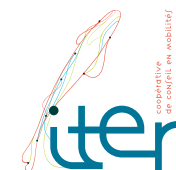




Schéma directeur des modes actifs

Rapport final des préconisations
(aménagement et services)



Version
Décembre 2023



Le Schéma Directeur des Modes Actifs définit le plan d'action du Syndicat Mixte des Transport du Petit Cul De Sac Marin afin de développer la pratique du vélo et de la Marche sur le territoire.

Ce document présente une synthèse du diagnostic, puis le plan d'action en matière d'aménagement et de services.

Des éléments plus détaillés ainsi qu'une charte des aménagements cyclables sont joints en annexe.

01 | Rappel du diagnostic

02 | Plan d'action aménagements

03 | Plan d'action services

Vélos en libre-service

Location longue durée

Intermodalité vélo - transports, stationnement

Soutien aux initiatives locales

PlaN de communicatoin

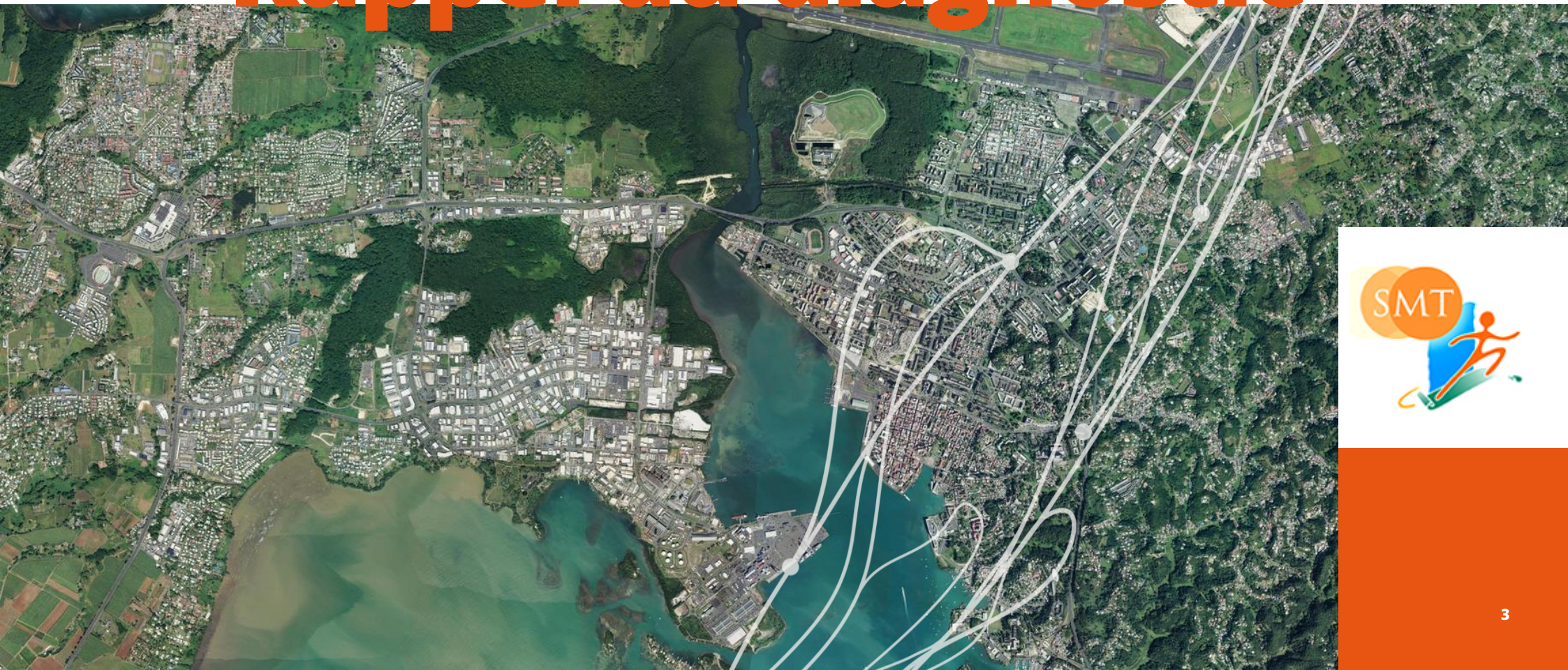
04 | Annexes

Rapport détaillé des aménagements

Rapport détaillé du déploiement des Vélos en Libre-Service

Charte des aménagements cyclables

Rappel du diagnostic



Les modes actifs :

1 déplacements sur 4 en Guadeloupe, 1 sur 3 dans l'agglomération centrale



La Marche (23%)



Le vélo, avec ou sans assistance (2%)

Objectif : **Multiplier par 4 l'usage du vélo en France**

Pourquoi développer la marche et le vélo ?



Permettre aux nouvelles générations de **redécouvrir le vélo** quotidien...

Le vélo au quotidien était autrefois bien présent en Guadeloupe. Les écoles et collèges étaient d'ailleurs équipés de stationnement vélo.

Aujourd'hui, le cyclisme sportif très pratiqué. C'est un levier d'action potentiellement puissant pour le vélo au quotidien. **Les espaces** pour le sport ou la promenade **sont très fréquentés** par les piétons et les cyclistes.

Une grande part des déplacements sont courts et sur un espace plat, à des heures qui ne sont pas les plus chaudes

Le vélo en ville est donc une alternative à la voiture :

- **Pour les déplacements courts** (établissement scolaires, emploi local, achats)
- **Pour les déplacements longs** combinés avec le futur BHNS

Le schéma concerne toutes les actions d'une politique de modes actifs, en complémentarité avec les partenaires



La réglementation, le plan de circulation



Les aménagements



Le jalonnement



Le stationnement



Routes de Guadeloupe, Communes, Communautés d'Agglo
SMT (co maitrise d'ouvrage possible)



La formation



Les services



La communication



L'incitation financière



SMT (compétence AOM et Plan de Mobilité)
Interventions possibles des agglos, des communes, des associations...



L'urbanisme



L'entretien

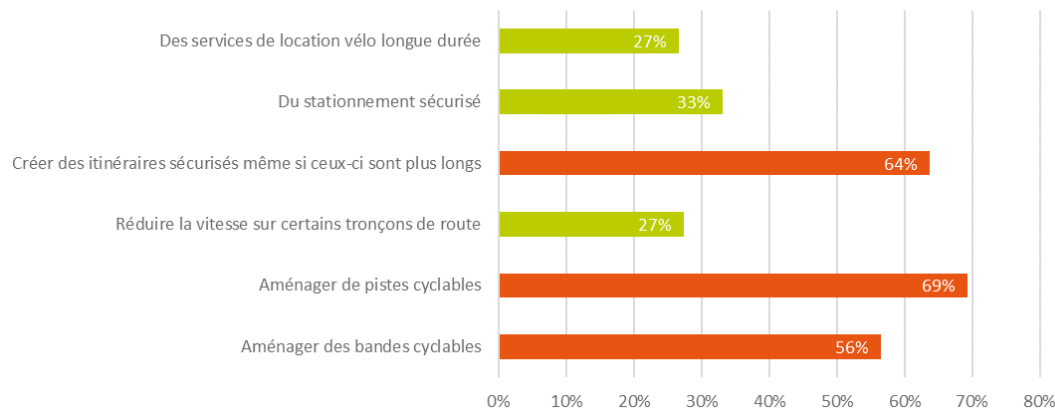


Communautés d'agglo (PLUI), SCOT
Gestionnaires de voirie (entretien)

Peu d'aménagements = peu de cyclistes

Niveau d'aménagement	% de vélos
Pas ou peu d'aménagement, aucune continuité cyclable	1 à 3% des déplacements
Nombreuses bandes cyclables (non séparées), quelques pistes (séparées)	5 à 10%
Pistes cyclables sur tous les axes importants, zone 30 Km/h en centre-ville et dans les quartiers	15 à 25%

Ce qui vous encouragerait à faire du vélo
(Enquête - Top 3 et top 6)



D'autres acteurs publics interviennent pour la marche et le vélo sur le territoire du SMT



Rappel du diagnostic

Le vélo au quotidien était autrefois bien présent en Guadeloupe. Les écoles et collèges étaient d'ailleurs équipés de stationnement vélo.

Aujourd'hui, le cyclisme sportif très pratiqué. C'est un levier d'action potentiellement puissant pour le vélo au quotidien. **Les espaces** pour le sport ou la promenade **sont très fréquentés** par les piétons et les cyclistes.

Une grande part des déplacements sont courts et sur un espace plat, à des heures qui ne sont pas les plus chaudes

Le vélo en ville est donc une alternative à la voiture :

- **Pour les déplacements courts** (établissement scolaires, emploi local, achats)
- **Pour les déplacements longs** combinés avec le futur BHNS

Rappel du diagnostic

Atouts, Faiblesses, Risques et Opportunités : les déplacements à pied

Atouts

La marche est un mode naturel pour de nombreuses personnes.

La pratique de la marche comme loisir.

Beaucoup de déplacements courts.

La présence d'aménagements dédiés aux piétons (trottoirs, promenades, piétonnisation de certaines rues) dans les centres-villes.

Faiblesses

Le trafic et la vitesse automobile → cercle vicieux contre les modes actifs.

L'absence d'accessibilité des aménagements existants

Des aménagements souvent dégradés et mal entretenus.

Des traversées piétonnes parfois éloignées.

Les coupures urbaines, peu de routes alternatives.

Risques

La faible propension des automobilistes à accepter la réduction de leur espace (crainte de congestion routière et de difficultés de stationnement).

Une situation financière contrainte qui rend difficile un déploiement massif et rapide de nouvelles infrastructures, sauf à prendre de l'espace sur les voitures (en stationnement ou en circulation).

Opportunités

Le projet de mise en accessibilité des arrêts interurbains par Routes de Guadeloupe, qui intègre le cheminement entre l'arrêt et le pôle de destination.

Un réseau routier très hiérarchisé, avec beaucoup de dispositif de ralentissement : opportunité pour déployer rapidement des zones 30 et des zones de rencontres favorables aux piétons et aux cyclistes.

Rappel du diagnostic

Atouts, Faiblesses, Risques et Opportunités : les déplacements à vélo

Atouts

La pratique sportive du vélo est très développée en Guadeloupe.

Des réservations temporaires d'axes aux piétons et cyclistes qui rencontrent un grand succès pour le sport et le loisir.

Faiblesses

Le trafic et la vitesse automobile → cercle vicieux contre les modes actifs.

Les coupures urbaines, peu de routes alternatives.

L'image du vélo « au quotidien » (climat, sécurité, ...), négative et parfois erronée.

Un « lobby » des cyclistes existant mais peu structuré.

La topographie, les faibles niveaux de revenus // prix des VAE.

La dispersion des compétences liées aux aménagements vélo.

Risques

La faible propension des automobilistes à accepter la réduction de leur espace (crainte de congestion routière et de difficultés de stationnement).

Une situation financière contrainte qui rend difficile un déploiement massif et rapide de nouvelles infrastructures, sauf à prendre de l'espace sur les voitures (en stationnement ou en circulation).

Un risque de découragement devant l'ampleur de la tâche (nécessité de hiérarchiser).

Des projets d'infrastructures qui ne structurent pas un réseau et qui ne suffiront pas à changer les habitudes.

Opportunités

Des opportunités de financement.

La congestion routière : le vélo s'il est sécurisé peut vite présenter un avantage comparatif par rapport à la voiture.

Certaines emprises larges, qui pourraient constituer un support d'aménagements cyclables à moindre coût.

Des projets d'aménagements portés par Routes de Guadeloupe, les Agglomérations et quelques communes.

Objectifs validés pour le Schéma Directeur 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 jalonement** 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

Structure du plan d'action

Aménagement

- Itinéraires prioritaires SMT
- Itinéraires secondaires SMT
- Projets des partenaires (sous conditions)
- Amélioration de l'accessibilité aux piétons

Services

- Une taille critique pour le Vélo en Libre-Service
- Un service de Location longue durée
- Un emport des vélos sur le BHNS et certaines lignes longues distance
- Du stationnement vélo
- Du Soutien aux initiatives locales
- Un plan de communication

Pilotage

- Chargé de mission mobilités actives

Plan d'action - aménagement

Description des itinéraires
concernés



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

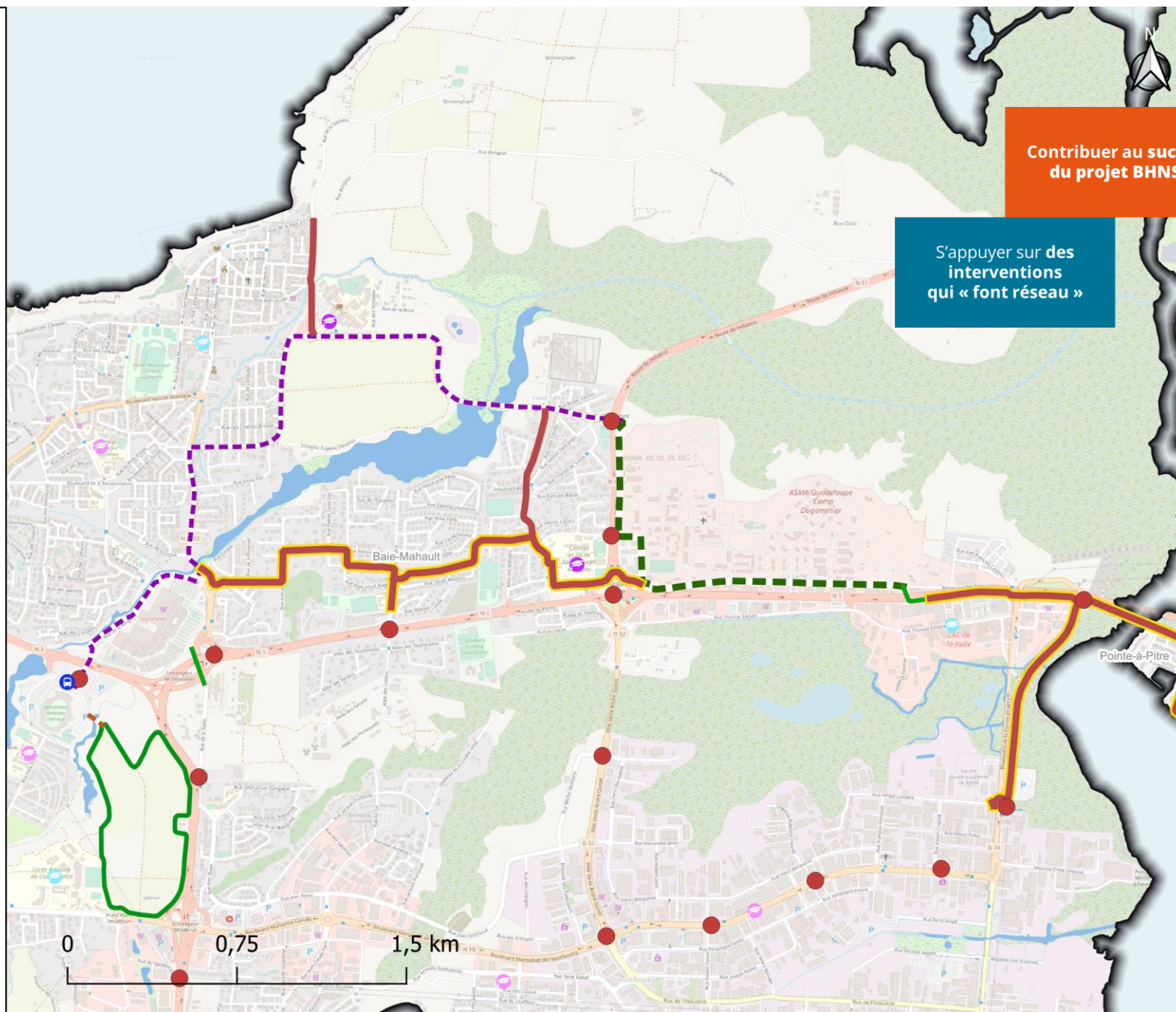
● Collège

● 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

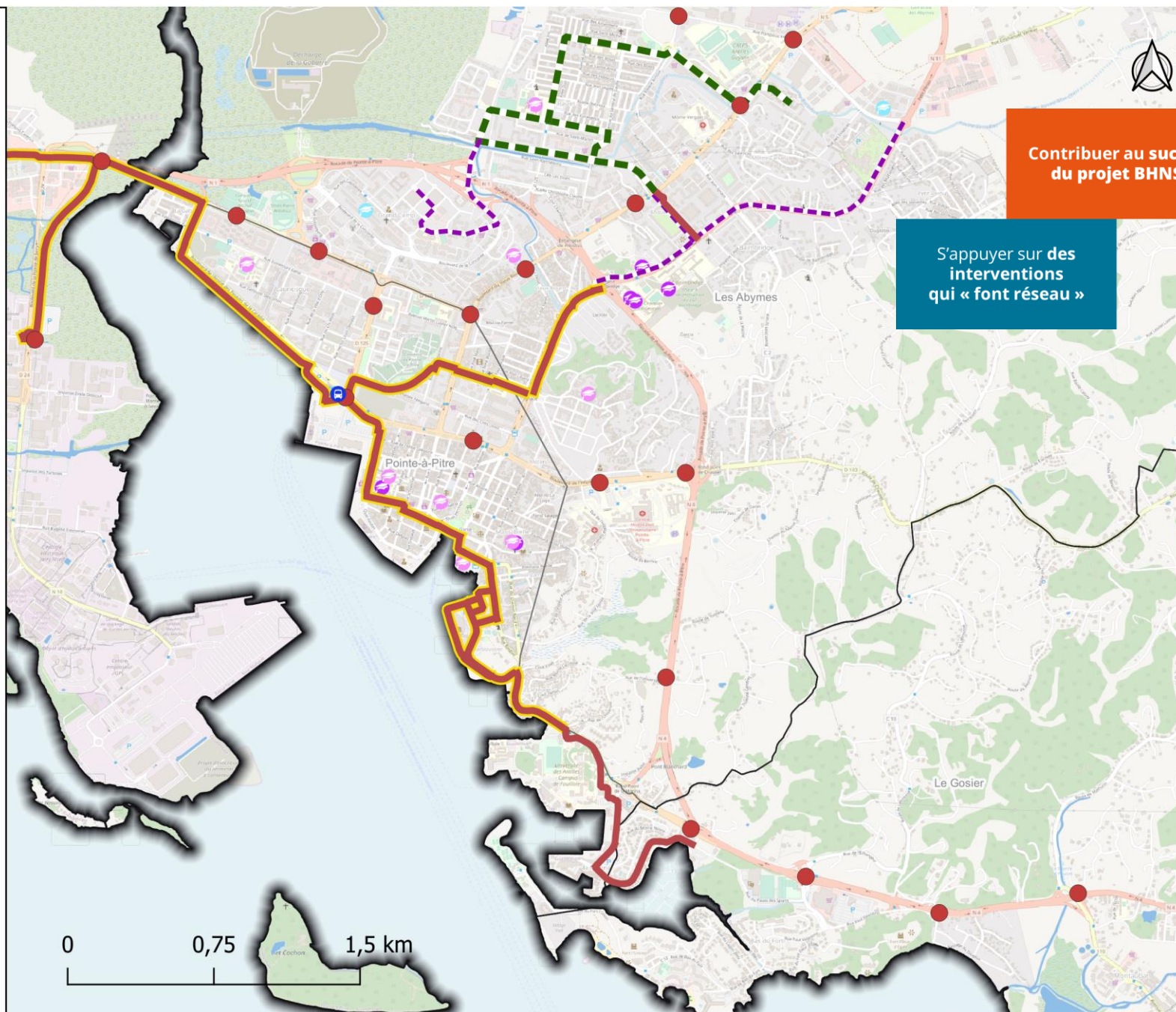
- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

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

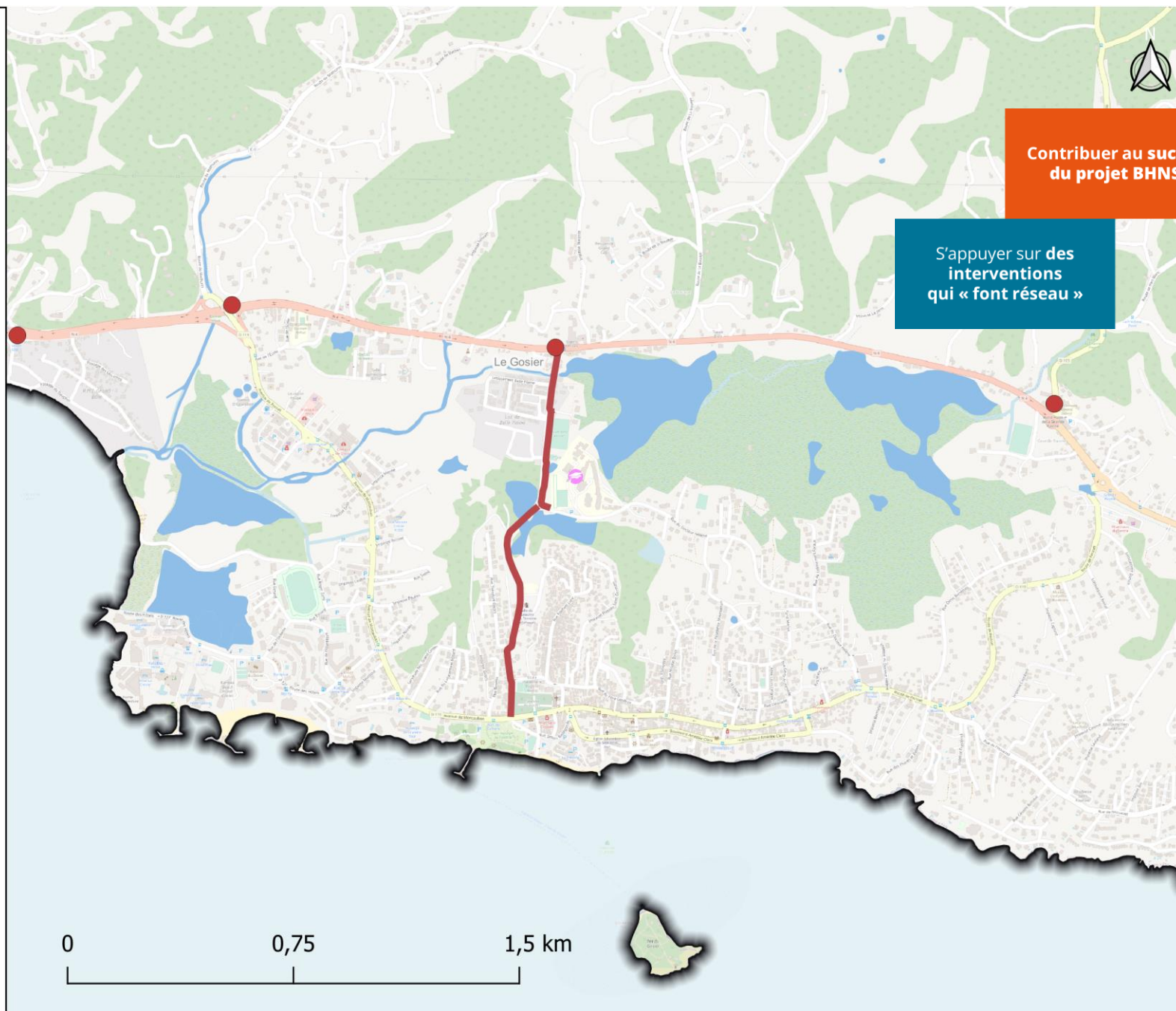
- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

- Collège
- Lycée
- Lycée professionnel



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



Contribuer au succès
du projet BHNS

S'appuyer sur des
interventions
qui « font réseau »

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

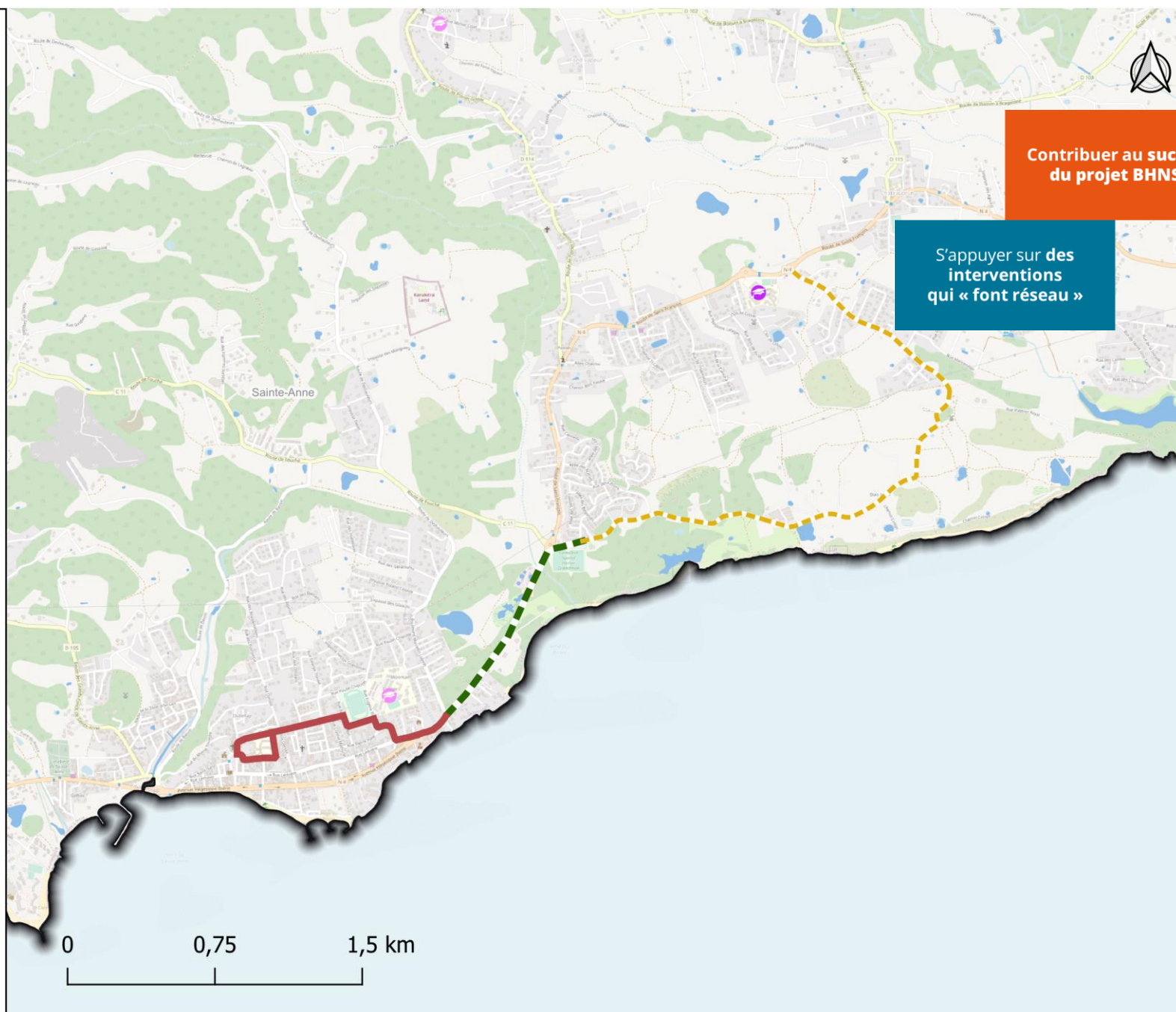
-  Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
-  Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

-  Collège
-  Lycée
-  Lycée professionnel



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



Contribuer au succès
du projet BHNS

S'appuyer sur des
interventions
qui « font réseau »

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

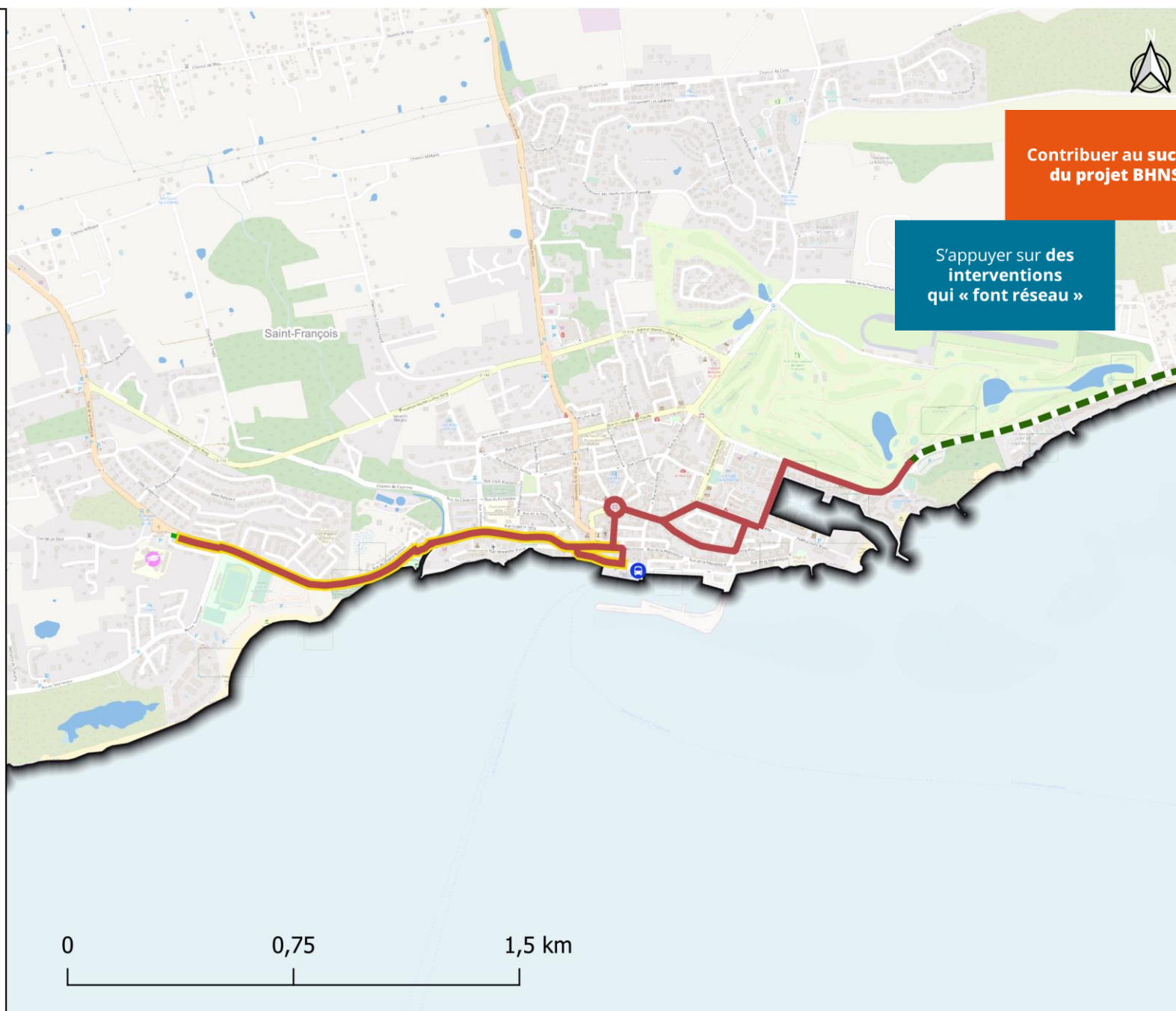
- Projets cyclables portés par les Communautés d'Agglomération
- Autres projets cyclables

Etablissements scolaires

- Collège
- Lycée
- Lycée professionnel



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



Contribuer au succès
du projet BHNS

S'appuyer sur des
interventions
qui « font réseau »

**Un coût
global de
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€ sur
les sections
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 €



Impact budgétaire potentiel après subventions : 3,8 M€

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.



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

Benchmark et plan d'action



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**

Les VLS ont été mis en service dans de nombreuses petites et moyennes agglomérations, en métropole ainsi qu'à La Réunion (3 communes de deux agglomérations différentes). Ce service existe déjà sur le périmètre du Petit Cul de Sac Marin, avec un usage constaté complémentaire au réseau de transport (plutôt en soirée).

Cependant, **en dessous de 500 000 habitants, les services sont souvent trop peu dimensionnés pour trouver leur public**. Ils jouent plus un rôle de vitrine (Evaluation des services vélo, Ademe 2021). Les VLS sont surtout pertinents et efficaces sur un espace présentant une mixité urbaine (Habitat / Services / Equipements / Emploi) et un nombre important de station est nécessaire pour « faire réseau ».

Le diagnostic pour le SMT (avant décembre 2023) :

Le nombre de stations (7, uniquement sur Pointe à Pitre) est insuffisant pour « faire réseau ».

La localisation de la plupart des stations et les tarifs laissent penser que le service s'adresse à un public touristique. **Les prix de Karuvélo sont élevés** par rapport aux autres systèmes VLS. Il n'y a pas de tarif combiné ou réduit pour les abonnés transport. Il n'existe pas de loueur de vélo dans le secteur urbain (il en existe à Saint François sur des vélos différents). Le VLS ne présente donc pas de risque de concurrence.

	Occasionnel	Abonnés
SMT PCSM (avant 12/2023)	0,10/minute, soit 6€/heure) ou forfait 10€ pour 3h	20€/mois ou 80€/an 15 minutes incluses puis 0,10€/minute, soit 4,50€/heure
Bourg en Bresse (Rubis)	1€30/jour ou 5€/semaine 1 heure incluse, puis 1€/heure	Accès 10€/mois ou 30 €/année, 0€ pour les abonnés au réseau TC urbain Même gamme tarifaire que pour les occasionnels
Vannes (Vélocéo)	Accès 2 €/jour 45 min incluses puis 0€50 première heure puis 3€/Heure (12h = 33,50€)	Annuel 28€ ou 4€ abonnés transport annuel ou jeune Même gamme que pour l'occasionnel
CINOR (St Denis de la Réunion)	Par session : 1€+0,05€/minute	10 à 15€/mois selon la durée d'engagement 15 minutes incluses puis 0,05€/minute
Civis (La Réunion)	15 minutes gratuites puis 1,5€ jusqu'à 1h puis 2€/demi heure + deux formules (5€ 5h ou 10€ 10h)	



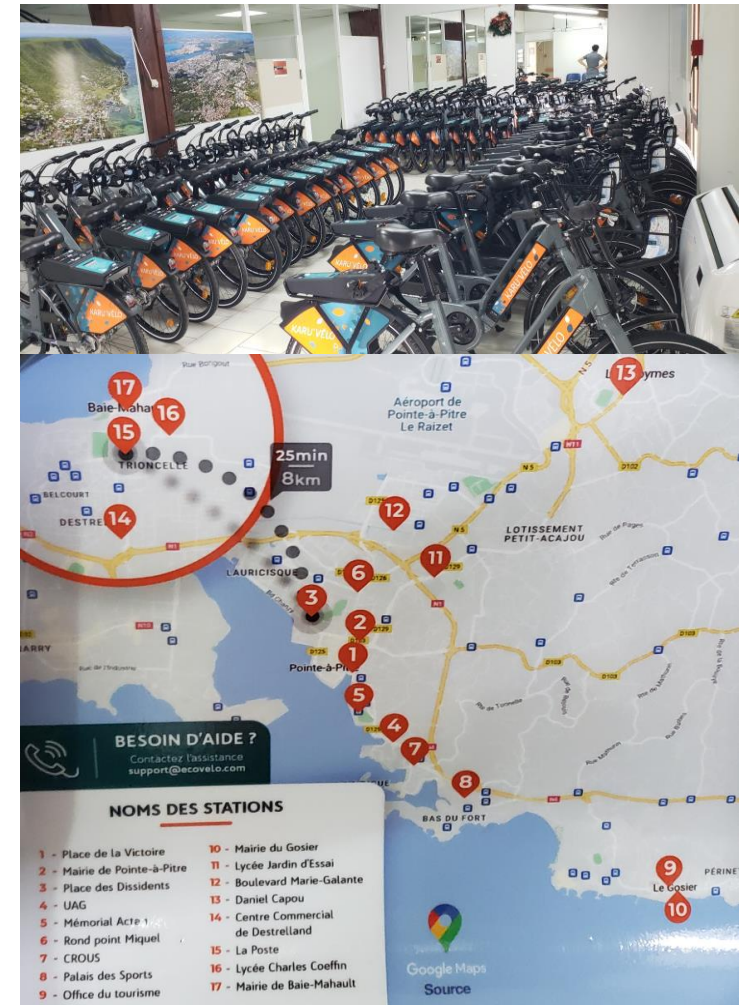
Vélos en libre services : Plan d'action

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.

Nous proposons 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.



Vélos en libre-service :

Proposition d'implantation pour 55 stations et 500 vélos

Les propositions d'implantation des stations ont été travaillées durant l'atelier participatif avec les partenaires.

L'objectif était de **proposer un maillage complémentaire aux stations existantes** des communes de Pointe-à-Pitre, Baie Mahault, Les Azymes et Le Gosier.

Les éléments évoqués en atelier ont été analysés et optimisés afin d'atteindre un objectif de déploiement de stations VLS cohérent et pertinent.

Les stations VLS actuelles et futures ont également fait l'objet d'une analyse comparative par isochrone permettant d'avoir une vision sur l'étendue des zones d'accès à pied et à vélo vers et depuis les différentes stations. Les cartes correspondantes sont disponibles dans le rapport spécifique VLS joint au dossier.

Ci-après, les cartes de proposition de localisation (par commune) des stations VLS existantes et futures :

**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

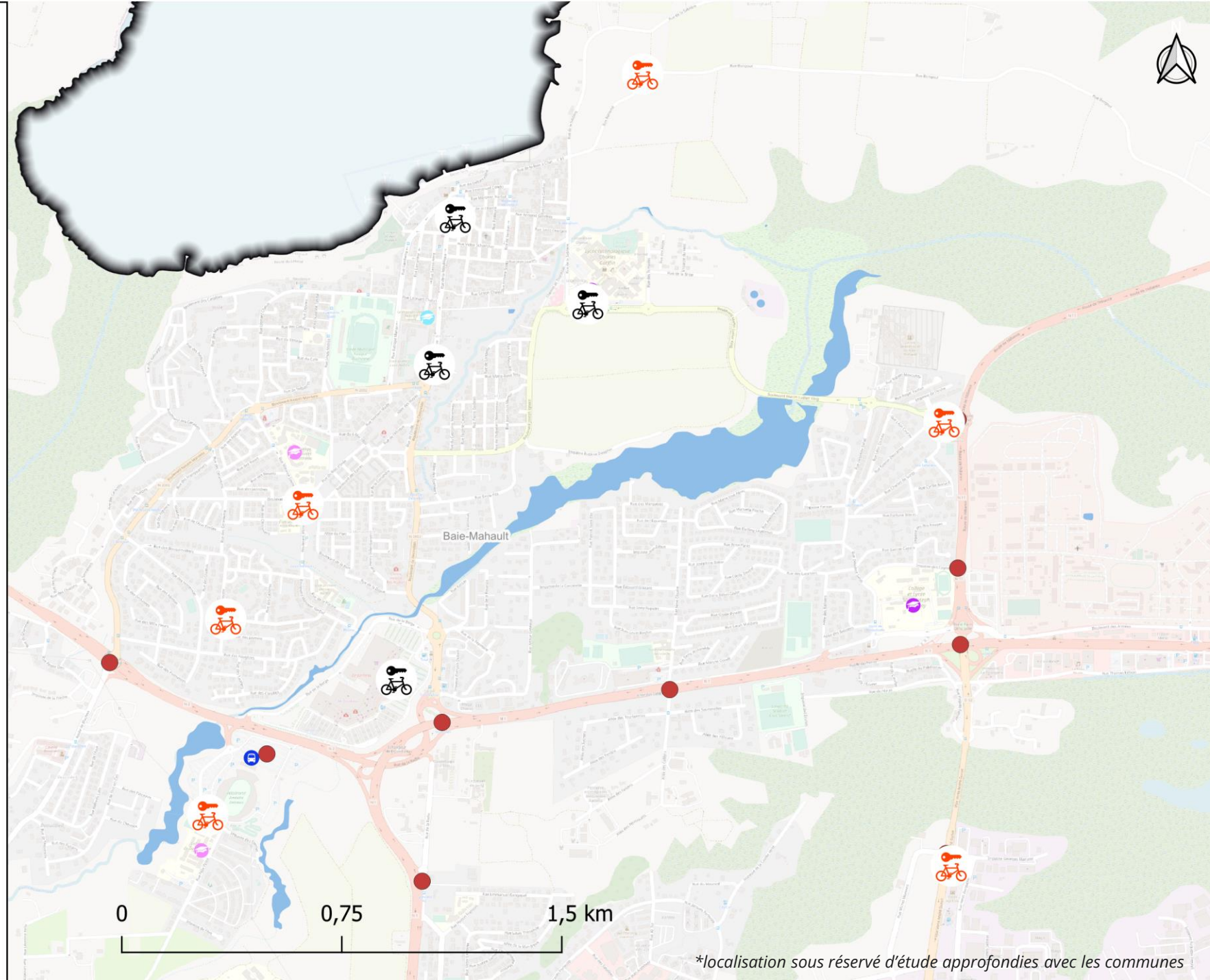
-  Arrêts BHNS
-  Pôles d'échange

Etablissements scolaires

-  Collège
-  Lycée
-  Lycée professionnel



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



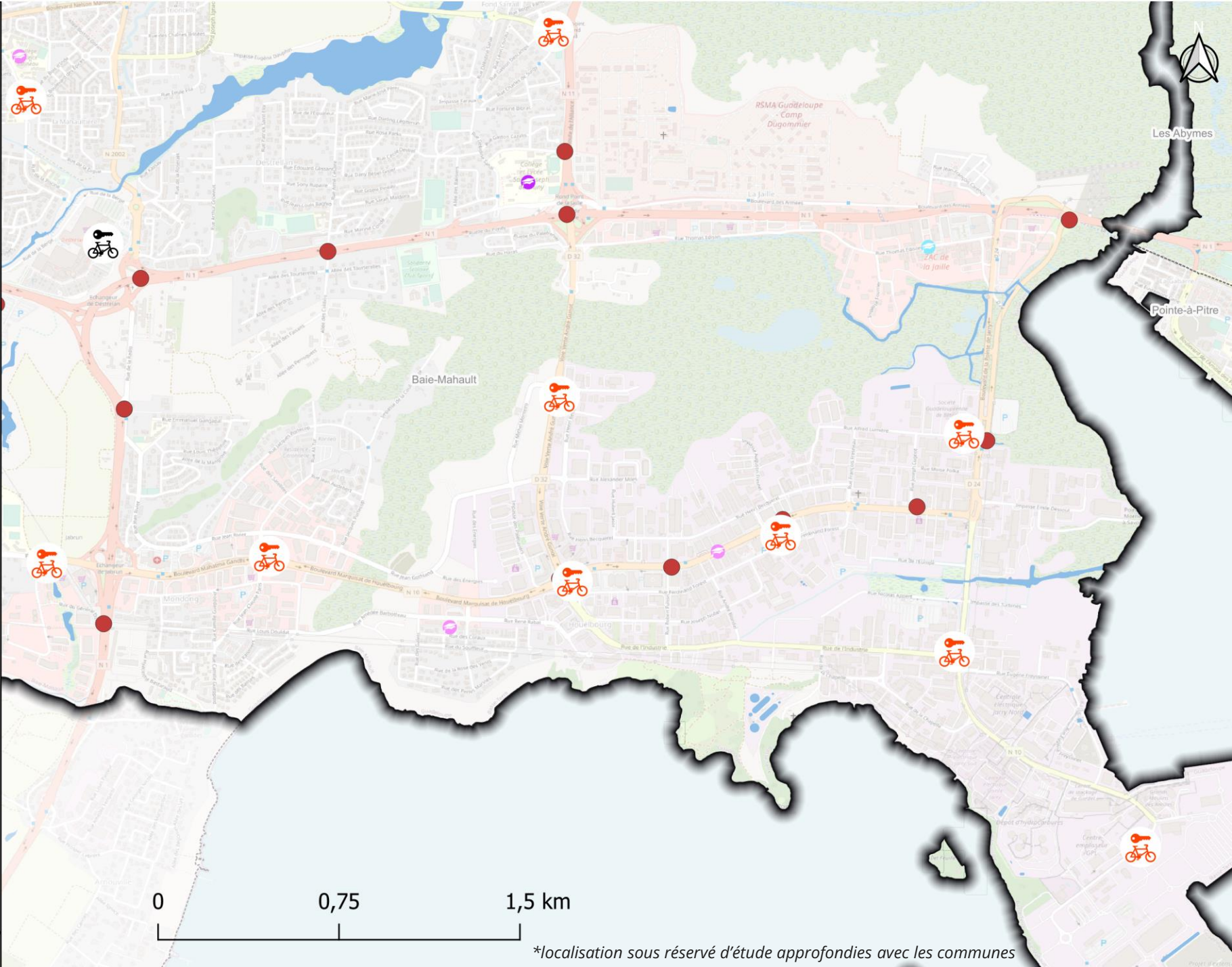
**localisation sous réserve d'étude approfondies avec les communes*

**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



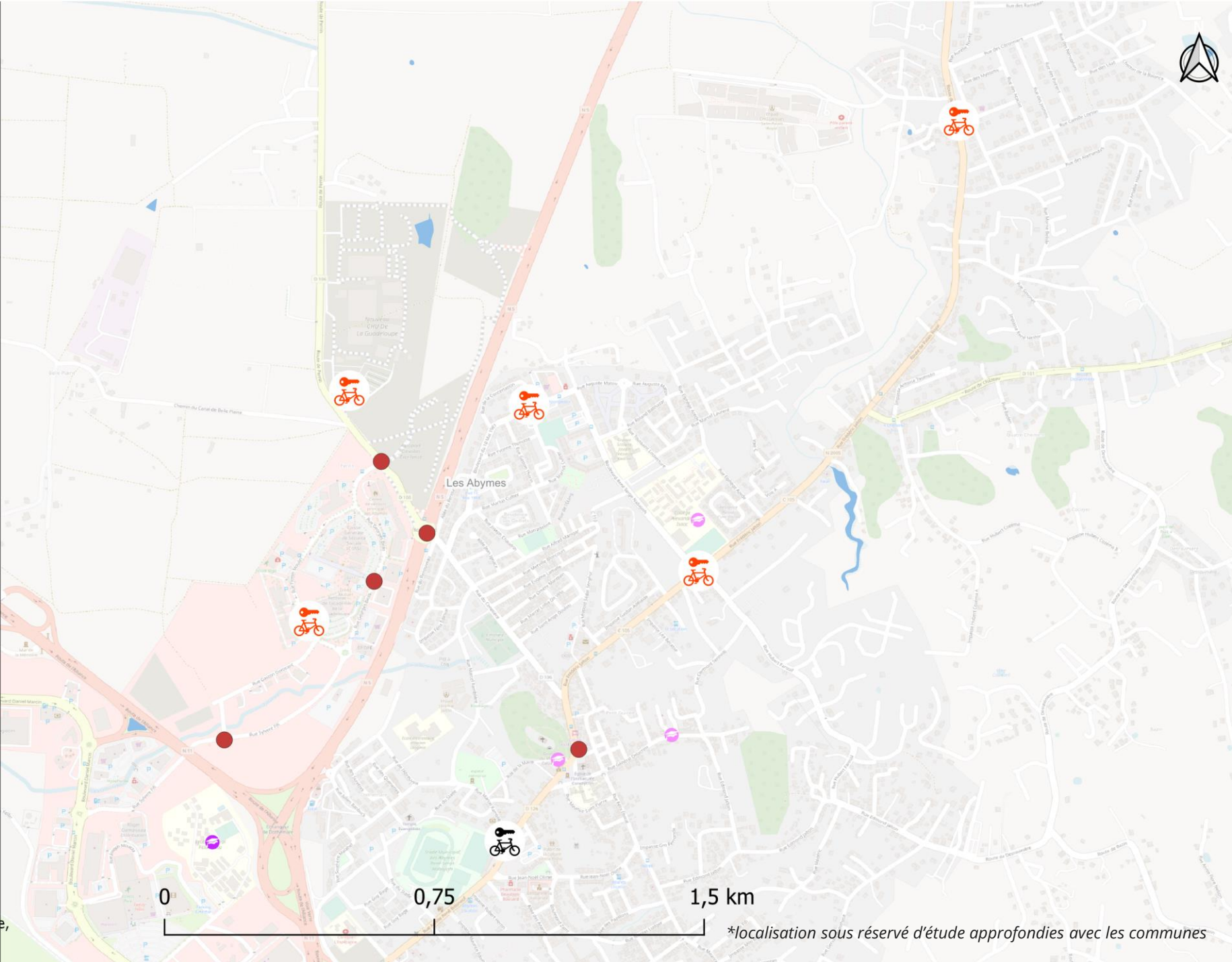
*localisation sous réservé d'étude approfondies avec les communes

**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'étude 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

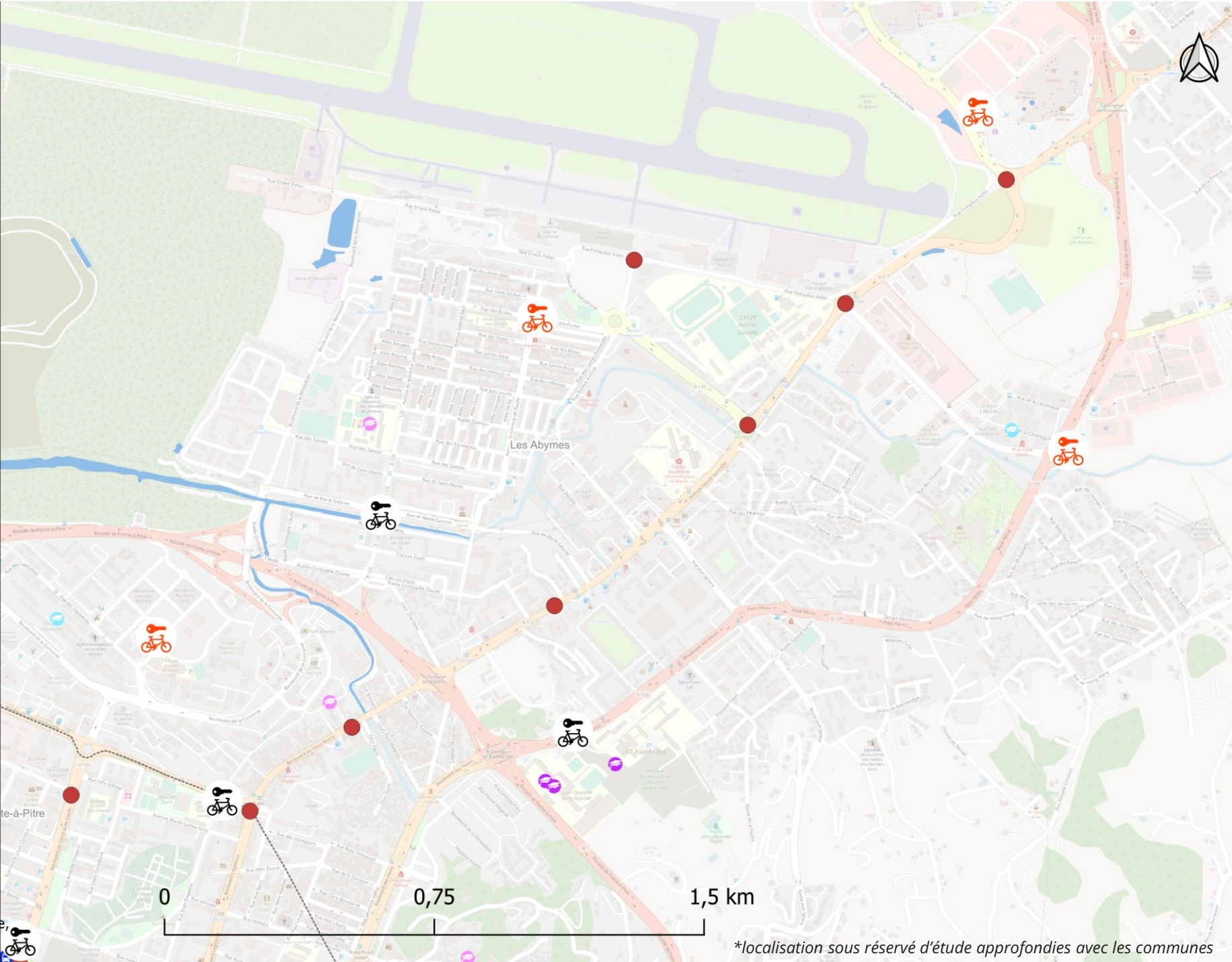
-  Arrêts BHNS
-  Pôles d'échange

Etablissements scolaires

-  Collège
-  Lycée
-  Lycée professionnel



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



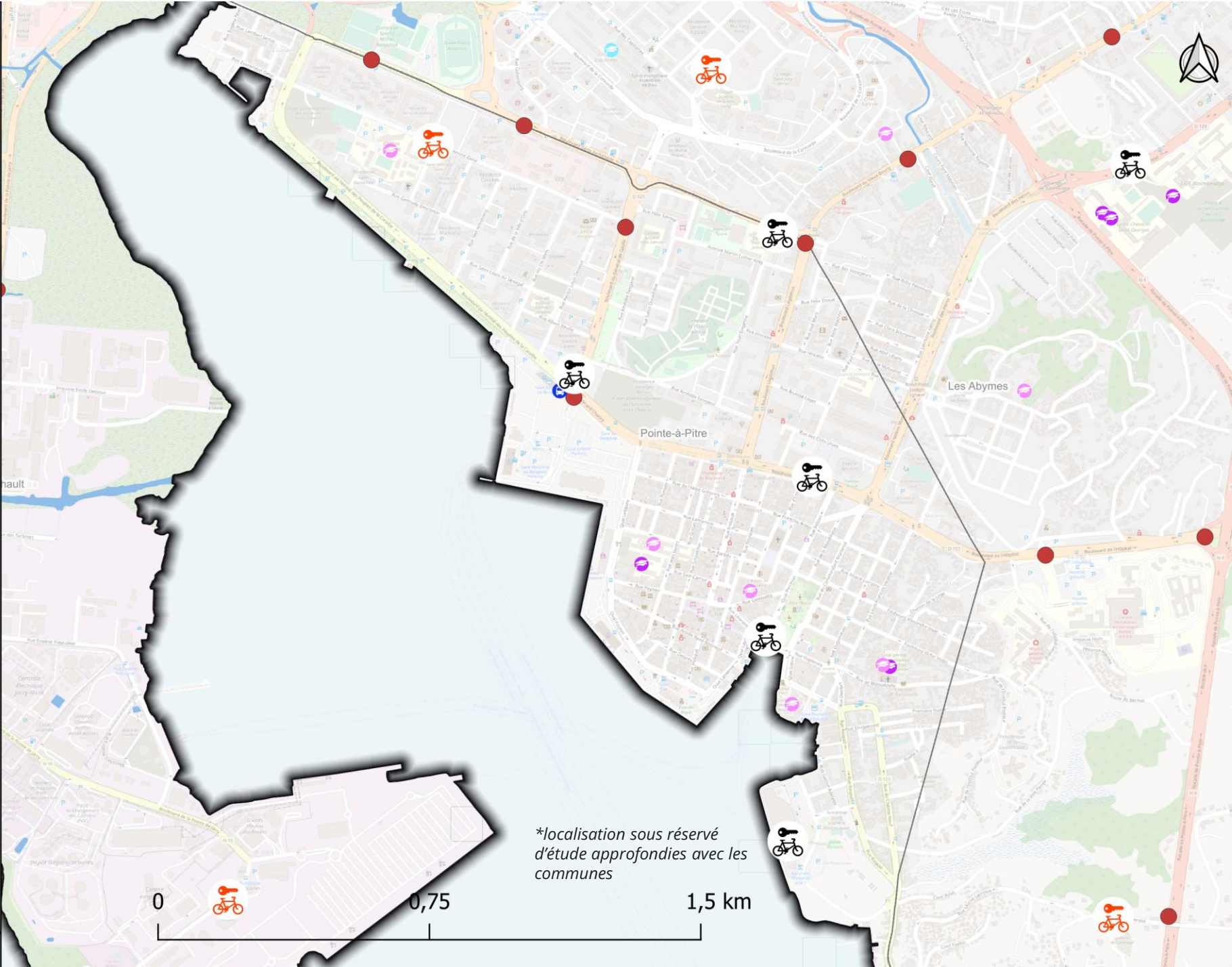
*localisation sous réserve d'étude approfondies avec les communes

**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 *
- Transports en commun**
-  Arrêts BHNS
 -  Pôles d'échange
- Etablissements scolaires**
-  Collège
 -  Lycée
 -  Lycée professionnel



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



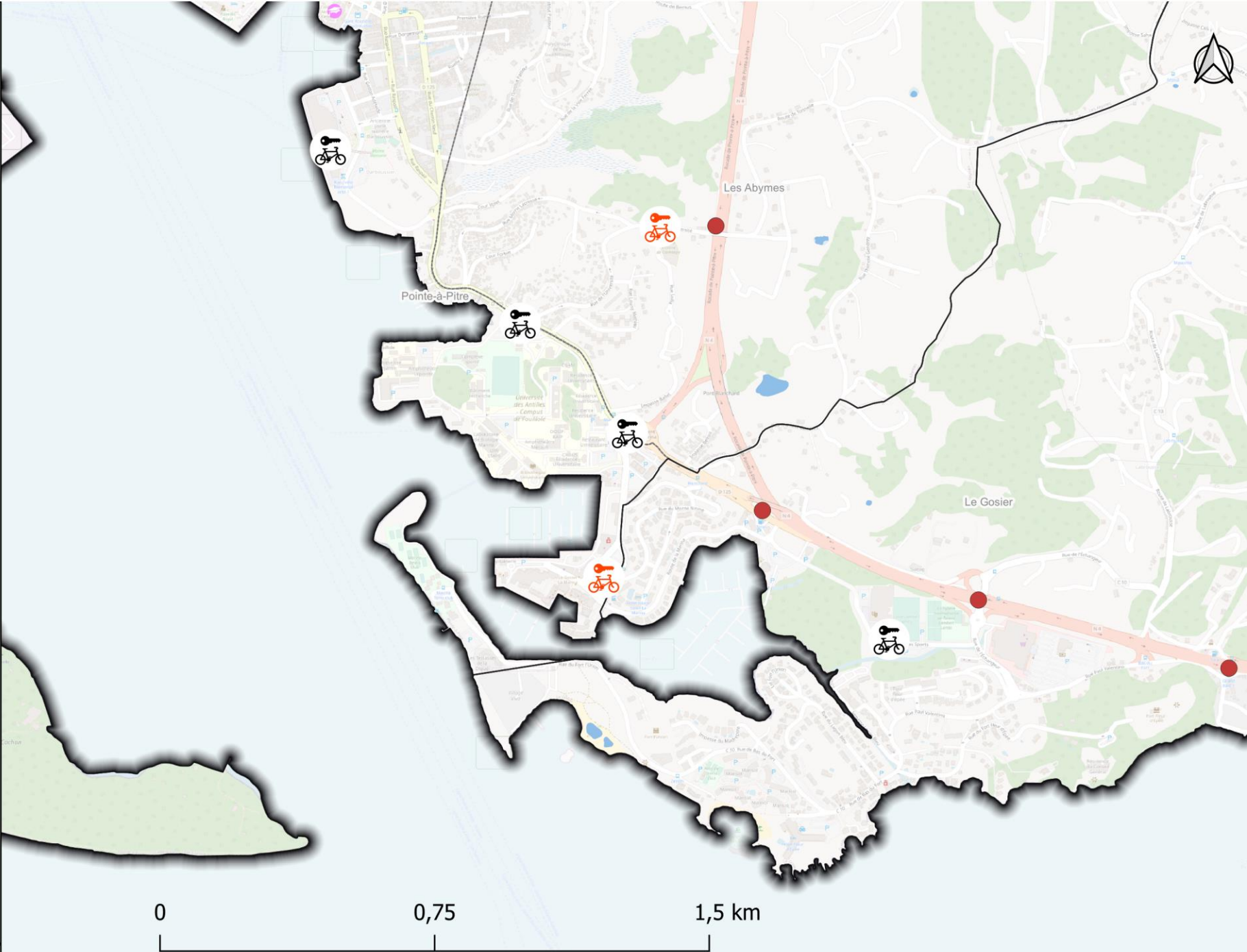
*localisation sous réserve
d'étude approfondies avec les
communes

**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



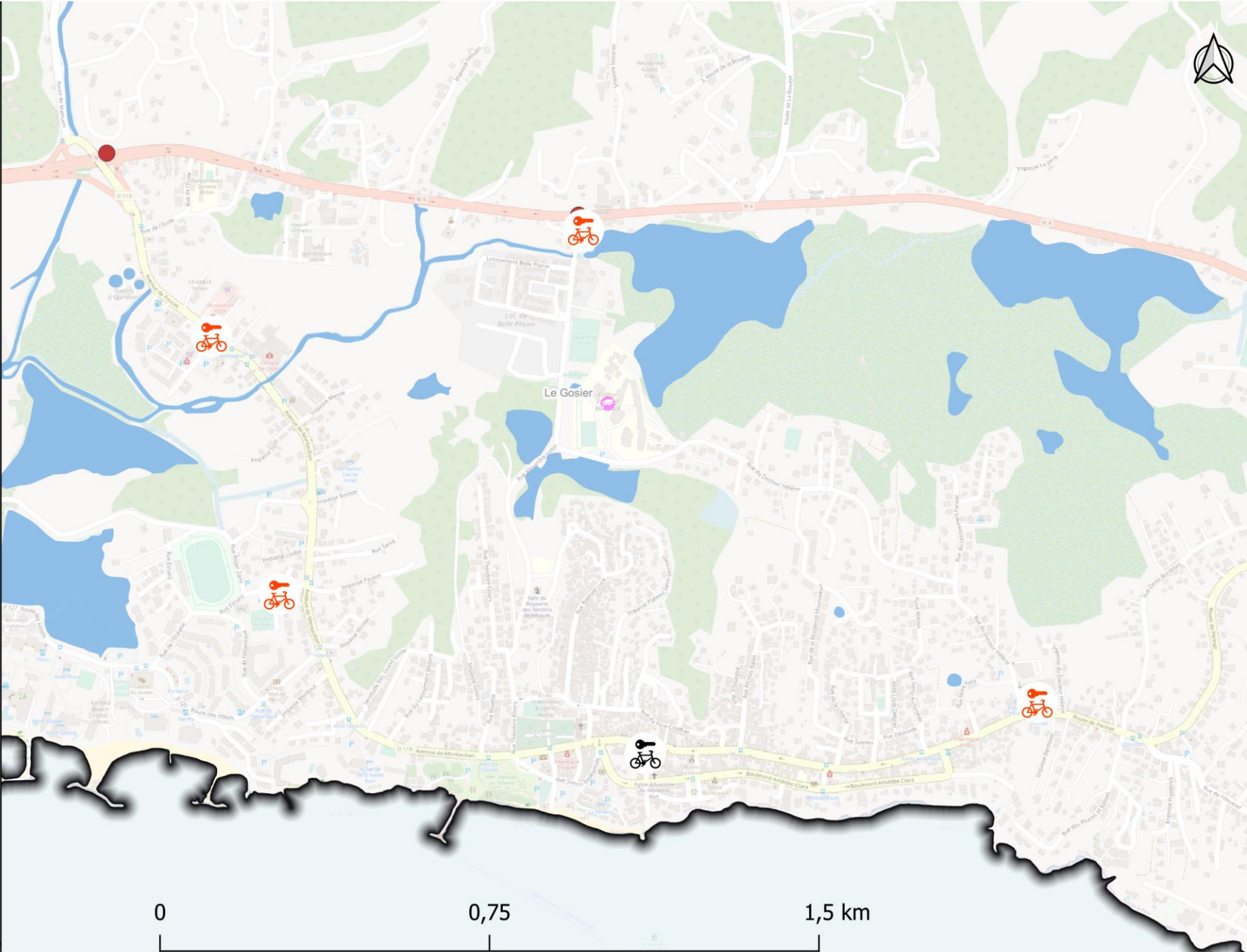
*localisation sous réserve d'étude approfondies avec les communes

**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 réserve d'étude approfondies avec les communes*

**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



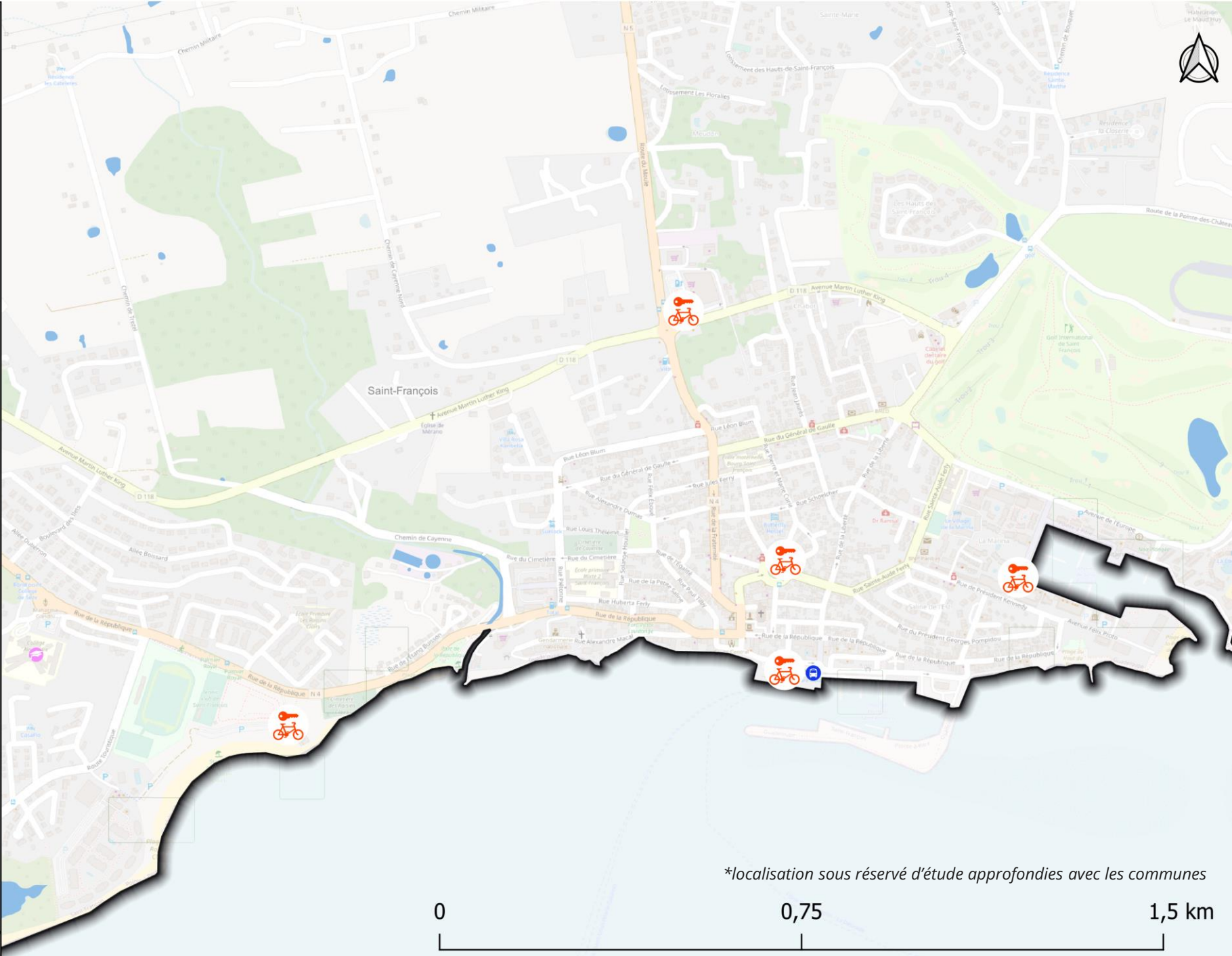
*localisation sous réserve d'étude approfondies avec les communes

**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





Vélos en libre services : Coûts et recettes prévisionnelles

L'investissement complémentaire pour atteindre un parc de 500 vélos est estimé à 750 000 € en intégrant les outils nécessaires à la régulation du système, hors locaux de stockage.

Nous estimons le besoin à 4 ETP supplémentaires à terme, pour un coût global de fonctionnement d'environ 360 000 €/an, soit environ 720€/vélo. Une évolution des stations pour intégrer des panneaux solaires afin de recharger les VAE en station pourrait être envisagée pour réduire les coûts.

Si chaque vélo génère 2 déplacements / jour, avec une recette moyenne de 0,65€/ voyage, les recettes couvrent les 2/3 des coûts. Le solde pourrait être supporté par de la publicité apposée sur les vélos.

Maîtrise d'ouvrage : SMTC

Proposer des vélos du quotidien en location longue durée

Ce service existe dans la plupart des agglomérations françaises en métropole ainsi qu'à La Réunion. Le parc mis à disposition est très variable :

- En taille : 100 à 2000 vélos. **La moyenne en France est d'un vélo pour 500 habitants, dont la moitié en VAE.**
- En type de vélos : parc uniforme ou mix de vélos, vélos cargos, vélos pliants, électrique, ...
- En durée maximale de location : limité ou non à 1 an de location (choix d'une rotation ou non du type de vélo)
- En stratégie de gestion du parc : revente des vélos au bout de 2 à 3 ans pour renouveler le stock ou conservation maximale

Les vélos électriques sont beaucoup plus sollicités que les vélos classiques. Par exemple pour la CIVIS (180 000 habitants) : 20 vélos classiques, 200 VAE, 15 trottinettes électriques, vélos tous loués.

Si le service de location est public, il est remboursable à 50% par l'employeur (comme l'abonnement de transport).

Le service nécessite des capacités de stockage des vélos en attente et des ressources humaines pour accueillir, conseiller, gérer les dossiers et entretenir le parc de location.



Secteur	VAE	Autres
Maison du Vélo Toulouse (Privé)	25€ à 80€ / mois selon le type de VAE et la situation de ressources de l'utilisateur	Vélo cargo 25 à 60 € /semaine limité à 15 jours
Rennes	60€/semaine (offres LOA)	Vélo cargo 120€/semaine, pliant 35€/semaine
Nancy	35 €/semaine, 55€/mois, un mois max	Pliant 7€* à 10,5€/semaine, 14 €* à 18,50€/mois, 62€* à 92,50€ année (= tarif vélos non VAE) *Réduit : solidaire, jeunes, étudiants, abonnés urbains
La Roche sur Yon	1 mois : 24*-30€, 3 mois : 72*/80€, 6 mois : 136*/170 €, 1 an : 240*/300€ *Réduit : DE, CMU, Etudiant, abonnés urbains actifs	
Blois	1 mois : 30*/45, 3 mois : 60*/90, 1 an : 180*/270 Réduit : abonnés urbains actifs	
Nantes	1 mois : 40€ 1 an : 240 €	Cargo : 100€/mois, 720€/an Pliant : 30€/an, 180€/an Vélos PMR, ...
La Réunion	CIVIS : 30€/23€*/mois ou 69/54 € pour 3 mois CINOR : 30€/mois TCO : VAE Urbain 35€/25€ ou 75/55€ pour 3 mois VTAE : 55/45/mois ou 115/95 / 3 mois Réduit : abonnés transport	CIVIS : classique 12€/8€*mois et 88€/62€ */an, trottinette électrique 15€ / 8€*/mois *Réduit : abonnés transport

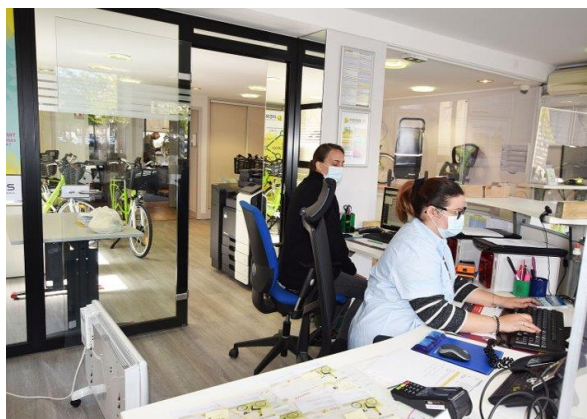


Location Longue Durée : Un coût de fonctionnement limité

L'exemple de la location longue durée à Périgueux :

- 360 VAE achetés (450k€ HT) pour 100 000 habitants – utilisation des vélos sur 7 ans
- 80 000€ par an de recettes
- 1 ETP qui s'occupe du pool de vélos = 1
- Accueil réservation et locaux : mutualisés avec l'espace infobus existant (2 personnes)

Secteur	VAE	Autres
Périgueux	30€ le mois, 80€ le trimestre, 300€ l'année pour un VAE	Vélo cargo 60€ le mois, 150€ le trimestre (dans la limite de 6 mois renouvelable) Tarif réduit pour les – 26 ans, + 65 ans, selon coef. familial, intermodalité (abonnement réseau de transport)





Location Longue Durée

Bilan du diagnostic

- **Très peu de vélos du quotidien à la vente en Guadeloupe.** Un système de location longue durée pourrait contribuer à « créer le marché », mais il faudra veiller à la qualité des modèles proposés pour favoriser l'adoption.
- **Les vélos nécessitent un entretien plus important** du fait de l'environnement marin et de l'état des routes. Il ne faut pas négliger le poste d'entretien (outils, espaces, point de contact, révision régulière, RH).
- **La culture vélo du quotidien reste modeste**, il ne faut donc pas surévaluer le parc dans un premier temps, envisager un réassort progressif en fonction de la demande et prévoir des tarifs adaptés aux ressources et combinés au réseau de transport.



Location Longue Durée

Plan d'action

- **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



Location Longue Durée

Coûts

À 600 vélos, pour un fonctionnement en régie, les coûts de fonctionnement s'équilibrent avec les recettes si environ 80% du parc est loué, pour un prix moyen de 30 €/ mois.

Les investissements n'intègrent pas les éventuelles acquisitions de locaux et les travaux associés. Nous conseillons de s'appuyer sur l'agence Karu'lis et sur les mairies pour les mises à disposition de vélos, les fins de location et les éventuelles récupérations pour SAV.

Année	Vélos	Investissement	ETP	Fonctionnement	Recettes
2024	200	360 000 €	3	124 000 €	70 000 €
2025	400	360 000 €	3,5	153 000 €	140 000 €
2026	600	360 000 €	4	182 000 €	180 000 €

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



Aujourd'hui en Guadeloupe, il n'existe pas offre d'intermodalité vélo / transport : pas de prise en charge des vélos à bord, pas de stationnement vélo à proximité des arrêts, pas de lien entre Karuu'lis et Karuvélo.

Pourtant **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'emport 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'emport 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.



Intermodalité vélo / Transport : Plan d'action

- **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..
 - Dans un premier temps, les arrêts autorisés seraient uniquement les arrêts terminus et un voire deux arrêts / commune (ex : Gare Routière de Saint François, Lycée hôtelier, Mairie de Sainte Anne, Périnet Grande Ravine, Gare routière de Pointe à Pitre.
 - En cas de succès de l'opération, il faudra prévoir des modalités de réservation.
- **Proposer 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 Vélodrôme, 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

Chalands

Courte (inférieure à 2h)

Démarches administratives,
petits achats

Des dispositifs ouverts afin de
faciliter l'accès mais proche de
l'entrée de la cible

Arceaux ou arceaux abrités
(permettant d'attacher le cadre et
la roue en même temps)



Arceaux simples

Visiteurs, touristes

Moyenne (entre 2 et 6h)

Visites, achats

Un lieu sécurisé à proximité des
commerces, lieux touristiques, ...

Arceaux abrités



Arceaux abrités

Pendulaires et résidents

Longue (supérieure à 6h)

Travail, études la journée ou
résidents la nuit et les WE

Un lieu sécurisé pouvant être
fermé à clef ou par badge

Boxes individuels, local sécurisé,
consignes à vélos, abris résidentiels,
parc relais vélos et stations-vélos.
Idéalement ce stationnement sera
accompagné de consignes permettant
de mettre sacoches, casques, etc.



Abris collectif



Abris semi collectif



Abris collectif accessible par badge

Quel type de stationnement vélo ?

La peur du vol est l'un des principaux freins des utilisateurs dans l'utilisation du vélo. Pour démocratiser son usage, les cyclistes du quotidien doivent pouvoir se stationner facilement, dans des lieux stratégiques et de manière sécurisée.

La typologie de stationnement vélo à implanter doit être **adaptée à la durée du stationnement** conditionnant ainsi son niveau de sécurité. De manière globale, **les stationnements de type râteliers ou pince-roue sont à proscrire** puisqu'ils ne garantissent pas un niveau de sécurité suffisant.



Méthode de dimensionnement du stationnement vélo

Générateur	Règle de calcul (1 arceau = 2 places)	Localisation
ERP	Nombre de places = Capacité de l'ERP x Objectif de part modale dans l'agglomération x coefficient lié à la proximité d'aménagements cyclables. Objectif de part modale : 5% Coefficient de proximité : x1 par défaut, x1,5 si des aménagements de qualité sont ou seront situés à moins de 500m, x0,5 si l'équipement est situé en secteur rural et loin de tout aménagement vélo. Adapter le type de stationnement au type d'ERP (abri pour les ERP générant des visites de plus de 2h).	Au plus près de l'entrée de l'ERP.
Quartier (Stat. court)	Nombre de places = (Offre de stationnement automobiles x10%) – places vélo déjà créées devant les ERP. L'application de cette formule peut conduire à neutraliser 1% des places actuelles, le reste étant complété par des arceaux localisés sur des places publiques où l'espace est suffisant (1 place voiture = 8 places vélo).	1- A proximité des ERP 2- Sur des espaces de stationnements automobile, notamment en amont des passages piétons* 3- Sur les places publiques
Quartier (Stat. résident)	Abris semi collectifs, qui prennent l'espace d'une place de stationnement automobile Abri collectif sécurisé	A étudier au cas par cas.

* obligation de supprimer les places de stationnement auto 5m en amont des passages piétons avant 2026 et possibilité de réutiliser cet espace pour implanter du stationnement vélo (Art L118-5-1 du code de la voirie routière).



Intermodalité vélo – transport : Coûts d'investissement

- **Acceptation des vélos** : neutre pour le BHNS en heure creuse, 40 K€ d'étude préalable (finançable par l'axe 1 du programme AVELO3) et 60 K€ pour les 4 autocars low-entry des lignes S01 et S02, réalisable en 2025.
- **Stationnement intermodal** vélo / Transport:
 - Abri sécurisé fermé aux PEM du Vélodrome, de la gare routière de Pointe à Pitre et du parc relais du CHU aux Abymes : 180 K€ à l'horizon de l'ouverture du BHNS
 - Arceaux à proximité des autres arrêts principaux + au moins 1 arrêt / commune : 90K€ dont 35K€ réalisable à court terme (stations VLS existantes + 5 principaux arrêts transport)
- L'implantation des autres stationnements vélo relève des gestionnaires de voirie ou des ERP concernés (par exemple Région pour les lycées, Département pour les collèges, ...)

Total SMT : 75 K€ en 2024, 205 K€ au moment de l'ouverture du BHNS (2026-2028)

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



Enseignement du diagnostic :

- Une grande partie des associations vélos regroupent des cyclistes sportifs, dont des enfants. La plupart ne font pas le lien avec le vélo du quotidien.
- Les associations du vélo du quotidien font état d'un besoin de soutien pour l'organisation d'actions (par exemple atelier solidaire de réparation) mais aussi pour se professionnaliser (former des permanents, savoir monter et financer les projets, ...)
- Certaines communes se sont aussi engagées dans la sensibilisation et la formation, par exemple via le programme « Savoir Rouler à Vélo ».

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 événements de type « convergence vélo », hors événements 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 AML, pouvant financer des actions de formation, de communication ou d'outillage.

Les actions permettant de déployer des actions de sensibilisation et de formation aux usagers relèvent de l'axe 3 du programme AVELO3 (70% de financement, avec un maximum de 100 K€) Les actions finançant des ateliers d'autoréparation relèvent de l'axe 2, sur lequel le service de location vélo longue durée devrait mobiliser toute l'enveloppe disponible.

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



Quelques exemples d'initiatives locales Outre-Mer :

Guyane : La Kaz à Vélo : atelier associatif, participatif et solidaire d'auto-réparation de vélo, vente de pièces d'occasion, location courte et longue durée de vélo, formations, accompagnement « covélotaf »

La Réunion :

- Dyonisiens à Vélo : évènements et sensibilisation
- VéloKlinik : autoréparation

Mayotte :

vélo Mob'Helios : ateliers de réparation vélo

La communication : un élément clé de la réussite d'une politique cyclable



Il est important de valoriser l'existant et les actions en cours auprès de citoyens, menées par le SMT ou par les autres acteurs institutionnels ou associatifs du territoire.

Ainsi, il est nécessaire de lister les services et renvoyer vers un contact ou à minima vers leurs sites internet (éventuellement être plus précis en indiquant l'adresse, les horaires, les tarifs, les services proposés et le contact).

Les événements annuels nationaux (Mai à Vélo, Semaine européenne de la mobilité en septembre) peuvent servir de support pour organiser des challenges de mobilités inter-employeurs (et faire participer la Mairie). Un tel challenge peut aussi être organisé entre les établissements scolaires.

Durant ces événements, la nouvelle piste du Vélodrome pourrait servir de lieu de rencontre, atelier de remise en selle, autoréparation, autres animations.



*Challenge Mobilité proposé
aux habitants de la CC
Serre-Ponçon (Alpes)*



Plan de communication

Quand ?	Objectifs	Cibles	Supports	Messages
Inauguration d'une nouvelle infrastructure ou d'un nouveau service	Générer du trafic sur la nouvelle infrastructure ou de l'usage sur le service	Habitants / usagers des secteurs dont la connexion est améliorée	Communiqué de presse Publication officielle Réseaux sociaux Evènement festif Spots radio ou tv	«Rejoindre le BHNS, c'est maintenant possible en toute sécurité et en x minutes, stationnement compris ! »
Evènements festif (« Mai à Vélo », semaine de la mobilité durable, évènements locaux...)	Valoriser les actions du territoire, aux côtés des associations	Grand Public	Publication officielle Réseaux sociaux Mailing auprès des partenaires, entreprises, Newsletter	Interview des organisateurs avec question d'ouverture sur les raisons du choix du vélo.
1 à 2 fois / an	Relayer les actions à l'échelle « supra » (aides à l'achat, forfait mobilité durable programme Employeur Pro Vléo...)	Grand Public Employeurs	Newsletter Réseaux sociaux Intervention lors d'évènements	« Vous envisagez d'acheter un vélo à assistance électrique, voici les aides auxquelles vous pouvez avoir droit ... »
1 à 2 fois / an	Promouvoir les bienfaits du vélo et les règles de sécurité Valoriser les services et les itinéraires du territoire	Bienfaits du vélo : grand public Règles de sécurité : cyclistes, utilisateurs Vélo Longue Durée	Affichage Publication officielle Réseaux Sociaux Carte des itinéraires alternatifs aux 2*2 voies	« Grâce au vélo. Je fais xxx € d'économies sur mes trajets quotidiens ! »
Après une formation « Savoir Rouler à vélo » dans une école	Encourager les parents à utiliser le vélo pour aller à l'école et pour les autres déplacements quotidiens	Parents d'élèves	Plaquette des services Kits sécurité	« Le vélo tous les jours, c'est facile ! » Exemples de trajets faciles depuis votre quartier
Adoption du Schéma Directeur des Modes Actifs	Porter à connaissance le schéma Rappel de quelques éléments clés (orientations)	Grand Public	Synthèse 4 pages Newsletter Communiqué de presse	«Le SMT investit pour le vélo au quotidien ! » Montant global du schéma, tout acteurs confondus (utiliser un ratio / habitant)

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. Les actions de sensibilisation et communication peuvent être financées dans le cadre du programme AVELO3.

Synthèse du plan d'action

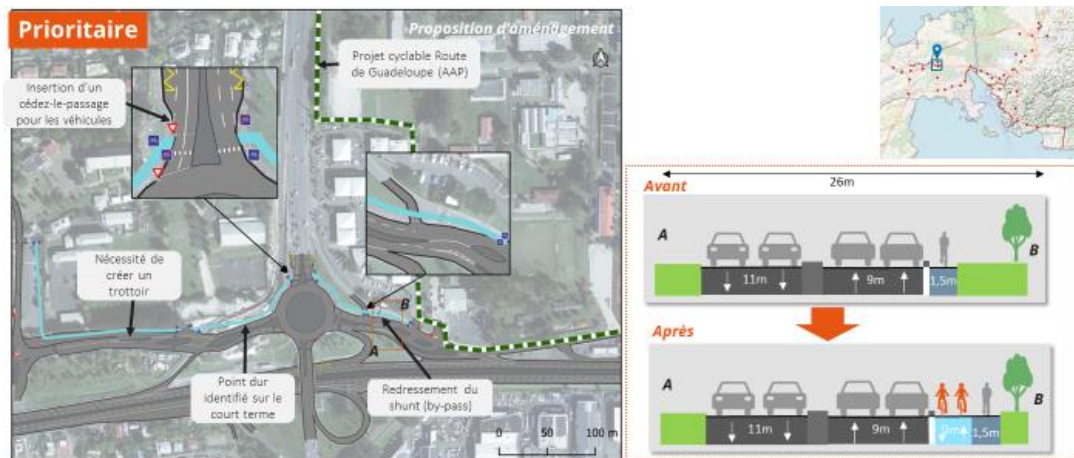
Action	Période	Investissement global	Fonctionnement (coûts - recettes)/an	Financement de l'investissement
Aménagement		7 300 000 €		
Prioritaires	2024-2029	3 400 000 €		60% Fond de mobilité active, 0 à 20% Gestionnaire de voirie
Secondaires	2024-2029	2 300 000 €		60% Fond de mobilité active, 0 à 20% 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		

Annexes

Rapport détaillé des aménagements
Rapport détaillé du déploiement des
Vélos en Libre-Service
Charte des aménagements cyclables



Rapport détaillé des aménagements (extrait)



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.

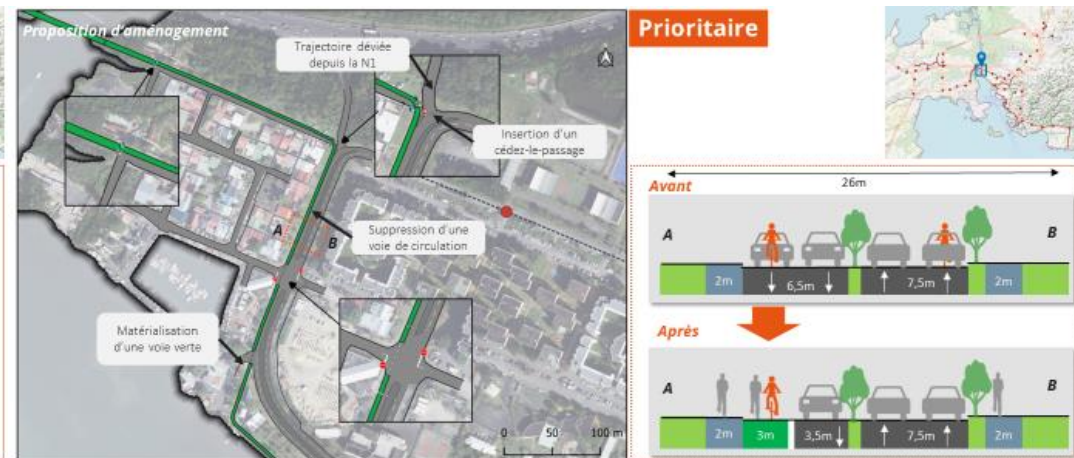
Des **trottoirs devront être créés** en débouché de rond-point en direction de l'école privée.

SMT Petit Cul De Sac Marin
décembre 2023

Phase 2 - Rapport détaillé des
aménagements

Préambule
Aménagements
Services
Communication

18



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 Varo. 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.

Rapport détaillé **VLS** (extrait)

Isochrones marche à pied depuis les stations VLS existantes sur les communes des Abymes et Pointe-à-Pitre

Légende :

Stations VLS

Stations actuelles

Temps de trajet à pied depuis les stations VLS existantes

5 minutes

10 minutes

15 minutes

Transports en commun

Arrêts BHNS

Pôles d'échange

Etablissements scolaires

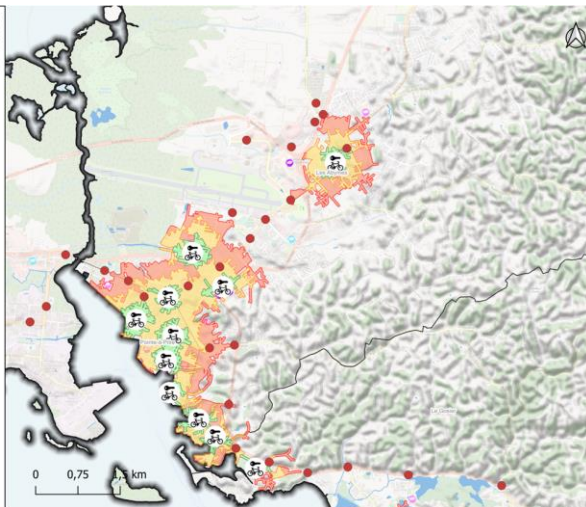
Collège

Lycée

Lycée professionnel



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



Isochrones marche à pied depuis les stations VLS futures retenues sur les communes des Abymes et Pointe-à-Pitre

Légende :

Stations VLS existantes et futures

Stations VLS existantes

Stations VLS futures proposées

Temps de trajet à pied depuis les stations VLS existantes et futures

5 minutes

10 minutes

15 minutes

Transports en commun

Arrêts BHNS

Pôles d'échange

Etablissements scolaires

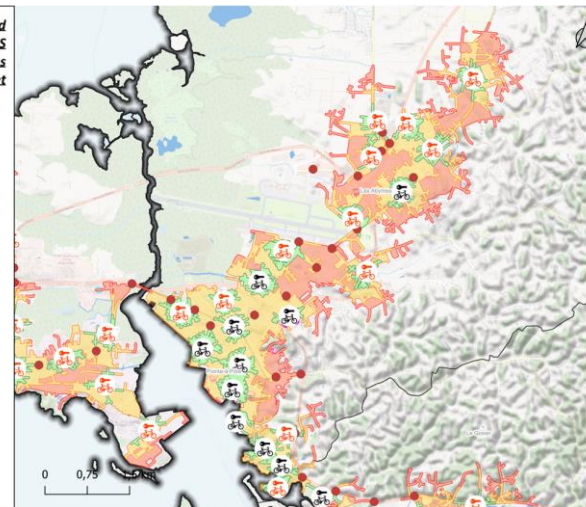
Collège

Lycée

Lycée professionnel



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



Isochrones vélo depuis les stations VLS existantes sur les communes des Abymes et Pointe-à-Pitre

Légende :

Stations VLS

Stations actuelles

Temps de trajet à vélo depuis les stations VLS existantes

5 minutes

10 minutes

15 minutes

Transports en commun

Arrêts BHNS

Pôles d'échange

Etablissements scolaires

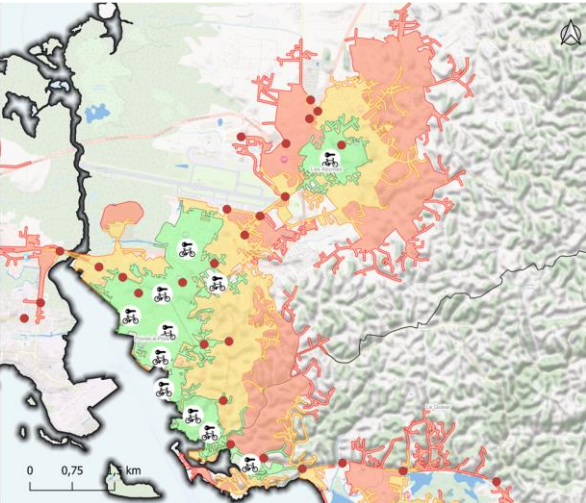
Collège

Lycée

Lycée professionnel



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



Isochrones vélo depuis les stations VLS futures retenues sur les communes des Abymes et Pointe-à-Pitre

Légende :

Stations VLS existantes et futures

Stations VLS existantes

Stations VLS futures proposées

Temps de trajet à vélo depuis les stations VLS existantes et futures

5 minutes

10 minutes

15 minutes

Transports en commun

Arrêts BHNS

Pôles d'échange

Etablissements scolaires

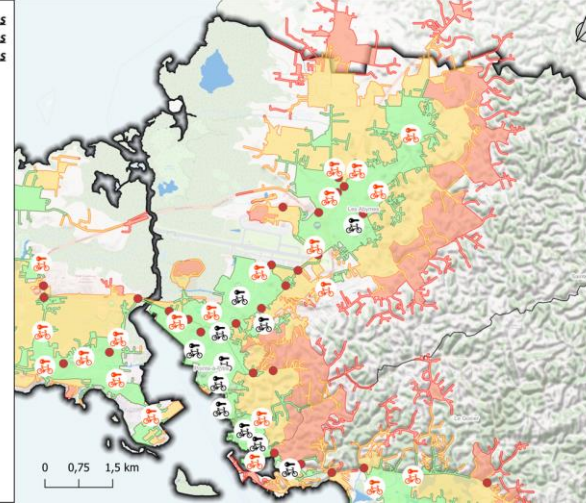
Collège

Lycée

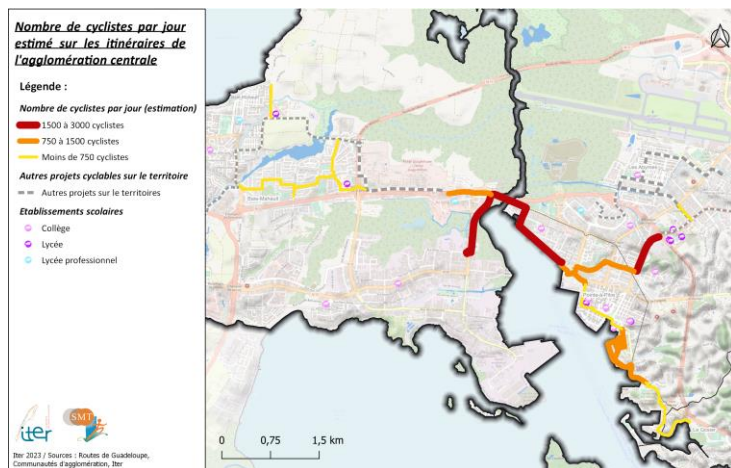
Lycée professionnel



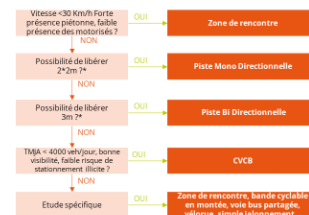
Itier 2023 / Sources : Routes de Guadeloupe, Communautés d'agglomération, SMT



Charte des aménagements cyclables (extrait)



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



* Stratégies possibles pour libérer l'espace :

- Augmenter le stationnement automobile
- Passer du stationnement en air en longitudinal
- Charger le plan de circulation pour supprimer une voie ou un sens
- Réviser la taille des files voiture à 2,5m (3m si des bus se croisent)
- Réviser l'espace piéton pour réviser d'une affluente

Stratégies possibles pour limiter le trafic :

- Abaissement de la vitesse limite le long de l'axe
- Suppression de tous les chuits automobiles via le plan de circulation
- Mesures physiques de réduction de vitesse (boues, coussins, etc.)

SMT Petit Cul De Sac Marin
juillet 2023

Charte des aménagements cyclables

Vocation et principes
Conception
planification
Travaux

9



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.

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.

Les points de vigilance pour les voies vertes

L'espace doit être suffisant pour permettre une bonne cohabitation entre piétons et cyclistes : 3 à 5m selon l'importance du nombre de piétons

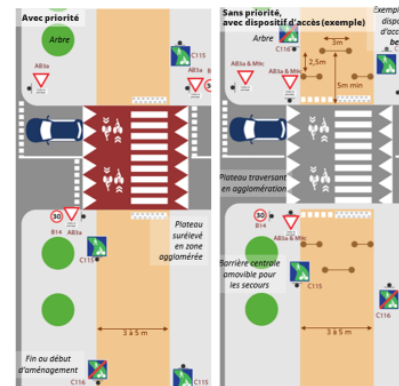
Les traversées sont traitées :

- En zone agglomérée : via un plateau traversant surélevé et coloré (zone de danger), avec priorité pour la voie verte (exemple ci-contre).
- Hors zone agglomérée, une priorité peut être envisagée pour la voie verte aux intersections avec des routes à très faible trafic (moins de 500 v/j) : prévoir panneaux d'alerte + baisse vitesse réglementaire et éventuellement ralentisseurs en amont sur la route non prioritaire (par exemple voie de desserte).

La traversée se fait autant que possible en angle droit pour favoriser la co-visibilité. Double picto vélo + chevrons dans les deux sens, séparée du passage piéton. Panneau C115 d'entrée sur la voie verte implanté après l'intersection.

Par défaut, pas de dispositif limitant l'accès. Sinon :

- Le dispositif doit permettre à un vélo, même large et à faible giration, de s'introduire sur l'infrastructure.
- Un espace de stockage (5m) doit être conservé entre l'intersection et le dispositif.
- Le dispositif doit être amovible par les services de sécurité et de secours.



SMT Petit Cul De Sac Marin
décembre 2023

Charte des aménagements cyclables

Vocation et principes
Conception
planification
Travaux

46

SMT Petit Cul De Sac Marin
juillet 2023

Charte des aménagements cyclables

Vocation et principes
Conception
planification
Travaux

29