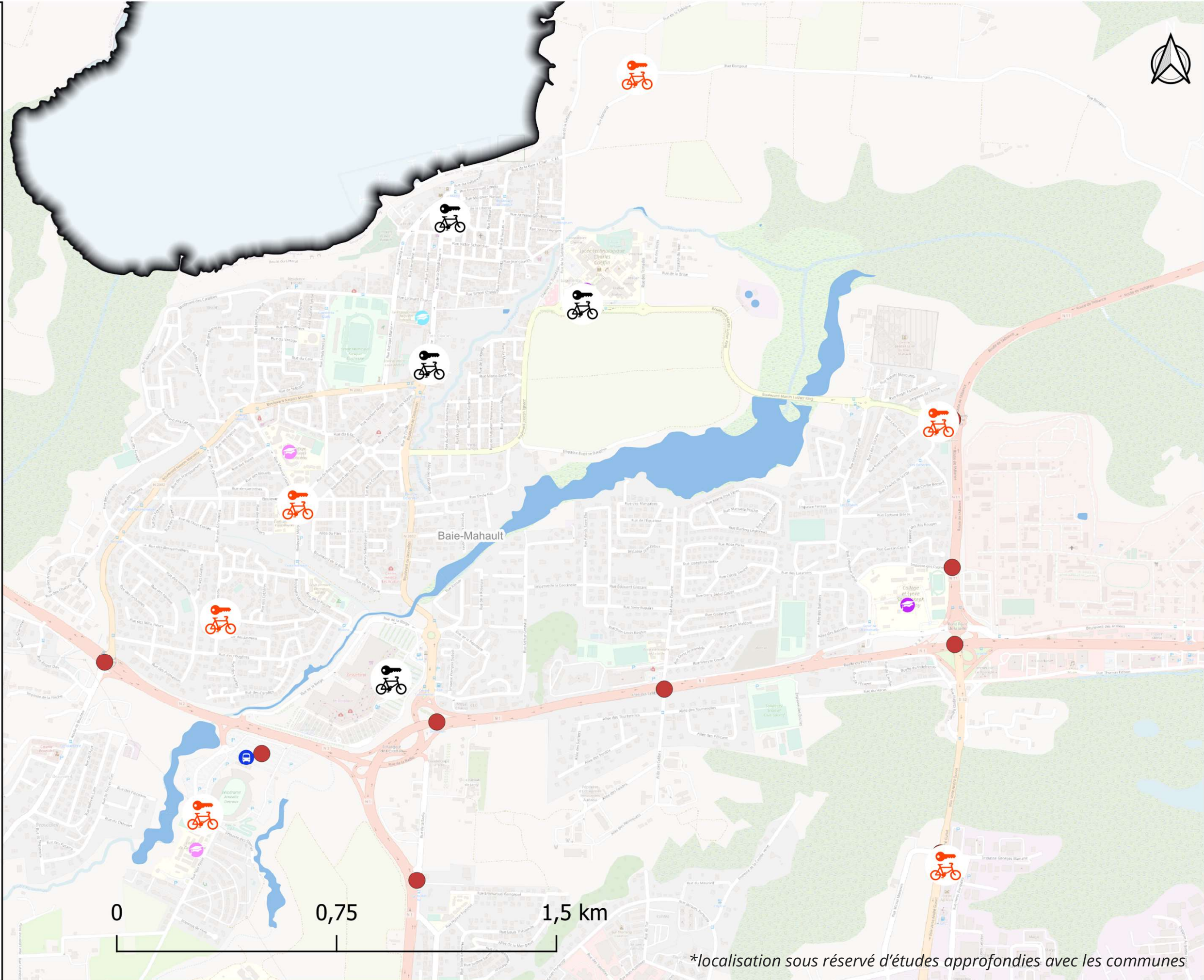
-  Arrêts BHNS
-  Pôles d'échange

Etablissements scolaires

-  Collège
-  Lycée
-  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe,
Communautés d'agglomération, SMT



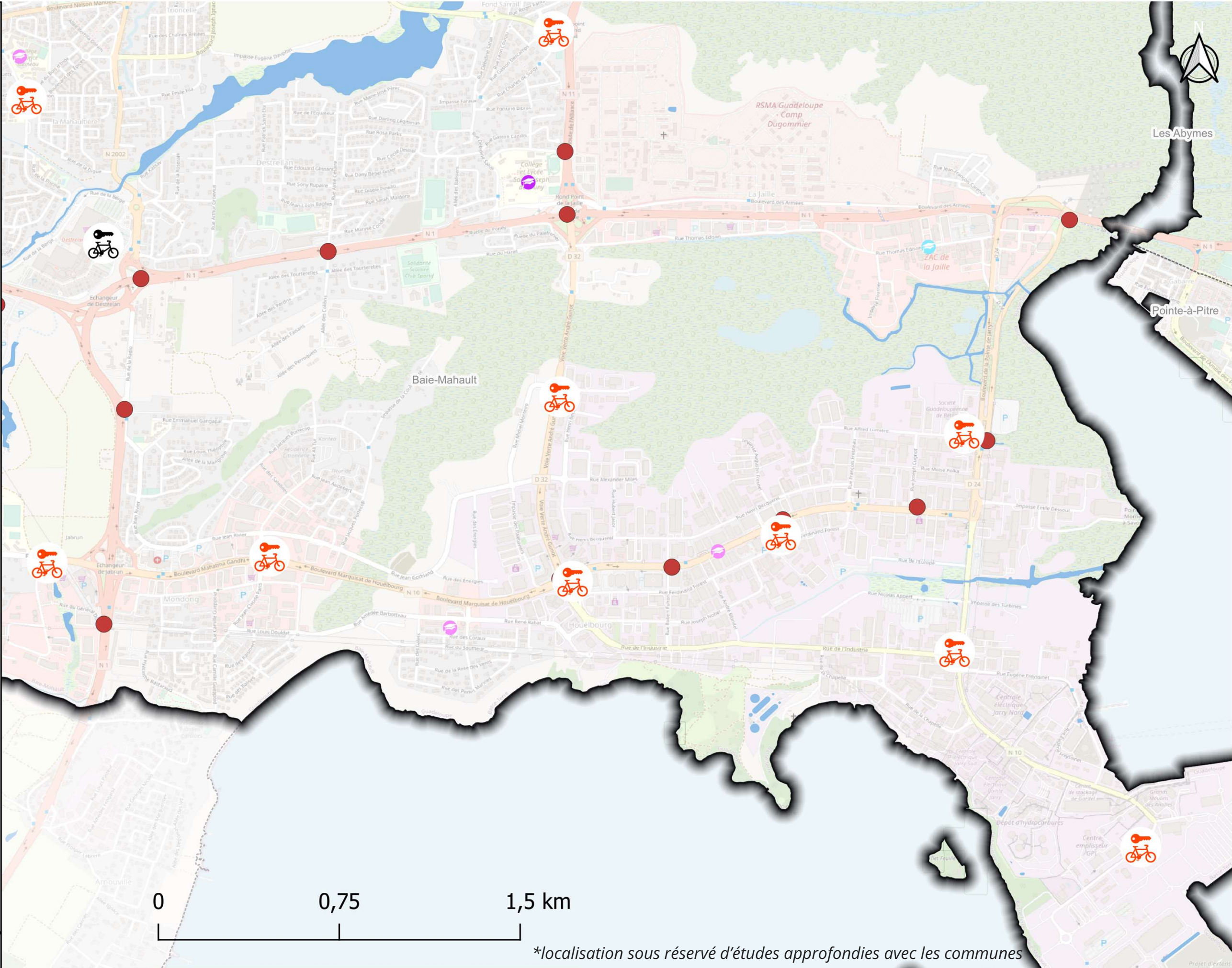
**localisation sous réserve d'études approfondies avec les communes*

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
Jarry**

- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures
proposées *
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe,
Communautés d'agglomération, SMT



*localisation sous réservé d'études approfondies avec les communes

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune des
Abymes nord**

Légende :

**Stations VLS existantes
et futures**

-  Stations VLS existantes
-  Stations VLS futures
proposées *

Transports en commun

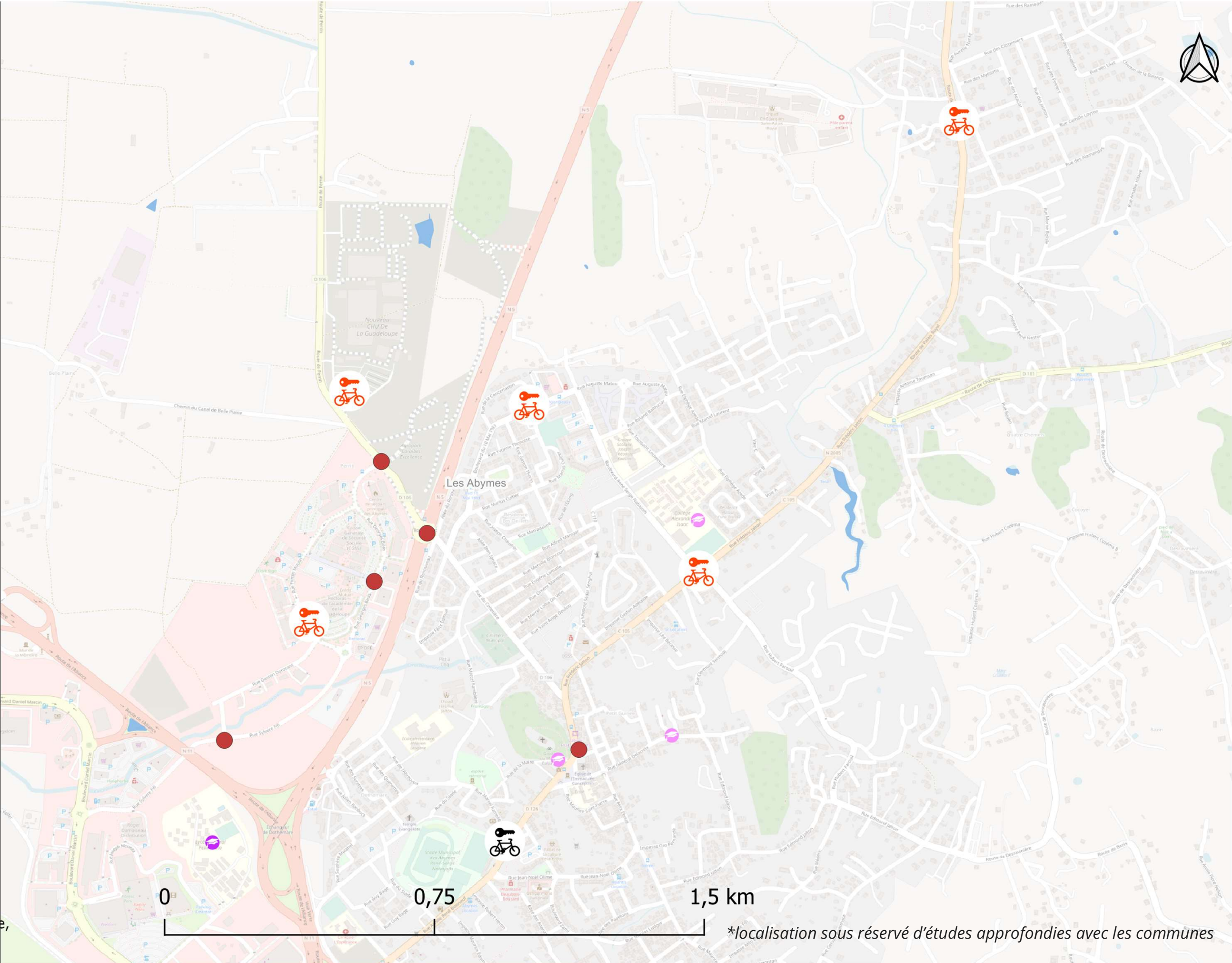
-  Arrêts BHNS
-  Pôles d'échange

Etablissements scolaires

-  Collège
-  Lycée
-  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe,
Communautés d'agglomération, SMT



*localisation sous réservé d'études approfondies avec les communes

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune des
Abymes sud**

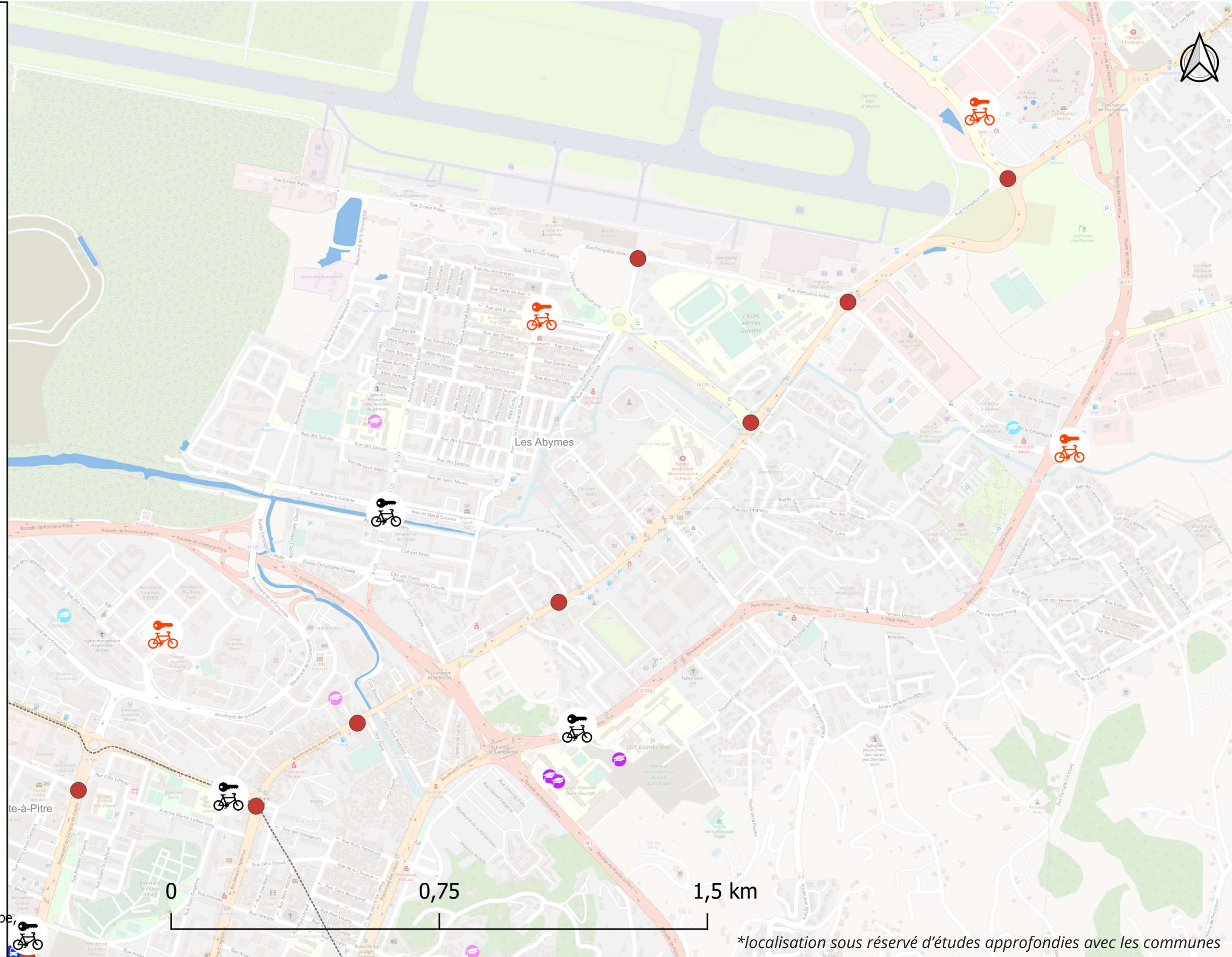
- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures*
proposées

- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange

- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, SMT



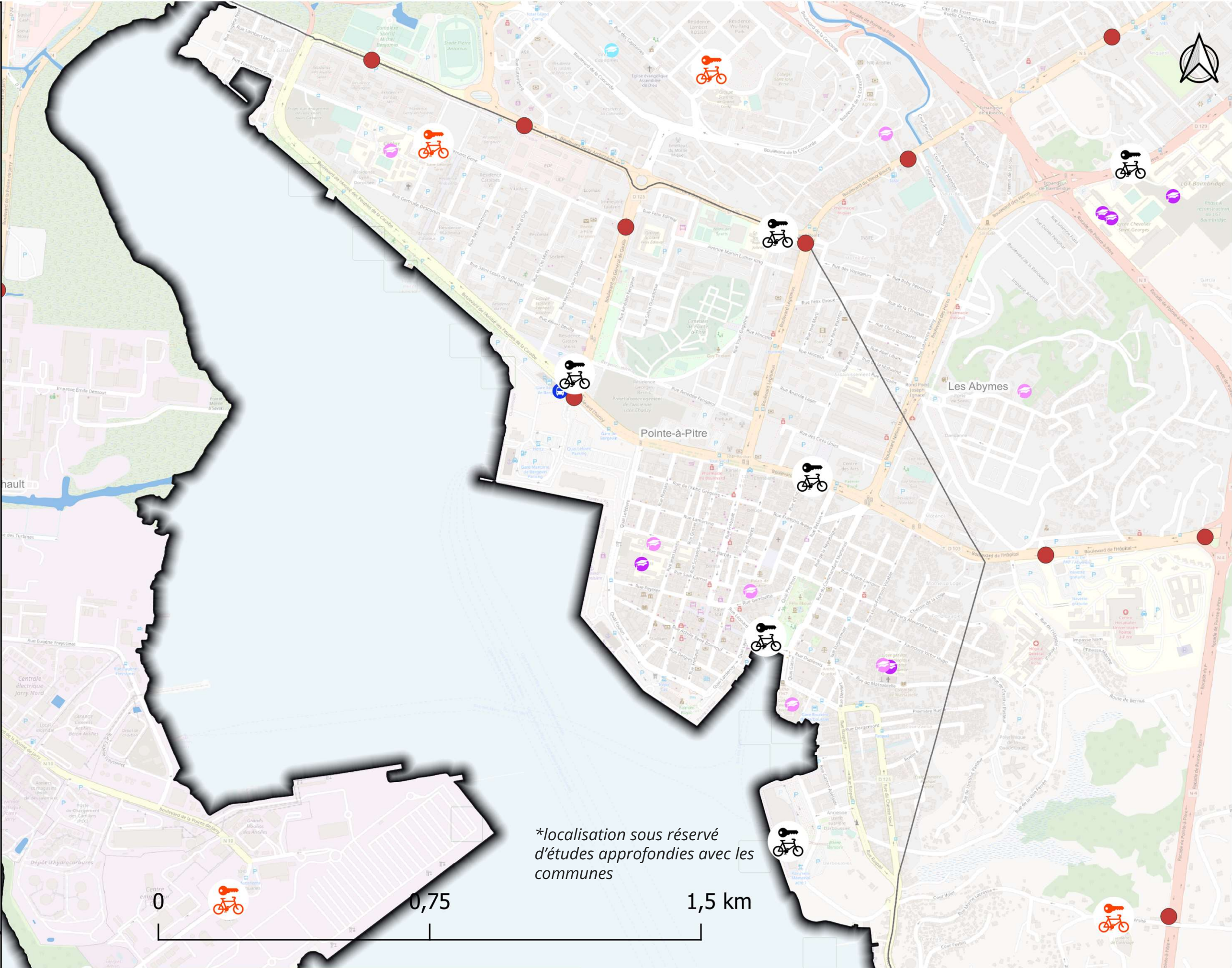
*localisation sous réserve d'études approfondies avec les communes

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune de
Pointe-à-Pitre centre**

- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures
proposées
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, SMT



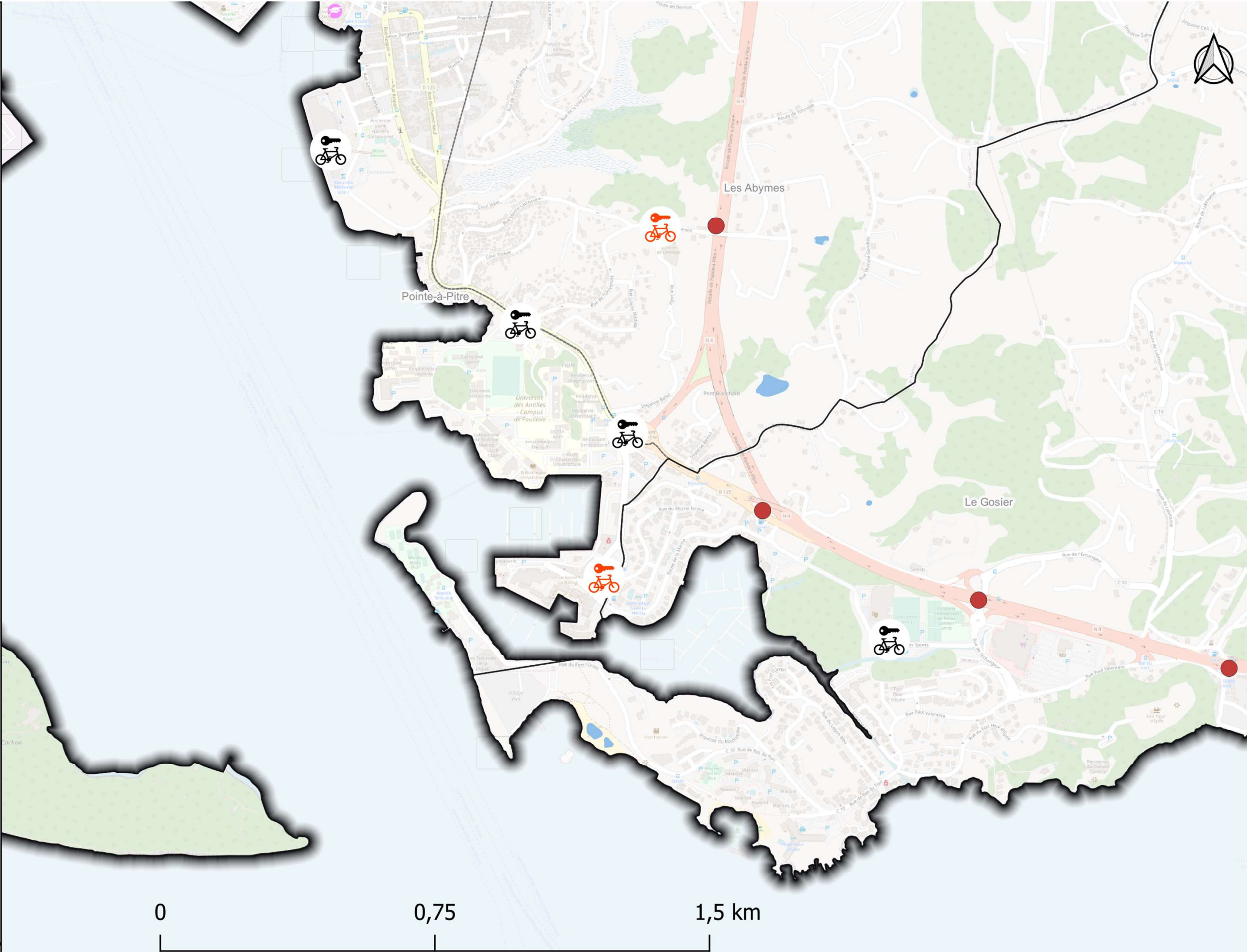
*localisation sous réserve
d'études approfondies avec les
communes

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune de
Pointe-à-Pitre
Université/Marina**

- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures
proposées
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe,
Communautés d'agglomération, SMT



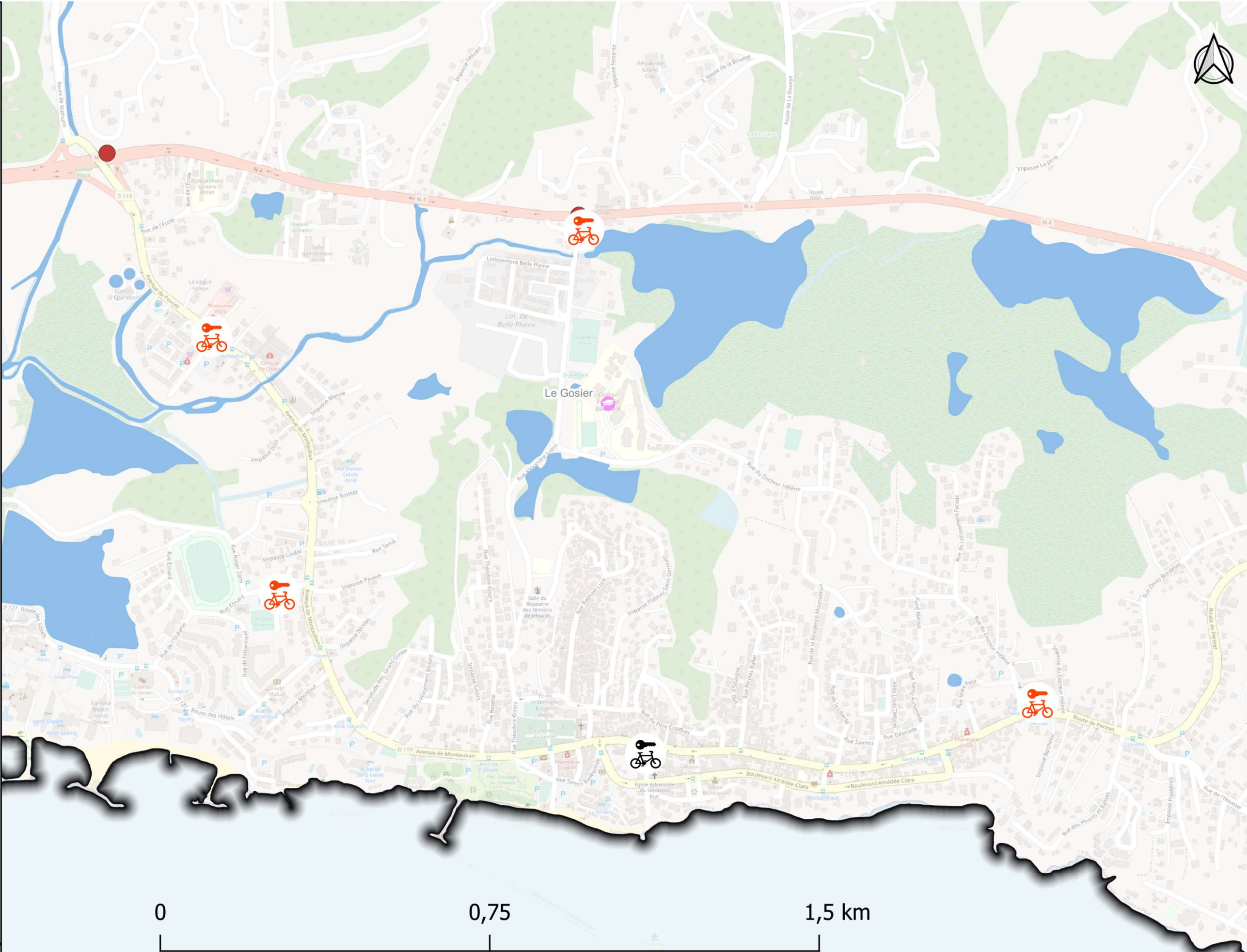
**localisation sous réservé d'études approfondies avec les communes*

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune du
Gosier**

- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures
proposées
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, SMT



*localisation sous réservé d'études approfondies avec les commune.

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune de
Sainte-Anne**

- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures
proposées *
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, SMT



*localisation sous réserve d'études approfondies avec les commune.

**Implantation précise
des stations VLS
futures retenues sur
la commune de
Saint-François**

- Légende :**
- Stations VLS existantes
et futures**
-  Stations VLS existantes
 -  Stations VLS futures
proposées *
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



Iter 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, SMT



Proposer des vélos du quotidien en location longue durée



- Démarrage en 2024 avec 200 vélos, puis montée en charge sur 2 ans :
 - Réassort progressif en fonction du constat d'usage. Une taille cible de 500 à 700 vélos nous semble la plus adaptée compte tenu des expériences ailleurs en France (moyenne : 1 vélo pour 500 habitants).
 - Diversification du parc (vélos pliants, vélos cargo, long-tail), ces derniers vélos n'étant loué que pour un mois de test
 - La durée de vie estimée des vélos est de 6 ans.
- Les vélos seront fournis en standard avec des **accessoires de sécurité** (casque et gilet, cadenas renforcé, sensibilisation à la sécurité, adresses des associations vélos pour se former) et, **en option, avec des sacoches ou des sièges enfants**.
- Proposition de tarif VAE :
 - 45€/mois ou 25€/mois pour les abonnés Karu'lis annuels ou les tarifs sociaux, sans durée maximale.
 - L'abonnement est remboursable à 50% par l'employeur, au même titre que l'abonnement transport.
 - Vélos spéciaux : 100€, limité à un mois
 - Une option d'achat peut être envisagée pour les abonnés présents depuis 2 ou 3 ans.



Vélo allongé



Vélo cargo



Vélo pliant

Créer une intermodalité vélo / Transport via le stationnement et l'empport des vélos



Le vélo peut être un atout précieux pour accéder aux arrêts des lignes structurantes ou au futur BHNS, ou encore terminer son trajet. C'est très utile sur des distances moyennes ou lorsque l'infrastructure existante est trop dangereuse (par exemple la liaison entre le centre du Gosier et Pointe à Pitre).

L'intermodalité vélo / transport concerne d'abord **l'empport des vélos** :

- **Plusieurs agglomérations équipées de TCSP acceptent les vélos en dehors des heures de pointe** et si l'affluence le permet. C'est par exemple le cas des tramways à Toulouse, Bordeaux, Orléans, Strasbourg, Le Mans ou Mulhouse.
- le Décret n° 2021-190 du 20 février 2021 prévoit que **tous les autocars neufs doivent être pré-équipés pour pouvoir transporter jusqu'à 5 vélos**. Cependant les AOM peuvent obtenir des dérogations motivées (par exemple impossibilité liée aux dimensions dans les gares routières, ...). Plusieurs collectivités ont commencé à accepter l'empport des vélos sur leurs lignes : c'est le cas pour 3 agglomérations de la Réunion (54 véhicules équipés pour la CIVIS, 6 bus pour TCO), comme plusieurs Régions (Centre, Rhône Alpes Auvergne, Occitanie...). Ces usages sont cependant à éviter dans un contexte purement urbain pour limiter les impacts sur l'exploitation.

Cette intermodalité passe aussi par :

- Une **offre de stationnement sécurisée** aux abords des arrêts principaux
- Une **cohérence dans les offres tarifaires** entre les services de transport et les services vélos.

Créer une intermodalité vélo / Transport via le stationnement et l'empport des vélos



Le vélo peut être un atout précieux pour accéder aux arrêts des lignes structurantes ou au futur BHNS, ou encore terminer son trajet. C'est très utile sur des distances moyennes ou lorsque l'infrastructure existante est trop dangereuse (par exemple la liaison entre le centre du Gosier et Pointe à Pitre).

Proposition du Schéma Directeur des Modes Actifs

- **Accepter les vélos sur le futur BHNS en heure creuse**, lorsque l'affluence le permet
- **Etudier puis expérimenter la prise en charge des vélos sur les lignes S01 (Saint François) et S02 (Sainte Anne)** en équipant les 4 autocars low-entry au moment de la prochaine évolution du réseau karu'lis..
- **Introduire une offre de stationnement vélo**
 - **aux arrêts principaux du réseau**, notamment BHNS : arceaux vélo + stationnement fermé et sécurisé sur les PEM, accessibles avec le badge Karulis, gratuitement ou via un supplément de tarif symbolique.
 - **À proximité des stations VLS** pour compléter l'offre publique : arceaux vélos
 - Prescrire l'implantation de stationnement sécurisés à proximité des ERP, chez les employeurs, en habitat collectif, en amont des passages piétons
- **Proposer aux abonnés Karu'lis des tarifs réduits pour les services vélos** (VLS + Location longue durée).



*Rack pour emport vélo
monté sur autocar*

Proposition d'implantation du stationnement vélo / transport



2024 :

- **À proximité des stations VLS existantes** : au moins 4 arceaux vélos (attention à ce que les places VLS et les autres places ne puissent pas être confondues). 8 arceaux supplémentaires pour la gare routière de Pointe à Pitre.
- **Arrêts du réseau actuel** : 5 arrêts à sélectionner notamment sur des secteurs non concernés par des stations VLS, équipées par ailleurs. Par exemple : bourg de Sainte-Anne, CHU actuel, Darboussier, Rond-Point Ignace, Centre commercial Boisripeaux, ...

2024 – 2026

- **À proximité des nouvelles stations VLS** (4 arceaux / station)

Horizon BHNS :

- **PEM Vélodrome, gare routière de Pointe à Pitre et CHU** : abri fermé sécurisé 30 à 50 places (non autorisés aux VLS) + au moins 10 arceaux vélos
- **Autres arrêts du BHNS** : 4 arceaux implantés sur une place de stationnement à proximité immédiate ou sur trottoir

Diffuser la culture du vélo au quotidien en encourageant les initiatives associatives et locales



Plan d'action :

- Lancer, sur la période 2024-2026, **deux appels à manifestation d'intérêt** autour de la culture vélo au quotidien, pouvant aider les services suivants :
 - Organisation de séances de sensibilisation à la sécurité sur le vélo du quotidien par les associations sportives
 - Soutiens aux évènements de type « convergence vélo », hors évènements sportifs, Challenge vélo ou marche inter-entreprises ou à l'échelle d'écoles, autres actions de sensibilisations
 - Stages de « remises en selle » dédiés aux adultes
 - Formation de permanents ou de bénévoles d'associations-vélo au montage et à l'animation de projets
 - Ateliers d'autoréparation, activités de recyclage de vélos : mise à disposition d'un local, aide à l'achat de matériel de réparation

Coût : Budget estimé à 30 K€ pour chaque AMI, pouvant financer des actions de formation, de communication ou d'outillage.



Plan de communication

Le Schéma Directeur intègre une proposition de plan de communication auprès du grand public, des usagers et des employeurs.

Le budget global du plan de communication sur l'ensemble des services peut être estimé à 90 K€/an dont 60 K€ pour les diffusions sur les médias (similaire à l'action conduite pour Karu'Covoit).

Le SDMA devrait générer près de 10 M€ d'investissement sur 6 ans

Action	Période	Investissement global	Fonctionnement (coûts - recettes)/an	Financement de l'investissement
Aménagement		7 300 000 €		
Prioritaires	2024-2029	3 400 000 €		60% Fond de mobilité active, 0 à 20% Gestionnaire de voirie
Secondaires	2024-2029	2 300 000 €		60% Fond de mobilité active, 0 à 20% Gestionnaire de voirie
Etudes pré-faisabilité si portage SMTc	2024-2026	100 000 €		Axe 1 AVELO : 70 K€
Inscrits sur les Schéma Directeurs des gestionnaires de voirie (sous conditions)	2024-2029	1 500 000 €		
Pilotage		- €	144 000 €	
1 ETP Chargé de mission vélo	2024-2030		144 000 €	Axe 4 AVELO3 : 100 K€ sur 3 ans
Services		2 460 000 €	126 000 €	
VLS	2024-2030	750 000 €	126 000 €	DSIL ou FEDER
Location longue durée	2024-2030	1 080 000 €	Equilibre année 3	Axe 2 AVELO3 : 100 K€ + DSIL ou Feder
Etude opportunité emport de vélos	2024	40 000 €		Axe 1 AVELO3 : 28 K€
Expérimentation emport vélo lignes S1 et S2	2025-2030	60 000 €		FEDER
Stationnement PEM	2026-2028	180 000 €		Environ 50% Alveole+ ou programme successeur
Autres stationnements Vélo	2024-2030	200 000 €		
2 AMI initiatives locales	2024-2026	60 000 €		Axe 4 AVELO3 : 70% max 100 K€ cumulé avec communication
Plan de communication	2024-2026	90 000 €		Axe 4 AVELO3 : 70% max 100 K€ cumulé avec AMI
TOTAL		9 760 000 €	270 000 €	
Subvention AVELO		300 000 €	100 000 €	
Subvention Etat AAP Mobilités Actives		3 990 000 €		
Autres (DSIL, FEDER)		à définir		