

Plan de déplacements urbains de l'agglomération centre Guadeloupe

2010-2019

Document de projet

Mai 2009



Sommaire

SOMMAIRE	3
LA DEMARCHE PDU	11
1 Rappel du cadre réglementaire des PDU	12
2 Le PDU et les autres documents de planification	14
3 Les temps forts de la démarche	15
4 Une démarche partenariale	15
LE DIAGNOSTIC	19
1 Analyse territoriale et urbaine	21
2 Analyse des déplacements	25
3 Analyse du système de déplacements : les transports collectifs	26
4 Analyse du système de déplacements : voirie et circulation	28
5 Analyse du système de déplacements : le stationnement	30
6 Analyse du système de déplacements : les modes doux	31
7 Le transport de marchandises	33
8 La sécurité des déplacements	34
9 L'accessibilité aux PMR	34
10 L'état initial de l'environnement	36
LES SCENARIOS	37
1 La prospective urbaine et la mobilité	39
2 La stratégie en matière de gestion de la voiture, circulation et stationnement	47
3 La stratégie de développement des transports en commun	61
4 Le trafic attendu à l'horizon du PDU sur un réseau de TCSP à 3 branches	73
5 Présentation des scénarios	76
LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES	89
Créer une offre de transports collectifs attractive	95
Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité	99

Cœuvrer pour la lisibilité du système de déplacements	103
Hierarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement	105
Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements	109
Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements	113
Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU	115
LES ACTIONS	117
Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération	123
Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper	126
Renouveler le parc de matériel roulant	128
Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP	130
Réaliser la première phase du TCSP	132
Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime	134
Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire	136
Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale	138
Mettre en place un système de billettique	140
Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession des taxis et aider à la mise en place des évolutions	143
Aider à la mise en place d'une centrale d'appel pour les taxis à l'échelle de l'agglomération	145
Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules taxis	147
Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis	149
Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU	151
Elaborer une charte de mise en accessibilité	155
Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte	157
Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du plan de mise en accessibilité	158
Mettre en place une brigade de repérage des dysfonctionnements	161
Mettre en place une cellule de suivi des aménagements « gardienne de l'accessibilité » et des mécanismes de coordination	162

Créer des zones piétonnes et calmes	164
Mettre en place des cheminements hors voirie et créer des percées dans les îlots	166
Finaliser un schéma directeur vélo	168
Mettre en place une continuité cyclable	170
Aider à la mise en place de parcs de vélos inter-administrations et entreprise	172
Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés	174
Aider à la mise en place de pédibus et de vélobus	176
Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes	179
Promouvoir le covoiturage	181
Etudier l'apport d'une meilleure articulation des temps de vie	182
Elaborer une charte de partage de la voirie avec un volet paysager	185
Etudier l'opportunité de la mise en place d'un système de régulation routier	189
Créer des outils d'information sur les transports collectifs	190
Créer une centrale de mobilité	192
Elaborer une charte du jalonnement et de signalétique à l'échelle de l'agglomération	194
Jalonner les itinéraires dans l'ensemble de l'agglomération et pour tous les modes selon les préconisations de la charte	195
Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement	199
Consolider la politique de stationnement à mettre en œuvre	201
Etendre la zone de stationnement payant	203
Créer une ceinture de parkings péricentraux	205
Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement PMR et livraisons)	207
Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires	209
Créer des parcs relais	211
Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant : renforcer les contrôles et la verbalisation, former les agents	213
Mettre à niveau certaines voiries dans la logique du schéma de voirie retenu	215
Créer les maillons manquants du réseau viaire	220
Améliorer l'accueil des véhicules de livraisons en centre-ville	224

Mettre au point une réglementation harmonisée pour les véhicules transportant des marchandises	226
Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret	227
Localiser et mettre en place des aires de stockage dans Jarry	229
Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises	230
Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme	233
Inscrire des normes de stationnement dans les PLU	234
Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports	236
Systématiser l'expertise des projets d'urbanisation par les techniciens des déplacements	239
Sécuriser les points noirs	243
Mettre en place une cellule chargée d'observer les accidents impliquant les usagers vulnérables que sont les piétons ou les cyclistes	245
Etablir une cartographie du bruit et un plan d'action associé (Plan de prévention du bruit dans l'environnement)	246
Promouvoir les mobilités alternatives	248
Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière	249
Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements à l'échelle de l'agglomération	253
Construire un modèle multimodal de la demande de déplacements à l'échelle de l'agglomération	255
Mettre en place un observatoire des déplacements	257
Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU	261
L'EVALUATION DU PROJET PDU	263
1 Preambule	265
2 Les effets du PDU	265
L'EVALUATION FINANCIERE ET LE CALENDRIER.....	269
1 L'évaluation financière du projet de PDU	270
2 Le calendrier de mise en place du PDU	277

LE RAPPORT ENVIRONNEMENTAL	281
1 Préambule	283
2 Présentation des objectifs du PDU et son articulation avec d'autres plans ou programmes	286
3 Analyse de l'état initial et des perspectives d'évolution	304
4 Effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement	352
5 Les motifs pour lesquels le PDU a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement	372
6 Les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables du PDU sur l'environnement et mesures de suivi.	380
7 Résumé non technique	382
L'ANNEXE ACCESSIBILITE	401
1 Rappels réglementaires	403
2 Rappel du diagnostic	406
3 Les enjeux liés à la mise en accessibilité aux PMR	406
4 Méthodologie et rappel de la démarche partenariale	407
5 Plan de mise en accessibilité de la voirie et des transports en commun	407

GLOSSAIRE

AOTU	Autorité Organisatrice de Transport Urbain
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
CG	Conseil Général
CR	Conseil Régional
DCE	Dossier de Consultation des Entreprises
DOCUP	Document Unique de Programmation
DSP	Délégation de Service Public
DVA	Dossier de Voirie d'Agglomération
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
EMD	Enquête Ménages Déplacements
FIRT	Fonds d'Investissement Routier et Transports
GPE	Grand Projet Européen
GV	Gestionnaires de voirie
HQE	Haute Qualité Environnementale
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie 1996
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs 1982
MO	Maîtrise d'Ouvrage ou Maître d'Ouvrage
MOP	Maîtrise d'Ouvrage Publique
ORSR	Observatoire Régional de la Sécurité Routière
PDE	Plan de Déplacements des Entreprises
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PL	Poids Lourds
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personnes à mobilité réduite
PMV	Panneau à Message Variable
PO	Programme Opérationnel (2007-2013)
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PPR	Plan de Prévention des Risques
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
PRQA	Plan Régional de la Qualité de l'Air
PRSE	Plan Régional Santé Environnement
PTU	Périmètre de Transports Urbains
RU	Rénovation Urbaine
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux
SRU	Loi Solidarité Renouvellement Urbain 2000
TAD	Transport à la Demande
TC	Transports collectifs
TCSP	Transport Collectif en Site Propre
UE	Union Européenne
VL	Véhicules légers
VP	Voiture particulière
VT	Versement Transport

La démarche PDU

1 Rappel du cadre réglementaire des PDU

Le PDU l'agglomération Centre Guadeloupe relève d'une démarche de planification qui doit **déterminer**, sur le territoire du Périmètre de Transport urbain (PTU), les actions à mettre en œuvre pour améliorer l'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation, du stationnement et des autres formes de mobilité, à un **horizon de 10 ans**.

Le périmètre d'étude du PDU est celui des 4 communes des Abymes, Baie-Mahault, Le Gosier et Pointe-à-Pitre.

1.1 La loi LOTI et la Loi LAURE

Les PDU ont été institués par la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982. Ils n'ont toutefois été rendus obligatoires qu'en 1996, par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE), pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ils ont ensuite été renforcés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000.

La loi sur l'Air de 1996 définissait six orientations générales pour les PDU (diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes doux, aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, organisation du stationnement, transport et livraison des marchandises, encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de personnel), et prévoyait une révision au terme de cinq ans.

1.2 La loi SRU

La loi SRU du 13 décembre 2000 a renforcé le contenu des PDU en définissant huit prescriptions :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, y compris les infrastructures routières, nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes

handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir...

- le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie (parc-relais), favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Le PDU doit maintenant comprendre également deux annexes :

Annexe 1 : Rapport environnemental

L'ordonnance du 3 janvier 2004 (n°2004-489) rend obligatoire « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ».

Elle fait suite à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, relative à l'évolution des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Le décret (n°2005-163) du 27 mai 2005 précise que, seuls, sont dispensés de l'obligation de réaliser une évaluation environnementale, les PDU dont l'élaboration ou la révision a été prescrite avant le 21 juillet 2004, à condition que les formalités de consultation du public soient accomplies avant le 1er février 2006, ou que leur approbation intervienne avant le 21 juillet 2006.

Ainsi, le PDU obligatoire de l'agglomération est-il soumis à cette obligation.

Concrètement, cette évaluation environnementale nécessite l'élaboration d'un rapport environnemental qui présente l'état initial de l'environnement dans l'agglomération permettant de mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux du PDU, les effets du projet PDU sur l'environnement ainsi que les mesures de réduction et de compensation des incidences négatives. Cette annexe doit être soumise à la consultation du public et à l'avis simple de l'autorité environnementale, avant l'adoption du PDU.

Annexe 2 : Accessibilité aux PMR

Depuis la loi du 30 juin 1975, les textes de la loi LOTI de 1982 et de la loi SRU de 2000, l'obligation de rendre accessible l'habitat, les lieux de travail, les lieux publics, voiries, et transports a été renforcée ; elle est considérée comme l'élément-clé qui participe à l'intégration des personnes à mobilité réduite (PMR).

C'est dans la suite logique de ces textes et pour prioriser cette démarche que la loi du 11 février 2005 **pour l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**, fait obligation de rendre accessible aux PMR tous les établissements recevant du public, ainsi que toute la chaîne de déplacement des transports en commun en France.

La démarche de mise en accessibilité PMR de la chaîne de déplacement doit concerner le cadre bâti

(établissements recevant du public, installations ouvertes au public, logements), la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, ainsi que l'accès aux modes d'information (sites Internet des opérateurs de transport, etc.)

Cette loi redéfinit notamment la notion de « Personne à Mobilité Réduite », et inscrit comme handicap (Art. 2) « toute limitation ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap, ou d'un trouble de santé invalidant ».

La loi pour l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 impose :

- l'élaboration par toutes les AOT d'un Schéma directeur d'accessibilité de leurs services de transport avant février 2008 (3 ans) qui doit définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport et fixer une programmation de mise en œuvre de cette accessibilité ;
- l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics avant décembre 2009, pour les communes de plus de 5 000 habitants, soit à l'initiative du maire ou, le cas échéant, à l'initiative du président de l'établissement public de coopération intercommunale ;
- la mise en application de ces plans au plus tard en février 2015 ;
- la création d'une commission locale pour l'accessibilité (Art. 46 et 93-7), composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées (l'Etat n'en étant pas membre de droit) dans les communes ou établissements publics de coopération intercommunale de 5 000 habitants ou plus.

Cette loi a introduit également l'obligation pour les PDU de comporter une annexe particulière indiquant « les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transport public aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisations correspondant ». Si un Schéma d'accessibilité des services de transports (SDA) et un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics existent, c'est une synthèse de ces deux documents qui peut constituer l'annexe considérée.

Le PDU est soumis à enquête publique, avant toute mise en œuvre.

Un suivi des actions du PDU doit être mis en place et une évaluation réalisée tous les 5 ans débouchant sur une révision du document.

2 Le PDU et les autres documents de planification

Le PDU s'inscrit entre le SCOT (Schéma de cohérence territoriale) et les PLU (Plan local d'urbanisme), ce qui signifie que le PDU doit être compatible avec les orientations du SCOT qui se situe en général à une échelle plus large, tandis que le PLU doit être compatible avec le PDU. Enfin, tous ces documents doivent se conformer aux orientations du Schéma Régional d'Aménagement (SAR).

La démarche PDU

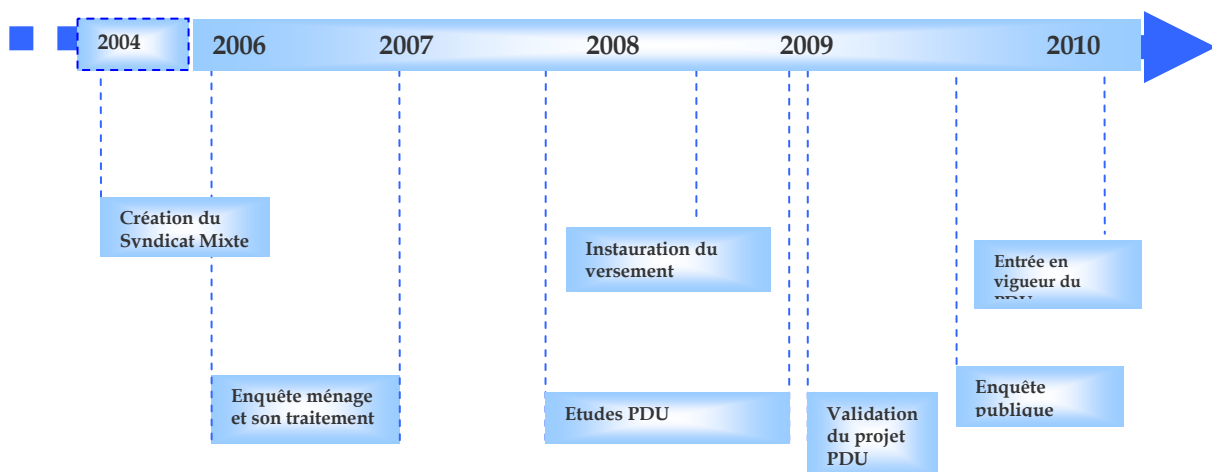
Dans le cas présent, il n'y a pas de SCOT couvrant l'agglomération centre de la Guadeloupe et le SAR est en cours de révision. C'est pourquoi les études du PDU comprennent une analyse territoriale sans doute plus fouillée que dans les autres PDU : elle servira de cadre aux réflexions sur l'évolution de la mobilité et le développement du système de transport.

3 Les temps forts de la démarche

Le PDU pose la pierre fondatrice d'une politique de déplacements intégrée à l'échelle de l'agglomération. La démarche a été initiée par le Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin créé en 2004.

L'enquête ménage déplacements et le pré-diagnostic ont eu lieu en 2006. Ils ont permis de mieux connaître la situation des déplacements à l'échelle de l'agglomération. Ont suivi un diagnostic approfondi sur les bases duquel ont été élaborés plusieurs scénarios PDU.

Un scénario a été retenu en novembre 2008, à partir duquel a été validé un projet PDU en décembre 2008. La mise en enquête publique est prévue à la mi-2009.



4 Une démarche partenariale

Le projet de PDU tel qu'il est présenté dans ce document est le fruit d'une démarche partenariale riche menée depuis plusieurs années avec les services de l'Etat, le Conseil général de Guadeloupe, la région Guadeloupe, les communes des Abymes, de Baie-Mahault, du Gosier et de Pointe-à-Pitre, de l'ADEME et du tissu associatif.

La démarche PDU

Ci-après sont listés les principaux comités qui se sont tenus depuis mai 2007, date de lancement officiel des études PDU.

Date	Type de Comité	Contenu présentation
COMITES TECHNIQUES SPECIALISES		
24 mai 2007	Comité technique	Planning phase 1 du PDU
26 juillet 2007	Comité technique	Diagnostic, objectifs et 1ères propositions
12 septembre 2007	Comité technique	Présentation du diagnostic, des premières propositions Préparation comité pilotage
02 octobre 2007	Comité technique	Hierarchisation des objectifs du PDU Cadrage financier
15 novembre 2007	Comité technique	1ères propositions de la phase 2 du PDU
25 janvier 2008	Comité technique - toute la journée	PDU Phase 2 : Propositions et scénarios
24 juin 2008	Comité technique	PDU : phases 2 et 3
24 septembre 2008	Comité technique	Présentation scénarios PDU
COMITES PARTENAIRES DE TRANSPORT		
20 juin 2007	Comité des Partenaires du transport	La démarche PDU
13 septembre 2007	Comité des Partenaires du transport	Diagnostic provisoire du PDU
25 septembre 2008	Comité des Partenaires du transport	Présentation des scénarios du PDU
COMITES SYNDICAUX		
Vendredi 14 septembre 2007	Comité syndical	Validation diagnostic final et objectifs
COMMISSIONS « ACCESSIBILITE »		
12 juin 2007	Commission « Accessibilité »	La démarche PDU et accessibilité
04 juillet 2007	Commission « Accessibilité »	Diagnostic PDU et accessibilité
13 novembre 2007	Commission « Accessibilité »	Présentation du diagnostic « Accessibilité »
COMITES DE PILOTAGE		
13 septembre 2007	Comité de pilotage	Diagnostic provisoire du PDU
03 octobre 2007	Comité de pilotage	Hierarchisation des objectifs du PDU
1 ^{er} février 2008	Comité de pilotage	Présentation des scénarios de transports collectifs
27 juin 2008	Comité de pilotage	Phase 2 : démarche PDU
15 octobre 2008	Comité de pilotage	Choix des scénarios du PDU et analyse comparative
SEANCES DE TRAVAIL		
03 juillet 2007	Séance de travail « Taxis »	
25 juillet 2007	Séance de travail conjointe	Abymes-P-à-Pitre – DDE - CCI
22 octobre 2007	Séance de travail	Réflexions et échanges sur les propositions du projet de scénarios du réseau de transport urbain
14 novembre 2007	Séance de travail	Présentation du projet de la Charte

La démarche PDU

		<i>d'aménagement « Accessibilité »</i>
15 novembre 2007	Séance de travail	<i>Financement des investissements du futur réseau de transport d'agglomération</i>
22 janvier 2008	séance de travail	<i>Validation des propositions de cheminement piétons et accessibilité...</i>
24 septembre 2008	Séance de travail	<i>Urbanisme et Rénovation Urbaine Abymes et Pointe-à-Pitre</i>
26 septembre 2008	Séance de travail Commission Transports, Activités Economiques et Cohérence Territoriale	<i>Présentation du scénario voirie et TCSP Cadrage financier</i>
17 octobre 2008	Séminaire	<i>Présentation du scénario du PDU au monde politique, économique et social de la Guadeloupe</i>

Le diagnostic

1 Analyse territoriale et urbaine

1.1 Structure du territoire

Le territoire considéré s'est longtemps organisé économiquement autour de Pointe-à-Pitre. Les autres communes fonctionnaient surtout grâce à des activités traditionnelles comme la pêche, ou l'agriculture. Un éclatement puis une densification des fonctions urbaines ont permis à chaque commune de se forger une identité autour des nouvelles fonctions accueillies.

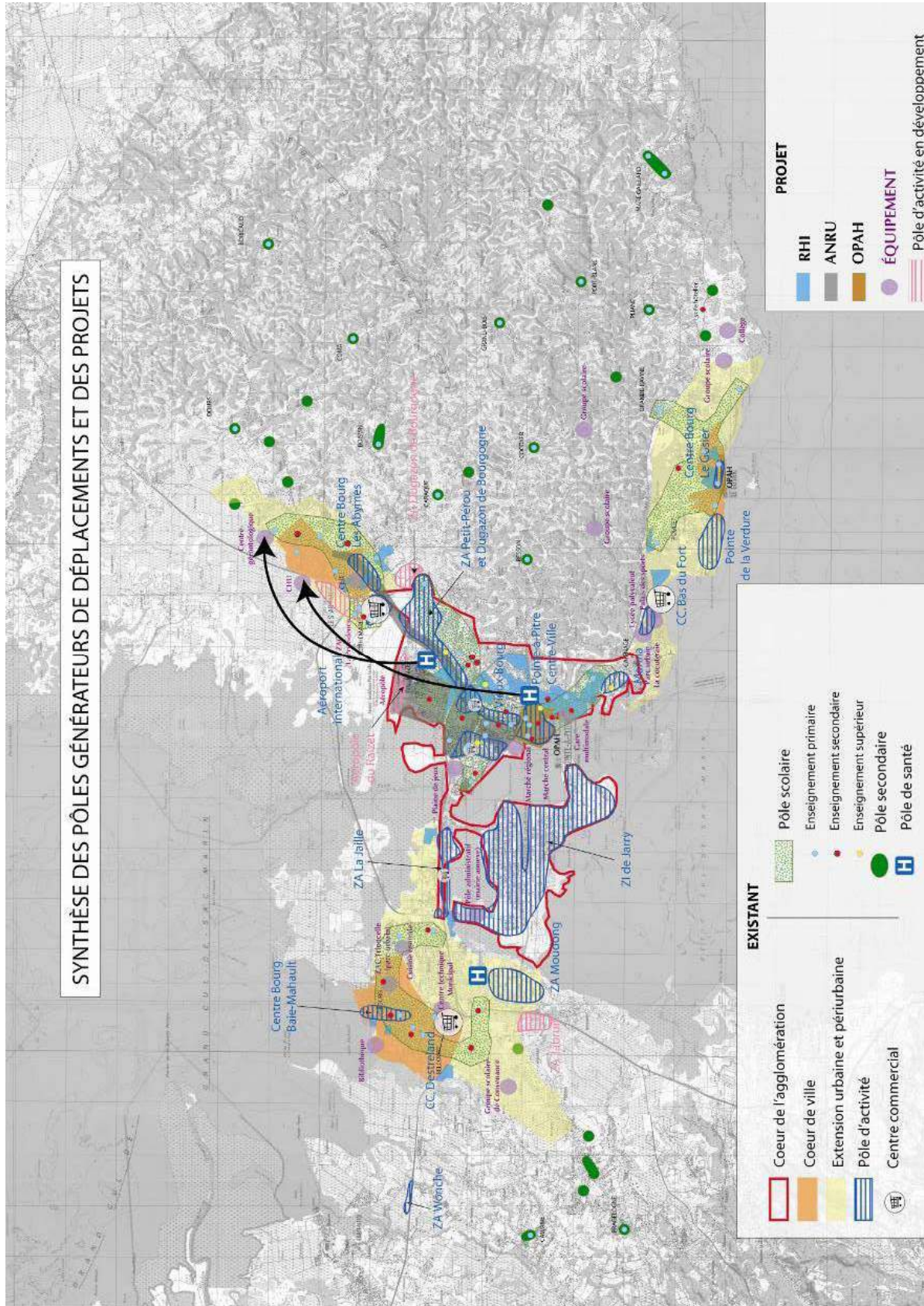
Aujourd'hui, le « cœur d'agglomération » comporte les zones les plus denses, les plus peuplées et celles aussi où l'offre d'emploi est la plus conséquente.

A partir de ce cœur, trois axes majeurs de développement se dessinent jusqu'aux centres-villes de Baie-Mahault, Abymes et Gosier eux-mêmes à la fois densifiés et étalés.

Les zones rurales se sont développées à la faveur de l'implantation de l'habitat individuel. On assiste donc à un phénomène plus ou moins avancé de rurbanisation.

Le diagnostic

SYNTHÈSE DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS ET DES PROJETS



1.2 Dynamique de territoire

1.2.1 La démographie

Le vieillissement de la population est l'élément fort de l'évolution de la société guadeloupéenne de demain.

Il est donc à prévoir dans de nombreux secteurs clefs de l'économie dont les déplacements, les services aux personnes, santé... de profondes mutations voire des opportunités économiques qu'il faut dès à présent anticiper.

1.2.2 L'habitat

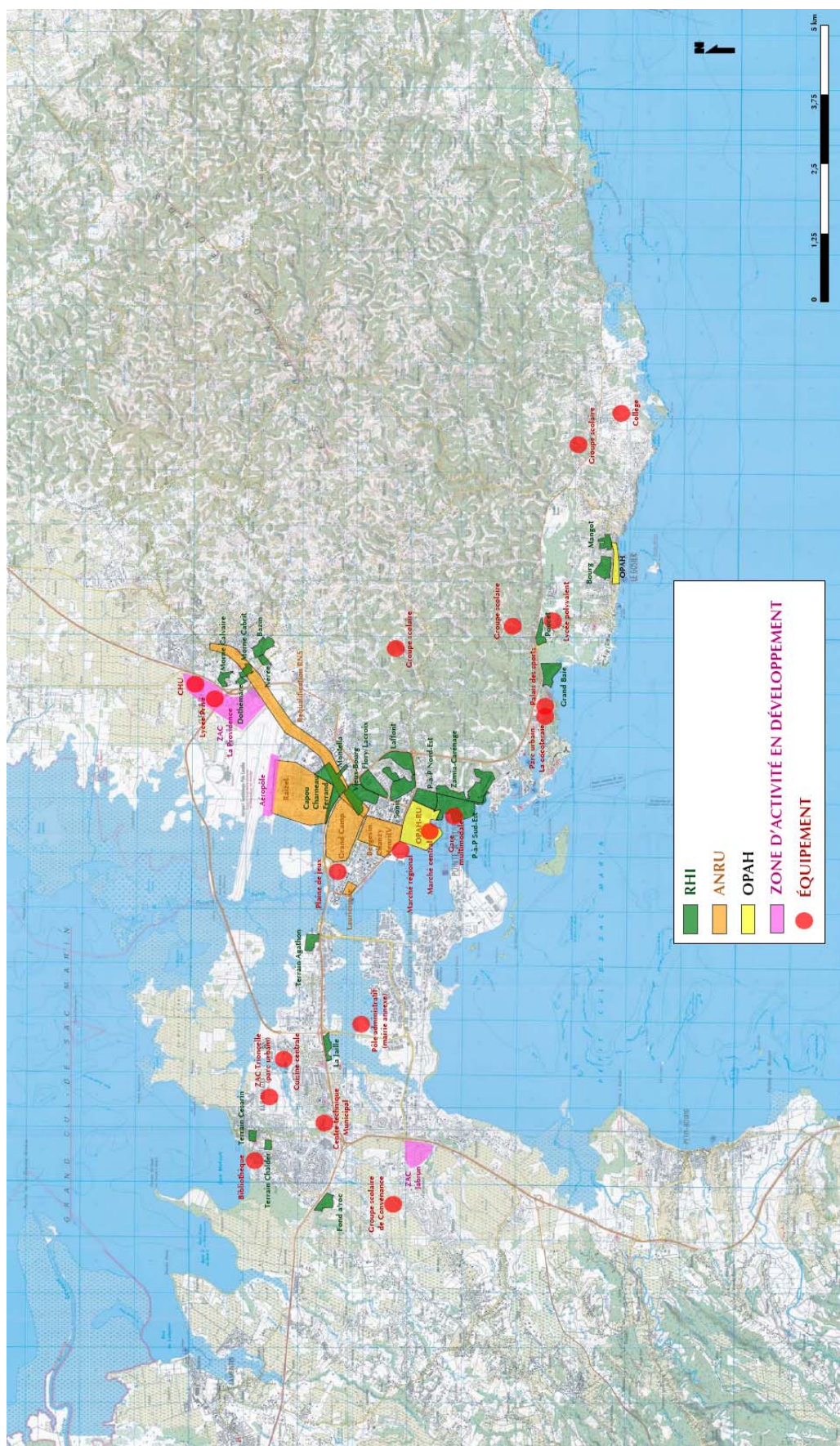
Si l'attractivité économique reste déterminante pour ce territoire, c'est plus l'offre de logements et la qualité de l'urbanisation et du cadre de vie qui pourra influencer sur ses mouvements migratoires, véritable axe déterminant de son avenir démographique.

1.2.3 Les projets urbains

L'agglomération est en pleine dynamique de renouvellement sur elle-même mais aussi en extension. Au moins une quarantaine de projets ou programmes sont recensés à l'échelle de l'agglomération. Ceux-ci sont assez uniformément répartis sur le territoire avec des horizons de réalisation plus ou moins certains. Ces projets relèvent de démarches de renouvellement urbain, de résorption de l'habitat insalubre, d'opérations programmées d'amélioration de l'habitat, de la réalisation d'équipement ou encore de démarches de planifications urbaines plus globales comme les PLU et les PLH.

En conclusion, des transformations majeures du territoire sont d'ores et déjà amorcées.

Le diagnostic



Il s'agit dès lors de s'assurer dans le cadre du PDU de la cohérence des projets les uns par rapport aux autres dans une logique d'agglomération et de leur compatibilité avec la nécessité de restructurer le système de déplacements.

Les enjeux urbains

- **Mettre en cohérence les nombreux projets existants dans une optique de territoire d'agglomération et vis-à-vis de la problématique des déplacements**
- **Densifier les centres**
- **Offrir aux zones de structuration urbaine les dynamiques pour construire de la « ville »**
- **Faire des choix assumés pour statuer sur le sort des dernières zones rurales**

2 Analyse des déplacements

Une synthèse des résultats de l'Enquête ménage déplacements (EMD) réalisée en 2006 a d'ores et déjà été diffusée, il n'est donc pas ici l'objet de présenter ses résultats in extenso, mais bien d'en souligner les faits marquants dans l'optique du PDU :

- Le **taux de motorisation des ménages** (0,89 par ménage) est encore assez **faible** par rapport à d'autres villes françaises de même taille où il est supérieur à 1. Il existe donc une marge de progression importante de la motorisation. Il existe aussi des besoins forts de mobilité pour les populations qui ne possèdent pas de véhicule individuel et restent captives d'autres modes de déplacements, notamment les transports en commun.
- De même, la **mobilité tous modes (3,25 déplacements par jour et habitant) est assez faible** comparée à d'autres agglomérations françaises. Elle varie toutefois en fonction des secteurs de l'agglomération, avec des valeurs très élevées, 3,7 à 4,1 déplacements par jour et par habitant dans la zone centrale de Pointe-à-Pitre - Abymes. Ces différences s'expliquent à la fois par les caractéristiques du tissu urbain de ces quartiers, en particulier la mixité plus ou moins forte des activités (commerces, habitat, emploi) et les caractéristiques socio-économiques des quartiers concernés : les populations les moins aisées ayant tendance à être moins motorisées et à moins se déplacer notamment en modes motorisés.
- La structure des motifs de déplacements est également intéressante : elle présente plusieurs singularités. La forte proportion des demandeurs d'emploi conduit à une **moindre importance du motif domicile-travail** (12 % des déplacements totaux) par rapport à ce qui est constaté dans d'autres agglomérations françaises. En revanche, les déplacements pour **motif d'accompagnement** (12% des déplacements totaux) sont particulièrement **importants**.
- Autre constat, la **multimodalité**, utilisation successive de plusieurs modes pour un même déplacement, est **quasiment inexistante** dans l'agglomération, ce qui s'explique en partie par un manque d'intermodalité et une offre défailante pour les déplacements alternatifs à la voiture.

L'analyse de la répartition modale des déplacements permet de dresser plusieurs constats :

- La part de la voiture particulière dans les déplacements tous modes est sans surprise importante avec 65% de part de marché ;
- La part des transports collectifs (10%) est assez élevée par rapport à des agglomérations françaises de même taille, mais assez faible par rapport à celle enregistrée à Fort-de-France (14%) ;
- La part des déplacements faits en deux-roues est assez faible (2%) tandis que la marche-à-pied se situe autour de 22% ;
- La durée moyenne des déplacements (déclarée) de **20 minutes** est élevée et correspond plutôt à ce qui est constaté dans les agglomérations millionnaires. Le budget temps quotidien consacré à se déplacer est en moyenne de 65 minutes, ce qui confirme que l'organisation des déplacements n'est pas optimale dans l'agglomération.

Les enjeux de mobilité

Les spécificités de la mobilité des habitants de l'agglomération sont donc :

- Une faible motorisation des ménages
- Une part de marché de transports collectifs plutôt bonne
- Des temps de déplacements longs

Pour transformer ces constats en atouts pour le développement des mobilités alternatives à la voiture, il faut :

- Etendre, structurer et améliorer la qualité des transports en commun
- Réduire les temps de déplacements en favorisant les TC
- Faciliter l'usage de la marche à pied.

3 Analyse du système de déplacements : les transports collectifs

3.1 Les transports collectifs

Il n'existe pas à l'heure actuelle de réseau de transports urbains à l'échelle de l'agglomération. S'il existe un petit réseau urbain à l'échelle du territoire de la commune de Pointe-à-Pitre, la desserte de l'agglomération est principalement assurée par les lignes interurbaines départementales. Il existe aussi de nombreuses lignes de transports scolaires organisées soit par le Conseil général, soit par les communes des Abymes et de Baie-Mahault pour les circuits internes à leur territoire.

Le système de transports est ainsi assez dense mais très disparate, peu lisible et concentré sur les principaux axes, ce qui a conduit au développement d'une offre informelle se glissant dans les lacunes de la desserte contractualisée.

Le système est dans l'ensemble de faible qualité de service. Ce n'est que très récemment que le Conseil général a restructuré son réseau en conventionnant celui-ci par bassin dans le cadre de son Plan de Transport interurbain approuvé en avril 2006 : la nouvelle offre de service comprenant 14 lignes périurbaines desservant la grande agglomération est en cours de déploiement.

Le diagnostic



Terminus, Place de la Victoire

Les enjeux de transports collectifs

- Créer un réseau de transport d'agglomération
- Viser une intégration tarifaire des services de transport dans l'agglomération
- Supprimer le transport illégal et intégrer les liaisons effectuées par celui-ci dans le réseau futur
- Conforter le rôle des lignes pénétrantes interurbaines
- Organiser les correspondances urbain/interurbain
- Reprendre la forme d'exploitation du système informel actuel de desserte interne de Jarry en l'améliorant

3.2 Les taxis

Il y a environ 1 taxi pour 600 habitants de l'agglomération. Les taxis sont donc nombreux à évoluer dans l'agglomération avec une forte diversité selon les communes : Pointe-à-Pitre et Abymes accueillant 80% d'entre eux.

Par ailleurs, le service offert manque de lisibilité pour l'utilisateur : pas de bornes taxis, peu de têtes de stations, confusion visuelle avec les transports clandestins, tarification kilométrique non appliquée par certains taxis ...

Dans cet environnement, les artisans-taxis éprouvent des difficultés à vivre de leur activité d'autant que peu d'entre eux ont une activité complémentaire (VSL, tourisme).

Les échanges avec les représentants de la profession ont fait ressortir leurs principales attentes : rencontres régulières avec les autorités de tutelle, meilleure organisation, développement de la multi-activité, multiplication et efficacité des contrôles et verbalisation, adaptation des formations...

Les enjeux liés aux taxis

- Améliorer l'organisation des services de taxis : stations, aide au montage de centrale d'appel et mise aux couleurs des véhicules
- Trouver des modalités adaptées d'intégration des taxis dans le système de transport public : co-voiturage ? transport à la demande ? et où ?

3.3 L'intermodalité

L'intermodalité correspond à l'ensemble des aménagements, équipements ou actions qui favorisent la réalisation des déplacements multimodaux. Elle est quasiment inexistante dans l'agglomération.

Un certain nombre de lieux d'échanges formels ou informels existent toutefois tel que la gare routière interurbaine et maritime de Bergevin, la gare routière de Dubouchage, l'entrée de la voie principale à Jarry, Destrellan...

Il n'y a pas en revanche de tarification intégrée : le voyageur des transports collectifs paye à chaque fois qu'il change de ligne ou de véhicule.

Un certain nombre de projets comme la création de liaisons maritimes entre les deux rives du Petit Cul de Sac Marin, la gare intermodale à Darboussier ou la halte routière de Jarry... sont des projets renforçant l'intermodalité. Pour être efficaces, ils doivent s'inscrire dans la structuration du futur réseau d'agglomération.

Les enjeux liés aux échanges entre les modes

- Mettre en cohérence ces différents projets par rapport aux enjeux de déplacements à l'échelle de l'agglomération
- Aménager des pôles d'échanges et des points de correspondance
- Mettre en place un système de tarification et de billettique intégrées

4 Analyse du système de déplacements : voirie et circulation

Dans le cas de l'agglomération Centre qui n'est pas constitué en EPCI susceptible d'avoir une compétence en matière de voirie, l'objectif principal de la réflexion thématique voirie et circulation du PDU a été de définir une typologie claire des voiries de l'ensemble du périmètre d'action à l'horizon du PDU, de façon à :

- identifier les différents niveaux de voirie dont celui susceptible d'être le réseau de voirie d'agglomération,
- recommander un partage de la voirie et des aménagements de voirie adaptés à chaque niveau de voirie,
- identifier les projets routiers les plus intéressants c'est-à-dire participant à un maillage cohérent de l'agglomération.

Pour cela, le diagnostic s'est attaché à mettre en évidence le rôle actuel des voiries en présence et leurs dysfonctionnements.

Le diagnostic

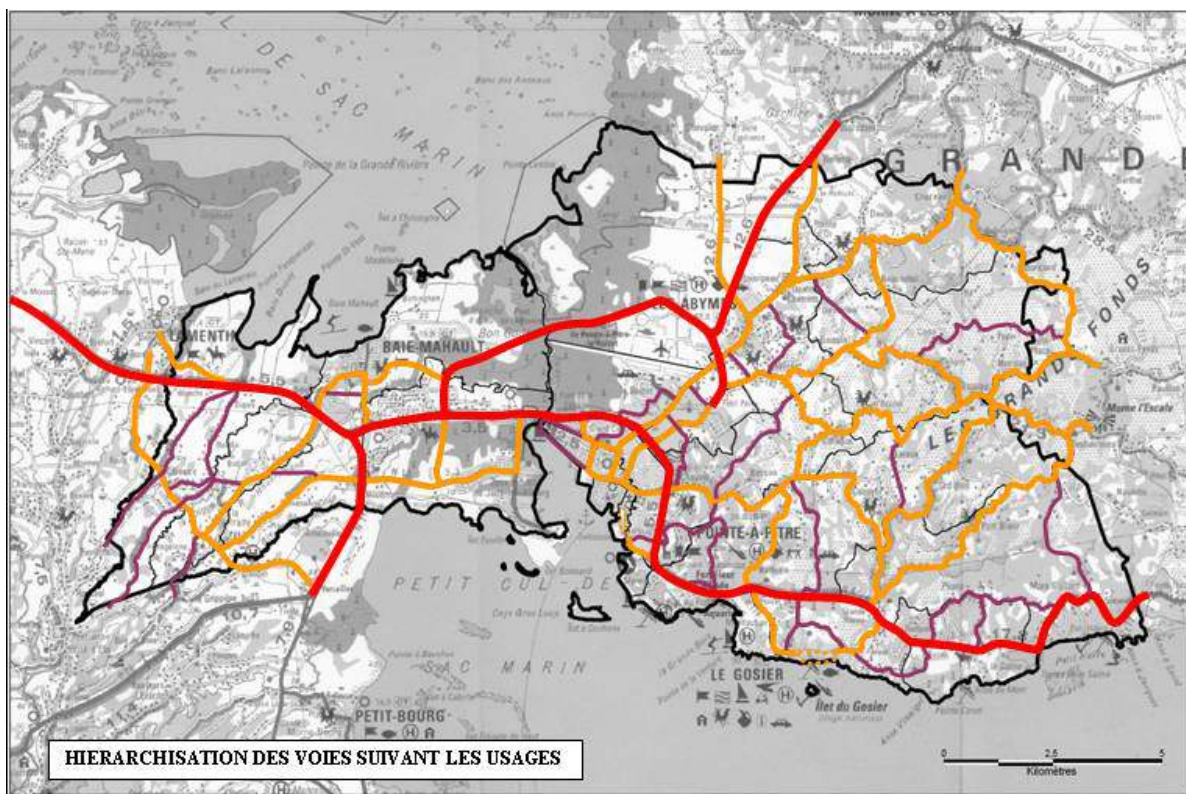
La configuration du territoire de l'agglomération a joué et continue de jouer un rôle important dans l'organisation des déplacements. En effet, les nombreuses façades maritimes restreignent et limitent les possibilités de liaison entre les différentes polarités de celle-ci. La présence de la Rivière Salée a également réduit les lieux de franchissement et les trafics se concentrent sur les deux ponts existants. Cette contrainte géographique est renforcée par la présence de vastes zones inondables aujourd'hui protégées.

Ces éléments contribuent fortement à la concentration des trafics sur la RN1 qui, à ce jour, supporte près de **100 000 véhicules par jour entre Destrellan et La Jaille**.

Les différentes extensions périphériques telles que Jarry et Dothémare dans les secteurs économiques, Wonche, Convenance, Fond Budan à Baie-Mahault, Pointe d'Or, Bazin aux Abymes, Mare Gaillard, St-Félix, Pliane et Dampierre à Gosier, dans le secteur de l'habitat, entraînent également des problèmes de desserte des différents centres-villes et même de certains quartiers.

Les conditions de circulation futures en Guadeloupe et à l'approche de l'agglomération font l'objet de nombreuses études routières notamment sur les axes primaires (RN principalement). Les modélisations disponibles n'intègrent pas l'ensemble du maillage de l'agglomération.

Le diagnostic sur ce maillage actuel a consisté à hiérarchiser les voiries en 3 niveaux en fonction de leur usage actuel indépendamment de leurs caractéristiques géométriques.



- Niveau 1** = voies de liaison interurbaine et / ou de transit
- Niveau 2** = voies de liaison interpôles éco ou habitat denses
- Niveau 3** = voies de liaison interquartiers et îlots urbanisés

Ce travail met en évidence les principaux dysfonctionnements de la voirie d'agglomération actuelle :

- deux franchissements de la Rivière Salée tous deux de niveau 1,
- maillage des Grands Fonds particulièrement complexe mais peu hiérarchisé,
- nombreuses voies de niveau 3 (liaison entre quartiers) se raccordant directement sur des voies de niveau 1 (voies de liaisons interurbaines),
- certaines voies de niveau 3 utilisées aux heures de pointe comme voies de contournement.

D'autres dysfonctionnements doivent être rappelés :

- une accidentologie forte et particulièrement sur les voiries de niveau 1,
- la congestion forte du réseau primaire en heure de pointe (RN1, rocade de PAP, RN2, RN4), avec certains tronçons déjà saturés,
- quelques voiries locales très dégradées.

Les enjeux liés à la voirie et à la circulation

- Diminuer les flux automobiles
- Humaniser la voirie dans les zones denses
- Hiérarchiser la voirie future de manière à faire coïncider la fonction de chacune et son aménagement (partage de la voirie)
- Identifier les maillons manquants à réaliser pour un maillage cohérent de l'agglomération
- Auditer et traiter les points durs en matière de sécurité routière
- Offrir une réponse satisfaisante à la question de la maintenance des voiries

5 Analyse du système de déplacements : le stationnement

La facilité à stationner à destination est un facteur influençant grandement le choix d'une destination et d'un mode de transport. L'organisation du stationnement est donc un levier important de la politique des déplacements pour réguler l'usage de la voiture particulière : c'est un des axes d'intervention des PDU.

L'analyse des données d'enquêtes réalisées en 2006 montre que :

- Il n'y a pas actuellement de problème de stationnement dans les centres-villes des Abymes, de Baie-Mahault et de Gosier, sauf très ponctuellement autour des mairies et des postes. Des recompositions de l'espace public au profit des piétons ou d'espaces réservés (PMR, livraisons...) sont donc possibles. Il faudra cependant le cas échéant tenir compte des projets urbains susceptibles de modifier la demande de stationnement.
- Le stationnement est difficile dans le centre de Pointe-à-Pitre. Il y a clairement un problème de saturation des espaces de stationnement à certaines heures et principalement le matin. Cependant, la connaissance de l'offre de stationnement et de son occupation est insuffisante pour estimer le nombre de places supplémentaires nécessaires et leur localisation.
- Il y a partout un manque de lisibilité des espaces de stationnement autorisés, réservés ou interdits, qui favorise le stationnement gênant, grandement préjudiciable aux autres usagers de la voirie.

- De même, le contrôle et la verbalisation sont très insuffisants en particulier à Pointe-à-Pitre où une place de parking payant sur voirie ne rapporte environ qu'un quart de ce qu'elle devrait rapporter par jour.
- A Jarry, le stationnement est particulièrement anarchique mais sera traité dans le cadre du projet de requalification des voiries de la ZIC.
- Enfin, le stationnement dans les pôles secondaires périurbains qui favorise leur accessibilité en voiture et donc leur attractivité, reste encore souvent négligé.

Les enjeux liés au stationnement

- Affiner la connaissance de l'offre de stationnement public
- Construire une politique de stationnement globale à l'échelle de l'agglomération : extension de la zone de stationnement payant, développement d'une ceinture de parkings autour du centre répondant au déficit d'offre (existant ou lié à des projets de piétonisation), création d'une offre de parc-relais en lien avec le futur réseau de transports urbains.
- Réfléchir à la tarification adaptée sur voirie et en parc : (dégressif, progressif ...clientèles cibles)
- Trouver une solution pour le stationnement des commerçants
- Améliorer la signalisation verticale et la compléter par une signalisation au sol lisible
- Lutter contre le stationnement illicite
- Accélérer le projet de requalification de Jarry qui traite bien le stationnement des visiteurs sur les trois voies centrales
- Traiter le stationnement dans les pôles secondaires de services afin d'augmenter leur attractivité

6 Analyse du système de déplacements : les modes doux

Partout, l'usage des modes dits « doux », à savoir non motorisés, a considérablement diminué depuis une vingtaine d'années, notamment pour les déplacements de courte distance.

L'EMD a mis en évidence que la mobilité à pied dans l'agglomération est faible avec 0,72 déplacements par jour et par habitant. De même, avec 0,029 déplacements par jour et par habitant, le vélo est actuellement un mode quasi inexistant pour les déplacements quotidiens (hors loisirs).

L'usage de la marche à pied varie selon de multiples facteurs : des critères socio-économiques (les femmes se déplacent plus à pied que les hommes, les plus jeunes et les plus âgés se déplacent globalement moins que le reste de la population mais plus à pied...), le motif de déplacements (la marche est plus utilisée pour des déplacements liés aux motifs travail et accompagnement...).

Au-delà de la climatologie qui peut être dissuasive, l'explication de ce faible usage de la marche et du vélo, notamment pour des déplacements de proximité, est à chercher du côté du manque de continuité et de sécurité dans les aménagements voire de leur absence complète. C'est en effet les piétons et les cyclistes qui ont été oubliés des aménagements pendant les dernières décennies.

Le diagnostic

Ces dysfonctionnements existent à diverses échelles :

- à l'échelle interquartiers : de nouvelles voies routières ont parfois été créées sans qu'il n'ait été restauré de liaisons entre les quartiers ou morceaux de quartiers traversés par la voie ;



Absence de cheminements piétons



Stationnement autorisé sur le trottoir

- à l'échelle du quartier : il n'y a pas toujours de trottoirs, ni de traversées aménagées ou alors, lorsque ces éléments sont en place, il existe des problèmes liés à l'état du trottoir (revêtement), à la largeur insuffisante des passages aménagés, à la présence d'obstacles (stationnement, mobilier urbain...), à l'existence de lacunes, au manque de finition dans les travaux ou de mauvais entretien des aménagements ...
- au niveau de l'interface « espace public-cadre bâti ». Cette interface n'est en effet pas toujours garantie..

Quelques aménagements récents démontrent toutefois la volonté de réintroduire les mobilités douces plus respectueuses de l'environnement et du cadre de vie, au cœur de la ville.



Promenade sur le front de mer, Lauricisque



Vers le stade des Abymes

Les enjeux des modes doux

- Assurer une continuité des cheminements piétons pour les déplacements de proximité : à l'intérieur des quartiers, depuis les quartiers vers les équipements proches et les TC
- Créer une continuité cyclable à l'échelle de l'agglomération
- Sécuriser et rendre accessible ces cheminements
- Mettre en place les conditions d'une maintenance régulière de ces aménagements

7 Le transport de marchandises

Le transport de marchandises constitue une thématique stratégique pour le développement économique de l'agglomération. Le PDU doit viser principalement à la rationalisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération, à la gestion des arrêts pour livraison et à l'harmonisation des règles concernant le transport de marchandises.

L'analyse des conditions de transport des marchandises en Guadeloupe et dans l'agglomération permet de conclure que :

- Jarry est la principale zone d'émission des trafics routiers de marchandises et ainsi le point de départ de l'organisation de la distribution urbaine ;
- Les véhicules en sortant sont majoritairement des véhicules utilitaires légers et sont globalement sous-chargés (1,8 t en moyenne) ;
- Des flux importants sont aussi émis vers l'extérieur de l'agglomération depuis Jarry ou transitent par l'agglomération en particulier les flux à destination (canne/charbon) ou en provenance (sucre) de Gardel au Moule...
- Il n'y a pas de cadre réglementaire stable, compréhensible et structuré à l'échelle de l'agglomération alors même que celle-ci accueille les plus importants pôles générateurs de flux de marchandises de l'île ;
- Le volume de marchandises traité dans les centres-villes est assez peu important mais les enjeux marchandises pourraient être amplifiés par une éventuelle revitalisation de ces zones et partant, une modification des flux à traiter ;
- La polarisation de la grande distribution sur le territoire de l'agglomération fait que les enjeux « marchandises en ville » portent autant (sinon plus) sur les zones d'activités périphériques que sur les centres-villes.

Les enjeux liés au transport de marchandises

- Rationaliser les modes de transport de marchandises en préservant la dynamique économique
- Aménager des aires de livraison dans les centres-villes
- Mettre à jour la réglementation des accès et des livraisons des PL
- Regarder la pertinence du transport maritime pour les liaisons fret intra Guadeloupe
- Imaginer des moyens de livraisons non motorisés

8 La sécurité des déplacements

L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements constitue un objectif central des PDU qui recouvre aussi bien le traitement de l'insécurité routière que de l'insécurité civile ou du sentiment d'insécurité.

La sécurité routière a été déclarée cause nationale en juillet 2002. On sait que le facteur humain est en cause dans 92 % des accidents et l'infrastructure et l'environnement dans 46 % de ceux-ci.

L'insécurité routière est importante sur les routes de l'agglomération par rapport à la moyenne française : il y a plus 5 tués par mois sur les routes de l'agglomération.

Les routes nationales sont particulièrement dangereuses avec 22 victimes par km et par an contre 14 victimes sur les routes départementales.

Il y a surmortalité des victimes piétons (30% des tués) et cyclistes (8% des tués) relativement à la mobilité constatée avec ces modes.

En ce qui concerne la sécurité civile, un diagnostic a été fait dans le cadre du Contrat Intercommunal de Sécurité : les problèmes concernent le comportement des jeunes dans les transports scolaires, le comportement de certains conducteurs de bus, la délinquance de rue... Les propositions qui vont y être développées devront être mises en synergie avec les orientations du PDU.

Les enjeux liés à la sécurité des déplacements

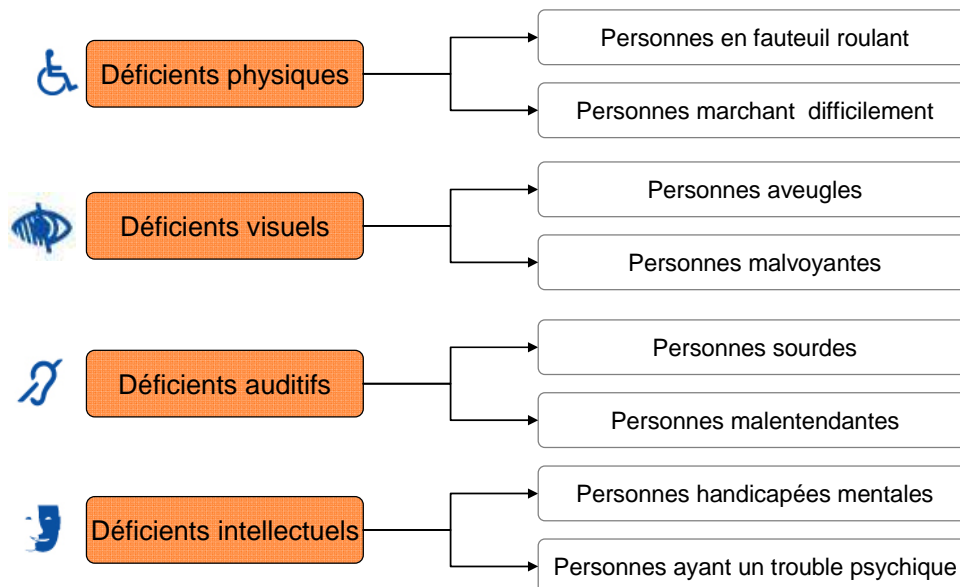
- Diminuer la gravité des accidents de la route
- Traiter les espaces publics de manière à renforcer le sentiment de sécurité
- Identifier en lien avec le CIS les actions de sensibilisation ou formation propres au secteur des transports

9 L'accessibilité aux PMR

La loi du 11 février 2005 pour l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, rend obligatoire la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le diagnostic

Le champ des publics concernés est large et peut se classer en 4 grandes familles :



Cette question n'a été prise en compte par les communes de l'agglomération que très récemment. Les zones aménagées en conformité avec la réglementation sont très peu nombreuses à l'échelle de l'agglomération malgré des efforts récents.

Toutefois on constate que :

- Ce sont les seules déficiences physiques qui sont prises en compte dans les aménagements, excluant de fait les autres types de handicaps ;
- Certains manques de finition conduisent à une non-accessibilité malgré une volonté de départ visant la mise en accessibilité.

Aucun document obligatoire de planification de la mise en accessibilité des réseaux TC (Schéma Directeur d'Accessibilité) ou de la voirie et des espaces publics (Plan de Mise en Accessibilité) n'ayant encore été initié par les acteurs concernés, le PDU intégrera cette réflexion de la façon suivante :

- Prise en compte dès la conception du réseau d'agglomération de son accessibilité aux PMR ;
- Mise au point d'une charte d'aménagement ou « boîte à outils » pour la mise en accessibilité de la voirie, document immédiatement utilisable dans les projets en cours.

Les enjeux liés à la mise en accessibilité PMR

- Connaître les besoins de chaque public et pour chaque élément de la chaîne de déplacements en partenariat avec les associations
- Identifier les chaînes de déplacements prioritaires
- Créer un réseau d'agglomération accessible
- Développer une véritable culture technique de l'accessibilité des aménagements urbains qui pourra s'appuyer sur la charte d'aménagement
- Travailler à l'amélioration des conditions de concertation entre les acteurs pour la mise en place des actions

10 L'état initial de l'environnement

La prise en compte de l'environnement dans le développement des transports est un des objectifs transversaux des Plans de déplacements urbains.

La directive européenne n°2001/42.CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement introduit la nécessité d'une évaluation environnementale stratégique dès le stade de l'élaboration du PDU.

Un état initial détaillé est annexé au présent document. Les grandes lignes du profil environnemental de l'agglomération sont:

- **Un territoire riche en espèces végétales animales et varié en milieux naturels** : 4 zones classées ZNIEFF et par conséquent protégées. De même, le Grand Cul de Sac marin et la Rivière Salée sont protégés par la convention RAMSAR relative à la protection des zones humides d'importance internationale. L'agglomération se trouve par ailleurs sur le corridor de migration du pic endémique de Guadeloupe ;
- **Une qualité de l'air globalement bonne** ;
- **Un secteur des transports qui représente 59% des consommations énergétiques de l'île dont 100 % provient d'énergies fossiles,**
- **Des communes où les risques sont importants** : notamment en matière de séisme, de houle cyclonique, d'inondation et de risques liées aux installations industrielles, avec une concentration importante sur le secteur de Jarry,
- **Un patrimoine historique protégé par une ZPPAUP à Pointe à Pitre.**

Les enjeux liés à l'environnement

Sur la base de l'état initial, les thématiques sensibles qui ont été identifiées pour le territoire de l'agglomération sont les suivantes :

- Très sensible : consommation énergétique, qualité de l'air, et les thématiques transversales que sont la sécurité des déplacements et la santé.
- Sensibles : nuisances sonores, milieux naturels, patrimoine et habitats, paysages urbains et aléa inondation, consommation d'espace
- Assez sensibles : qualité de l'eau et pollution des sols, risques technologique et aléa sismique, paysages naturels.

Les impacts du PDU sur ces composantes sensibles seront évalués dans le détail.

Les scénarios

1 La prospective urbaine et la mobilité

1.1 L'évolution urbaine

Les grands pôles de déplacements sont concentrés dans le périmètre qui a été défini comme le cœur de l'agglomération avec Pointe-à-Pitre au centre ; on les trouve également autour des cœurs de ville des communes des Abymes, de Baie-Mahault et du Gosier.

Les projets à venir montrent que **l'extension du cœur d'agglomération au nord est actée**. En effet, le CHU va être déplacé au nord de la ZAC de Providence ; le centre gérontologique du Raizet sera transféré dans le secteur de Pointe d'or/Palais royal.

Par ailleurs, le secteur de Bas du Fort au Gosier va se renforcer avec un lycée polyvalent et un hall de sports. Plus à l'est, le quartier de Dunoyer devrait accueillir un collège ainsi qu'un groupe scolaire...

A Baie-Mahault, ce sont les secteurs de Convenance et Gourdeliane qui vont continuer à se développer avec un nouveau groupe scolaire prévu dans le secteur de Convenance.

Parallèlement des programmes de logements accompagnent ce développement, et renforcent la tendance à l'extension de l'agglomération et de son cœur.

Des zones ponctuelles situées dans les Grands Fonds et dans quelques secteurs ruraux de Baie-Mahault constituent des **pôles secondaires** très fréquentés par les populations des sections proches (groupes scolaires, « lolos », supérettes...). Ces lieux d'activités doivent être aménagés en conséquence : offre de places de stationnement, aménagement de cheminements piétons vers les zones d'habitat proches, aménagement de points d'arrêt TC et de points de vente de tickets de transport.

Le SCOT qui devrait être lancé en 2009 devra s'assurer de la compatibilité des projets les uns par rapport aux autres dans une logique d'agglomération ; le PDU les prend d'ores et déjà en compte dans la conception du futur système de déplacements qu'il promet.

1.2 La prospective démographique

Une réflexion a été menée dans le cadre des études PDU sur les perspectives d'évolution de la population à l'horizon du PDU (2020), sachant qu'aucune réflexion institutionnelle n'avait été menée par l'INSEE ou dans le cadre d'une démarche de planification urbaine de type SCOT à l'échelle de l'agglomération.

A partir des éléments d'étude existants, les études PDU ont confronté deux approches :

- une interprétation de l'étude prospective menée par l'INSEE à l'échelle de l'ensemble de la population Antilles-Guyane à l'horizon 2030;
- une estimation réalisée à partir des possibilités foncières réglementaires actuelles des 4 POS et PLU des communes de l'agglomération.

Les scénarios

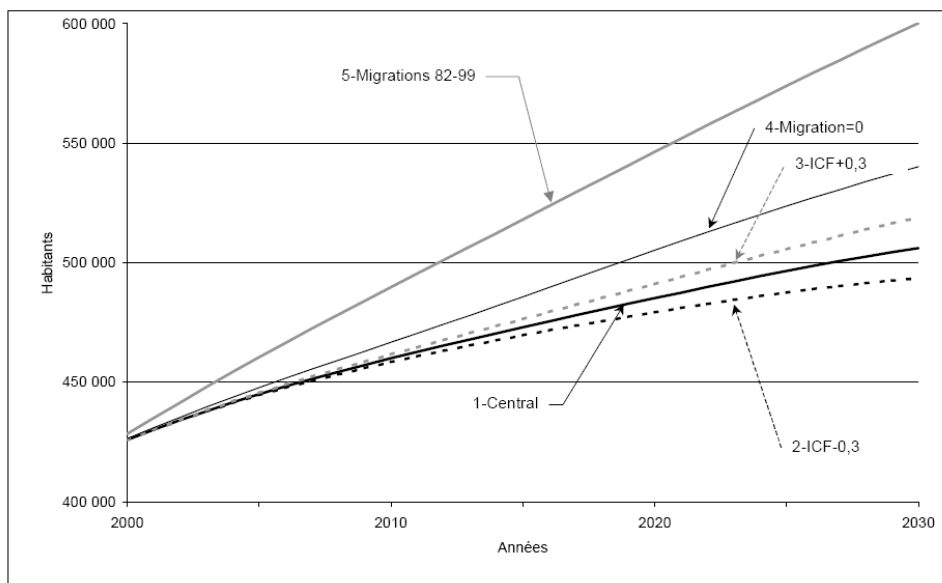
1.2.1 Les prévisions INSEE 2030 pour la Guadeloupe

Cinq scénarios de projection de population à l'échelle de la Guadeloupe et à l'horizon 2030 ont été étudiés par l'INSEE :

- Scénario 1 : scénario central de prolongement des tendances
- maintien des coefficients de fécondité ;
- hypothèse tendancielle prolongeant les gains d'espérance de vie observés au cours des 30 dernières années en métropole ;
- maintien des quotients migratoires de référence de la période 1990 - 1999 sur toute la période de projection.

A partir de ce scénario de base, différentes hypothèses relatives au nombre d'enfants par femme et aux quotients migratoires sont déclinées.

- Scénario 2 : Baisse du nombre d'enfants par femme de 0,3
- Scénario 3 : Hausse du nombre d'enfants moyen par femme de 0,3
- Scénario 4 : Le cas d'école où la migration est absente
- Scénario 5 : Allongement de la période de référence de migration (1982 - 1999)



Évolution des courbes de population en Guadeloupe selon les cinq scénarios choisis (Source INSEE)

Même s'il est délicat de prévoir les dynamiques démographiques à venir, tous les scénarii de projection de population en Guadeloupe aboutissent à des résultats oscillant entre un peu moins de 500 000 et 600 000 habitants à l'horizon 2030.

Les scénarios

Faire varier le nombre d'enfants par femme de 0,3 dans un sens ou dans l'autre n'a, même à long terme, qu'assez peu d'effets sur le niveau de population (scénarii 2 et 3). L'écart avec le scénario central à l'horizon 2030 ne dépasse pas les 20 000 habitants.

En revanche, les hypothèses en matière d'immigration ont un impact fort.

1.2.2 La prospective à l'échelle de l'agglomération

A partir de l'estimation INSEE 2006

Dans le cadre de l'enquête ménages réalisée sur l'agglomération centre, les données recueillies sur le terrain ont été redressées avec les informations transmises par l'INSEE et la DDE, correspondant à une estimation 2006 de la population.

	INSEE 1990	INSEE 1999	Estimation 2006
Abymes	62 605	63 054	60 669
Baie-Mahault	15 036	23 389	31 544
Gosier	20 688	25 360	31 094
Pointe à Pitre	26 029	20 948	19 532
Total	124 358	132 751	142 839

Les évolutions annuelles observées sur l'ensemble de l'agglomération centre sont les suivantes :

Evolution 1999/1990	Evolution 2006/1999	Evolution 2006/1990
+ 0,73%/an	+ 1,05%/an	+ 0,87%/an

En appliquant ces taux annuels aux populations actuelles, **on obtient à l'horizon 2020 une première estimation comprise entre 158 000 et 165 000 personnes.**

Approche foncière

Au sein de l'agglomération, certaines tendances peuvent également être ébauchées. Une étude menée dans le cadre de l'élaboration du PLH en 2007 sur le foncier potentiellement disponible en zones urbaines et à urbaniser pour des opérations immobilières individuelles ou d'ensemble au sein de l'agglomération Centre conduit aux résultats ci-dessous.

	Nombre de parcelles potentiellement disponibles	Superficie totale(en ha)
Les Abymes	185	129
Baie-Mahault	340	246
Le Gosier	117	105
Pointe-à-Pitre	42	0,64

Source : C2R Atelier d'Urbanisme/SIVU-PLH

Les scénarios

Cette étude fait apparaître le potentiel de développement urbain important des **Abymes**. Il se fera majoritairement dans les secteurs Nord et Ouest de la commune, le secteur des Grands Fonds demeure attractif mais la topographie limitative, le réseau hydrographique complexe et actif en temps de pluie et les faibles emprises de voirie freinent le mitage et la densité urbaine future. L'essor démographique pourrait être compris entre 9 000 et 28 000 habitants si l'ensemble du foncier disponible était construit, mais cela supposerait qu'une partie de ces terres actuellement plantées en cannes à sucre soit abandonnée à la pression immobilière au détriment des agriculteurs et du secteur primaire.

Baie-Mahault apparaît comme la commune qui possède le plus important potentiel de développement urbain donc démographique, entre 15 000 et 32 000 habitants.

Baie-Mahault est la commune qui quelle que soit la politique foncière qu'elle mettra en œuvre dans son futur PLU influencera le plus le devenir de l'agglomération. Elle possède déjà le plus grand poumon économique de l'agglomération avec la ZIC de Jarry-Moudong et pourrait, si elle souhaite maintenir son attractivité, développer de nouvelles zones économiques. Les problèmes de circulation y sont déjà importants et augmenteront avec la croissance démographique qui se profile sur son territoire. De plus, les sections qui vont s'ouvrir à l'urbanisation sont essentiellement situées sur les hauteurs de la commune (Convenance, Blachon, plaisance, Montier, Saint-Alban..) ou sur Moudong, c'est-à-dire sur des secteurs où les voiries sont d'ores et déjà saturées ou des voiries étroites a priori difficiles à élargir pour fluidifier la circulation.

Le développement urbain et donc démographique du **Gosier** est majoritairement limité à une bande littorale. Les Grands Fonds présentent comme pour les Abymes des facteurs limitatifs (topographie, hydrographie et emprise des voies). Les opérations à venir devront être pensées afin de ne pas multiplier les accès sur la Nationale 4, source d'accidents et de ralentissements des flux. La hausse de population peut raisonnablement être estimée à 3 000 à 6 000 habitants d'ici à 2020.

Enfin, Pointe-à-Pitre possède peu de foncier disponible, ainsi les apports démographiques seront faibles et n'influenceront pas l'essor démographique de l'agglomération Centre. Les apports estimés au maximum à 3 000 habitants, seront surtout localisés dans le cadre de la Rénovation Urbaine en périphérie du centre ancien.

Croissance de population à l'horizon 2020 basée sur les possibilités réglementaires actuelles des POS et PLU

	Hypothèse basse	Hypothèse haute
Les Abymes	9 500	28 000
Baie-Mahault	15 500	32 000
Le Gosier	3 000	6 000
Pointe-à-Pitre	0	3 000
TOTAL croissance	28 000	69 000

Les scénarios

Zone géographique	Population 1999	Hypothèse basse Pop HB 2020	Hypothèse haute Pop HH 2020
Abymes	58 979	68 500	87 300
Baie-Mahault	22 614	38 200	55 400
Gosier	25 327	28 600	31 800
Pointe-à-Pitre	24 061	23 900	26 700
TOTAL	130 981	160 000	201 000

Ces tendances possibles sont confortées par les projets en cours et futurs qui renforceront le poids démographique et économique, donc structurant, des Abymes et de Baie-Mahault dans le fonctionnement futur de l'agglomération Centre.

Le poids démographique de chacune des communes de l'agglomération Centre devrait donc évoluer d'ici à 2020. Ainsi, si les Abymes et Gosier devraient garder sensiblement la même part relative dans l'agglomération, Pointe-à-Pitre devrait quant à elle voir sa part relative fortement diminuée au contraire de Baie-Mahault qui devrait fortement évoluer et représenter à terme plus du quart de la population de l'agglomération.

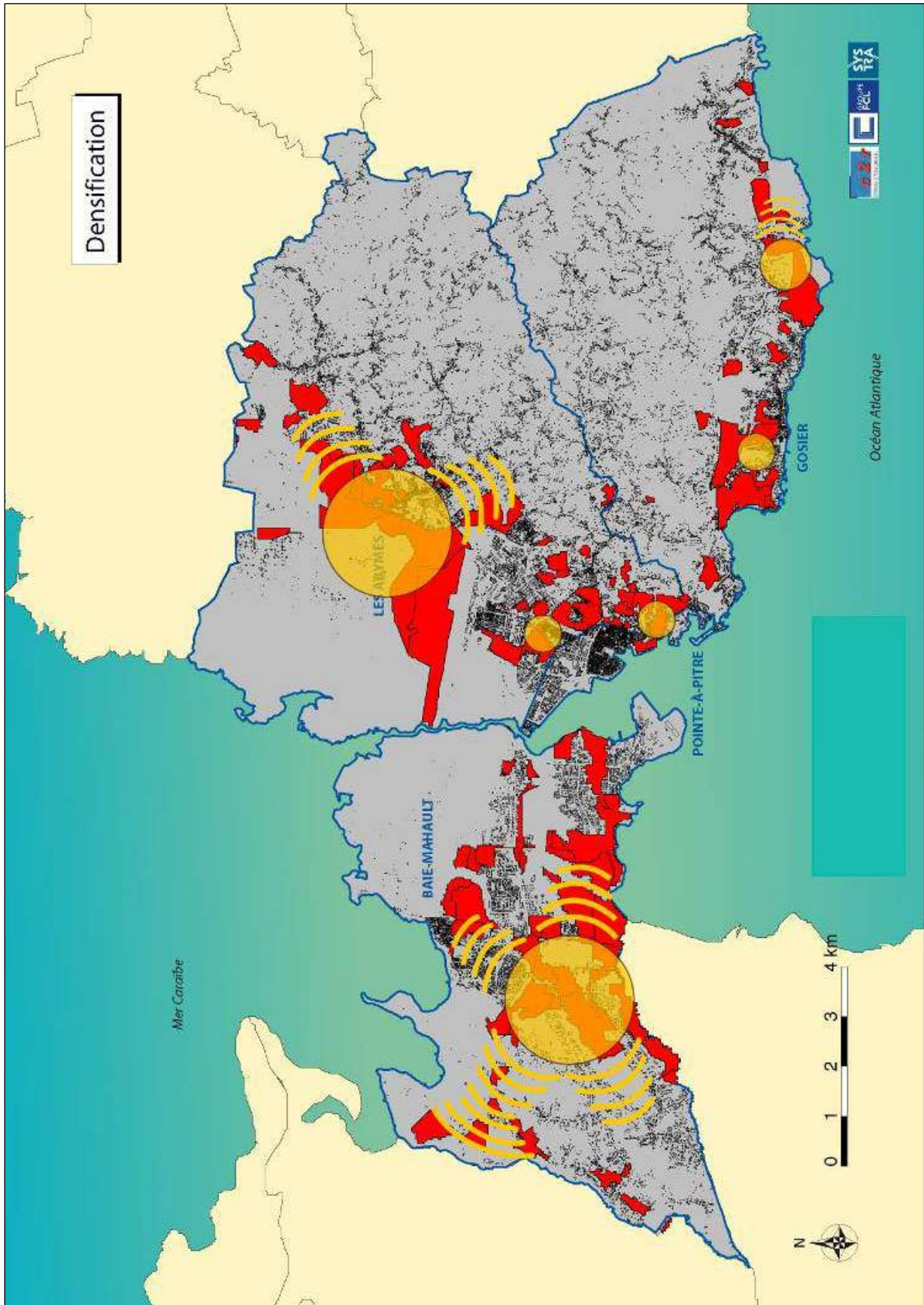
	2000	Hypothèse Basse 2020	Hypothèse Haute 2020
Abymes	44 %	43 %	43 %
Baie-Mahault	19 %	24 %	28 %
Gosier	19 %	18 %	16 %
Pointe-à-Pitre	18 %	15 %	13 %

Synthèse

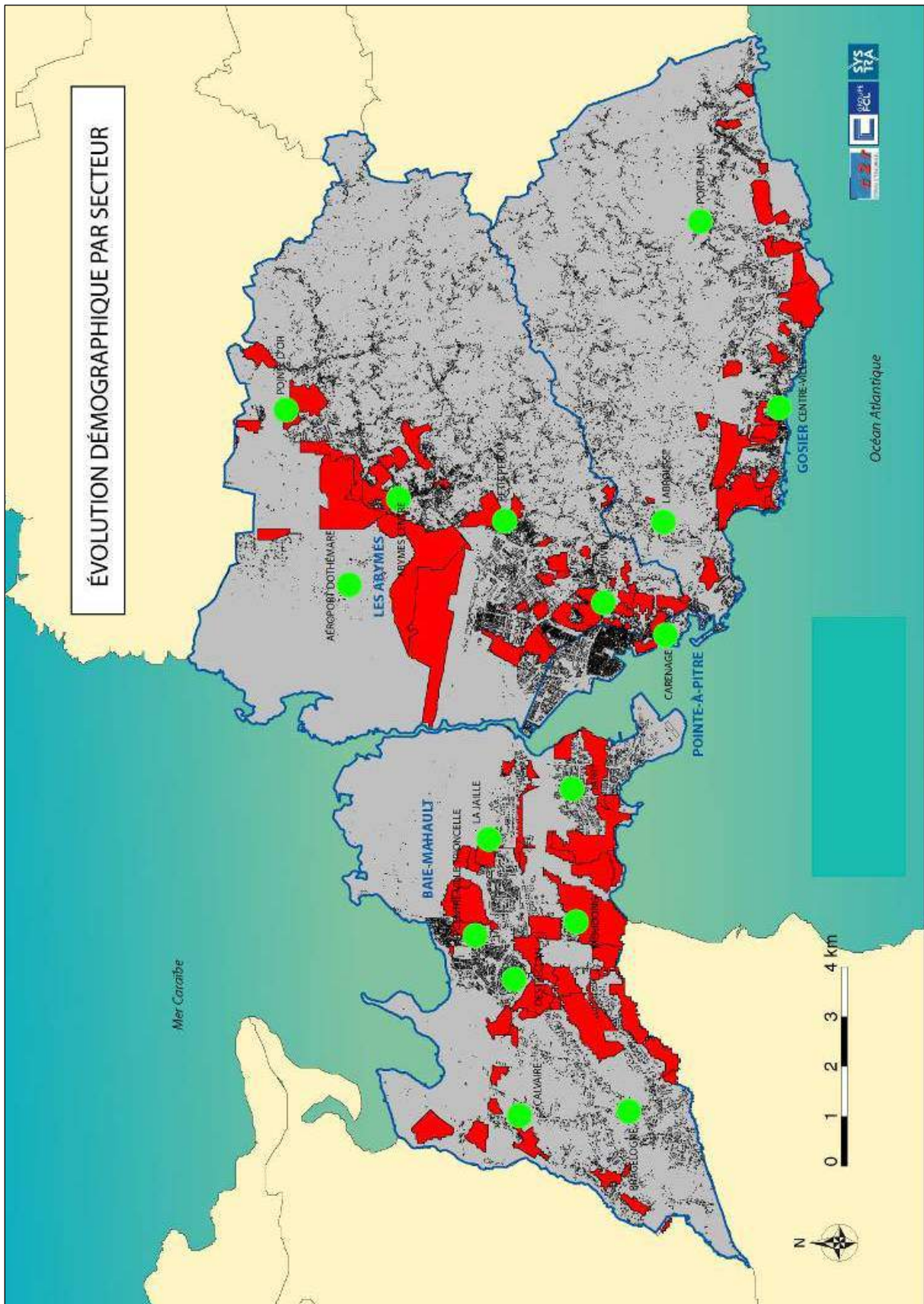
Les deux approches proposées mettent en évidence la difficulté d'avancer des valeurs précises de croissance de la population à l'horizon 2020 dans l'état actuel des données disponibles. Cependant, les approches « prolongement des tendances passées » et « potentiel foncier » mettent en évidence une zone de recouvrement qui semble, par expérience, acceptable.

C'est la valeur de 160 000 habitants sur l'ensemble de l'agglomération centre à l'horizon 2020 qui correspond à la fois à un prolongement des tendances 1990/2006 (lissage des fortes augmentations observées entre 1999 et 2006) et à l'hypothèse basse de l'approche foncière, qui a été retenue pour les analyses du PDU.

Les scénarios



Les scénarios



1.3 L'évolution des déplacements à l'horizon 2020

1.3.1 Situation en 2020 à Pointe-à-Pitre

L'Enquête Ménage Déplacements réalisée en 2006 pour les quatre communes de l'agglomération pontoise indique la répartition des déplacements suivante entre modes mécanisés (hors Marche à Pied)¹ :

	TC	Deux roues	VP	Total
Déplacements	35 413	3 240	295 094	333 747
Part modale	11%	1%	88%	

Source : matrice CETE - EMD 2006

L'estimation des déplacements en 2020 est effectuée par un modèle gravitaire (méthode FRATAR), à partir des résultats de l'Enquête ménages-déplacements (EMD 2006) et des hypothèses d'évolution de la population retenues.

L'évolution de la matrice des déplacements tient compte :

- de la croissance de la population attendue pour chacun des secteurs, détaillée plus haut ;
- d'une croissance de la mobilité par habitant, du fait de l'amélioration du niveau de vie. Aujourd'hui, la mobilité par habitant est de 3,25.

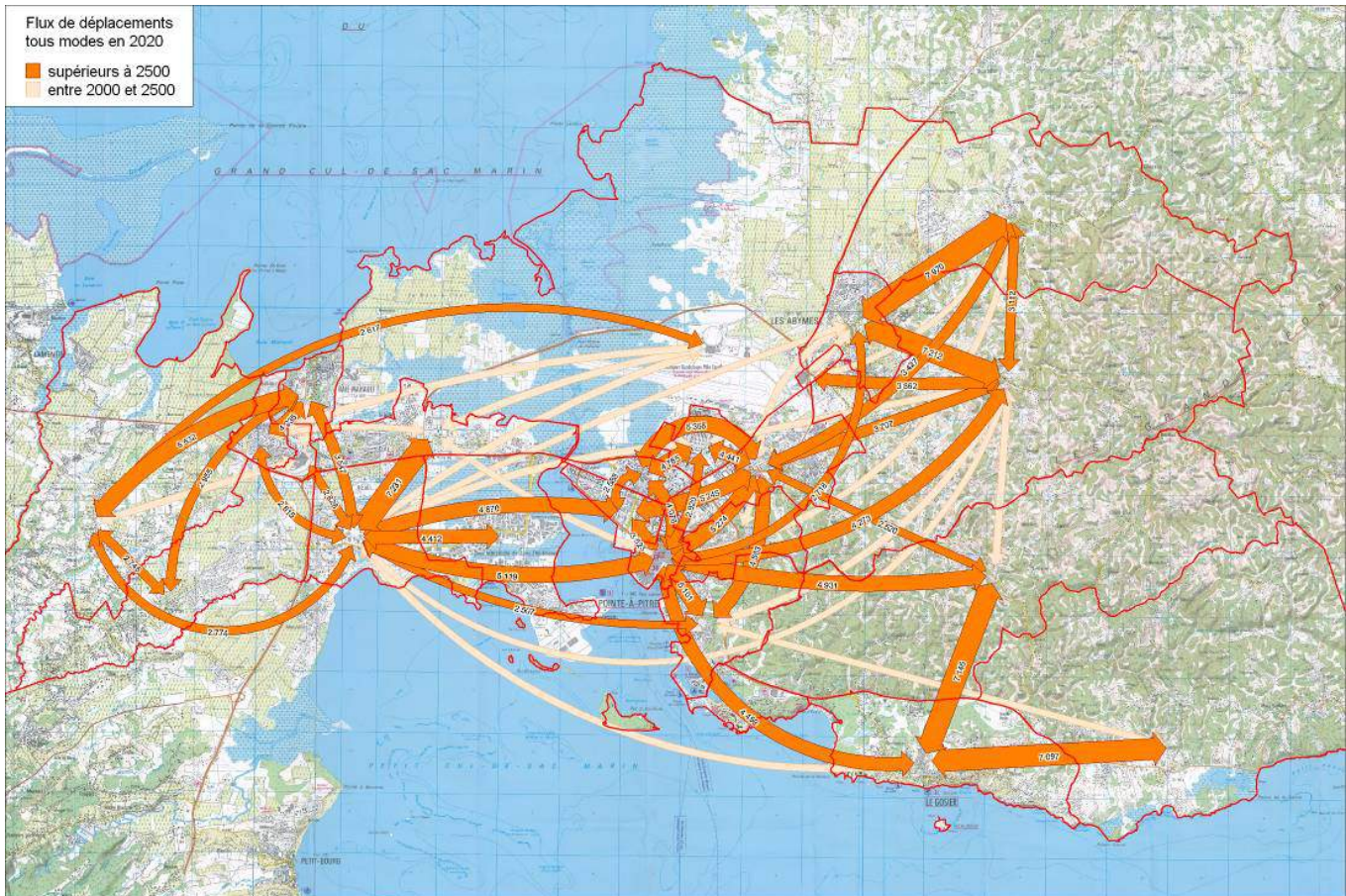
La DATAR prévoit en France une évolution de la mobilité par habitant de 1,4% par an d'ici à 2020 : c'est cette hypothèse qui a été retenue ici.

Avec les hypothèses retenues, le modèle conduit à une estimation de la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération autour de **452 000 déplacements en 2020**, ce qui représente une hausse de **35%** par rapport au constat de 2006.

1.3.2 Répartition des déplacements

Les études ont permis d'estimer la répartition des déplacements en fonction des grands secteurs définis pour l'agglomération. Les principales origine-destination intersecteurs en volume en 2020 sont présentées ci-dessous.

¹ Données de l'enquête ménages redressées par le CETE



Source : EMD pour les valeurs 2006 et extrapolation pour 2020 en fonction de l'évolution de population par zone et de la mobilité

2 La stratégie en matière de gestion de la voiture, circulation et stationnement

2.1 Les objectifs en matière de développement et gestion de la voirie

Un des huit objectifs assignés par la loi aux PDU est « l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales (régionales en Guadeloupe) et départementales », afin de rendre plus efficace son usage notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation.

En outre, la loi assigne aux PDU deux objectifs majeurs :

- la sécurité des déplacements dont un des aspects est la sécurité routière ;
- la réduction du trafic automobile dans l'agglomération considérée.

Les propositions sur la voirie et la gestion de la circulation doivent donc répondre à ces trois objectifs.

2.1.1 Le champ d'investigation

Le champ d'investigation est l'ensemble de la voirie y compris les voiries gérées par la Région et le Département. Ces acteurs ont donc été parties prenantes de la réflexion menée lors des études du PDU.

Le Syndicat des Routes de Guadeloupe, chargé par les deux grandes collectivités Conseil Régional et Conseil général de la gestion et de l'exploitation de leurs réseaux, a participé régulièrement à la réflexion.

2.1.2 L'absence de réflexion antérieure à cette échelle

La démarche de réflexion et d'élaboration de propositions pour la hiérarchisation et le partage des voiries de l'agglomération a été particulièrement délicate.

La plupart des études sur le développement du réseau routier ont été réalisées par la Région, à l'échelle de la Guadeloupe. En particulier, les modélisations des déplacements VP existantes qui ont pour périmètre la Grande Terre et la Basse-Terre : il n'y a pas eu de modélisation à l'échelle de l'agglomération et pas de réflexion du type « Dossier de Voirie d'Agglomération ». Des réflexions sont actuellement en cours sur ce sujet.

Par conséquent, il n'était possible ni de s'appuyer sur une réflexion antérieure, ni de tester l'impact sur la circulation de scénarios proposés dans le cadre du PDU et c'est un réel obstacle à l'évaluation des scénarios PDU proposés.

2.1.3 La spécificité du contexte

Par ailleurs, l'absence d'intercommunalité à l'échelle de l'agglomération, le manque de moyens financiers des communes pour l'entretien de leur propre réseau communal et donc leur peu d'inclination à revendiquer une éventuelle charge supplémentaire, font que ce sont finalement les deux collectivités Région (RN) et Conseil général (RD), en charge de l'exploitation d'une grande partie des voiries de l'agglomération et des projets de développement du réseau de voirie, les plus impliquées techniquement et financièrement dans le réseau de voirie d'agglomération.

2.1.4 La méthode

Un premier travail a consisté à définir une typologie claire des voiries de l'ensemble du périmètre d'action à l'horizon du PDU, de façon à :

- identifier différents niveaux de voirie dont celui dit **voirie d'agglomération**,
- recommander un **partage de la voirie** et des aménagements de voirie adaptés à chaque niveau de voirie, ces recommandations devant être par la suite dans le cadre de la mise en œuvre du PDU affinées et intégrées dans une charte,

- identifier parmi les projets routiers les plus intéressants c'est-à-dire ceux participant à un maillage cohérent de l'agglomération.

On appelle, dans le projet PDU, Schéma de voirie, le réseau de voirie hiérarchisé et maillé qui est la cible à 10 ans des actions du PDU en matière d'aménagement de voirie.

2.2 Un schéma de voirie hiérarchisé et privilégiant le partage de la voirie en faveur des modes doux

Les propositions en matière de voirie doivent aller dans le sens :

- d'une protection du cœur d'agglomération,

A très long terme, la grande rocade de Pointe-à-Pitre amorcée par la création de la RN11 et le Pont de l'Alliance, devra se poursuivre à l'est pour éloigner l'ensemble des flux rapides du cœur d'agglomération et redonner aux voiries rapides actuelles internes à l'agglomération une fonction de desserte intersecteurs de l'agglomération.

A 10 ans, horizon du PDU, il n'était pas envisageable de prévoir la complétude de cette grande rocade et donc le déclassement des voies rapides internes à l'agglomération (pénétrantes et RN1) en voies de niveau secondaire d'irrigation de l'agglomération.

Cependant, à cet horizon, la seconde rocade sera déjà avancée jusqu'à Chauvel où elle sera branchée sur la 1^{re} rocade de Pointe-à-Pitre.

- d'un partage de la voirie au profit des modes doux

Actuellement au sein de l'agglomération, les voiries sont majoritairement des routes dédiées à la voiture. Les autres usagers ne sont pas accueillis sur la voirie sauf dans les secteurs centraux.

L'objectif du PDU est de partager la voirie entre tous ses utilisateurs en fonction de ses besoins.

L'outil est la hiérarchisation de la voirie qui définit les différents types de voirie formant le schéma de voirie, les fonctions à assurer par chacun des types identifiés puis les caractéristiques d'aménagement à mettre en œuvre sur ces voiries en fonction de l'environnement (rural, urbain).

Il s'agissait donc de :

- bâtir une stratégie de maillage et hiérarchisation de la voirie future à long terme puis à l'horizon du PDU ;
- identifier les maillons manquants à réaliser pour un maillage cohérent de l'agglomération dans la logique de chaque scénario ;
- définir un partage de la voirie adapté (place modes doux et TC, insertion paysagère) à chaque niveau de voirie et chaque contexte urbain.

Les scénarios

Des propositions de traitement des dysfonctionnements en matière de sécurité routière non traités via les aménagements de partage de la voirie préconisés complètent le schéma de voirie à 10 ans.

2.2.1 Identifier plusieurs niveaux de voirie ou hiérarchiser la voirie

La hiérarchisation de la voirie a pour objectif de rendre plus lisible le réseau routier au travers de la définition de caractéristiques physiques, de niveaux de services et de types de trafics associés à chaque niveau de voirie du schéma.

Le schéma de voirie associé à cette hiérarchisation devrait permettre à terme de répartir les flux de circulation sur certains axes plus adaptés, en fonction de la portée des déplacements et des niveaux de trafics supportés par les différentes voies.

Le classement des voies proposé comprend trois niveaux :

- **Niveau 1** : les voies de cette catégorie sont assimilées aux voies de liaison interurbaine et / ou de transit ; elles portent des flux d'une portée importante (transit Basse-Terre - Grande -Terre et échanges intérieur - extérieur aggro) ;

On distinguera au sein des voiries primaires celles dédiées plus spécifiquement au trafic de transit Basse-Terre - Grande-Terre (marron) et celles plus spécialisées dans le trafic d'échanges.

- **Niveau 2** : cette catégorie de voies correspond aux axes permettant de relier les pôles, qu'ils soient économiques comme Jarry, Dothémare, la ZA de Petit Pérou et autres, ou des zones d'habitat très denses comme le centre bourg des communes ou les quartiers de Raizet, Grand Camp, Belcourt, les pôles secondaires de la périphérie... (en orange sur le plan de hiérarchisation) ;
- **Niveau 3** : cette dernière catégorie intéresse les voies de liaison entre quartiers et autres îlots urbanisés ; ces voies doivent accueillir les déplacements locaux avec pour origine ou destination un quartier ou une section.

Fonctionnalités et caractéristiques de chaque type de voirie

Sont explicitées ci-dessous les fonctionnalités de chaque type de voirie identifié pour l'agglomération.

	Voirie primaire (marron)	Voirie primaire (rouge)	Voirie d'agglo (jaune)	Voirie locale (violet)
Portée des déplacements	BTerre - GTerre	Echanges avec l'agglomération	Interne aggro Inter-secteurs	Accès quartiers et sections

Les scénarios

Echelle des territoires	Région	Agglomération	Secteur	Quartier, section
Modes autorisés	VP - PL	VP – PL – TC interurbain	VP – PL régl. –TC urbain - 2R - piétons	VP - livraisons régl. –TCU- 2R - piétons
Vitesses maxi	110 ou 90 km/h	90 ou 70 km/h	70 ou 50 km/h	50 ou 30 km/h

2.2.2 La construction d'un schéma de voirie cohérent

Les analyses diagnostiques réalisées dans les phases précédentes des études PDU ont permis de mettre en évidence la hiérarchisation du réseau de voirie actuel d'une part selon ses caractéristiques et d'autre part selon son usage (type et volume de trafic).

La comparaison des deux approches a montré les principales inadéquations entre offre et usage du réseau de voirie existant : certaines voiries doivent donc être mises à niveau pour participer au maillage de l'agglomération avec des caractéristiques géométriques adaptées à leur usage.

2.2.2.1 Protéger le cœur d'agglomération des flux rapides

Pour construire le réseau de voirie à l'horizon du PDU, une première étape a consisté à ajouter au réseau les projets « coups partis » c'est-à-dire prêts à démarrer pour voir progressivement comment se constituerait et se maillerait le réseau futur de voirie.

Le maillon Rcade nord (au niveau giratoire de l'aéroport) – RN5 (nouveau giratoire au dessus du site futur CHU) permettra de créer un itinéraire privilégié de transit entre Basse-Terre et Grande -Terre (représenté en marron).

Pour favoriser la continuité de l'itinéraire, le maillon La Jaille – Fonds Sarraill devra être aménagé de façon que le flux RN1 – Pont de l'Alliance soit le flux privilégié.

Les autres projets considérés comme intégrés au réseau primaire à l'horizon du PDU sont :

- le maillon Petit Pérou – Chauvel, qui permettra de poursuivre la deuxième rocade de Pointe-à-Pitre au nord-est de l'agglomération jusqu'à Chauvel où la liaison sera branchée sur la 1^{re} rocade de Pointe-à-Pitre,
- la voie principale de Jarry (Bd de la Pointe Jarry) requalifiée en voie primaire associée à la reprise de l'échangeur de la Gabarre complété de voies permettant les mouvements Jarry – Basse-Terre (RN1) et en particulier les flux PL menés au plus direct vers la RN1 et le Pont de l'Alliance.

Ainsi le cœur de Jarry et ses voies principales d'irrigation et en particulier Houëlboung seront protégées d'une partie significative du trafic PL.

Les scénarios

- le maillon routier Gabarre – Fonds Sarrail qui vient compléter ce dispositif en permettant au trafic sortant de la voie principale de Jarry de rejoindre la rocade nord sans charger le rond-point de La Jaille.

Ces investissements sont tous sous MO Région ; considérés comme étant d'intérêt régional, leur financement n'a pas été intégré au PDU même s'ils participent au fonctionnement futur du réseau viaire à l'horizon du PDU.

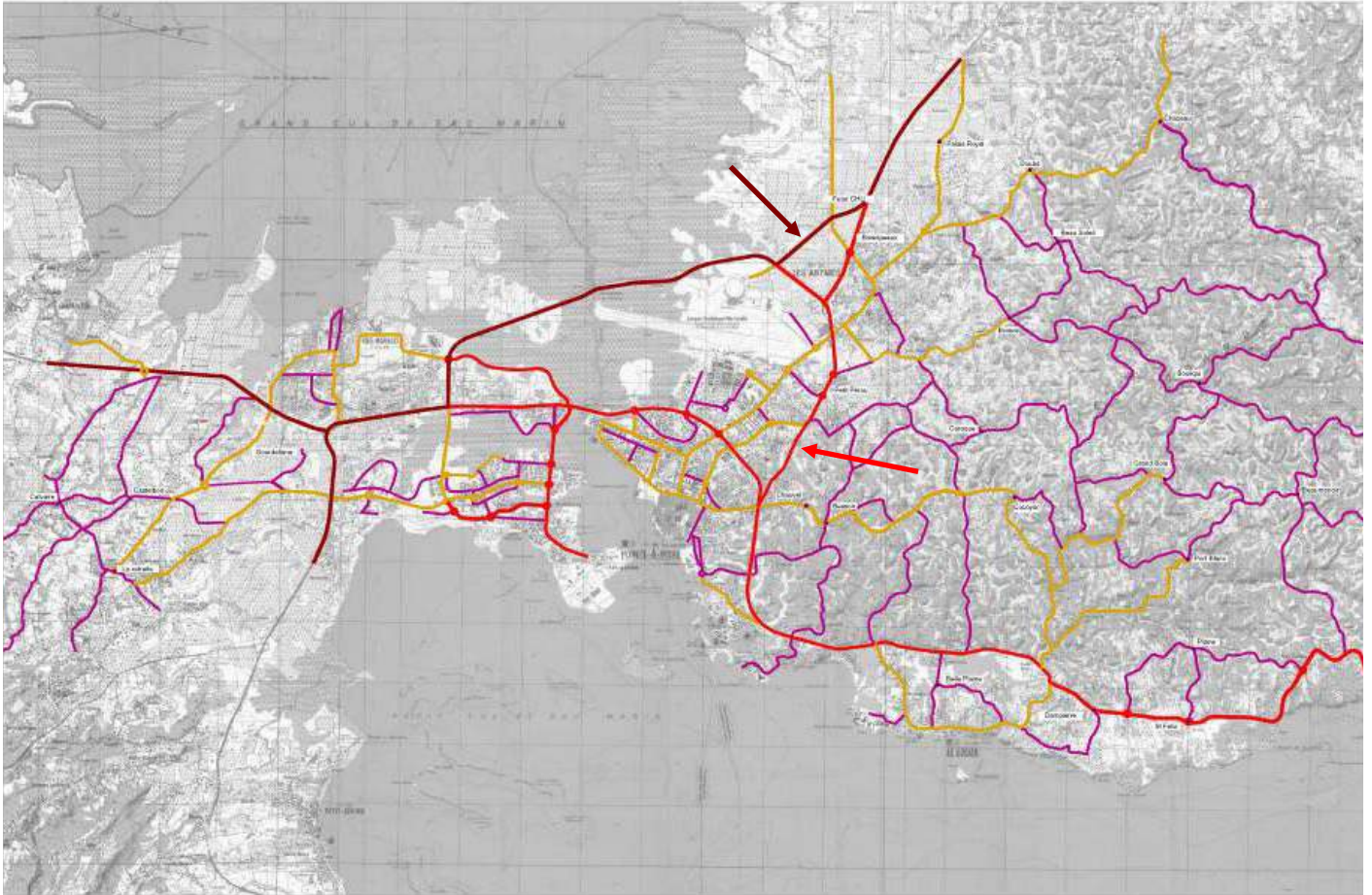
Avec ce premier ensemble de projets, on aboutit à un réseau primaire assez structuré qui devrait capter l'essentiel des flux de portée régionale ou d'échanges avec le nouveau pôle de Dothémare nord (CHU, CGR...).

Resteront toutefois deux points durs majeurs :

- le tronçon RN1 La Jaille – Fonds Sarrail (entrée rocade nord) et surtout son giratoire d'entrée, déjà saturé aux heures de pointe,
- la RN4 qui n'est pas traitée et restera une pénétrante d'agglomération et un maillon commun de la 1^{ère} et 2^{ème} rocade de Pointe-à-Pitre.

Le modèle en cours d'élaboration par la Région devrait permettre en 2009 de tester ce scénario, de confirmer sa faisabilité et d'identifier les points durs restants à l'horizon du PDU.

Les scénarios



2.2.2.2 Mettre à niveau certaines voiries

Certaines voiries supportent un trafic supérieur à celui que leur configuration autorise.

Les études du PDU ont mis en évidence le manque de voies de 2ème niveau dans l'agglomération. Il est donc proposé de porter un certain nombre d'entre elles au niveau supérieur pour participer au maillage cohérent du territoire recherché à 10 ans.

Le principe est de réaliser un recalibrage des voies par une mise au gabarit de la chaussée tant en profil en travers qu'en tracé en plan surtout pour la mise à niveau 2.

Le traitement des accotements varie selon la situation géographique (trottoirs de part et d'autre dans les zones d'habitat dense, dans les limites d'emprises disponibles, et accotements stabilisés dans les zones plus rurales). Les carrefours sont redessinés en fonction de l'accidentologie et du traitement des voies se raccordant sur ceux-ci.

2.2.2.3 Mailler le réseau de voirie d'agglomération

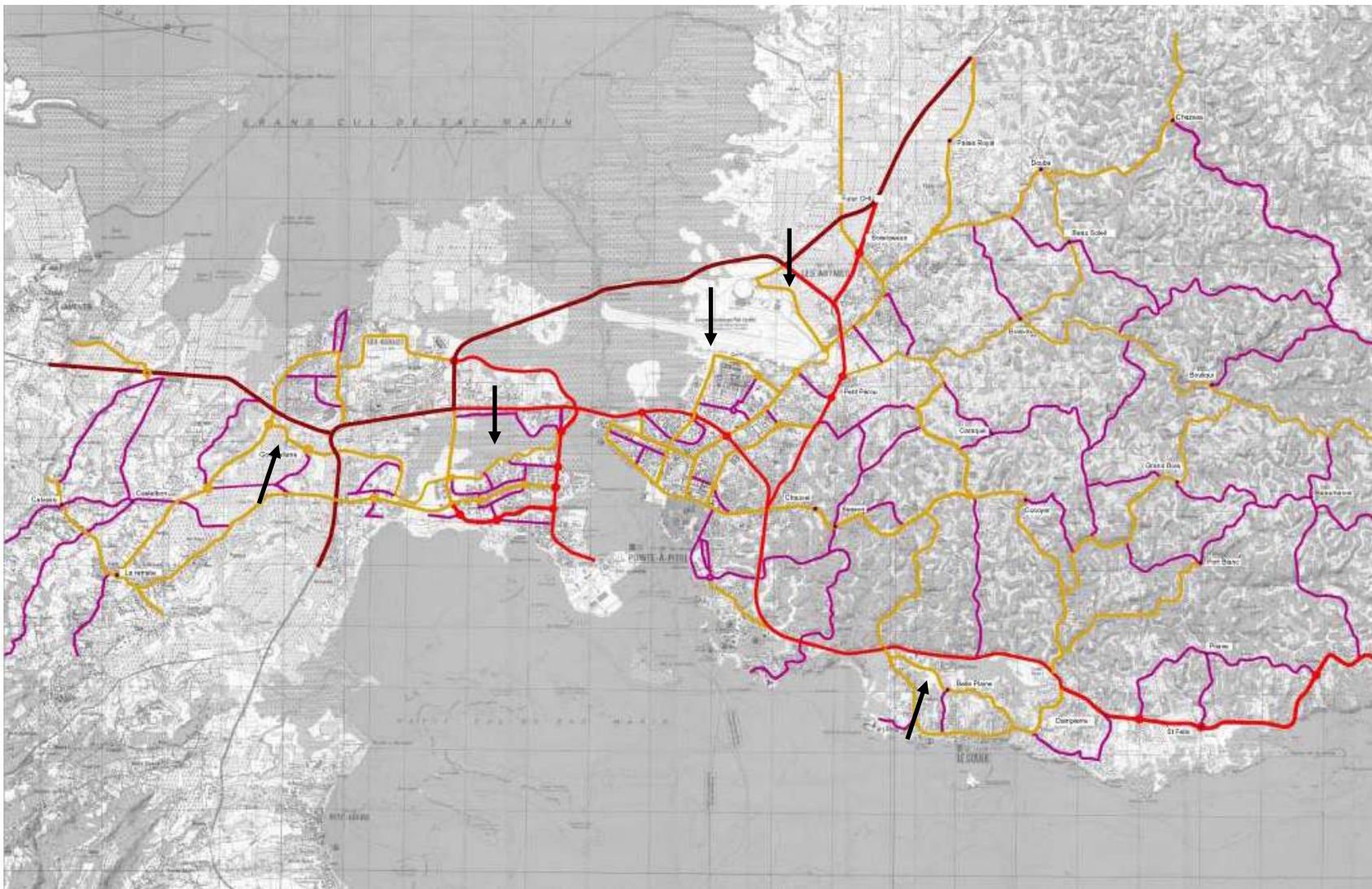
Pour aboutir à un réseau de niveau secondaire maillé, il est également indispensable de créer un certain nombre de maillons manquants. Parmi les nombreux projets qui pourraient concourir à ce maillage, sont sélectionnés ceux qui sont le plus intéressants pour porter le réseau de transports collectifs et plus particulièrement le réseau de TCSP.

Les projets retenus sont :

- la Pénétrante Nord Jarry (RN2 Jarry) de Blachon à la jonction de la route de contournement Moudong nord et de la nouvelle voie le long de la mangrove entre RD32 et RD24, visant à créer un nouvel itinéraire ouest-est dans Jarry dont une partie accueillera le TCSP,
- la liaison entre la ZAC Providence sud et le rond-point de l'Aéroport (en cours sous MO Conseil général) aux Abymes,
- la liaison route de Belle Plaine RD19 Poucet à Gosier,
- les liaisons de maillage de Raizet-Grand Camp prévues dans les opérations de Rénovation Urbaine.

D'autres opérations de mise à niveau ou maillage complètent ensuite le Schéma de voirie en fonction des scénarios envisagés.

Les scénarios



Les scénarios

2.2.2.4 Les caractéristiques de chaque type de voirie

Des **caractéristiques sont recommandées** pour chaque mode accepté sur la voirie et chaque élément de conception par type de voirie pour répondre aux fonctionnalités souhaitées.

	Voirie primaire (marron)	Voirie primaire (rouge)	Voirie d'agglomération (jaune)	Voirie locale (violet)
Emprise voiture	2 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 voie par sens	Chaussées réduites
Stationnement	NON	NON ou hors chaussée avec accès	Longitudinal ou hors chaussée	Longitudinal, en épis ou hors chaussée
Emprise piétons	NON	NON Exceptionnels	Trottoirs sauf zones dérogatoires Continuité, sécurité	Trottoirs ou accotements traités Mixité éventuelle (zone 30)
Emprise vélos	NON	NON ou séparé de la circulation	Pistes ou bandes cyclables	Bandes cyclables ou mixité
Emprise TC	NON	NON	Support des sites dédiés aux TC, TCSP	OUI banalisé
Gestion trafic	Rapidité Ecoulement	Fluidité Ecoulement	Fluidité à vitesse maîtrisée Renvoi sur réseau supérieur	Forte modération des flux modes mécanisés Renvoi sur réseau supérieur
Gestion des intersections	Dénivelés Echangeurs	Dénivelés ou à niveau, type giratoire routier	A niveau, giratoire ou à feux	A niveau, non prioritaire ou à feux
Jalonnement	Villes, agglomération, grands équipements	Grands quartiers, sections importantes, pôles d'agglomération Connexion axe BT-GT	Quartiers, pôles importants du secteur, équipement de proximité Connexion réseau primaire	Equipements de proximité
Mobilier urbain et aménagement espace public		Au minimum éclairage	Eclairage Boulevard urbain	Qualité paysagère des espaces publics, confort modes doux

2.3 Le partage de la voirie et sa mise en accessibilité

Les voiries faisant l'objet d'une mise à niveau ou constituant de nouveaux maillons pour mettre en place le maillage hiérarchisé de la voirie recherché ainsi que les autres voiries nécessiteront des aménagements de partage de la voirie en conformité avec leurs fonctions.

Un certain nombre de tronçons de voirie doivent être traités en priorité car ils s'inscrivent dans les secteurs devant être mis en accessibilité aux PMR dans le Plan de Mise en Accessibilité de la voirie avant début 2015.

D'autres de ces tronçons de voirie sont en zones potentiellement dérogatoires pour la mise en accessibilité de la voirie : l'aménagement peut être reporté moyennant l'obtention de dérogation.

Pour définir le partage de la voirie adapté et faisable, la classification des voies en 3 niveaux est complétée par des contraintes de site. L'ensemble des modes de déplacement doit être intégré dans un souci de mise en sécurité, de facilité d'accès et de confort.

Il est prévu sur la base des premières recommandations formulées dans ce document d'élaborer très rapidement une **charte de partage de la voirie** qui précisera les **caractéristiques des aménagements à prévoir pour chaque niveau de voirie et chaque type d'environnement c'est-à-dire intégrant des préconisations paysagères.**

2.4 La politique de stationnement

La facilité à stationner à destination est un facteur influençant grandement le choix d'une destination et d'un mode de transport. L'organisation du stationnement est donc un levier important de la politique des déplacements pour réguler l'usage de la voiture particulière : c'est un des axes d'intervention des PDU.

Au vu du diagnostic sur le stationnement dans l'agglomération centre, et dans cette logique, les actions suivantes sont proposées :

- l'extension de la zone de stationnement payant à l'ensemble de la zone saturée ;
- le développement d'une ceinture de parkings autour du centre, répondant au déficit d'offre (existant ou lié à des projets de piétonisation) ;
- la création d'une offre de parc-relais en lien avec le futur réseau de transports urbain.

Cependant, avant de pouvoir dimensionner le déficit d'offre au centre de Pointe-à-Pitre, il faudrait avoir une bonne connaissance de l'offre de stationnement sur voirie : c'est la première action à mener.

Les scénarios

2.4.1 Améliorer la connaissance de l'offre de stationnement et quantifier les besoins

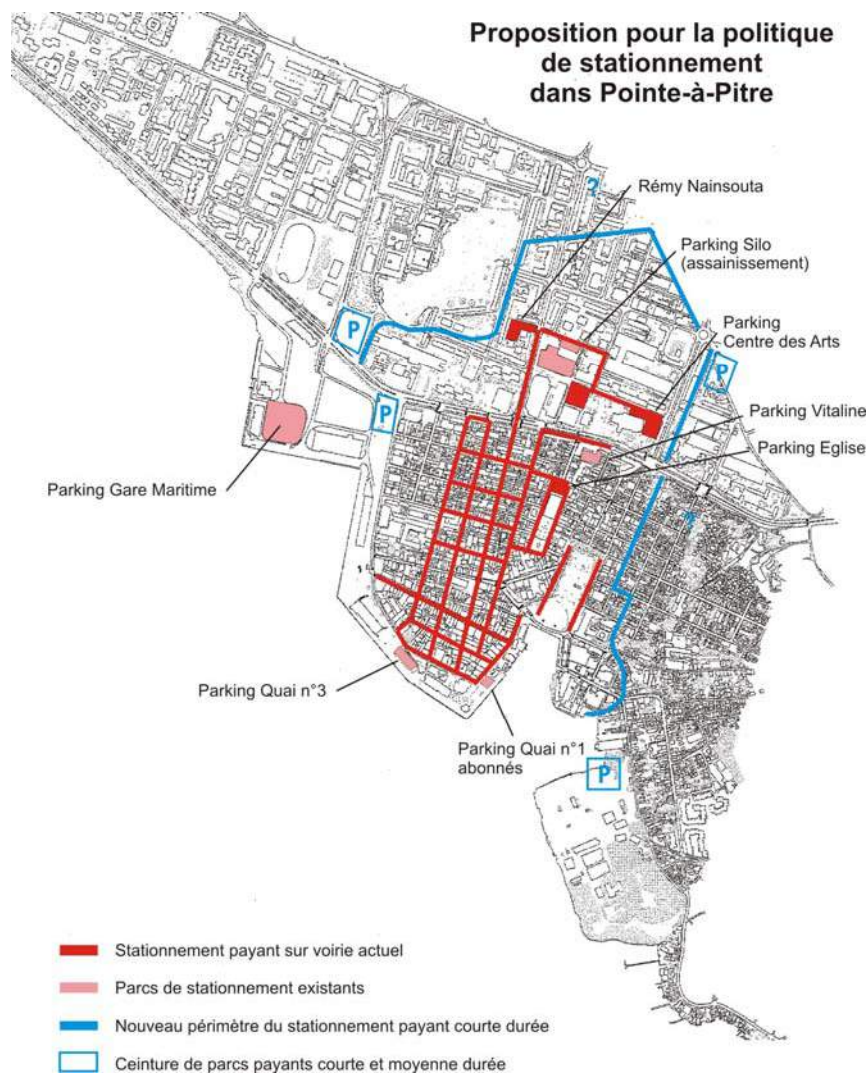
La première action à mener sera de compléter les enquêtes sur l'offre de stationnement et son utilisation : élargir le périmètre d'observation, recenser les places sur domaine privé...

2.4.2 Étendre la zone de stationnement payant dans Pointe-à-Pitre

La Ville de Pointe-à-Pitre a mis en place du stationnement payant en 1987. Le dernier arrêté relatif aux tarifs et à la zone de stationnement payant date du 2 octobre 1995.

De nombreuses rues du centre-ville sont occupées à la journée par des personnes venant y travailler : secteur ouest du centre ancien, secteur d'Assainissement...

Il est proposé l'extension de la zone réglementée selon le plan suivant (trait bleu).



Cette extension peut se faire rapidement puisque des parcs de stationnement -pour l'instant gratuits- viennent d'être mis en place à Mortenol et à Bergevin.

2.4.3 Localiser et dimensionner les parkings en limite de centre-ville

La Ville souhaite augmenter son offre de stationnement payant dans des parcs à proximité du centre-ville dans l'objectif d'offrir plus de places et de pouvoir réduire par endroit l'offre dans l'hypercentre (piétonisation de la place du marché en cours, piétonisation éventuelle de la rue Frébault).

Tous les projets existants doivent cependant s'inscrire rapidement dans une stratégie générale sur le stationnement : quels besoins globaux en centre-ville (sur voirie et en parcs), quelle localisation, quelle tarification. L'étude sur le stationnement proposée devrait permettre de cerner les besoins globaux et donc le dimensionnement moyen à donner à ces parcs de ceinture.

2.4.4 Définir une tarification cohérente du stationnement public et des trois offres ci-dessus

Le principe sous-jacent à la politique globale de stationnement proposée est que « plus l'automobiliste accepte de se garer loin du centre, moins cela lui coûte et plus les conditions de stationnement sont faciles ».

Les enquêtes réalisées dans le centre ancien ont montré que la pratique dans ce secteur est bien un stationnement de courte durée. La tarification actuelle sur voirie paraît donc assez adaptée à son objectif.

En revanche, la tarification des parcs de centre-ville existants doit être harmonisée car elle est pour l'instant dépendante du concessionnaire (CGSP et TREGOLD).

Type de stationnement public	Tarification actuelle	Cibles	Tarification proposée
Payant de centre-ville - surface - parcs	Plate Dégressive	Visiteurs courte durée Résidents	Plate puis progressive à moyen terme en surface Plate Tarifs résidents
Parkings en ceinture centre-ville	Gratuits	Visiteurs moyenne durée	Plate
Parcs-relais	-	Pendulaires et visiteurs moyenne durée	Gratuits et conditionnés par la possession ou l'acquisition d'un titre de transport

2.4.5 Localiser et dimensionner les parcs-relais en entrée d'agglomération

Le dernier maillon de l'offre de stationnement est le parc-relais situé en amont des zones de congestion sur des axes forts du réseau de transport : à l'horizon du PDU, sur les axes desservis en TCSP.

Trois parcs-relais majeurs sont proposés dans les schémas TC à long terme :

- à la jonction des RN1 et 2, au sud de la RN1, à Moudong nord ;
- sur la RN5, au niveau du futur CHU aux Abymes ;
- à proximité de la RN4, à Belle-Plaine (collège) à Gosier.

Ces parcs-relais seront réalisés en lien avec le phasage du réseau de TCSP.

Les retours d'expérience sur les projets de TCSP montrent que, si le système est attractif, certaines stations peuvent aussi très rapidement accueillir des parcs-relais informels pour des rabattements locaux en voiture. Certains pourront être aménagés une fois ces pratiques confirmées non substituables par un déplacement à pied ou en TC.

Ces parcs-relais pourront être libres d'accès ou conditionnés par l'utilisation des TC (gratuits pour les détenteurs d'abonnement, au prix d'un billet AR pour les autres et souvent pour l'ensemble des passagers du véhicule...). Cela dépend aussi de la localisation du P+R et des conflits d'usage éventuels : cas des P+R à proximité de grands hôpitaux ou de centres commerciaux...

2.4.6 Améliorer les conditions de stationnement

Il s'agit également d'améliorer partout les conditions de stationnement des usagers où et quels qu'ils soient en :

- Aménageant le stationnement de proximité dans les centralités secondaires
- Aménageant les espaces réservés au stationnement des PMR

Il existe très peu de places publiques aménagées pour les PMR. Une des actions du PDU sera de les recenser et d'en localiser de nouvelles en cohérence avec l'environnement et les équipements à rendre accessibles.

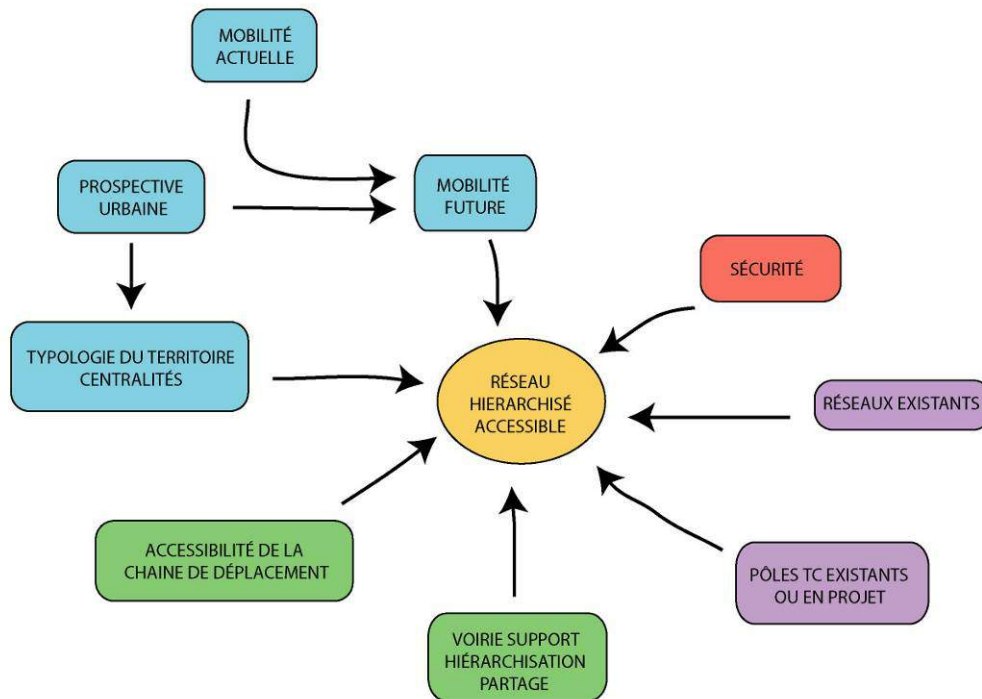
- Mettant à jour la signalisation verticale et horizontale du stationnement payant à Pointe-à-Pitre
- Les panneaux réglementaires existent souvent mais sont peu visibles du fait de la faible largeur des trottoirs, de la présence des auvents des boutiques ou de balcons et de l'abondance de mobilier urbain formel ou informel. De même les marquages au sol réglementaires ne sont pas systématiques et souvent mal entretenus. Il s'agit de mettre à jour, améliorer et compléter cette signalisation en intégrant les extensions prévues de la zone réglementée.

3 La stratégie de développement des transports en commun

Un des objectifs des PDU est de développer les offres alternatives à la voiture et particulièrement l'offre de transport public. Dans le cas de l'agglomération Abymes-Baie-Mahault-Gosier-PAP, cet objectif est prioritaire et se décline en le développement de l'offre de transport public via la création d'un réseau d'agglomération structuré et offrant un bon niveau de service.

3.1 Éléments de diagnostic pour la conception du réseau futur

Les choix qui président à la conception du réseau résultent principalement des analyses diagnostiques sur la mobilité actuelle, la structure des territoires de l'agglomération et leurs évolutions. Un certain nombre d'exigences en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, de sécurité des déplacements et de contraintes liées à l'existence d'équipements existants ou en projet et d'usages actuels du transport collectif.



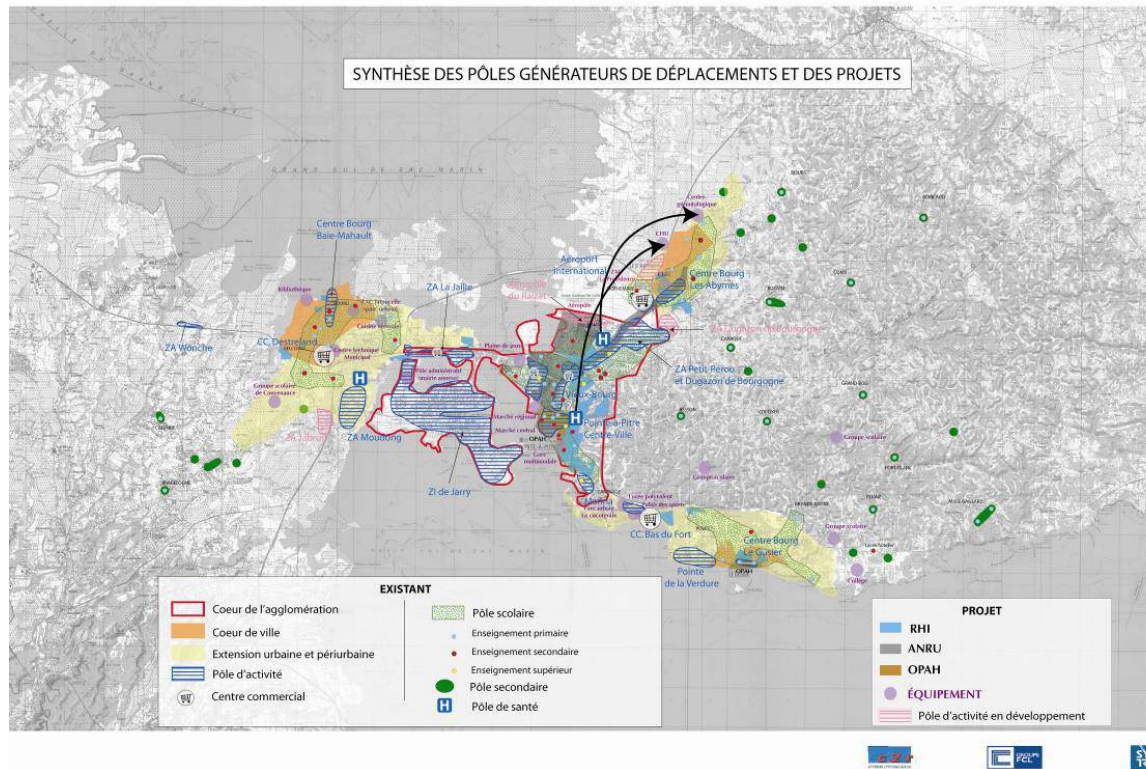
3.1.1 Un territoire contrasté et en extension

L'agglomération présente un territoire complexe où ont été identifiés un cœur d'agglomération et trois cœurs de ville.

Dans le cœur d'agglomération ainsi que dans ses extensions à l'horizon du PDU, il est proposé un réseau de transports collectifs maillé et dense autour de trois axes lourds PAP centre - Abymes Pointe d'Or, PAP centre- Gosier et PAP centre- Baie-Mahault.

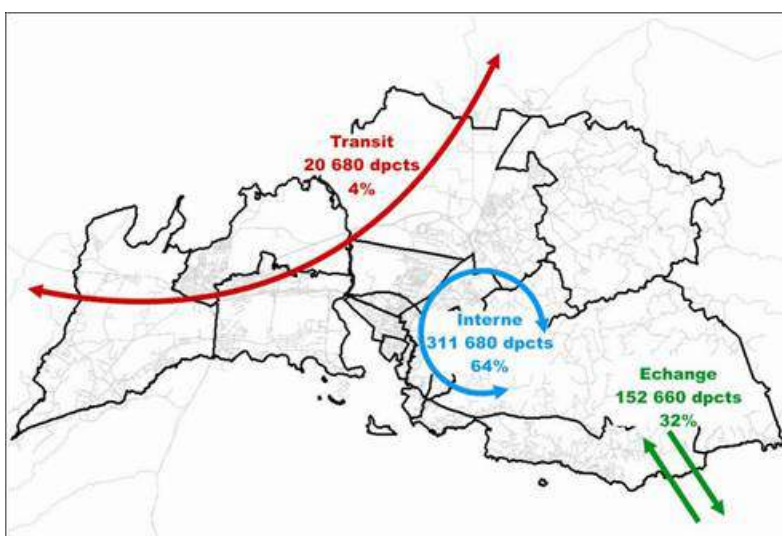
Les scénarios

En deuxième couronne, le réseau proposé est moins dense : des lignes sont présentes sur les axes principaux irriguant les polarités secondaires. En dehors de ces axes, il est proposé que le transport à la demande assure la desserte du reste du territoire de deuxième couronne en complément de ces lignes.



3.1.2 Des déplacements nombreux depuis l'extérieur de l'agglomération

L'analyse de la mobilité (exploitation Enquêtes Ménages et Cordon) a montré que les déplacements d'échanges entre l'extérieur de l'agglomération et celle-ci représente un tiers des déplacements concernant l'agglomération.



Les scénarios

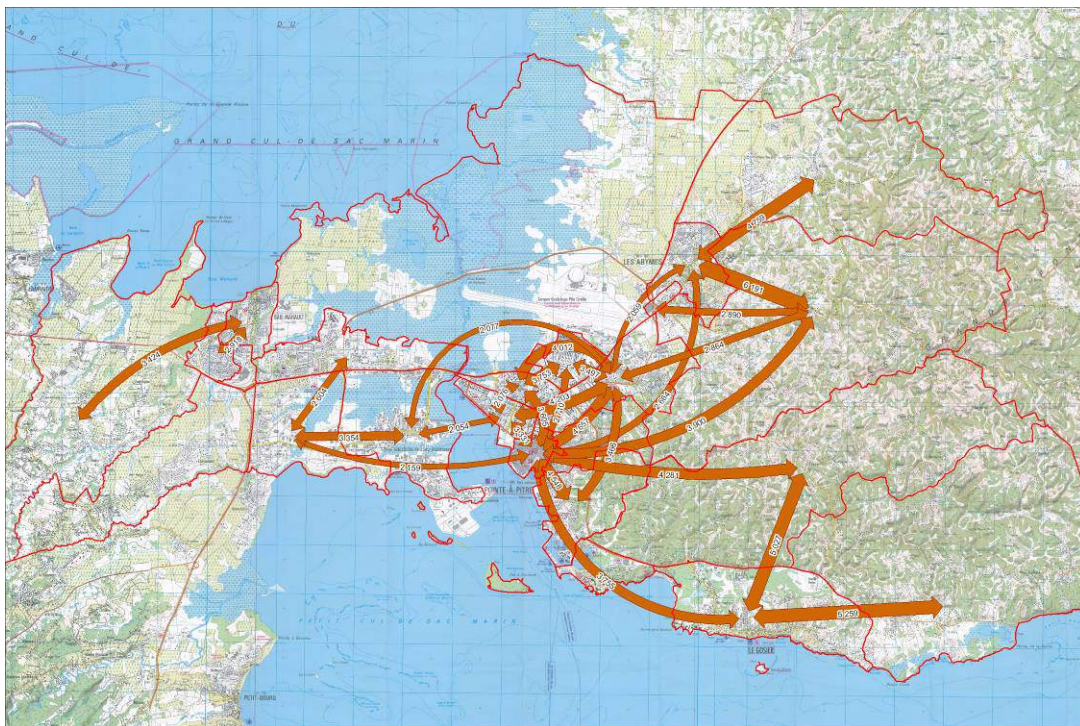
Pour diminuer le trafic automobile dans l'agglomération, une des pistes d'action est d'encourager les automobilistes à laisser leur véhicule aux portes de celle-ci pour utiliser les transports collectifs pour leur trajet interne à l'agglomération.

Cela passe par la recherche de lieux adéquats pour organiser cette intermodalité VP/TC, à proximité des axes primaires de pénétration dans l'agglomération et le plus en amont possible des zones congestionnées.

L'expérience montre que ce report ne peut se faire que sur un axe de transport présentant une offre de bonne qualité alliant fréquence, régularité, rapidité et confort.

Ces lieux d'intermodalité appelés P+R (parc-relais) sont donc placés autant que possible à proximité des grandes voies pénétrantes (RN1/RN2, RN5 et RN4) à l'entrée de l'agglomération en connexion avec des axes forts du futur réseau de transport.

3.1.3 Des déplacements de seconde couronne principalement orientés vers les cœurs de ville



Flux internes entre secteurs de plus de 2000 déplacements par jour (Source : Exploitation EMD 2006)

L'analyse des déplacements met en évidence l'importance des flux entre sections et centre-bourg d'une même commune.

Autre constat, l'importance des flux entre tous les quartiers de la zone centrale de PAP- Abymes : centre-ville, Lauricisque, Grand-Camp, Raizet, Dugazon.

Ces besoins sont partiellement satisfaits par l'offre actuelle et doivent être bien pris en compte dans le futur réseau par la création de lignes sections-bourg et de lignes urbaines de bus irriguant les quartiers denses.

3.1.4 Des temps de déplacements en TC particulièrement longs

La durée moyenne des déplacements des habitants de l'agglomération (déclarée lors de l'EMD) est égale à 20 mn, ce qui est élevé et correspond plutôt à ce qui est constaté dans les agglomérations millionnaires.

Les déplacements en transports collectifs sont particulièrement longs : **40 mn** en moyenne pour ceux faits sur les lignes départementales et 25 mn pour ceux faits en transport urbain sur le réseau de Pointe-à-Pitre !

Le futur réseau devra donc offrir des vitesses commerciales largement supérieures à celles actuelles : cela passe par la création de voies réservées aux transports collectifs ou sites propres.

3.1.5 Des itinéraires et des équipements transports préexistants

Un certain nombre de lignes TC préexistent ; certains itinéraires sont historiques. Parmi ceux-ci, plusieurs ont leur clientèle: lignes du réseau urbain de Pointe-à-Pitre, lignes sections de Gosier, Baie-Mahault vers PAP (jusque très récemment départementales), taxicos entre PAP centre et Jarry ...

S'il n'est pas possible de reprendre dans la construction du réseau d'agglomération les lignes dans leur intégralité, en revanche, la plupart des itinéraires doivent être intégrés par tronçon dans la nouvelle architecture pour ne laisser personne au bord de la route.

En revanche, un seul véritable équipement transports existe dans l'agglomération : la gare routière de Bergevin, nouvellement réhabilitée, terminus des lignes départementales de la Basse-Terre et du nord de la Grande-Terre, et connectée au terminal inter-îles.

Parmi les projets de « lieux transports » existants, à des stades divers de maturation et de définition, quelques lieux semblent pertinents et fonctionnels :

- Le site de Mamiel (terrain en face de Milénis),
- La halte routière de Belle-Plaine au Gosier (devant le collège),

qui peuvent accueillir à court ou moyen terme un pôle d'échanges transports collectifs.

En revanche, les deux autres sites envisagés ne trouvent leur pertinence et avec des fonctionnalités différentes dans certaines configurations du futur réseau de transport :

- Le site de la halte routière de Jarry a priori positionné le long du Bd de la pointe Jarry à proximité de la mer (terrain du PAG) est peu pertinent dans le cas où le nouveau franchissement de la Gabarre se situerait dans ce secteur et que la navette maritime ne serait donc pas créée sur la liaison Bergevin-Jarry ;
- La gare intermodale de Darboussier prévue à 200m de la gare actuelle de Dubouchage sur un remblai réalisé à cette fin et accueillant un appontement pour la navette maritime serait très enclavée ; dans le cas de la création d'un axe fort de transport urbain entre le centre de Pointe-à-Pitre et l'Université puis Gosier via ce secteur, le lieu d'échanges TC urbains et TC interurbains pourrait se situer plus en amont et libérer ce secteur en pleine requalification et très proche du centre historique.

3.1.6 Exigences en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

La loi de 2005 stipule que toutes les composantes de la chaîne du déplacement doivent répondre aux contraintes d'accessibilité : le cadre bâti, la voirie, les espaces publics et les transports.

Cette exigence d'accessibilité des transports collectifs concerne :

- les infrastructures (arrêts de transports ; gares routières ; pôles d'échanges) ;
- les véhicules ;
- les services (billettique, information).

Le réseau à concevoir à l'horizon du PDU doit donc être accessible aux PMR.

L'idée de base de la loi est bien d'imposer la modification des réseaux de transport actuels pour que tout individu bénéficie du même service. De ce fait, **la loi n'induit pas la création de services dédiés aux personnes à mobilité réduite.**

La mise en accessibilité est en effet envisagée à offre constante. Il n'est pas demandé aux collectivités de mettre en place des services complémentaires permettant de faire de l'accessibilité, mais de rendre leur offre accessible et, dans le cas d'une impossibilité avérée, de mettre en place des moyens de substitution permettant d'atteindre cette accessibilité. Dans le cas d'une ligne reliant un point A à un point B, si la mise en accessibilité n'est pas envisageable, il sera nécessaire de proposer un service accessible pour aller du point A au point B, pas forcément plus.

Dans toute la zone où l'accessibilité de la voirie et des cheminements piétons est garantie, les services de transport peuvent être eux-mêmes rendus accessibles.

Il ne sert à rien de faire des arrêts accessibles dans des zones où la voirie ne pourra pas l'être pour des raisons diverses : pente, emprise, géométrie, discontinuité... Ces zones se trouvent essentiellement dans les Grands Fonds d'Abymes et de Gosier et sur les hauteurs de Baie-Mahault.

Pour ces zones qui sont également des zones de faible densité, le système de transport le plus adapté est le transport à la demande ou TAD.

3.1.7 Prise en compte des exigences en matière de sécurité des déplacements

Le diagnostic sur la sécurité routière a montré que les axes primaires actuels de l'agglomération sont particulièrement accidentogènes.

Dans le scénario de maillage et hiérarchisation de la voirie future retenu, ces axes seront réservés au trafic de transit ou d'échange long, c'est-à-dire entre l'extérieur de l'agglomération et une zone distante du point d'entrée dans l'agglomération. Ces axes resteront essentiellement routiers.

Les voies de deuxième niveau constitueront le réseau de voirie d'agglomération : ces voies seront traitées avec un partage de la voirie intégrant les TC et les modes doux.

Dans cet objectif de renforcer la sécurité des déplacements, il est pris comme principe dans la conception du réseau futur que les lignes du réseau ne circulent pas sur les axes primaires sauf exception et alors sans arrêts.

Les scénarios

Ainsi aucune ligne du réseau de transport urbain proposé n'a d'arrêt sur les RN 1, 2, 3, 4 ou 5, la rocade nord sauf sur leurs parties qui seront retenues pour être requalifiées dans le cadre du scénario voirie.

3.2 Les principes généraux d'organisation du futur réseau

3.2.1 La hiérarchisation des services retenue

L'ensemble de ces éléments de diagnostic et de ces exigences réglementaires a conduit à proposer un réseau avec quatre types de services.

	Vocation	Niveau de service	Mode	Support	Accessibilité
Lignes d'agglomération Fortes Complémentaires	Déplacements intercommunaux longs et entre pôles majeurs Axes majeurs de déplacements Maillage	Amplitude large		Voirie d'agglomération (aucune ligne ne circule sur les voiries primaires)	Totale (matériel, tous les arrêts)
		Fréquences élevées	TCSP		
		Fréquences élevées adaptées au type de trafic	Bus ou bus articulés selon trafic		
Lignes maillage 2^{ème} couronne	Déplacements intra-communaux sections-bourg et rabattement sur lignes fortes	Amplitude large Fréquences moyennes		Voirie d'agglomération	Partielle (matériel, arrêts de rabattement TAD)
Lignes locales urbaines TAD	Déplacements urbains, zones denses (cœur d'agglomération) Déplacements périurbains, zones semi-rurales	Amplitude moyenne Fréquences moyennes		Voiries locales	Totale (matériel, arrêts)
		Amplitude et fréquences calées sur celles des lignes de maillage	Minibus ou taxicos accessibles	Voiries locales	Totale (matériel, arrêts de rabattement)

3.2.2 Le dimensionnement global du réseau d'agglomération futur

Le réseau de transport actuellement en place dans l'agglomération est constitué de plusieurs composantes formelles ou informelles et aucune donnée sur les trafics transportés n'était disponible lors des études PDU.

On sait grâce aux statistiques annuelles du Groupement pour le Transport Public GART-UTP que les réseaux comparables (agglomération de taille similaire) offrent en moyenne environ 30 kilomètres par an et par habitant.

L'analyse prospective menée dans le cadre des études PDU a conduit à une estimation de la population de l'agglomération à l'horizon du PDU (10-12 ans) à environ 160 000 habitants.

Ces deux données permettent de se fixer un premier dimensionnement de **l'offre à terme autour de 5 millions de kilomètres annuels**.

C'est dans cette enveloppe raisonnable que les scénarios d'offre testés pour le réseau d'agglomération ont été construits pour le court terme dans le souci de ne pas mobiliser l'ensemble du versement transport pour la seule subvention d'équilibre de l'exploitation. En revanche, le réseau envisagé à l'horizon 2015 devrait être renforcé et atteindre une production kilométrique annuelle nettement supérieure qui mobilisera l'ensemble du VT.

3.2.3 Stratégie de développement des TC

Un certain nombre de choix sont transversaux aux scénarios envisagés :

- l'introduction de TCSP ou transports en commun en site propre bénéficiant d'infrastructures réservées à leur circulation et constituant les lignes fortes rapides et fréquentes de l'agglomération en lien avec les axes majeurs de déplacement ;
- une offre classique bus considérablement « relookée » et surtout améliorée en régularité, amplitude du service (soir, week-end) et qualité de service (information voyageurs, points d'arrêt, tarification, véhicules adaptés...);
- la desserte des zones les moins denses de la deuxième couronne par des services de transport à la demande rabattus sur les lignes de maillage de deuxième couronne ;
- la circulation des lignes du réseau essentiellement sur la voirie d'agglomération ou la voirie locale où le partage de la voirie l'admet.

3.3 Les nouvelles offres de transport

Le principe retenu de hiérarchisation du transport futur conduit à introduire de nouveaux modes de transport pour certains types de lignes ou pour certains secteurs à desservir : le TCSP (Transport collectif en site propre) et le TAD (Transport à la demande).

Ces deux modes de transport, qui n'existent pas actuellement en Guadeloupe ou de façon informelle pour le TAD, sont couramment utilisés pour diversifier l'offre et mieux répondre aux besoins dans les réseaux français ou étrangers.

3.3.1 Les Transports en commun en site propre ou TCSP

Le mot TCSP est générique et recouvre plusieurs types de système de transport qui ont pour point commun de circuler sur tout ou l'essentiel de leur parcours, en « site propre », c'est-à-dire sur une voie dédiée à leur circulation. Cette voie peut être réalisée sur voirie existante ou créée pour les besoins du TCSP.

Le choix d'un système de transport de type TCSP dépend notamment :

- de la demande de transport et du trafic attendu sur la ligne TCSP, qui dimensionne le système (capacité du véhicule et niveau d'offre) ;
- des contraintes d'insertion sur le tracé pressenti, qui conditionne les dimensions et les performances des véhicules ;
- de la contrainte financière (coûts d'investissement et d'exploitation).

D'autres critères peuvent également discriminer les différents systèmes : le design du véhicule, son confort, l'énergie de traction utilisée et plus généralement son impact sur l'environnement...

Les différents systèmes de TCSP envisageables sont :

3.3.1.1 Les bus ou le trolleybus en site propre

L'autobus est un système de transport éprouvé présent dans la quasi-totalité des villes du monde, du fait de sa souplesse, sa fiabilité et de son faible coût.

La gamme va du minibus de 5 m à 8 m de long jusqu'au Mégabus 24,5 m de long (limite Code de la Route), avec des capacités variables, de 20 à 140 passagers.

De nombreuses innovations récentes ont permis à l'autobus d'avoir une meilleure image et de proposer des services de plus grande qualité.

De même, le trolleybus est exploité dans de nombreux réseaux de transport dans le monde. Ses caractéristiques sont proches de celles de l'autobus mais la traction électrique le rend plus confortable et plus performant, notamment en accélération et en déclivité. Par contre, le système de captation de l'énergie par ligne aérienne de contact le rend moins flexible que l'autobus et l'expose plus aux aléas de la circulation routière (stationnement gênant ou livraisons).

Exploités en site propre, bus et trolleybus ont de meilleures vitesses commerciales et constituent des systèmes offrant plus de capacité et une meilleure productivité.



Les scénarios

Site propre double sens simple Paris 13^{ème} bus



Le trolleybus standard Cristalis d'Irisbus (Lyon)

Site propre 2 sens simple Paris 14^{ème} bus articulés



Trolleybus articulé 2 caisses de Neoman (Bergen, Suède)

3.3.1.2 Les Bus à Haut Niveau de Service ou BHNS

Le concept de BHNS distingue ce système du bus classique par une grande qualité de service associant :

- la régularité ;
- le cadencement et l'amplitude des services ;
- une bonne vitesse commerciale (conditionnée par la qualité et la continuité du site propre) ;
- un bon confort de roulement ;
- l'accessibilité (liée à la qualité des aménagements en station) ;
- l'information dynamique aux voyageurs ;
- la priorité aux carrefours ;
- la qualité des connexions avec les autres lignes ou réseaux de transport.



Busway BHNS Nantes station traitée comme les stations de tramway



Busway BHNS Nantes signalisation tramway donnant la priorité aux carrefours

Ces systèmes BHNS qui peuvent être exploités avec des bus ou des trolleybus, bénéficient en effet des équipements suivants :

- le plancher bas qui les rend plus accessibles ;
- des systèmes de localisation (GPS), pour la fiabilité des services ;
- des systèmes d'informations dynamiques, permettant l'information voyageurs ;
- la climatisation ;
- les filtres à particules et autres équipements permettant la prise en compte de nouvelles normes antipollution.

Dans le cas des BHNS les plus aboutis, comme le Busway de Nantes ou TEOR à Rouen, le site propre, les stations et les équipements sont équivalents à ceux mis en place pour un tramway classique.

En particulier, le système comprend une signalisation de type tramway déclenchant la priorité aux feux au véhicule à son arrivée à un carrefour.

3.3.1.3 Les tramways sur fer ou pneus.

- Le tramway fer

Le tramway est un système ferroviaire électrique éprouvé qui est redevenu fortement attractif pour de nombreuses villes dans le monde depuis une vingtaine d'années.

Les nombreux modèles proposés par les différents constructeurs comportent de nombreux points communs : plancher bas, modularité, bidirectionnalité. Leur largeur varie de 2,30 m à 2,80 m, leur longueur de 23 m à 45 m.

- Le tramway sur pneus ou Translohr, en exploitation à Clermont-Ferrand.

Les rames du Translohr sont longues de 25 m ou 40 m et circulent sur une plate-forme dédiée comme le tramway ferré. Le Translohr a pour atouts de pouvoir monter de fortes pentes (jusqu'à 13%) et d'être très économe en espace, avec une emprise pour un site propre double voie de 5,40 m. Il s'adapte bien aux villes à la typologie ou au relief difficiles, en admettant de faibles rayons de courbure (minimum 10,5m).

Les scénarios



Tramway sur fer de Montpellier



Tramway sur pneus Clermont-Ferrand

Compte tenu de son coût, il est souvent choisi dans des agglomérations d'au moins 300 000 habitants ou dans de grandes métropoles en complément d'un système de transport lourd (métro et RER).

3.3.2 Les transports à la demande

Selon le décret 85-891 d'application de la LOTI, les TAD sont des « services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée par décret ».

Le TAD est donc un service public et collectif, offert à la place, où tout ou partie s'effectue à la demande expresse des voyageurs (idée de déclenchement à la demande) et dont les règles d'utilisation sont établies à l'avance, en particulier la tarification, où la capacité des véhicules est réduite.

Le TAD répond à des besoins :

- de **flexibilité** dans le temps, dans l'espace : l'évolution de la société (horaires de travail, augmentation de la mobilité pour des motifs autres que Domicile-Travail et Domicile-Etudes), l'urbanisation et surtout la périurbanisation croissante (élargissement des PTU, extension de zones peu denses), conduisent à une dispersion des flux et une certaine « instabilité » dans les déplacements ;
- de mobilité de la **clientèle PMR**, liée à l'augmentation de cette population (vieillesse général de la population) et à une demande d'autonomie à la hausse, et plus généralement de la population captive.

Les transports publics réguliers sont peu pertinents pour répondre à certains de ces besoins (véhicules vides ou surdimensionnés, service onéreux). L'adaptabilité est l'atout essentiel du TAD, qui permet de créer du « sur mesure » selon la zone desservie, la clientèle...

Le TAD va être un maillon clé du futur réseau de transport urbain de l'agglomération pour les secteurs où la ligne régulière ne paraît pas a priori la solution satisfaisante du fait soit des faibles flux attendus, soit de la configuration du territoire.

Les scénarios

Il permettra en outre par son adaptabilité et sa souplesse (possibilité de porte-à-porte) d'apporter d'emblée une solution « accessible aux PMR »



Exemples de minibus utilisé pour du TAD

Deux types de services à la demande sont proposés dans les schémas d'offre du PDU :

- **des services à la demande de deuxième couronne de l'agglomération** pour la desserte des zones rurales ou urbaines enclavées (Grands-Fonds, Hauts de Baie-Mahault) se rabattant sur les lignes régulières à destination des centres-bourg en des points d'arrêt « accessibles PMR ». L'horaire de rabattement serait fixe, en lien avec les horaires de passage de la ligne régulière considérée ; l'itinéraire composé par l'opérateur en fonction des demandes exprimées dans une zone prédéfinie ; la réservation faite à l'avance par le client (jusqu'à la veille pour le matin et midi pour l'après-midi par exemple) ; la desserte porte-à-porte, des points d'arrêt fixes pouvant se dessiner et être aménagés petit à petit ;
- **des services de desserte de Jarry.**

Ces services desserviraient Jarry, Moudong nord, Moudong sud et Pointe Jarry depuis les points d'arrêt majeurs de l'axe fort TC traversant Jarry et les pôles d'échanges situés dans cette zone. Leur exploitation reproduirait le système informel actuel en place depuis la Tour Sécid à Pointe-à-Pitre mais seulement à l'intérieur de la zone : départ du véhicule quand il est plein avec une durée maximale d'attente à fixer (10 mn par exemple). La réservation du retour vers ces points d'échanges doit pouvoir se faire peu de temps avant l'horaire souhaité (15 mn par exemple)

Ces services pourraient évoluer rapidement vers des TAD à itinéraires fixes puis éventuellement vers des lignes régulières (locales dans la hiérarchie des schémas d'offre)

3.3.3 Les navettes maritimes

L'idée de créer des navettes maritimes traversant le Petit cul de sac marin pour relier les deux côtés de la Rivière Salée, la Basse-Terre et la Grande-Terre, existe depuis longtemps.

Dans le cadre du PDU, au sein du schéma d'offre hiérarchisé envisagé, il est proposé de créer des navettes maritimes entre Jarry Est (terrain du PAG), la darse de Bergevin, la zone de Darboussier, l'Université et la Marina côté Bas-du-Fort. L'opportunité de la création de cette navette maritime est

conditionnée par le choix qui sera fait pour le TCSP et le nouveau franchissement (dédié aux TC et modes doux) de la Rivière Salée.

Cette offre doit être conçue comme une offre complémentaire à un axe lourd TC reliant Jarry, Pointe-à-Pitre et Abymes.

A Jarry, la navette doit être impérativement reliée aux lignes régulières desservant le secteur et être un lieu de départ des services de TAD prévus sur la zone.

4 Le trafic attendu à l'horizon du PDU sur un réseau de TCSP à 3 branches

Pour identifier les types de systèmes de transport collectif en site propre (TCSP) adaptés à l'agglomération, un des critères d'investigation est le potentiel desservi et le trafic attendu sur le réseau envisagé.

L'analyse territoriale et l'analyse de la mobilité ont permis d'identifier 3 axes majeurs de déplacements dans l'agglomération qui se renforceront à l'horizon du PDU : Abymes- futur CHU, PaP, Gosier centre- PàP, PàP- Jarry - Baie-Mahault.

4.1 Les hypothèses

Il n'y a pas encore de modélisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération, le potentiel de fréquentation a donc été estimé à partir de la matrice des déplacements interzones 2006, projetée en 2020 et affectée sur un réseau TCSP simplifié de 3 lignes grâce au logiciel EMME 3². Ce type d'approche, du niveau d'une étude d'opportunité, permet de donner une première approche de la charge potentielle d'un futur TCSP. En effet, le manque de précision des données d'entrée ne permet pas de réaliser un modèle fin. L'affectation tient principalement compte du temps de parcours et du temps d'attente.

La matrice de demande de déplacements en situation actuelle, est issue des enquêtes ménages déplacements et enquêtes TC complémentaires réalisées en 2006. Elle est projetée à l'horizon 2020 en prenant en compte les hypothèses de croissance de population et d'emplois retenues dans le cadre de la Phase 2 du PDU sur le périmètre d'étude (Hypothèse de 160 000 habitants dans l'agglomération en 2020).

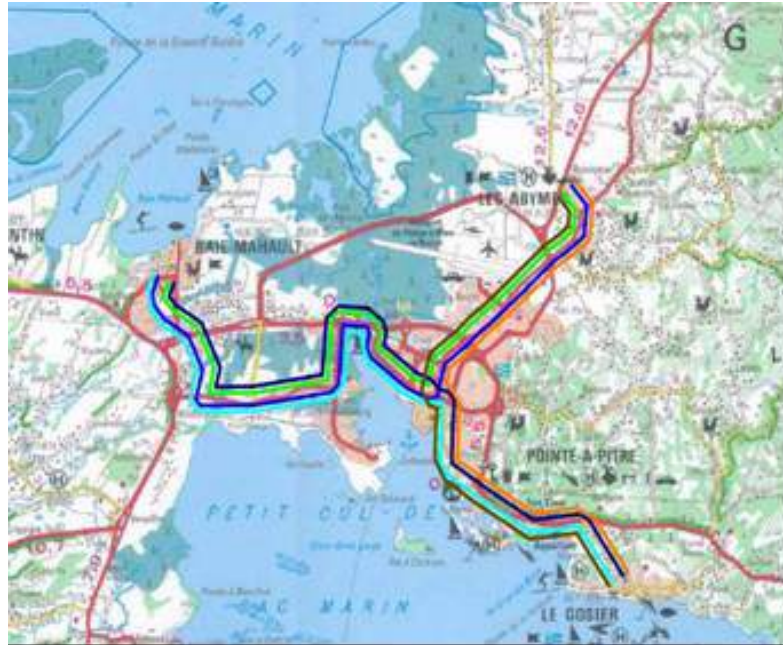
L'offre de transport TCSP est supposée constituée de 3 lignes diamétralisées entre chaque branche, la fréquence est supposée de 8 minutes en heure de pointe et la vitesse commerciale objectif de 21 km/h.

Le **scénario de base** d'organisation des lignes TCSP testé est composé de trois lignes liant :

- Les Abymes (en passant par le bourg) à Baie-Mahault Centre ville
- Baie-Mahault centre ville à Gosier par le boulevard de l'amitié des peuples à Pointe-à-Pitre,
- Les Abymes (en passant par le bourg) à Gosier via la route des Abymes (RN2005) par Grand Camp.*

2 Il convient cependant, d'être très prudent dans la dénomination de l'outil qui nous a permis d'appréhender les potentiels de déplacements. Le logiciel utilisé est un logiciel de simulation mais les données décrites ne sont pas aussi fines que celles qu'il convient d'utiliser avec cet outil dans le cadre d'une étude de faisabilité.

Les scénarios



Compte tenu de la qualité de l'offre du réseau projeté à l'horizon du PDU et des différentes politiques environnementales envisagées pour les années à venir, avec en particulier une forte volonté de favoriser l'utilisation des transports collectifs, le volume de déplacements en transports collectifs par jour à l'horizon 2020 a été estimé à **101 240 déplacements** correspondant à une **part modale ambitieuse mais accessible** de l'ordre de **22%**.

4.2 Les résultats

Deux indicateurs permettent d'apprécier la pertinence de la création d'un réseau de TCSP à 3 branches :

- **Les populations desservies dans un rayon de 300 mètres autour du corridor**

Cette valeur de 300 mètres correspond à l'aire d'influence d'un TCSP (valeur observée dans différents projets). Les chiffres obtenus ne sont pas directement en relation avec une éventuelle fréquentation des lignes de TCSP mais correspondent à un potentiel de desserte locale en faisant abstraction des autres trafics susceptibles d'emprunter les infrastructures considérées.

	Scénario de base
Population desservie dans un rayon de 300 mètres autour du tracé de référence	46 500
Population desservie par km de ligne	Environ 2000 hab/km/ligne

Les scénarios

- Les montées sur les lignes TC modélisées

Le nombre de montées par jour est le résultat des simulations de fréquentation réalisées avec le logiciel Emme 3. Ces résultats constituent des valeurs plafonds, dans ce sens où la simulation ne prend pas en compte les lignes de bus restructurées qui seraient mises en place dans le cas de la réalisation d'une ligne de TCSP, les déplacements d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération sont affectés sur les seules lignes de TCSP.

Nombre de montées par jour	Scénario de base
Abymes / Baie-Mahault	38 500
Baie-Mahault / Gosier	20 370
Abymes / Gosier	31860
TOTAL	90 730

Il apparait que c'est la ligne **Abymes - Baie-Mahault** qui attirerait le plus de voyageurs. Viendraient ensuite les lignes Abymes - Gosier et Baie-Mahault - Gosier.

4.3 Le trafic dimensionnant : trafic 1 sens en heure de pointe

Le tronçon le plus chargé est de loin observé sur la branche nord du TCSP au sud des Abymes avec une valeur de 18 000 voyageurs pour un sens (cumul des deux lignes vers BM et Gosier).

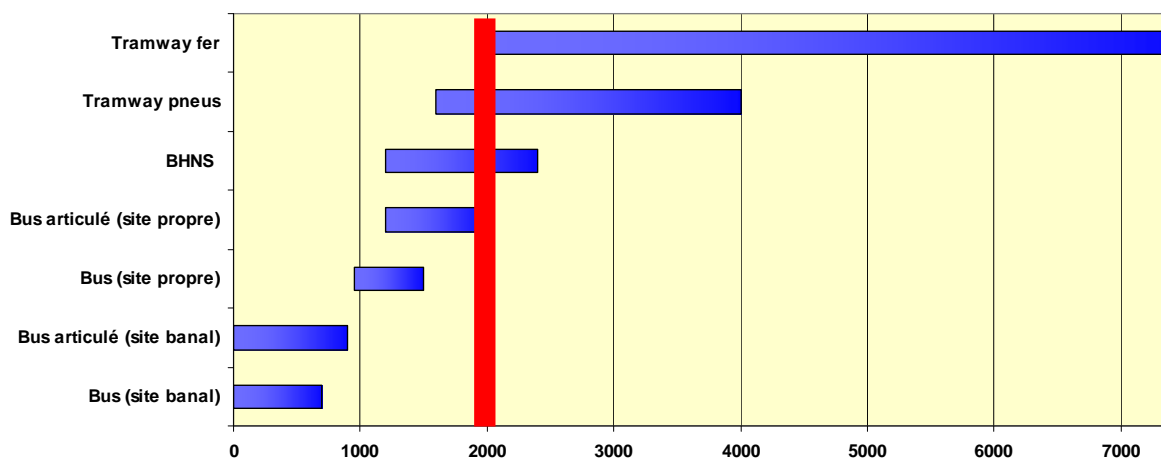
Scénario de base : affectation



Les scénarios

Tronçon le plus chargé à la journée pour un sens	Scénario de base
Abymes / Baie-Mahault	9 200
Baie-Mahault / Gosier	5 200
Abymes / Gosier	9 100

L'heure de pointe représente actuellement 11% de la demande journalière (EMD 2006) : avec ce même ratio elle représenterait donc **2 000 voyages par sens sur ce même tronçon à l'horizon PDU**. Ce chiffre inscrit les besoins pour un système de TCSP dans le domaine de pertinence du bus en site propre ou du BHNS ; il atteint tout juste le seuil inférieur de pertinence des petits tramways.



Comparaison des modes en fonction de leur capacité (passagers par heure et par sens en heure de pointe)

Les différentes approches ci-dessus et en particulier le diagramme de charge mettent en évidence la nécessité de réaliser en premier l'axe de TCSP entre Les Abymes et Baie-Mahault avec une première phase prioritaire entre Abymes et Pointe-à-Pitre (à la vue des diagrammes de charge).

Il convient toutefois de rappeler que les valeurs présentées ne donnent que des ordres de grandeur des futures fréquentations. Une analyse plus fine reposant principalement sur des enquêtes précises ainsi que sur la description complète d'un réseau restructuré devra être réalisée dans le cadre de la mise en œuvre du PDU pour dimensionner plus correctement le futur TCSP et le réseau dans son ensemble.

5 Présentation des scénarios

Deux scénarios contrastés ont été retenus, évalués et comparés dans la Phase 3 des études du PDU puis présentés à la validation et au choix du Comité de Pilotage.

Ils sont basés sur des logiques de développement territorial contrastées qui impliquent des objectifs différenciés pour le développement de la voirie et des transports collectifs dans l'agglomération.

Les scénarios

Deux stratégies	Scénario 1	Scénario 2
Logique territoriale	Renforcement des polarités secondaires Désenclavement quartiers et sections	Renforcement du cœur d'agglomération et de l'axe principal d'urbanisation Dynamisation du centre-ville PAP
Objectifs voirie	Maillage renforcé de la périphérie Voiries locales	Axe principal dédié aux TC à protéger
Objectifs TC	Réseau bus maillé et hiérarchisé avec sites propres là où c'est urgent (congestion) ou facile (pour préserver l'avenir)	Réseau TCSP et bus hiérarchisé, structuré autour d'un premier axe lourd

5.1 Spécificités des deux scénarios envisagés

5.1.1 Un scénario 1 privilégiant le renforcement des polarités secondaires et désenclavement des quartiers ou sections

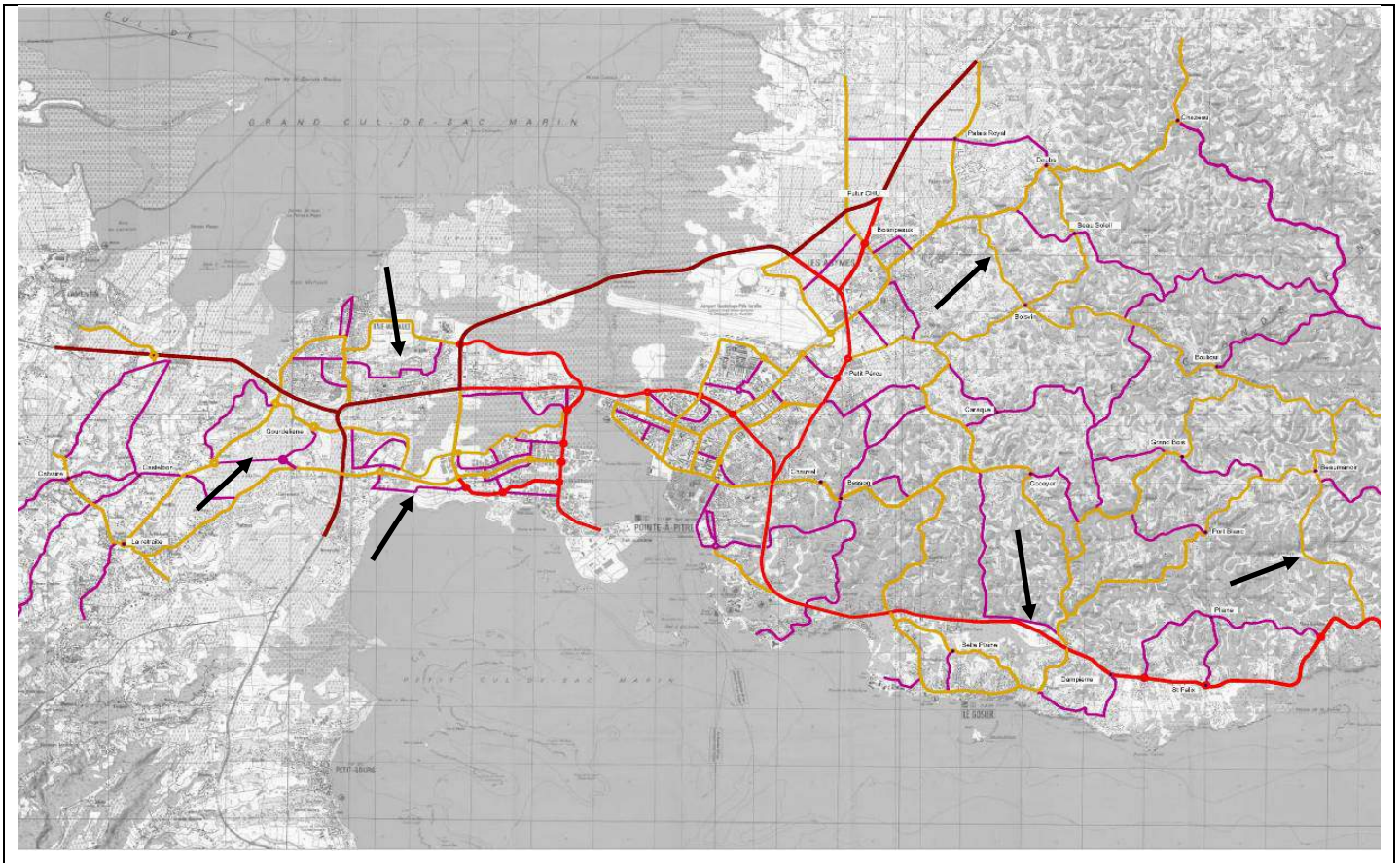
Ce scénario porte une logique de maillage et renforcement de la périphérie de l'agglomération en particulier de désenclavement des pôles secondaires en seconde couronne et de certains quartiers de 1^{ère} couronne identifiés dans l'analyse territoriale.

Ce scénario implique pour le développement de la voirie un **renforcement du maillage routier d'agglomération** (niveau 2) au-delà de celui proposé dans le schéma de voirie de référence, dans les Grands Fonds et dans les hauts de Baie-Mahault, ainsi que la création de quelques tronçons de maillage local (niveau 3) à Baie-Mahault, oeuvrant ainsi pour l'accessibilité tous modes à certains quartiers :

- route de Deravinières,
- route de Bernard à Beaumanoir,
- route connectant la route de Bouaye au carrefour de Grande Ravine,
- rue de liaison entre Destrelan, La Jaille et Fonds Sarail,
- tronçons de routes reliant la route de Budan, Gourdeliane et Convenance,
- rue reliant Moudong sud à Jarry sud...

Les scénarios

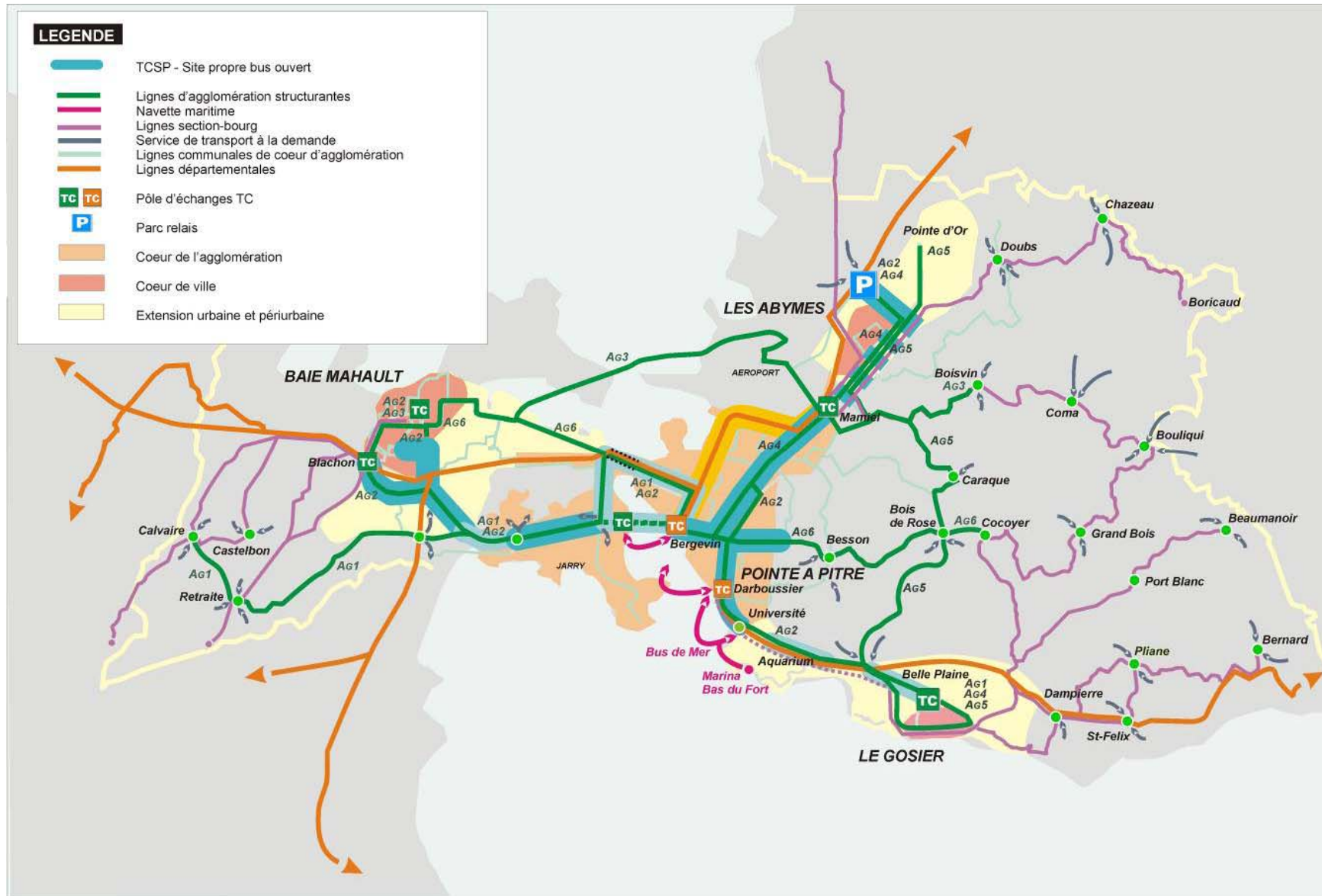
Schéma de voirie de référence et projets du Scénario 1 (↔)



Côté développement du réseau de transport collectif, ce scénario propose la mise en œuvre d'un **réseau d'autobus maillé** composé de :

- 6 lignes fortes diamétralisées offrant une desserte du cœur d'agglomération depuis les centres-villes et les pôles principaux de la 1^{ère} couronne (Retraite-Calvaire à l'ouest, Boisvin, Caraque, Besson à l'est), évitant ainsi les correspondances pour une grande partie des déplacements internes à la partie la plus dense de l'agglomération,
- 8 lignes sections-bourgs irriguant la deuxième couronne vers les centres-bourgs et les lignes fortes circulant principalement en sites propres, mais jusqu'à Pointe-à-Pitre depuis les sections de Gosier, cette branche ne disposant d'un site propre que jusqu'à l'Université à l'horizon du PDU,
- des lignes de bus locales dans la partie dense et la première couronne,
- des services à la demande accessibles dans les zones peu denses, à rabattre au maximum aux extrémités des lignes fortes pour éviter la double correspondance et n'avoir à mettre en accessibilité PMR que les lignes fortes.

Les scénarios



Les scénarios

Pour répondre à l'objectif d'amélioration des vitesses de circulation, le scénario 1 propose la mise en place de **sites propres bus** développés en priorité sur les voiries du réseau d'agglomération les plus congestionnées et sur les nouveaux tronçons de voirie d'agglomération retenus dans le schéma de voirie du PDU :

- Boulevard de Houëlbourg partie est,
- Boulevards de l'Amitié (à partir de Bergevin), Chanzy, Hanne, Légitimus,
- Traversée du centre ancien et sortie Est jusqu'à l'Université,
- Nouvelle pénétrante de Jarry par Gourdeliane,
- Nouvelle rue Poucet-Belleplaine.



Un site propre bus à Paris

Le principe est que toutes les lignes de transport collectif passant sur la voirie équipée puissent utiliser le site propre.

Ce scénario ne permet pas d'initier une **politique intermodale** d'envergure : rabattement en voiture dans des parcs-relais ou par d'autres lignes de bus sur les lignes fortes dans des pôles d'échanges, celles-ci n'étant pas suffisamment attractives en fréquence et en vitesse moyenne.

La **politique de stationnement** visant au report modal ne peut être initiée dans ce scénario que sur la branche nord où la fréquence serait la plus importante. Seul l'élargissement de la zone de stationnement réglementé centrale et le renforcement des parcs-péricentraux gratuits peuvent donc être mis en place. Dans la mesure où l'offre en parcs-relais est peu développée, il n'est pas possible en effet de dissuader fortement l'usage de la voiture pour l'accès au centre-ville au risque de décourager ses visiteurs.

Les scénarios

5.1.2 Un scénario 2 privilégiant le renforcement de l'axe urbain central de l'agglomération dans une logique de dynamisation du cœur d'agglomération

Le scénario 2 s'inscrit dans la logique de densification et dynamisation de l'axe urbain central composé de 3 corridors de développement : corridor nord, de Pointe-à-Pitre centre aux Abymes, ouest de Pointe-à-Pitre centre à Baie-Mahault (Jarry Houëlbourg et centre), corridor est, de Pointe-à-Pitre centre à Gosier (secteur touristique, centre-bourg).

Au cœur de ce scénario se trouve la réalisation d'un réseau de TCSP à 3 branches le long des 3 corridors. Le projet à long terme comprend environ 23 km de lignes : seule une première phase du projet d'environ **une dizaine de kilomètres de lignes de type BHNS** peut être raisonnablement réalisée à l'horizon du PDU, la deuxième phase du projet étant réalisée dans la période de programmation du futur 2^{ème} PDU de l'agglomération.

Cette première phase consisterait à réaliser la branche nord du TCSP et initialiser les deux autres branches : par exemple jusqu'à Bergevin et sur Houëlbourg à l'ouest et vers le centre-ville de Pointe-à-Pitre et jusqu'à l'Université ou l'Aquarium à l'est.

Les sites propres créés sont dédiés à **3 lignes fortes urbaines exploitées en BHNS** (bus à haut niveau de service). Les autres lignes circulent a priori dans la circulation générale de façon à garantir la qualité de service BHNS sur le site propre.

Les 3 lignes de BHNS ont la priorité aux carrefours au moyen de feux spécialisés se déclenchant à l'approche des véhicules. Ce système de régulation permet aux bus de garder régularité et vitesse sur l'ensemble de la partie de leur itinéraire en site propre.

Ce scénario axe les investissements routiers complémentaires sur la **libération des voies empruntées par le TCSP** d'une partie de leur trafic par renforcement du rôle des voiries constituant des itinéraires alternatifs d'accès au centre-ville ou du centre-bourg d'Abymes pour les automobilistes.

Ce scénario s'accompagne également d'une **requalification de certaines pénétrantes** de l'agglomération de niveau 2 accueillant le TCSP en voirie locale (réservée à la desserte riveraine et l'accès aux activités et parcs de stationnement). Le projet de TCSP peut être facilement un moteur pour les autres projets d'aménagements urbains sur son tracé.

La qualité de service atteinte avec des telles lignes BHNS permet d'envisager la mise en place d'une **politique de stationnement plus volontariste** et d'initier la politique d'offre et de tarification concentrique : parcs relais (P+R) gratuits conditionnés par l'usage des TC aux entrées d'agglomération, parkings péricentraux de moyenne et courte durée à tarification peu élevée, stationnement payant courte durée dans le centre.

L'objectif est de favoriser l'accès en voiture des visiteurs de courte durée (2 heures) mais de décourager le stationnement des pendulaires (journée).

Les scénarios



Le site propre du BHNS TEOR à Rouen



Le site propre du BHNS Busway à Nantes



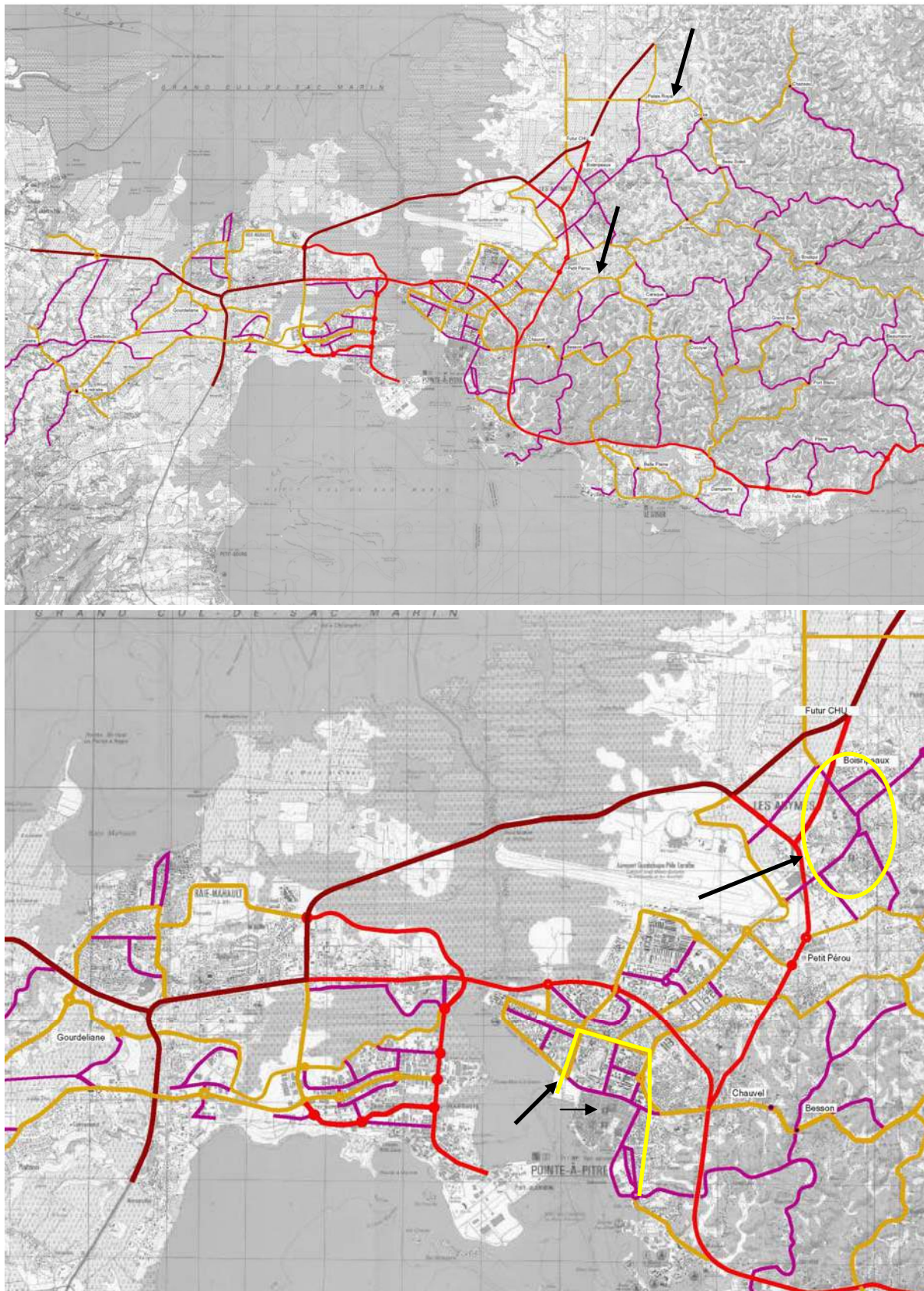
Une station TEOR de centre-ville à Rouen



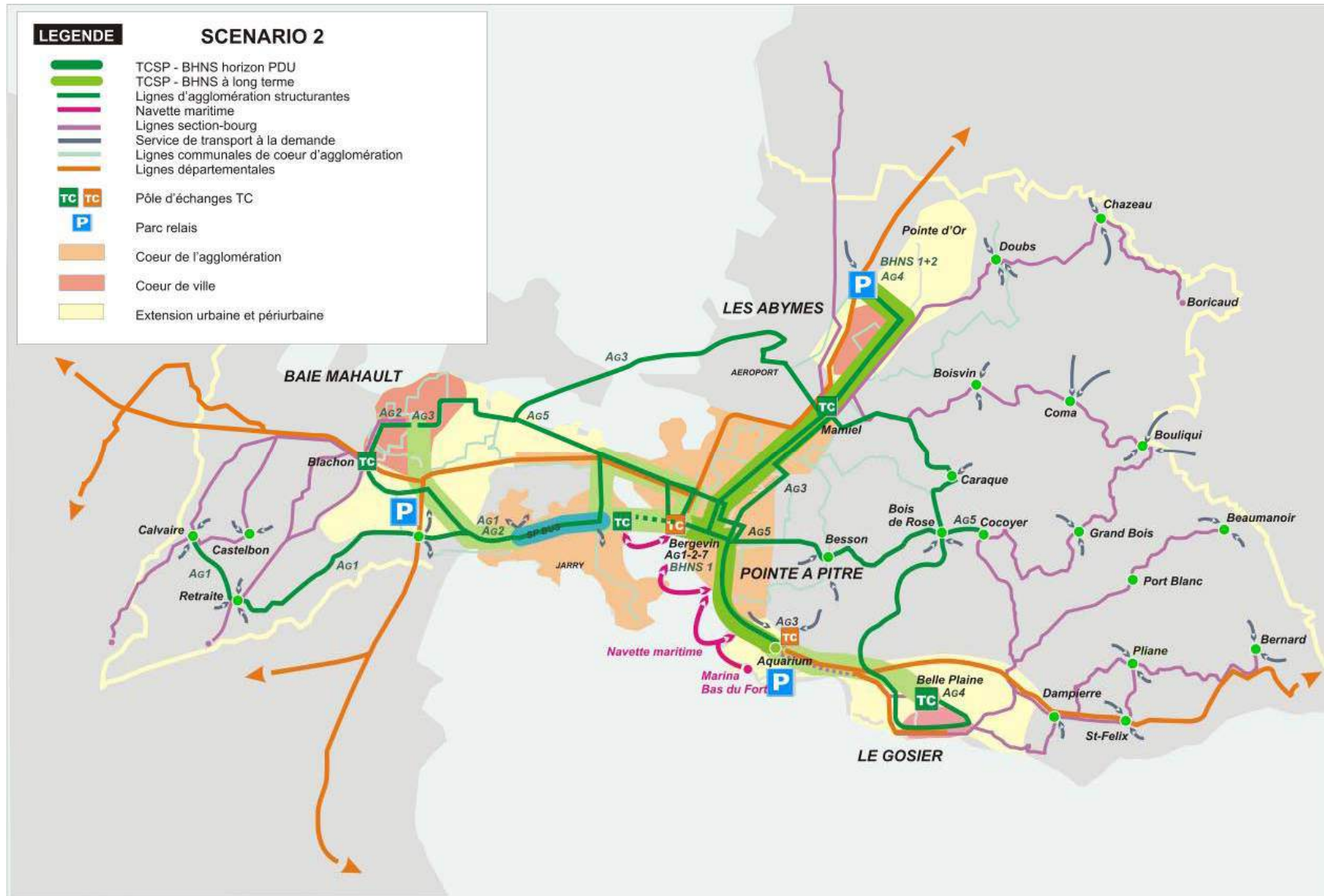
La signalisation ferroviaire de type tramway donnant la priorité au Busway de Nantes

Les scénarios

Schéma de voirie de référence et projets du Scénario 2 (↔)



Les scénarios



Les scénarios

5.2 L'évaluation des deux scénarios

5.2.1 La qualité de l'offre

Deux stratégies de desserte	Scénario 1	Scénario 2
Qualité des chaînes de déplacement	+++	++
Continuité	+++	++
Régularité	+	+++
Temps de parcours	++	++
Attractivité pour les flux d'échanges avec extérieur agglo	+	++
	(nord Abymes et accès Jarry)	(initialisation politique P+R)
Evolution part de marché des TC	+	++
	Objectif 18%	Objectif 20 % (effet « tramway »)
Rôle des transports interurbains	++	+
Connexions avec TCU		(correspondance TCU)
	(Blachon, Jabrun, futur CHU, Mamiel, Darboussier)	(P+R Morne Bernard, futur CHU, Mamiel, Aquarium)
Possibilité de transfert des scolaires	+	++
		(Meilleure acceptabilité par les parents, fréquence supérieure)

Les scénarios

5.2.2 La répartition des investissements

Deux stratégies d'investissement	Scénario 1	Scénario 2
Voirie		
Projets transversaux maillage et mise à niveau	30 M€	30 M€
Investissements spécifiques au scénario	15 M€	8 M€
Partage et mise en accessibilité	30 M€	12 M€
Sécurisation points noirs	10 M€	5 M€
	85 M€ soit 37 %	55 M€ soit 24 %
Transports collectifs		
Parc bus	20 M€	20 M€
Points d'arrêts et équipements bus	15 M€	10 M€
Sites propres TCSP	80 M€	BHNS 130 M€
	115 M€ soit 50 %	160 M€ soit 70 %
Autres actions	30 M€ soit 13 %	15 M€ soit 6 %

5.3 Choix du scénario PDU

Lors du Comité de Pilotage du 15 octobre 2008, c'est le scénario 2 qui a été retenu dans sa logique globale.

Cependant, les partenaires du Syndicat ont souhaité en majorité voir ce scénario mis en œuvre de façon pragmatique c'est-à-dire :

- en développant progressivement le volet TCSP du projet ; l'objectif serait d'arriver à un BHNS sur les 3 branches à 15 ans ; à l'horizon du PDU, le projet doit préfigurer ce BHNS avec des secteurs de l'itinéraire traités en BHNS et d'autres avec des investissements plus légers du type voie réservée, aménagement de carrefours...
- dans une enveloppe financière basse plus réaliste par rapport à la mobilisation des subventions Etat et Union Européenne FEDER.

Les acteurs ont insisté cependant sur l'importance pour le Syndicat d'étudier puis de porter le projet de TCSP globalement avec une maîtrise d'ouvrage unique de la conception à la réalisation.

Cela permettra en effet au projet de prétendre à des subventions de l'Etat aux projets de TCSP nouvellement accordées dans certaines conditions dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

« Les projets éligibles sont les projets de métros, de tramways (fer ou pneu) et de bus à haut niveau de service.

Un projet de bus à haut niveau de service est une opération majoritairement réalisée en site propre, et constituant une unité fonctionnelle autonome, caractérisée par l'unité et la continuité du niveau de service offert (système d'exploitation, fréquence, régularité, capacité, vitesse commerciale...) sur toute la longueur de la ligne. »

Par ailleurs, le projet suivra le cheminement classique d'étude : étude de faisabilité, études préliminaires, avant-projet et projet.

Ce projet sera soumis à étude d'impact (Code de l'environnement) qui pourra être réalisée à l'issue des études préliminaires. Il fera également l'objet d'une enquête d'utilité publique du fait des acquisitions foncières indispensables qu'il impliquera (Code de l'expropriation).

Le projet pourra également prétendre à des financements européens : la réalisation d'un dossier de Grand Projet Européen sera pour cela nécessaire.

Les scénarios

Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Sept orientations stratégiques ont été retenues pour répondre aux objectifs assignés par la loi au PDU, elles constituent les lignes directrices du projet PDU.

1. Créer une offre de transports collectifs attractive
2. Faciliter la marche-à-pied et l'écomobilité
3. Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
4. Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
5. Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements
6. Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements
7. Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU.

Chacune de ces orientations se décline en actions. Une fiche est réalisée pour présenter les 63 actions qui déclinent la stratégie du PDU.

Éléments pour la lecture des fiches

La structure retenue pour chacune des fiches est la suivante :

- Une reprise d'éléments du diagnostic qui justifient l'action ;
- La présentation des principes qui sous-tendent l'action ;
- Une description de l'action à mettre en place ;
- Des éléments synthétiques de programmation, un exemple est donné ci-après.

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP</i>
Type d'action	Aménagement, Equipement
Niveau de priorité	1
Programmation	2009-2010
Coût d'investissement	1 200 000€
Coût de fonctionnement (par an)	En € ou indications sur le type de dépenses induites
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE

Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Orientations stratégiques	Axes	N°	Actions
1 Créer une offre de transports collectifs attractive	Créer un réseau d'agglomération	1	Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération
		2	Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper
		3	Renouveler le parc de matériel roulant
	Améliorer la vitesse et l'attractivité des TC: création de TCSP	4	Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP
		5	Réaliser la première phase du TCSP
	Créer de nouvelles offres de transport	6	Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime
		7	Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire
	Définir une politique tarifaire	8	Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale
		9	Mettre en place un système de billettique
	Mettre en place une billettique moderne et intégrée	10	Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession et aider à la mise en place des évolutions
	Faire des taxis un maillon du service public de transport	11	Aider à la mise en place d'une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération
		12	Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules
		13	Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis
		14	Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU ?
2 Faciliter la marche-à-pied et l'éco-mobilité	Rendre la voirie accessible	15	Elaborer une charte de mise en accessibilité
		16	Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte
		17	Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du PMA (hors ANRU et création de voirie)
	Favoriser les cheminements piétons confortables et continus	18	Mettre en place puis gérer une brigade de repérage des dysfonctionnements sur la voirie
		19	Mettre en place une cellule de suivi des aménagements " gardienne de l'accessibilité"
	Engager une politique vélo	20	Créer des zones piétonnes et calmes
		21	Mettre en place des cheminements hors voirie
	Encourager l'écomobilité	22	Finaliser un schéma directeur vélo
		23	Mettre en place une continuité cyclable
		24	Aider à la mise en place de parcs de vélos entreprise ou interadministrations
		25	Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés
26	Aider à la mise en place de Pédibus		
27	Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes		
28	Promouvoir le covoiturage		
29	Etudier l'apport de la mise en place d'actions en faveur d'une meilleure gestion des temps		
3 Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements	Hiérarchiser le système de déplacements	30	Elaborer une charte de partage de la voirie
		31	Etudier l'opportunité d'un système de régulation routier
	Jalonner et développer une information multimodale	32	Créer des outils d'information sur les transports collectifs
		33	Créer une centrale de mobilité
		34	Elaborer une charte de jalonnement sur l'agglomération (avec un point particulier sur Jarry)
35	Mettre en place du jalonnement pour tous les modes selon cette charte		
4 Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement	Consolider et mettre en place une politique de stationnement d'agglomération	36	Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement pour consolider la politique de stationnement
		37	Consolider la politique de stationnement (tarification et dimensionnement)
		38	Elargir la zone de stationnement payante centrale
		39	Créer une ceinture de parkings en surface en limite de cette zone : payant, visiteurs courte durée, professionnels moyenne durée
		40	Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement, PMR, livraisons)
	Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie	41	Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires
		42	Initier l'intermodalité VP-TC : créer des parcs relais
	Organiser le transport de marchandises en ville	43	Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant : renforcer les contrôles et la verbalisation, et former les agents
		44	Mettre en œuvre les aménagements nécessaires pour que les voiries correspondent au niveau hiérarchique défini dans le PDU
		45	Créer les maillons manquants du réseau viaire
46	Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en centre-ville		
47	Mettre au point une réglementation pour les véhicules transportant des marchandises		
48	Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret		
49	Localiser et mettre en place des aires de stockage et remorques dans Jarry		
50	Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises		
5 Mettre en cohérence politiques d'urbanisme et de déplacements	Transcrire les préconisations du PDU dans les documents d'urbanisme	51	Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme
		52	Inscrire des normes de stationnement dans les PLU (livraisons de marchandises, PMR ...)
		53	Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports
		54	Mettre en place une démarche contractuelle ?
6 Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements	Renforcer la sécurité des déplacements	55	Sécuriser les points noirs (traiter les dysfonctionnements restant après le traitement de la voirie)
		56	Mettre en place un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste
	Amorcer une politique de réduction des nuisances sonores	57	Etablir une cartographie du bruit
7 Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU	Sensibiliser, communiquer et informer	58	Promouvoir les mobilités alternatives
		59	Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière
	Evaluer la politique de déplacements	60	Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements sur l'agglomération
		61	Elaborer un modèle multimodal sur l'agglomération et le faire vivre
	Suivre et faire vivre le PDU	62	Mettre en place un observatoire des déplacements
63	Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU		

Les orientations stratégiques

Créer une offre de transports collectifs attractive

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
<p>Construire une offre de transports en commun attractive constitue le socle de la stratégie de déplacements de l'agglomération.</p> <p>Cette offre doit être plurielle pour s'adapter à l'ensemble des besoins existants sur le territoire.</p> <p>Cela se traduit par un réseau de transports collectifs hiérarchisé avec des lignes en site propre qui constitue l'épine dorsale d'un système, où les lignes de bus régulières irriguent les lignes de force de l'agglomération et où le transport à la demande permet de desservir la population au plus près. Les taxis réorganisés permettent de répondre à des besoins ponctuels de desserte fine. La mise en place d'une navette maritime pourrait venir compléter le réseau terrestre, de manière à exploiter le potentiel naturel offert par le Petit-cul-de-sac-marin. Les échanges entre les modes (billettique, horaires, information...) sont facilités de manière à permettre de mieux répondre aux besoins de la population.</p>	<ul style="list-style-type: none">- amélioration de la sécurité de tous les déplacements- diminution du trafic automobile- développement des transports collectifs- Mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée

Les actions à programmer sont organisées autour de 5 axes :

Créer un réseau d'agglomération

1. Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération
2. Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper
3. Renouveler le parc de matériel roulant

Améliorer la vitesse et l'attractivité des TC : création de TCSP

4. Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP
5. Réaliser la première phase du TCSP

Créer de nouvelles offres de transport

6. Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime

Définir une politique tarifaire

7. Etudier la possibilité de mettre en œuvre une intégration tarifaire

Les orientations stratégiques

8. Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale

Mettre en place une billettique moderne et intégrée

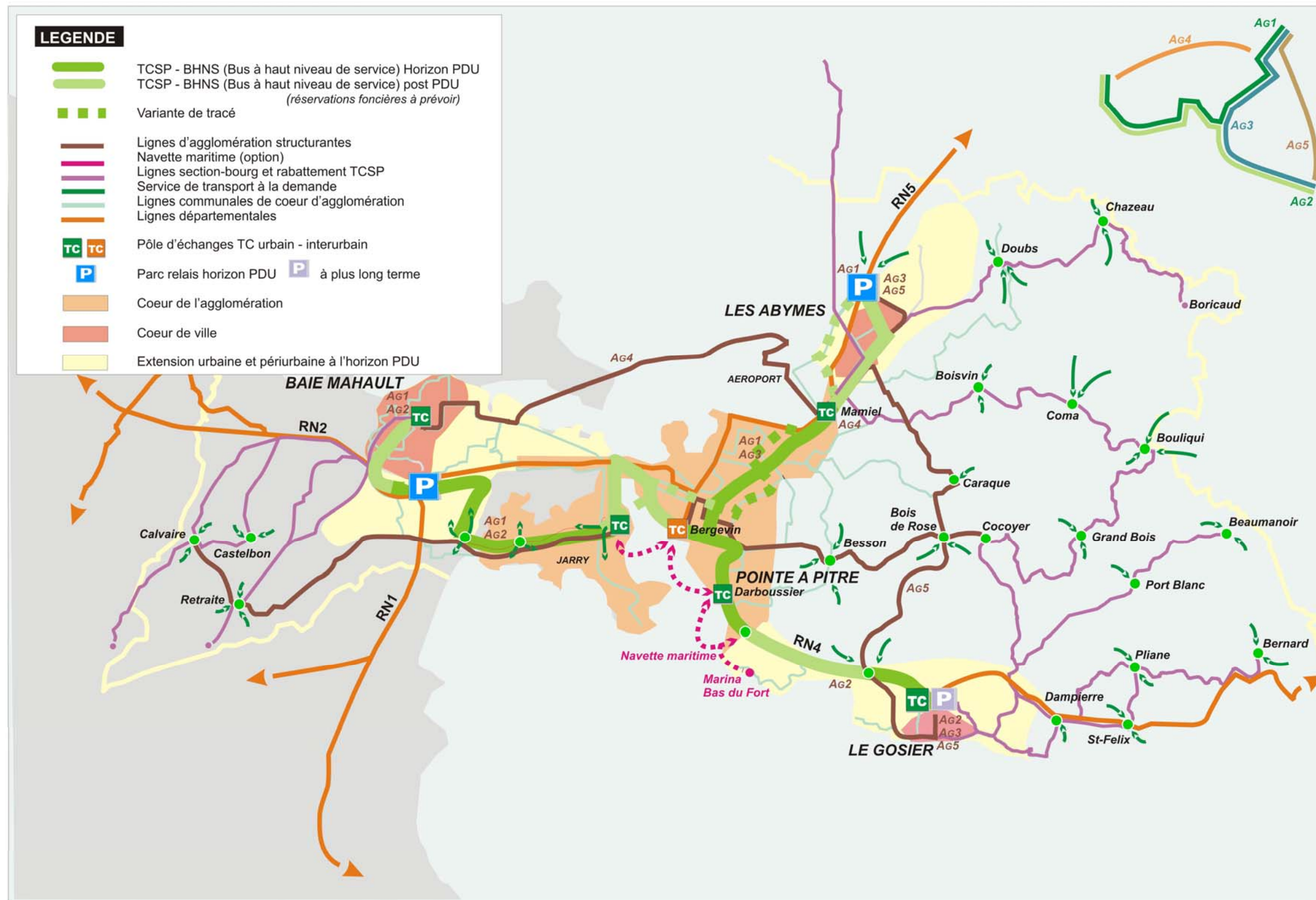
9. Mettre en place un système de billettique

Faire des taxis un maillon du service public de transport

10. Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession et aider à la mise en place des évolutions
11. Aider à la mise en place d'une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération
12. Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules
13. Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis
14. Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU

Les orientations stratégiques

Développer un réseau de transports en commun attractif



Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
--------------	---

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements sur le territoire de l'agglomération rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 constitue le socle de la politique en faveur de l'usage de la marche à pied. Encourager les modes doux pour les déplacements de proximité est un levier important pour favoriser le report modal depuis la voiture vers des modes non polluants.

- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- Développement des moyens de déplacements économes

Rendre la voirie accessible

15. Elaborer une charte de mise en accessibilité
16. Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte
17. Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du PMA

Favoriser les cheminements piétons confortables et continus

18. Mettre en place une brigade de repérage des dysfonctionnements
19. Mettre en place une cellule de suivi des aménagements " gardienne de l'accessibilité"
20. Créer des zones piétonnes et calmes
21. Mettre en place des cheminements hors voirie et des percées dans les îlots

Engager une politique vélo

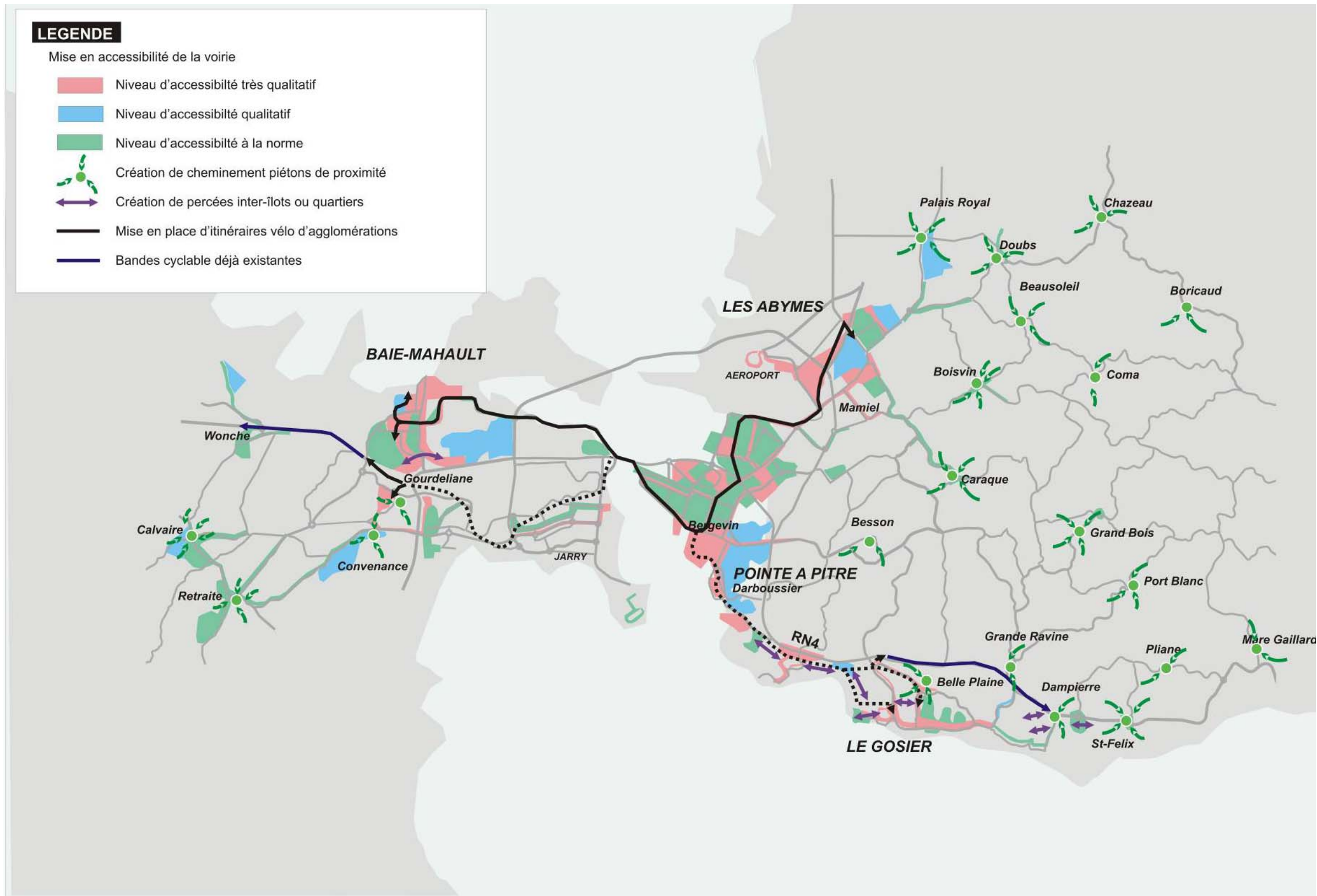
22. Finaliser un schéma directeur vélo
23. Mettre en place d'une continuité cyclable
24. Aider à la mise en place de parcs vélos entreprise
25. Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés

Encourager l'écomobilité

26. Aider à la mise en place de pédibus
27. Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes
28. Etudier l'opportunité de favoriser le covoiturage
29. Etudier l'apport de la mise en place d'actions en faveur d'une meilleure gestion des temps

Les orientations stratégiques

Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité



Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
<p>Le système de déplacements est actuellement peu lisible. Sa reconfiguration via le PDU doit permettre aux usagers de mieux appréhender son organisation. Ceci passe non seulement par une hiérarchisation claire de la voirie et de l'offre de transport, mais aussi par la mise en place d'outils permettant une meilleure connaissance de l'offre, qu'il s'agisse de supports (plan de réseau de transports collectifs, jalonnement, signalétique) ou de prestations telles que peuvent les offrir les centrales de mobilité.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Favoriser la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;- Organiser le stationnement- Mettre en place une tarification et une billettique intégrée

Hiérarchiser le système de déplacements

30. Elaborer une charte de partage de la voirie
31. Etudier l'opportunité d'un système de régulation routier

Jalonner et développer une information multimodale

32. Créer des outils d'information sur les transports collectifs
33. Créer une centrale de mobilité
34. Elaborer une charte de jalonnement sur l'agglomération
35. Mettre en place du jalonnement pour tous les modes

Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
<p>La hiérarchisation de la voirie est essentielle pour améliorer l'efficacité des infrastructures et la lisibilité au réseau en rendant adéquats les aménagements physiques des voies et leurs fonctions. L'organisation des flux de marchandises et de l'offre de stationnement viennent renforcer la portée de cette orientation majeure.</p>	<ul style="list-style-type: none">- <i>Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération</i>- <i>Organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement</i>- <i>Amélioration de la sécurité de tous les déplacements en définissant un partage équilibré de la voirie</i>

Mettre en place une politique de stationnement

36. Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement pour consolider la politique de stationnement
37. Consolider la politique de stationnement (tarification et stationnement)
38. Elargir la zone de stationnement payant centrale
39. Créer une ceinture de parkings en surface en limite de cette zone : payants, visiteurs courte durée, professionnels, moyenne durée...
40. Mettre à jour la signalisation et le marquage
41. Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires
42. Créer des parcs relais
43. Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant

Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie

44. Mettre à niveau la voirie en fonction du schéma de voirie
45. Créer les maillons manquants du réseau viaire

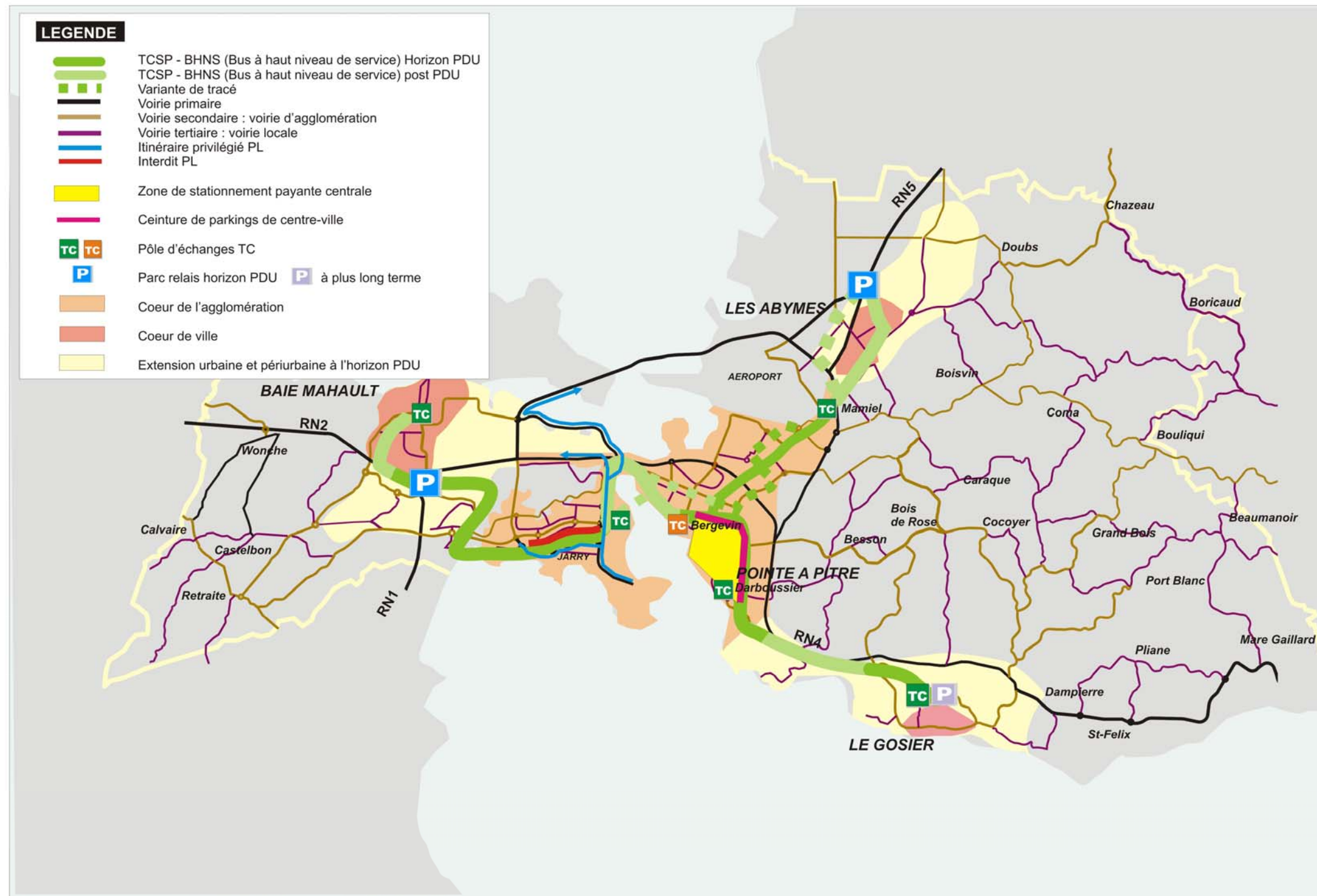
Organiser le transport de marchandises en ville

46. Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en centre-ville
47. Mettre au point une réglementation pour les véhicules transportant des marchandises
48. Etudier la possibilité de mettre à profit du potentiel maritime pour le transport de fret
49. Localiser et mettre en place des aires de stockages pour les remorques dans Jarry
50. Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises

Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement



Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

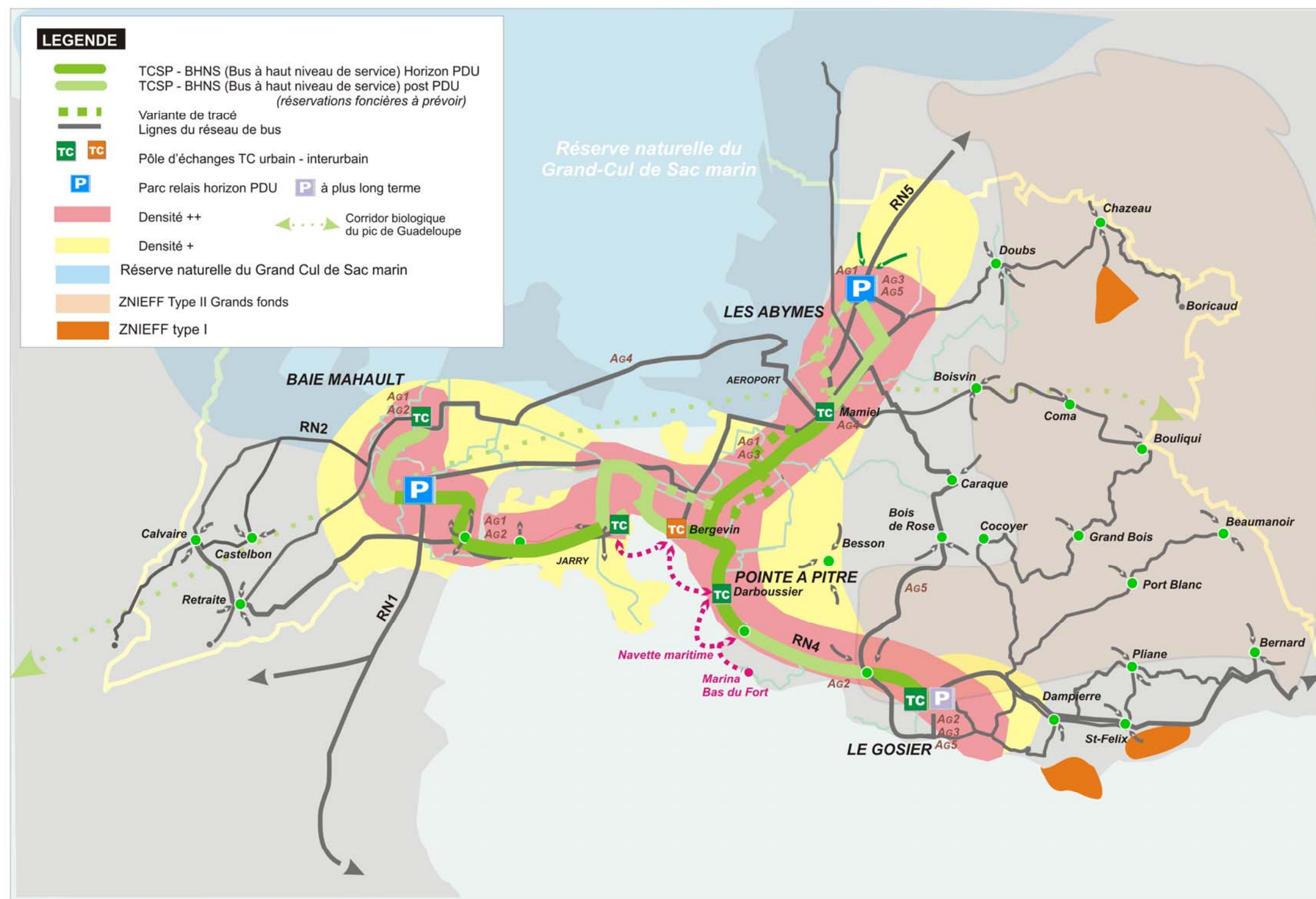
Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
<p>La conception du réseau de transports collectifs doit chercher à renforcer les pôles existants et à favoriser une organisation du territoire qui permette de maîtriser la croissance des déplacements. Les orientations prises par le PDU doivent être retranscrites dans les documents qui régissent l'aménagement urbain.</p>	<p>- <i>La diminution du trafic automobile</i></p>
<p>Transcrire les préconisations du PDU dans les documents d'urbanisme</p>	
<ol style="list-style-type: none">51. Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme52. Inscrire des normes de stationnement dans les PLU53. Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports54. Mettre en place une démarche contractuelle	

Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements



Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
Limiter l'impact des transports sur l'environnement et lutter contre l'insécurité des déplacements	<i>- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements</i>
Renforcer la sécurité des déplacements 55. Sécuriser les points noirs (restant après le traitement de la voirie) 56. Mettre en place un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste	
Amorcer une politique de réduction des nuisances sonores 57. Etablir une cartographie du bruit	

Les orientations stratégiques

Les orientations stratégiques

Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU

La stratégie	Les orientations de la loi SRU concernées
--------------	---

Le PDU ne s'achève pas après l'approbation du projet final de PDU, bien au contraire. Le PDU engage désormais les partenaires dans sa mise en œuvre et son suivi, ce qui passe par la mise en place d'un certain nombre de dispositifs et de comités en charge de faire vivre le PDU.

Sensibiliser, communiquer et informer

- 58. Promouvoir les modes doux
- 59. Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière

Evaluer la politique de déplacements

- 60. Réaliser des enquêtes pour mieux connaître la fréquentation du réseau TCU.
- 61. Elaborer un modèle multimodal sur l'agglomération
- 62. Mettre en place un observatoire des déplacements

Suivre et faire vivre le PDU

- 63. Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU

Les orientations stratégiques

Les actions

Orientations stratégiques	Axes	N°	Actions	Priorité	
1 Créer une offre de transports collectifs attractive	Créer un réseau d'agglomération	1	Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération	1	
		2	Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper	1	
		3	Renouveler le parc de matériel roulant	1	
	Améliorer la vitesse et l'attractivité des TC: création de TCSP	4	Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP	1	
		5	Réaliser la première phase du TCSP	1	
	Créer de nouvelles offres de transport	6	Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime	2	
		7	Définir une politique tarifaire	1	
	Faire des taxis un maillon du service public de transport	Définir une politique tarifaire	8	Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire	1
			9	Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale	1
			10	Mettre en place un système de billettique	1
		Mettre en place une billettique moderne et intégrée	11	Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession et aider à la mise en place des évolutions	1
			12	Aider à la mise en place d'une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération	1
			13	Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules	1
			14	Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis	1
14	Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU ?	3			
2 Faciliter la marche-à-pied et l'écomobilité	Rendre la voirie accessible	15	Elaborer une charte de mise en accessibilité	1	
		16	Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte	1	
		17	Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du PMA (hors ANRU et création de voirie)	1	
	Favoriser les cheminements piétons confortables et continus	18	Mettre en place puis gérer une brigade de repérage des dysfonctionnements sur la voirie	1	
		19	Mettre en place une cellule de suivi des aménagements " gardienne de l'accessibilité"	1	
	Engager une politique vélo	20	Créer des zones piétonnes et calmes	1	
		21	Mettre en place des cheminements hors voirie	2	
		22	Finaliser un schéma directeur vélo	2	
	Encourager l'écomobilité	23	Mettre en place une continuité cyclable	2	
		24	Aider à la mise en place de parcs de vélos entreprise ou interadministrations	3	
		25	Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés	3	
26		Aider à la mise en place de Pédibus	1		
27		Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes	1		
28	Promouvoir le covoiturage	2			
29	Etudier l'apport de la mise en place d'actions en faveur d'une meilleure gestion des temps	3			
3 Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements	Hiérarchiser le système de déplacements	30	Elaborer une charte de partage de la voirie	1	
		31	Etudier l'opportunité d'un système de régulation routier	2	
	Jalonner et développer une information multimodale	32	Créer des outils d'information sur les transports collectifs	1	
		33	Créer une centrale de mobilité	1	
		34	Elaborer une charte de jalonnement sur l'agglomération (avec un point particulier sur Jarry)	1	
		35	Mettre en place du jalonnement pour tous les modes selon cette charte	1	
4 Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement	Consolider et mettre en place une politique de stationnement d'agglomération	36	Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement pour consolider la politique de stationnement	1	
		37	Consolider la politique de stationnement (tarification et dimensionnement)	1	
		38	Elargir la zone de stationnement payante centrale	1	
		39	Créer une ceinture de parkings en surface en limite de cette zone : payant, visiteurs courte durée, professionnels moyenne durée	1	
		40	Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement, PMR, livraisons)	1	
	Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie	41	Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires	1	
		42	Initier l'intermodalité VP-TC : créer des parcs relais	1	
		43	Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant : renforcer les contrôles et la verbalisation, et former les agents	1	
	Organiser le transport de marchandises en ville	44	Mettre en œuvre les aménagements nécessaires pour que les voiries correspondent au niveau hiérarchique défini dans le PDU	1	
		45	Créer les maillons manquants du réseau viaire	1	
46	Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en centre-ville	1			
47	Mettre au point une réglementation pour les véhicules transportant des marchandises	1			
48	Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret	2			
49	Localiser et mettre en place des aires de stockage et remorques dans Jarry	2			
50	Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises	2			
5 Mettre en cohérence politiques d'urbanisme et de déplacements	Transcrire les préconisations du PDU dans les documents d'urbanisme	51	Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme	1	
		52	Inscrire des normes de stationnement dans les PLU (livraisons de marchandises, PMR ...)	1	
		53	Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports	2	
		54	Mettre en place une démarche contractuelle ?	3	
6 Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements	Renforcer la sécurité des déplacements	55	Sécuriser les points noirs (traiter les dysfonctionnements restant après le traitement de la voirie)	1	
		56	Mettre en place un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste	1	
	Amorcer une politique de réduction des nuisances sonores	57	Etablir une cartographie du bruit	1	
7 Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU	Sensibiliser, communiquer et informer	58	Promouvoir les mobilités alternatives	1	
		59	Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière	1	
	Evaluer la politique de déplacements	60	Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements sur l'agglomération	1	
		61	Elaborer un modèle multimodal sur l'agglomération et le faire vivre	1	
	Suivre et faire vivre le PDU	62	Mettre en place un observatoire des déplacements	1	
		63	Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU	1	

Orientation 1

« Créer une offre de transports collectifs attractive »

1'

Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération

Éléments de diagnostic

Le diagnostic a montré qu'il existe une offre abondante de transports collectifs dans l'agglomération mais peu lisible car très fragmentée entre plusieurs réseaux et plusieurs exploitants et très concentrée sur les grands axes de pénétration du cœur d'agglomération du fait que la plupart des lignes périurbaines sont d'ex- lignes départementales récemment transférées à l'AOTU.

Les lignes interurbaines venant de l'extérieur de l'agglomération assurent pour l'instant la desserte urbaine de ces axes (RN5, RN4, RN2) de la même façon que les lignes périurbaines en grande partie internes à l'agglomération.

En dehors de ces axes et du territoire de Pointe-à-Pitre qui a son propre réseau de transport urbain et des quartiers denses de Raizet et Grand Camp, il n'y a pas « officiellement » de lignes à proprement parler « urbaines » ou lignes de bus. Il y a en particulier des manques flagrants de desserte entre les différents secteurs de l'agglomération et Jarry, au sein de la commune de Baie-Mahault et .

Ce vide a été comblé par le secteur informel qui de fait ne se contente pas d'assurer ces liaisons manquantes mais opère également en concurrence des lignes conventionnées.

Il y a donc un grand besoin d'organisation et de lisibilité du transport collectif par création d'un réseau de transport collectif d'agglomération unifié (offre, tarification, équipements), hiérarchisé dans sa réponse à la demande et attractif en termes de qualité de service (fréquences, amplitude, temps de parcours, confort des véhicules et lieux d'attente).

Principe de l'action

Le principe est de déployer le plus rapidement possible un réseau d'agglomération d'autobus lisible et attractif pour la population, adapté au plus grand nombre des besoins de mobilité. Il doit préfigurer le réseau futur avec TCSP mais devra évoluer, au stade de la mise en place du BHNS pour s'inscrire dans la logique d'exploitation des BHNS (lignes dédiés, priorité...) et tenir compte du retour d'expérience sur son fonctionnement (fréquentation des lignes...).

Ce premier réseau qui prendra en compte l'offre existante eu égard aux habitudes de transport des habitants devra être amélioré pour répondre aux besoins non satisfaits, ou satisfait par des transporteurs non conventionnés, ou aux évolutions prévisibles de l'agglomération en lien avec les projets d'habitat ou d'équipement en cours de réalisation.

Le réseau est hiérarchisé avec des services adaptés aux différentes demandes et environnements urbains. Ce réseau doit être un réseau accessible aux PMR au sens de la Loi du 11 février 2005.

Il doit par ailleurs s'inscrire dans le budget objectif établi pour l'AOTU dans le cadre de l'analyse financière réalisée lors des études du PDU. Le niveau de la contribution financière forfaitaire annuelle (CFA) à l'exploitant, recommandé dans l'analyse, permet de ne pas utiliser sur cette première période d'exploitation tout le montant du Versement Transport à couvrir la CFA.

Description

L'action consiste, après avoir défini ce premier réseau d'agglomération (lignes, itinéraires, points d'arrêt, niveau de service, tarification...) à le mettre en place via des conventions passées avec une ou des entreprises exploitantes compte tenu de l'échéance différente des contrats aujourd'hui transférés à la nouvelle AOTU.

Deux scénarii sont envisageables qui consistent, soit en :

- Une remise à plat des contrats immédiate ou différée dans un bref délai, à l'échéance de la convention de Pointe-à-Pitre qui vient à expiration en décembre 2009,
- Un maintien de l'existant, moyennant plusieurs ajustements de l'offre pour tenir compte des besoins nouveaux (projets d'habitat et de réalisation des équipements publics), à la reprise par un exploitant conventionné des dessertes couvertes par le secteur informel et à modifier certaines lignes jugées peu pertinentes pour les rendre plus attractives

A l'intérieur de ces solutions, des variantes sont envisageables, en jouant sur la durée (une première période contractuelle à mi-parcours du PDU, avant introduction du BHNS (2015) et une seconde qui partirait de l'introduction du BHNS.

Mais quel que soit le cas de figure, plusieurs principes devraient guider l'action de l'Autorité Organisatrice :

- Sortir d'une logique de risque et péril intégral pour épouser la logique du service public dans le respect des contraintes budgétaires de l'autorité organisatrice.
- Evoluer vers un réseau unique d'agglomération performant et de qualité, et sur lequel la marge de manœuvre de l'autorité organisatrice ne sera pas bridée par des considérations étrangères au service lui-même.
- Travailler davantage dans l'intérêt de l'utilisateur et donc de la qualité du service, en lien avec l'autorité organisatrice non urbaine pour améliorer la complémentarité entre les réseaux existants afin d'offrir à celui-ci, quel que soit le point de l'agglomération où il se trouve un accès au transport collectif dans des conditions de coût égale pour tous.
- Simplifier la gestion du système avec un seul guichet unique pour l'autorité organisatrice qui pourrait y parvenir, notamment par le regroupement des transporteurs actuellement titulaires d'un contrat au sein d'une société dédiée à l'exploitation du réseau unique d'agglomération. Les titulaires actuels céderaient ainsi à ladite société leur contrat avec l'accord de l'AOTU. Ce système permettrait aussi comme la remise à plat, une transition en douceur vers ce réseau unique d'agglomération.
- Prévoir une gestion optimisée de la sous-traitance pour éviter de retrouver la personnalisation du réseau si nuisible à l'exploitation et un service public unique à plusieurs vitesses en fonction de l'exploitant du secteur.
- Exiger des transporteurs une garantie de fonctionnement de la société dédiée, sans laquelle les querelles intestines pourraient, comme la sous-traitance, être un facteur de dégradation de la gestion.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Mettre en place un réseau d'agglomération puis le gérer</i>
Type d'action	Services

Les actions

Niveau de priorité	1
Programmation	2012-2016
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	Contribution financière forfaitaire annuelle (CFA) à l'exploitant
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Employeurs (Versement transport)

2'

Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper

Eléments de diagnostic

Actuellement cohabitent dans l'agglomération plusieurs réseaux de transport :

- le réseau urbain de Pointe-à-Pitre dont les arrêts sont sur trottoir et pour la plupart équipés en abribus simples,



Terminus de la Place de la Victoire



Point d'arrêt aménagé avec abribus sur le boulevard de Chanzy

- le réseau interurbain départemental qui est en pleine mutation, avec des points d'arrêts aménagés (encoches et zébra) et équipés très récemment sur les RN pénétrantes d'agglomération, d'autres plus anciennement dans Gosier centre par exemple, et de nombreux arrêts non équipés et en attente d'aménagement, signalés par un point bleu... plus de nombreux arrêts non répertoriés et à la demande.
- les transports scolaires pour lesquels des aménagements d'arrêts ont été réalisés, en particulier à Baie-Mahault.

Aucun arrêt n'est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Principe de l'action

Installer des points d'arrêts a plusieurs objectifs :

- sécuriser les montées et descentes des véhicules par un aménagement ad hoc (points d'arrêt, traversée, signalisation),

- accélérer les transports publics en ne s'arrêtant pas partout mais aux seuls arrêts, avec un gain de temps pour l'utilisateur et une économie de coûts d'exploitation pour l'AOTU et l'exploitant,
- renforcer la lisibilité du système de transport, le mobilier urbain équipant les arrêts véhiculant à la fois image du réseau et information sur les services disponibles.

Dans le cas présent où cohabitent arrêts non aménagés et arrêts aménagés mais selon deux types de principes d'aménagement différents (urbain/interurbain), il s'agira d'abord de dresser un bilan de l'existant (et des projets programmés), des besoins supplémentaires et spécifiques du réseau d'agglomération pour mettre en évidence les aménagements à réaliser et la programmation de ceux-ci.

La conception des aménagements de points d'arrêt devra obligatoirement respecter les différentes chartes mises en place dans le cadre du PDU : charte de jalonnement de l'agglomération, charte de mise en accessibilité de la voirie, charte de partage de la voirie...

Description

L'action consiste donc à définir les points d'arrêts à aménager et le type d'aménagement nécessaire, à programmer ces aménagements en fonction d'un certain nombre de critères (fréquentation, faisabilité technique et financière,...) puis à mettre en place ces aménagements.

Ces aménagements supposent la mise en œuvre de deux compétences qui appartiennent l'une à l'autorité organisatrice, à savoir définir les points d'arrêts, qui pourraient d'ailleurs être visuellement et matériellement signalés par l'installation d'un mobilier urbain, et l'autre qui appartient à l'autorité de police administrative qui a pour mission de veiller à la sécurité publique.

En pratique, la seconde compétence va s'exercer négativement, l'autorité de police pouvant simplement demander la modification voire le déplacement d'un point d'arrêt voire du mobilier installé si le choix de cet arrêt ou les conditions d'installation peuvent mettre en danger la sécurité des personnes et des biens. La réflexion devra donc être menée par l'Autorité organisatrice, mais il importe dans cette définition des points d'arrêts que l'autorité de police compétente soit consultée. Une fois actés ces points d'arrêts, elle définira les aménagements à faire et les conditions dans lesquelles il sera pourvu à leur entretien, soit dans le cadre d'un contrat de mobilier urbain (considéré par le juge comme étant un marché public), soit laissant à l'exploitant lui-même, dans les conditions qui seront définies par le contrat, les conditions et modalités d'entretien du mobilier urbain dédié aux transports collectifs.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Définir les points d'arrêt du réseau et les équiper</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010 - 2014
Coût d'investissement	10 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien (AOTU, Exploitant ou concessionnaire spécifique)
Maîtrise d'ouvrage	Gestionnaires de voirie - AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER

3'

Renouveler le parc de matériel roulant

Éléments de diagnostic

Les véhicules utilisés actuellement pour les lignes de transports collectifs irriguant l'agglomération sont majoritairement des véhicules de transport interurbain c'est-à-dire des autocars.

Beaucoup d'entre eux sont relativement anciens et devront être renouvelés dans les prochaines années. D'autres véhicules viennent d'être renouvelés par les groupements transporteurs dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau plan de Transport interurbain et de la modernisation qui l'accompagne.

Le futur réseau d'agglomération va être composé de nombreuses lignes urbaines nécessitant des bus urbains de taille adaptée (bus standard, midibus, minibus) à leur itinéraire et au trafic attendu avec la possibilité réglementaire de transporter des passagers debout.

En outre, l'obligation de mise en accessibilité aux PMR (personnes à mobilité réduite) d'ici 2015 impose de s'équiper de véhicules accessibles. Tous les véhicules neufs doivent d'ailleurs être accessibles (arrêté du 12 mai 2007 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif au transport en commun des personnes, JO RF du 12 mai 2007).



Un véhicule du réseau de transport urbain de Pointe-à-Pitre



Un car de la ligne PAP-Gosier-Grand Bois

Principe de l'action

Le principe de l'action est d'équiper le réseau d'agglomération d'un parc de véhicules adapté aux différentes lignes (fréquence, clientèles) et environnements qu'elles traversent (largeur et état des chaussées). La plupart des véhicules seront des autobus standards.

Selon le scénario qui sera retenu, le financement du renouvellement du parc pourrait être assuré soit par l'AOTU qui mettrait les véhicules à disposition du ou des exploitants et ce sur l'ensemble de la période

d'action du PDU, soit par l'exploitant dans le cadre d'un montage de type concessif, l'intérêt pouvant être pour celui-ci de bénéficier, si le dispositif n'est pas remis en cause, de la défiscalisation.

Ce plan de renouvellement du parc de matériel roulant prévu devra prendre en compte un objectif d'équipement en 2019 de 75 % de la flotte en véhicules propres.

Description

Au préalable de tout achat, il sera nécessaire de dresser un bilan du matériel roulant réalisant actuellement des services de transport public au sein de l'agglomération : nombre, taille, âge, modèle...

Parallèlement les besoins seront identifiés dans le cadre de la définition du réseau 2010 par l'AOTU puis une fois son exploitation contractualisée actualisés par le ou les exploitants. Une analyse devra être menée pour savoir comment et par qui devra être acquis l'investissement, compte tenu à la fois des avantages de la défiscalisation et de l'impact du report de l'application du versement transport.

Avec ces éléments, un plan de renouvellement du parc pourra être élaboré.

L'action consiste ensuite à commander et acheter les véhicules en fonction d'un plan prévisionnel de renouvellement arrêté de commun convenu entre l'autorité organisatrice et l'exploitant, plan qui devrait être réaliste pour tenir compte des besoins de renouvellement, des capacités de financement si l'investissement est à la charge de l'exploitant et naturellement des délais de livraison (incluant le transport sur l'agglomération).

L'équipement en véhicules propres est un objectif de cette action. On entend par véhicule propre, un véhicule produisant peu ou pas d'émission polluante lorsque le véhicule est stationnaire ou en mouvement.

Pour qu'il soit véritablement propre, l'énergie qui permet d'alimenter le véhicule doit également provenir d'une filière qui est « propre », à savoir minimisant les dommages causés à l'environnement (pollution de l'air, des sols...), consommant le moins d'énergie pour sa production et contribuant le moins au réchauffement climatique.

En Guadeloupe, la filière mise en avant est celle des agrocarburants et notamment de l'E85, du fait de la possibilité de valoriser les stocks de mélasse produits sur l'île chaque année.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Renouveler le parc de matériel roulant</i>
Type d'action	Equipement
Niveau de priorité	1
Programmation	Tout au long du PDU
Coût d'investissement	20 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	ADEME, UE (pour les études)

4'

Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP

Éléments de diagnostic

Le diagnostic des études PDU a montré la nécessité d'accélérer la circulation des transports collectifs actuellement englués dans la circulation générale en particulier sur les grandes pénétrantes de l'agglomération. La vitesse commerciale des TC est faible et ne peut que se dégrader étant donné les prévisions de croissance du trafic routier à l'horizon du PDU.

Accélérer les transports collectifs, c'est offrir un meilleur service au voyageur mais c'est aussi améliorer la productivité du réseau et réduire les coûts de production (meilleure rotation des véhicules).

Principe de l'action

Une solution couramment mise en œuvre est la réalisation de voies dédiées et d'équipements facilitant la circulation des transports collectifs : ces systèmes s'appellent **TCSP, transport collectif en site propre**. Plusieurs scénarios de développement de TCSP dans l'agglomération ont été proposés et comparés : la solution retenue dans le cadre de la phase 3 des études PDU est de développer un BHNS (Bus à haut niveau de service) à 15 ans.

À l'horizon du PDU, il a été retenu que le réseau de TCSP BHNS soit développé de façon pragmatique c'est-à-dire avec certains tronçons prioritaires en voie BHNS et d'autres tronçons de l'itinéraire avec de la voie réservée simple préfigurant le BHNS.

Une étude de pré-faisabilité réalisée pour caler le projet et son coût pour le PDU a mis en évidence une première phase du réseau de TCSP réalisable à l'horizon du PDU.

Les tronçons prioritaires identifiés sont :

- la réalisation d'un site propre axial sur la partie ouest du Boulevard de Houëlbourg,
- la réalisation de la branche nord jusqu'à Mamiel et du pôle d'échange de Mamiel (plusieurs variantes existent et seront étudiées dans les études ultérieures sur le projet),
- la réalisation de la partie centrale du réseau Bds de l'Amitié (à partir de Bergevin)- Chanzy - Hanne - Légitimus.

Ces résultats devront être affinés et les itinéraires et coûts précisés lors des études suivantes sur le projet.

Description

Conformément au déroulement technique et administratif des grands projets de transport, le Maître d'ouvrage du projet aura à lancer et piloter les études suivantes :

- Etude de faisabilité,
- Dossier de financement par l'Etat (Appel à projet n° 2 Grenelle),
- Etudes préliminaires et/ou avant-projet y compris levés topographiques complémentaires,
- Etude d'impact (Code de l'environnement) y compris campagnes de mesures complémentaires,
- Dossier d'enquête publique (Code de l'expropriation),
- Dossier Grand Projet Européen (GPE) pour bénéficier de financement UE

A ce stade où le projet sera bien défini et aura obtenu l'accord pour son co-financement par l'Etat et l'Union Européenne, l'AOTU pourra choisir entre deux modes de réalisation de son projet : Maîtrise d'ouvrage publique (Loi MOP) ou Marché de conception -réalisation (Partenariat Public Privé).

Le coût des prestations de Maîtrise d'œuvre et Assistance Technique de l'avant-projet à la mise en service est inclus dans le budget du projet TCSP (*Action 5*).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP</i>
Type d'action	Aménagement, Equipement
Niveau de priorité	1
Programmation	2009-2010
Coût d'investissement	1 200 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER

5'

Réaliser la première phase du TCSP

Éléments de diagnostic

Le diagnostic des études PDU a montré la nécessité d'accélérer la circulation des transports collectifs actuellement englués dans la circulation générale en particulier sur les grandes pénétrantes de l'agglomération. La vitesse commerciale des TC est faible et ne peut que se dégrader étant donné les prévisions de croissance du trafic routier à l'horizon du PDU.

Accélérer les transports collectifs c'est offrir un meilleur service au voyageur mais c'est aussi améliorer la productivité du réseau et réduire les coûts de production (meilleure rotation des véhicules).

Principe de l'action

Une solution couramment mise en œuvre est la réalisation de voies dédiées et d'équipements facilitant la circulation des transports collectifs : ces systèmes s'appellent TCSP, transport collectif en site propre. Plusieurs scénarios de développement de TCSP dans l'agglomération ont été proposés et comparés : la solution retenue dans le cadre de la phase 3 des études PDU est de développer un BHNS (Bus à haut niveau de service) à 15 ans.

À l'horizon du PDU, il a été retenu que le réseau de TCSP BHNS soit développé de façon pragmatique c'est-à-dire avec certains tronçons prioritaires en voie BHNS et d'autres tronçons de l'itinéraire avec de la voie réservée simple préfigurant le BHNS.

Une étude de pré-faisabilité réalisée pour caler le projet et son coût pour le PDU a mis en évidence une première phase du réseau de TCSP réalisable à l'horizon du PDU.

Les tronçons prioritaires identifiés sont :

- la réalisation d'un site propre axial sur la partie ouest du Boulevard de Houëlbourg,
- la réalisation de la branche nord jusqu'à Mamiel et du pôle d'échange de Mamiel (plusieurs variantes existent et seront étudiées dans les études ultérieures sur le projet),
- la réalisation de la partie centrale du réseau Bd de l'Amitié (à partir de Bergevin) - Chanzy - Hanne - Légitimus.

Les nouvelles voiries devant accueillir le TCSP (Nouvelle pénétrante de Jarry, Route Poucet-Belleplaine) intégreront une emprise réservée dès leur mise en service.

Ces résultats devront être affinés et les itinéraires et coûts précisés lors des études suivantes sur le projet qui font l'objet de l'Action 4.

Description

Sur la base du projet déclaré d'utilité publique et du choix d'une première phase de développement du réseau TCSP identifiée à l'horizon du PDU, le Maître d'ouvrage lancera la réalisation de son projet.

La phase de réalisation comprend les phases d'étude détaillées (PRO, DCE) et la phase de travaux proprement dite.

S'il a choisi de réaliser en Maîtrise d'ouvrage publique, il lancera alors deux marchés :

- un marché de maîtrise d'œuvre : le MOE réalisera les études détaillées de projet et passera les marchés avec les entreprises ; il coordonnera la réalisation du projet jusqu'à sa mise en service...
- un (ou plusieurs) marché d'Assistance à maître d'ouvrage technique (et juridique) : l'AMO suivra les études du MOE, élaborera les dossiers réglementaires avec le MOE (Loi sur l'eau, Archéologie préventive...), pilotera le projet auprès du Maître d'ouvrage.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Réaliser la première phase du TCSP</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2012-2015
Coût d'investissement	85 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER, Etat

6'

Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime

Éléments de diagnostic

Il n'y a actuellement aucune navette reliant la Basse-Terre à la Grande Terre alors que circulent de nombreux bateaux entre la Guadeloupe et ses dépendances.

L'idée de créer des navettes maritimes traversant le Petit cul de sac marin pour relier les deux côtés de la Rivière Salée, la Basse-Terre et la Grande-Terre, existe depuis longtemps. Elle fait écho également à la mémoire collective se souvenant des barges transportant la canne sur la Rivière Salée depuis les plantations de Baie-Mahault vers l'usine de Darboussier.

Une étude a été réalisée par le Port Autonome de Guadeloupe en 2005 du fait de l'intérêt potentiel pour un lieu d'échanges intermodal d'un terrain lui appartenant (domaine portuaire) en face de la DDE. Cette étude dite du « bus de mer » concluait qu'un tel projet est faisable techniquement mais :

- plus facile à mettre en place à l'intérieur même du petit cul de sac (car ne mobilisant qu'un seul type de bateau) ;
- a des impacts environnementaux (coulée dans la mangrove, présence du pipe-line de la SARA) à étudier de façon détaillée.

Principe de l'action

Dans le cadre du PDU, il est proposé de créer des navettes maritimes entre Jarry Est (terrain du PAG), la darse de Bergevin, la zone de Darboussier, l'Université et la Marina côté Bas-du-Fort.

L'opportunité de ces navettes doit être cependant re-vérifiée en fonction des choix qui seront faits pour l'itinéraire du TCSP entre Jarry et Pointe-à-Pitre centre et en particulier de la localisation du franchissement de la Rivière Salée : nouvel ouvrage au niveau de la Gabarre ou entre le terrain de la halte routière de Jarry et l'extrémité du Bd de l'Amitié ou entre le Morne Savon et Bergevin. En effet, l'existence d'un pont TCSP-modes doux reliant la voie principale et le centre de Pointe-à-Pitre enlèverait beaucoup d'attractivité à un trajet identique en navette maritime.

Cette offre doit de toute façon être conçue comme une offre complémentaire au TCSP reliant Baie-Mahault, Jarry, Pointe-à-Pitre, Abymes et Gosier et intégrée au réseau.

A Jarry, la navette doit être impérativement reliée aux lignes régulières desservant le secteur en particulier d'une station de TCSP et être un lieu de départ des services de TAD prévus sur la zone. Le lieu de leur arrivée à Jarry devenant de fait une petite gare multimodale.



Description

L'action consiste à définir, lancer et suivre une étude d'opportunité et d'impact financier et environnemental de la mise en place d'une navette maritime.

L'étude de faisabilité comprendra un volet opportunité identifiant différents scénarios envisageables d puis une évaluation de l'impact financier du ou des scénarios retenus pour l'AOTU et les autres AOT (Conseil général, CCSBT...). Elle se poursuivra par une évaluation environnementale des scénarios et financière (coûts d'investissement et coûts d'exploitation).

Cette étude de navette maritime ne pourra être réalisée qu'une fois défini le tracé du futur TCSP et son lieu de franchissement de la Rivière Salée.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime</i>
Type d'action	Etudes
Niveau de priorité	2
Programmation	Après études préliminaires du projet TCSP
Coût d'investissement	200 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER (Etude)

7'

Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire

Eléments de diagnostic

Chaque réseau existant dans l'agglomération a actuellement sa propre tarification :

- sur le réseau urbain de Pointe-à-Pitre, le tarif est unique mais une réduction de 10 % est accordée aux étudiants et scolaires. Il existe également un abonnement mensuel. La gratuité est accordée aux jeunes enfants et aux personnes âgées sous conditions de revenu (via les CCAS).
- sur les lignes départementales en cours de transfert à l'AOTU, le tarif dépend de la distance parcourue. Le Plan de Transports du Conseil Général de 2006, qui est le cadre de développement des transports interurbains, prévoit la mise en œuvre d'une tarification mixte zones-sections dans les conventions en cours, son objectif à long terme étant une tarification zonale simple en 4 ou 5 zones à l'échelle de la Guadeloupe. Ce plan prévoit également la mise en œuvre d'une billettique moderne : une billettique sans contact a été récemment déployée sur l'ensemble des lignes départementales dont celles transférées à l'AOTU. Le titre à l'unité est en place, une carte sans contact pouvant porter des abonnements ou des titres multivoyages devrait être introduite en 2009.

Il n'y a pas de possibilité de correspondance entre les lignes : chaque montée dans un véhicule donne lieu à paiement du tarif unitaire applicable sur la ligne. Il n'y a pas a fortiori d'intégration tarifaire entre le réseau urbain de Pointe-à-Pitre et les autres lignes (ex-départementales) desservant l'agglomération et a fortiori avec les autres lignes départementales.

Principe de l'action

Une tarification simple sera mise en œuvre au moment de la mise en place du premier réseau urbain à l'intérieur de l'agglomération Aymes - Baie-Mahault - Gosier - PAP :

- La tarification sera plate c'est-à-dire indépendante de la distance ; le ticket donnera droit un déplacement avec correspondances et dans un forfait temps d'1 heure ;
- La gamme tarifaire comprendra un ticket à l'unité, un titre multivoyages et un abonnement mensuel.

Il est également prévu de mettre en place un système billettique compatible avec celui retenu par le Conseil général du fait qu'une partie du parc de véhicules est déjà équipée.

La tarification sera donc harmonisée sur l'agglomération et l'intégration effective via la billettique : une personne détentrice d'un des trois titres disponibles devra pouvoir circuler une heure sur toutes les lignes du réseau.

Dans ce contexte, le principe de l'action est d'étudier l'opportunité et la faisabilité technique et financière d'une **intégration tarifaire entre transports urbains de l'agglomération (terrestres et maritimes) et transports interurbains** voire avec l'ensemble des autres réseaux existant en Guadeloupe.

Description

L'action consiste à définir, lancer et suivre une étude de faisabilité d'une intégration tarifaire à l'échelle de l'agglomération ou de la Guadeloupe.

L'étude de faisabilité comprendra un volet exploratoire sur les différents scénarios envisageables d'intégration tarifaire soit à l'échelle de l'agglomération soit de la Guadeloupe puis une évaluation de l'impact financier du ou des scénarios retenus pour l'AOTU et les autres AOT (Conseil général, CCSBT...).

Cette étude tarifaire ne pourra être réalisée qu'une fois disponible le recueil de données sur l'utilisation du nouveau réseau d'agglomération et des autres réseaux considérés. En effet, ces analyses financières nécessitent la disposition de données précises sur les trafics par ligne, sur la clientèle (par titre, par motif de déplacement...) pour pouvoir évaluer les impacts sur les recettes.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	2
Programmation	2012
Coût d'investissement	200 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU - autres AOT
Partenaires financiers	UE FEDER (Etude)

8'

Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale

Eléments de diagnostic

Chaque réseau a actuellement sa propre tarification :

- sur le réseau urbain de Pointe-à-Pitre, le tarif est unique mais une réduction de 10 % est accordée aux étudiants et scolaires. Il existe également un abonnement mensuel. La gratuité est accordée aux jeunes enfants et aux personnes âgées sous conditions de revenu.
- sur les lignes départementales en cours de transfert à l'AOTU, le tarif dépend de la distance parcourue. Le Plan de Transports du Conseil Général de 2006, qui a servi de cadre à la nouvelle tarification interurbaine, prévoit la mise en place d'une tarification mixte zones-sections pour les conventions en cours, son objectif à long terme étant une tarification zonale simple en 4 ou 5 zones à l'échelle de la Guadeloupe.

La gamme tarifaire actuelle est donc limitée principalement au ticket à l'unité.

Il n'y a pas de possibilité de correspondance entre les lignes : chaque montée dans un véhicule donne lieu à paiement du tarif unitaire applicable sur la ligne. Il n'y a pas a fortiori d'intégration tarifaire entre le réseau urbain de Pointe-à-Pitre et les autres lignes (ex-départementales) desservant l'agglomération.

Des cartes sans contact devraient cependant être utilisables dans les cars interurbains dans le courant de l'année 2009 et permettre la correspondance gratuite entre lignes d'un même secteur.

Principe de l'action

Une tarification simple sera mise en œuvre au moment de la mise en place du premier réseau urbain à l'intérieur de l'agglomération Abymes - Baie-Mahault - Gosier - PAP :

- La tarification sera plate c'est-à-dire indépendante de la distance ; le ticket donnera droit un déplacement avec correspondances et dans un forfait temps « par exemple » d'1 heure ;
- La gamme tarifaire comprendra un ticket à l'unité, un titre multivoyages et un abonnement mensuel.

Le principe de l'action est d'étudier la faisabilité financière d'une part d'une **diversification de la tarification urbaine particulièrement en matière de tarification sociale** et d'autre part d'une **intégration tarifaire entre transports urbains de l'agglomération et transports interurbains** voire à l'échelle de la Guadeloupe.

En matière sociale, la loi SRU impose en effet aux AOTU d'appliquer une réduction d'au moins 50 % dans les transports urbains « aux personnes dont les ressources sont inférieures au plafond prévu pour l'attribution de la CMUC, et leurs ayant-droit », et ceci quelque soit leur lieu de résidence.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées et l'Inspection des affaires sociales concluent dans leur rapport d'août 2006 que :

- cette réduction doit impérativement être mise en œuvre et au moins sur les titres les plus utilisés ;
- elle est financée par l'AOTU ;
- sa mise en œuvre (identification des bénéficiaires potentiels) doit s'appuyer sur les CPAM et CCAS.

Description

L'action consiste à définir, lancer et suivre une étude de tarification.

L'étude de faisabilité comprendra un volet d'évaluation de l'impact financier pour l'AOTU d'introduction d'un certain nombre de tarifs sociaux à définir. Elle comprendra également un volet exploratoire sur les différents scénarios envisageables d'intégration tarifaire soit à l'échelle de l'agglomération soit de la Guadeloupe.

Cette étude tarifaire ne pourra être réalisée qu'une fois disponible le recueil de données sur l'utilisation du nouveau réseau d'agglomération. En effet, ces analyses financières nécessitent la disposition de données précises sur les trafics par ligne, sur la clientèle (par titre, par motif de déplacement...).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale</i>
Type action	Etude
Niveau de priorité	2
Programmation	2012
Coût d'investissement	200 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU (+ autres AOT)
Partenaires financiers	UE FEDER (Etude)
Partenaires techniques	CGSS, CCAS, CG971

9'

Mettre en place un système de billettique

Éléments de diagnostic

Chaque réseau existant dans l'agglomération a actuellement sa propre tarification :

- sur le réseau urbain de Pointe-à-Pitre, le tarif est plat. Il existe un ticket à l'unité et un abonnement et quelques réductions (étudiants et scolaires, personnes âgées sous conditions de revenu). Il n'y a pas de système billettique.
- sur les lignes départementales en cours de transfert à l'AOTU, le tarif dépend de la distance parcourue. Le Conseil Général a choisi une tarification mixte zones-sections dans les conventions signées début 2007, son objectif à long terme étant une tarification zonale simple en 4 ou 5 zones à l'échelle de la Guadeloupe. Il a également choisi un système billettique et l'a déployé sur l'ensemble des lignes départementales dont celles transférées à l'AOTU : le titre à l'unité est déjà en place avec paiement à la montée, une carte sans contact devrait être introduite en 2009.

Il n'y a pas de possibilité de correspondance entre les lignes : chaque montée dans un véhicule donne lieu à paiement du tarif unitaire applicable sur la ligne. Il n'y a pas a fortiori d'intégration tarifaire entre le réseau urbain de Pointe-à-Pitre et les autres lignes (ex-départementales) desservant l'agglomération.

Les cartes sans contact du Conseil général devraient permettre la correspondance gratuite entre lignes d'un même groupement (3 lots sur l'agglomération : Baie-Mahault, Abymes et Gosier).

Principe de l'action

Une tarification simple sera mise en œuvre au moment de la mise en place du premier réseau urbain à l'intérieur de l'agglomération Abymes - Baie-Mahault - Gosier - PAP :

- La tarification sera plate c'est-à-dire indépendante de la distance ; le ticket donnera droit un déplacement avec correspondances et dans un forfait temps d'une heure ;
- La gamme tarifaire comprendra dans un premier temps un ticket à l'unité, un titre multi-voyages et un abonnement mensuel.

Le système billettique devra permettre :

- De mesurer et suivre la fréquentation du réseau et des lignes (validation obligatoire) et en cela aider aux évolutions de l'offre de transport,
- D'accélérer les temps de parcours (peu de vente à bord, rapidité de la validation),
- De limiter la fraude,
- De véhiculer une image moderne du transport.

Exemple de carte sans contact

La carte KorriGo pour les déplacements en Bretagne



Cette action consiste donc à définir le système billettique le plus adapté au cas du réseau de transport urbain de l'agglomération et de le mettre en place en même temps que la nouvelle tarification.

En particulier, le choix du système billettique devra tenir compte de celui fait par le Conseil général pour les véhicules interurbains dont une partie sera intégrée au parc du réseau d'agglomération dans le cadre du transfert en cours vers l'AOTU.

Description

L'action consiste à définir, lancer et suivre la mise en œuvre d'une billettique moderne.

Une fois bien définie la nouvelle tarification applicable, les modalités de collecte de la recette et de sa répartition... une réflexion devra être menée sur les attendus de l'outil billettique, en lien avec les autres systèmes en place en Guadeloupe (compatibilité).

Les conclusions de cette réflexion devraient permettre au maître d'ouvrage d'élaborer le DCE du marché Billettique qu'il aura à passer : ce type de marché comprend en général l'adaptation de l'outil informatique vendu au cas spécifique considéré, la fourniture et l'installation des équipements nécessaires à la mise en œuvre, les essais et la formation des partenaires (exploitant, conducteurs, AOTU).

En phase d'exploitation du réseau, il est envisageable de faire supporter cet investissement par l'exploitant du réseau dans le cadre d'un contrat de délégation de service public suivant un montage de type concessif. Les modalités d'amortissement de cet investissement sont précisées spécifiquement dans le contrat ou amortis sur la durée de celui-ci. L'autre option consiste aussi en pratique pour l'autorité organisatrice à passer elle-même ce marché et à mettre l'outil à la disposition de l'exploitation, ce qui obligera à régler les questions de propriété de l'équipement et des données qui seront recueillis par l'exploitant.

Quelle que soit la configuration choisie, le principal intérêt étant le recueil et l'exploitation commune des données entre l'autorité organisatrice et l'exploitant pour les besoins de la compréhension des évolutions de la fréquentation, de l'offre, des conditions économiques d'exécution du contrat (tarifs et recettes...), il est important de souligner la nécessité d'accompagner l'installation de ce système par des procédures de partage de l'information qui permettent en fin de contrat d'avoir une certaine visibilité au moment de la remise en concurrence des services.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Mettre en place un système de billettique</i>
Type action	Etude et équipement
Niveau de priorité	1
Programmation	Dès le début de la convention
Coût d'investissement	800 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	- (Intégré dans la CFA versée à

Les actions

		l'exploitant)
	Maîtrise d'ouvrage	AOTU (et/ou exploitants)
	Partenaires financiers	Défiscalisation

10'

Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession des taxis et aider à la mise en place des évolutions

Eléments de diagnostic

La situation des taxis est confuse sur le territoire de l'agglomération, que ce soit pour les artisans qui éprouvent des difficultés à vivre de leur activité ou pour les usagers pour qui le service n'est pas très lisible : pas de bornes taxis, peu de têtes de stations, confusion visuelle avec les transports clandestins, tarification kilométrique non appliquée par certains taxis...

Les professionnels reconnaissent qu'ils ont de graves problèmes internes à leur profession et qu'il faut que certains problèmes sociaux soient préalablement réglés pour parvenir à un fonctionnement économiquement viable pour la profession.

Il y a environ 1 taxi pour 600 habitants de l'agglomération. Les taxis sont donc en surnombre dans l'agglomération avec une forte diversité selon les communes : Pointe-à-Pitre et Aymes accueillent 80% d'entre eux. La profession est vieillissante mais les taxiteurs peuvent difficilement partir à la retraite car beaucoup n'ont pas cotisé à la CAVICORG.

De plus alors qu'ils éprouvent des difficultés à vivre de leur activité, peu d'entre eux ont une activité complémentaire (VSL, tourisme). Ils sont donc inquiets sur l'avenir de leur profession.

Les échanges avec les représentants de la profession ont fait ressortir leurs principales attentes : rencontres régulières avec les autorités de tutelle, meilleure organisation, développement de la multi-activité, multiplication et efficacité des contrôles et verbalisation, adaptation des formations...

Principe de l'action

Le PDU ne peut régler les problèmes liés à l'organisation de la profession mais l'AOTU peut dans le cadre du PDU et avec les partenaires compétents, aider la profession à mieux cerner son rôle en tant que maillon de la chaîne de transport public et améliorer la qualité du service rendu à la population.

Les taxis sont représentés au Comité des partenaires mis en place par le Syndicat Mixte : dans ce cadre, ils ont été informés et se sont exprimés régulièrement lors des travaux du PDU. Le travail commencé lors de la concertation autour du PDU se poursuit au sein des communes dans un souci pédagogique.

En outre, une commission « Transport Activités Economiques et Cohérence Territoriale » a été créée en février 2008 par la CCI de Pointe-à-Pitre et le Syndicat Mixte des Transports. Cette commission composée des organisations patronales, de la CCI, de l'AOTU et du Conseil Régional a comme objectif plus large de permettre une implication pleine et entière du monde économique dans le PDU.

Cette commission est l'occasion de parler du problème des taxis et de l'inclure aux débats de la commission pour initier une réflexion plus large au sein du comité interconsulaire (CLI) qui regroupe la CCI et la chambre des métiers, pour traiter à la fois du volet social et fiscal des départs à la retraite, de la formation des taxiteurs en poste, et les aider à mieux appréhender le rôle qui pourrait être le leur au sein de la future organisation du transport urbain de voyageurs sur l'agglomération centre.

Description

L'action consiste à mener une réflexion sur l'évolution de la profession au sein des instances mises en place (Commission « Transport Activités Economiques et Cohérence Territoriale », Comité Interconsulaire) puis à aider la profession dans 3 domaines :

- Départ en retraite par négociation de moratoires (Chambre des Métiers : chambre de tutelle),
- Formations pour mieux appréhender le côté économique du métier et aider au regroupement (CCI),
- Etude sur la profession pour identifier les solutions d'évolution viables.

Le Syndicat Mixte participera directement à ces réflexions dans le cadre des travaux de la Commission et pourra éventuellement participer financièrement à certaines des actions souhaitables pour faire avancer la profession :

- définition et mise en place d'un programme de formations adapté,
- réalisation d'études sur la profession (étude de marché, étude sociale) permettant d'identifier les solutions viables à moyen terme pour les professionnels taxis.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Participer à la réflexion sur l'évolution de la profession taxis</i>
Niveau de priorité	1
Type d'étude	Etude
Programmation	2010
Coût d'investissement	100 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Temps de travail du personnel de l'AOTU et des chambres
Maîtrise d'ouvrage	CCI
Partenaires financiers	AOTU , chambre des métiers

11'

Aider à la mise en place d'une centrale d'appel pour les taxis à l'échelle de l'agglomération

Éléments de diagnostic

Il y a environ 1 taxi pour 600 habitants de l'agglomération. Les taxis sont donc en surnombre dans l'agglomération avec une forte diversité selon les communes : Pointe-à-Pitre et Aymes accueillent 80% d'entre eux.

Par ailleurs, le service offert manque de lisibilité pour l'utilisateur : pas de bornes taxis, peu de têtes de stations, confusion visuelle avec les transports clandestins, tarification kilométrique non appliquée par certains taxis...

Dans cet environnement, les artisans-taxis éprouvent des difficultés à vivre de leur activité d'autant que peu d'entre eux ont une activité complémentaire (VSL, tourisme). Ils sont donc inquiets sur l'avenir de leur profession.

Les échanges avec les représentants de la profession ont fait ressortir leurs principales attentes : rencontres régulières avec les autorités de tutelle, meilleure organisation, développement de la multi-activité, multiplication et efficacité des contrôles et verbalisation, adaptation des formations...

Principe de l'action

Pour se positionner en service public complémentaire du réseau de transport collectif et faire partie intégrante du système de déplacements, les artisans taxis doivent s'organiser et moderniser leur fonctionnement.

Le PDU ne peut régler les problèmes liés à l'organisation même de la profession mais l'AOTU peut participer techniquement et financièrement à certaines actions en faveur de leur meilleure intégration dans le système de déplacement.

La concertation avec la profession a permis d'identifier plusieurs actions qui peuvent être mises en œuvre dans le cadre du PDU :

- la mise en place d'une centrale d'appel,
- la mise aux couleurs des véhicules autorisées dans l'agglomération,
- la création de nouvelles stations.

Description

L'action consiste à apporter aux professionnels ou leurs représentants une aide technique et financière pour monter une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération.

L'AOTU pourra aider les professionnels à élaborer le cahier des charges de leur future centrale et étudier avec eux les modalités financières de prise en charge du coût de fonctionnement de la centrale d'appel ...

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Aider à la mise en place d'une centrale d'appel pour les taxis à l'échelle de l'agglomération</i>
Type d'action	Equipement et mise en place d'un service
Niveau de priorité	2
Programmation	2013
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat professionnels taxis
Partenaires financiers	AOTU, communes, UE FEDER

12'

Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules taxis

Éléments de diagnostic

Il y a environ 1 taxi pour 600 habitants de l'agglomération. Les taxis sont donc en surnombre dans l'agglomération avec une forte diversité selon les communes : Pointe-à-Pitre et Aymes accueillent 80% d'entre eux.

Par ailleurs, le service offert manque de lisibilité pour l'utilisateur : pas de bornes taxis, peu de têtes de stations, confusion visuelle avec les transports clandestins, tarification kilométrique non appliquée par certains taxis...

Dans cet environnement, les artisans-taxis éprouvent des difficultés à vivre de leur activité d'autant que peu d'entre eux ont une activité complémentaire (VSL, tourisme). Ils sont donc inquiets sur l'avenir de leur profession.

Les échanges avec les représentants de la profession ont fait ressortir leurs principales attentes : rencontres régulières avec les autorités de tutelle, meilleure organisation, développement de la multi-activité, multiplication et efficacité des contrôles et verbalisation, adaptation des formations...

Principe de l'action

Pour se positionner en service public complémentaire du réseau de transport collectif et faire partie intégrante du système de déplacements, les artisans taxis doivent s'organiser et moderniser leur fonctionnement.

La concertation avec la profession a permis d'identifier plusieurs actions auxquelles l'AOTU peut participer techniquement et financièrement dans le cadre du PDU :

- la mise en place d'une centrale d'appel,
- la mise aux couleurs des véhicules autorisés dans l'agglomération,
- la création de nouvelles stations.

Le principe de l'action est de rendre les taxis identifiables au sein du système de transport de l'agglomération en étant en particulier distinguables des taxicos clandestins.

Les actions



Description

L'action consiste à aider les professionnels à choisir une livrée et un logo puis à subventionner la mise aux couleurs de chaque véhicule.

Cette mise aux couleurs concernera les taxis de place autorisés par les 4 communes de l'agglomération.



Les taxis jaunes de New- York

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules taxis
Type d'action	Equipement
Niveau de priorité	1
Programmation	2011-2012
Coût d'investissement	200 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Artisans taxis, UE FEDER

13'

Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis

Éléments de diagnostic

Il y a environ 1 taxi pour 600 habitants de l'agglomération. Les taxis sont donc en surnombre dans l'agglomération avec une forte diversité selon les communes : Pointe-à-Pitre et Aymes accueillent 80% d'entre eux.

Par ailleurs, le service offert manque de lisibilité pour l'utilisateur : pas de bornes taxis, peu de têtes de stations, confusion visuelle avec les transports clandestins, tarification kilométrique non appliquée par certains taxis...

Dans cet environnement, les artisans-taxis éprouvent des difficultés à vivre de leur activité d'autant que peu d'entre eux ont une activité complémentaire (VSL, tourisme). Ils sont donc inquiets sur l'avenir de leur profession.

Les échanges avec les représentants de la profession ont fait ressortir leurs principales attentes : rencontres régulières avec les autorités de tutelle, meilleure organisation, développement de la multi-activité, multiplication et efficacité des contrôles et verbalisation, adaptation des formations...

Ils ont également souligné la nécessité d'améliorer les stations de taxis existantes et d'en créer de nouvelles en particulier à Baie-Mahault et à Gosier qui en sont dépourvues.

Principe de l'action

Pour se positionner en service public complémentaire du réseau de transport collectif et faire partie intégrante du système de déplacements, les artisans taxis doivent s'organiser et moderniser leur fonctionnement.

La concertation avec la profession a permis d'identifier plusieurs actions auxquelles l'AOTU peut participer techniquement et financièrement dans le cadre du PDU :

- la mise en place d'une centrale d'appel,
- la mise aux couleurs des véhicules autorisés dans l'agglomération,
- la création de nouvelles stations.

Le principe de l'action est à la fois d'améliorer :

- l'accueil des véhicules taxis sur la voirie en des endroits attractifs (grands équipements, centres-villes, centres commerciaux),
- l'accueil des clients à l'attente (abri et banc, borne d'appel).

Description

L'action consiste d'abord à faire un état des lieux des stations existantes, à identifier les besoins de nouvelles stations, leur localisation potentielle et dimensionnement, la faisabilité de leur réalisation (services techniques des communes, gestionnaires de voirie).

Un groupe de travail (professionnels, communes, AOTU) pourrait mener cette réflexion.

Dans un deuxième temps, les aménagements seront mis en place progressivement en respectant les différentes chartes élaborées : charte de mise en accessibilité, normes de hiérarchisation de la voirie, charte sur le jalonnement dans l'agglomération.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	<i>Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis</i>
	Equipement et aménagement
Niveau de priorité	2
Programmation	Au fur et à mesure des besoins exprimés
Coût d'investissement	500 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Communes ou GV
Partenaires financiers	AOTU, GV

14'

Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU

Eléments de diagnostic

La loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 n'a pas réglementé la profession d'exploitant de taxis qui relève d'un régime spécifique défini en dernière date par la loi n°95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi (J.O n°18 du 21 janvier 1995 p. 1107) modifiée, précisé par son décret d'application, le décret n°95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi n°95-66 du 20 janvier 1995.

En d'autres termes, la LOTI ne confère pas une compétence directe aux autorités organisatrices de transports pour traiter de l'activité d'exploitant de taxi dont la définition est donnée à l'article 1^{er} de la loi du 20 janvier 1995 précitée : « tout véhicule automobile de neuf places assises au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de la clientèle, afin d'effectuer à la demande de celle-ci et à titre onéreux le transport particulier des personnes et de leurs bagages ».

Principe de l'action

En l'état des textes, la question de la contribution des taxis au système des transports, notamment par un encadrement du nombre et par des conditions d'exercice optimale sur le plan des autorisations de stationnement est mieux abordée dans le cadre d'un EPCI à fiscalité (Communauté d'agglomération) propre titulaire de la compétence transport que dans le Syndicat Mixte. Toutefois, il est aussi envisageable si la Communauté fait partie du Syndicat, alors même que le pouvoir de police ne serait pas susceptible d'être transférée au Syndicat, la CA membre pourrait cependant porter le projet de l'AO pour que les taxis de place contribuent à l'efficacité du système de transport.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Créer une offre de transports collectifs attractive
Rappel Action	Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU
Niveau de priorité	3
Programmation	2016-2017
Coût d'investissement	- (Interne AOTU)
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU - Villes
Partenaires financiers	-

Orientation 2

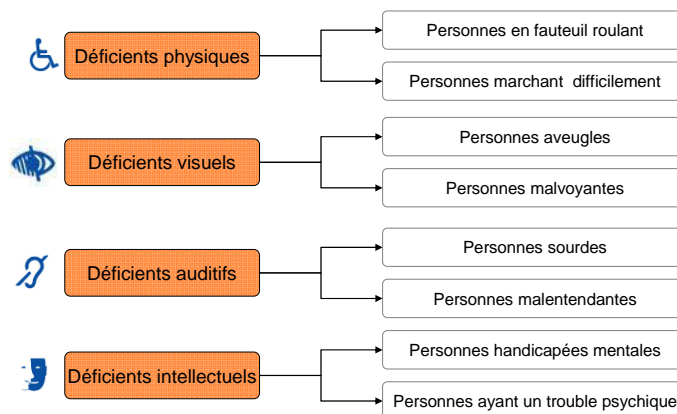
« Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général »

15'

Elaborer une charte de mise en accessibilité

Eléments de diagnostic

La loi du 11 février 2005 pour l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, rend obligatoire la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.



Dans l'optique d'aider à la mise en application de la loi, la phase de diagnostic avait fait émerger le besoin de concevoir une charte d'aménagement ou boîte à outils à destination des services techniques des collectivités maîtres d'ouvrage pour développer une véritable culture technique de l'accessibilité des aménagements urbains.

Principe de l'action

L'intérêt principal de la charte est de permettre de diffuser auprès des acteurs les objectifs à atteindre en terme d'accessibilité afin qu'ils soient intégrés dès l'amont des projets d'aménagement. Le document traite principalement des objectifs fondamentaux souhaités. Sa mise en œuvre nécessite de connaître les règles précises en terme d'accessibilité et de rechercher les produits qui pourraient le mieux convenir à l'aménagement. C'est pour cette raison qu'il est important que les personnes en charge de mettre en pratique la charte puissent suivre une formation permettant de cerner les enjeux de la charte.

Description

Cette charte a été réalisée dès les études PDU étant donnée l'urgence : elle est annexée au présent document.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Elaborer une charte de mise en accessibilité</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	Déjà réalisée (2008)
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER

16'

Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte

Éléments de diagnostic

Lors du diagnostic, il est apparu que peu d'acteurs étaient sensibilisés à la question de l'accessibilité. Les connaissances se limitent en effet souvent aux éléments techniques de base concernant les personnes en fauteuil roulant, mais très peu aux questions relatives à l'accessibilité pour les personnes déficientes sensorielles ou intellectuelles et mentales.

Principe de l'action

Il s'agit ici de former et de sensibiliser les acteurs à la question de l'accessibilité en leur apportant à la fois une connaissance technique mais aussi en réalisant des mises en situation permettant d'appréhender ce qu'est le handicap.

Description

Cette action consiste à mettre en place des sessions de formation pour les personnes qui deviendront référents accessibilité sur le territoire. Le principe repose sur le fait de former des personnes qui seront-elles-mêmes capables d'assurer la transmission de l'information auprès des autres acteurs.

Il est également envisageable d'organiser des rencontres autour de l'accessibilité en organisant des opérations ponctuelles permettant de sensibiliser des publics différents. Par exemple, l'organisation d'une journée de travail sur le thème « accueillir une personne handicapées » pourrait être initiée à destination des commerçants, hôteliers, restaurateurs, ou à destination des taxis si l'on traite de la question des transports.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2015
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Prise en charge possible des coûts de formation par les organismes agréés

17'

Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du plan de mise en accessibilité

Éléments de diagnostic

Les objectifs réglementaires de la mise en accessibilité nécessitent une application méthodique sur le territoire.

L'objectif de base est de permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer le plus librement possible.

Dans ce cadre, la nouvelle réglementation répond à la plus grande partie des exigences. La loi est même assez exigeante dans ses normes minimales, mais il est possible et souvent souhaitable d'aller au-delà de la réglementation et d'améliorer encore les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite en mettant en œuvre des actions qui répondent à des exigences de qualité d'usage.

Rappelons que cette hausse de qualité dans les aménagements procure également plus de confort pour l'ensemble des usagers, ce qui est à rechercher prioritairement dans les zones où l'intensité des flux piétons est importante et où les conflits peuvent être importants. Par exemple, la loi impose une largeur de cheminement de 140 cm. La qualité d'usage portera cette exigence à 180 cm afin de répondre au besoin de croisement de deux personnes en fauteuil roulant.

Principe de l'action

Le territoire de l'agglomération et les besoins des populations ne sont pas uniformes, il est donc nécessaire d'appliquer des normes différentes en fonction des besoins.

On a retenu trois niveaux d'aménagements :

- **accessibilité de base** : réponse qui se limite aux prescriptions réglementaires ;
- **qualité d'usage** : réponse qui intègre et/ou adapte des aménagements de manière à permettre un plus grand confort pour les usagers ;
- **haute qualité d'usage** : réponse qui intègre l'ensemble des éléments qui permettent une accessibilité optimale pour l'ensemble des usagers.

Description

Ces différents niveaux d'aménagements seront combinés et appliqués sur le territoire, comme indiqué sur la carte ci-jointe :

Zone 1 : Tous les cheminements sont traités a minima avec une qualité d'usage et certains cheminements en haute qualité d'usage.

Ce sont des zones où l'intensité des flux piétons est importante et où les conflits peuvent être nombreux. Il s'agit des zones centrales (centre-ville, équipement scolaires secondaires et universitaires, centre hospitalier,

grandes continuités, zones HQE).

Zone 2 : Un cheminement prioritaire est repéré et aménagé en qualité d'usage. Tous les autres axes sont aménagés conformément aux normes minimales.

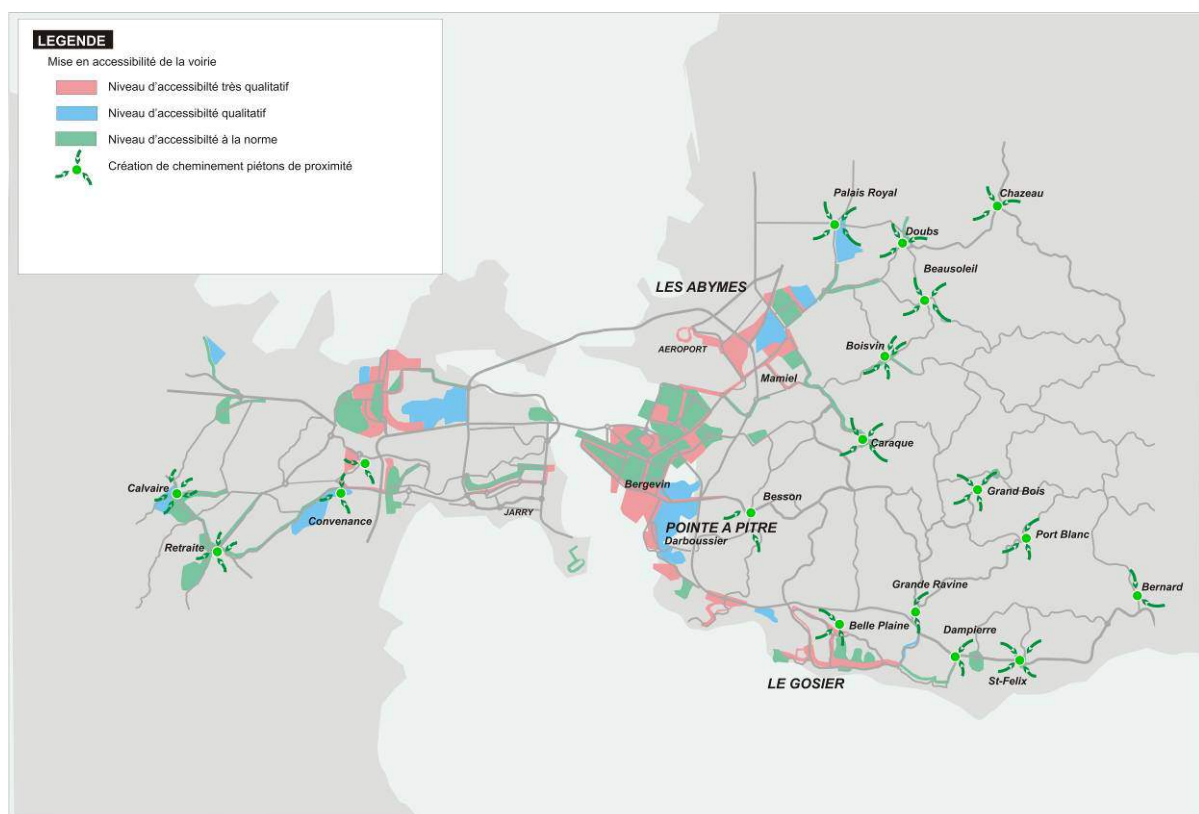
Il s'agit de zones denses mais où l'intensité des flux piétons et les conflits d'usage sont moins importants que dans les zones de niveau 1 (lotissements, zones autour d'équipements commerciaux).

Zone 3 : Des cheminements prioritaires sont repérés, et sont aménagés conformément aux normes réglementaires, le reste des aménagements se fera au gré des travaux programmés sur la voirie.

Il s'agit de zones moins denses où les flux de piétons sont moyens voire faibles mais qui peuvent être mises en accessibilité (conditions de faisabilité réunies). Il s'agit de polarités secondaires, comme dans les Grands Fonds par exemple.

Zones 4, dites dérogatoires. Elles n'apparaissent pas sur la carte puisque ce sont des zones où les contraintes techniques sont trop importantes pour envisager une mise en accessibilité. Dans cette configuration, il faut mettre en place un système de transport de substitution (à la demande) pour se conformer aux obligations réglementaires.

La transcription cartographique des principes susmentionnés a été réalisée en totale concertation avec les différentes communes.



La charte présentée en annexe au présent document reprend les grands principes de zonage du territoire et présente un cahier technique qui détaille les prescriptions techniques pour chacun des aménagements recommandés.

Cette action est lourde en termes d'investissements et implique l'ensemble des aménageurs : la somme budgétée correspond à environ $\frac{3}{4}$ à la mise en accessibilité des voiries hors zones denses, et pour $\frac{1}{4}$ à la mise en accessibilité de la partie dense des bourgs de Baie-Mahault, Aymes et Gosier, étant donné que les rues du centre-ville (PàP et Aymes) auront presque toutes été traitées via les opérations de rénovation urbaine ou via le projet de TCSP à l'horizon 2015.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du plan de mise en accessibilité</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2015
Coût d'investissement	20 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Surcoûts pour les GV : entretien plus exigeant
Maîtrise d'ouvrage	Communes et gestionnaires de voirie
Partenaires financiers	UE FEDER

18'

Mettre en place une brigade de repérage des dysfonctionnements

Éléments de diagnostic

Le diagnostic a permis de mettre en évidence des niveaux de dégradation parfois élevés des chaussées (nid de poule, notamment), des trottoirs, mais aussi d'équipements ou d'aménagements (matériaux arrachés...) qui ont pour effet non seulement d'en rendre dangereux l'usage mais aussi de provoquer d'autres dysfonctionnements tels que des ralentissements, l'augmentation des nuisances sonores.... Ce problème est particulièrement sensible en Guadeloupe où les conditions climatiques entraînent souvent une dégradation accélérée des aménagements.

Principe de l'action

Dès lors, il serait intéressant de mettre en place une « brigade » d'intervention dont le rôle serait de repérer les dysfonctionnements, d'y remédier sur la voirie d'agglomération et d'avertir les services compétents pour les autres voiries, de manière à accélérer leur prise en charge.

Description

4 techniciens, détachés des communes auprès de l'AOTU, formeraient une cellule qui contrôlerait quotidiennement la voirie (trottoirs et chaussée) et les équipements de transports. Elle pourrait alors procéder aux menues réparations et informer les services compétents pour le reste. Un numéro vert pourrait être mis en place pour permettre aux habitants de l'agglomération de signaler directement tout dysfonctionnement.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Mettre en place une brigade de repérage des dysfonctionnements</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2019
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	Personnel Communes ou transféré AOTU
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Communes, gestionnaires de voirie

19'

Mettre en place une cellule de suivi des aménagements « gardienne de l'accessibilité » et des mécanismes de coordination

Eléments de diagnostic

Lors de l'analyse de terrain, une des difficultés majeures repérées au niveau de la mise en accessibilité était le manque de coordination entre les acteurs.

Ceci était particulièrement marqué pour la coopération entre les services mêmes des communes dont les réalisations n'étaient pas coordonnées pour garantir une chaîne de déplacement continue, gage de la réussite de la mise en œuvre de la loi de 2005.

Principe de l'action

Les conditions pour qu'un cheminement soit praticable sont sa continuité, sa sécurité et son bon entretien.

Il apparaît nécessaire de confier la responsabilité du suivi de la mise en accessibilité à une personne au sein de l'AOTU de manière à vérifier que la question est correctement traitée non seulement lors de la réalisation des projets mais durant la conception de ceux-ci. Par ailleurs, cette personne pourra aider à l'application de la charte d'aménagement de la voirie, des espaces publics et des transports. La création de cette cellule est aussi une garantie supplémentaire d'une certaine homogénéité dans les aménagements à l'échelle des 4 communes, ce qui est un enjeu pour la création d'une identité d'agglomération.

Par ailleurs, il est nécessaire de mettre en place des mécanismes de coordination et de concertation entre les acteurs des communes, à la fois au niveau technique et politique de façon à garantir la mise en accessibilité.

Description

Cette action pour aboutir devra se dérouler en quatre phases :

- nomination d'un référent « accessibilité » au sein de l'AOTU,
- nomination, au sein de chaque commune, d'un ou plusieurs référents accessibilité à la fois au niveau technique et politique. Par exemple, il peut s'agir de l'élu(e) en charge des affaires sociales ou de celui ou celle en charge des espaces publics. Au niveau technique, il est important que les personnes soient celles qui sont directement impliquées dans la mise en œuvre de la politique d'aménagement urbain de la commune.
- Organisation de rencontres régulières au niveau de l'AOTU afin d'échanger sur les actions en cours ou prévues au niveau du territoire. Les associations pourraient être invitées à certaines de ces réunions. Par exemple, une réunion mensuelle technique et une réunion trimestrielle avec les associations. Le but de ces rencontres est de faire le point sur la programmation et sur les choix techniques réalisés. Elles peuvent également être l'occasion de mettre en place des actions collectives comme des commandes groupées pour des produits techniques (feux sonores, bandes d'éveil, mobilier...).
- Application des prescriptions définies au cours des réunions dans la réalisation des travaux (suivi de

chantier...).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Mettre en place une cellule de suivi des aménagements « gardienne de l'accessibilité » et des mécanismes de coordination</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2019
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	Personnel AOTU
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	ADEME

20'

Créer des zones piétonnes et calmes

Éléments de diagnostic

L'enquête sur les déplacements des ménages menée en 2006 a permis de mettre en évidence un faible usage de la marche à pied dans l'agglomération, avec 0,72 déplacements à pied par jour et par habitant.

Par ailleurs, le constat est plutôt mauvais concernant la prise en compte des cheminements piétons dans l'agglomération. Une grande partie du territoire n'offre pas les conditions minimales de continuité, de sécurité, de confort des cheminements piétons. Or le manque de continuité flagrant dans les aménagements actuels et la présence d'aménagements défectueux ou mal entretenus, nuisent à la sécurité et au confort des déplacements piétons et les dissuadent.

Principe de l'action

Dans certaines zones très fréquentées par les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes et qui correspondent souvent à des zones commerçantes ou accueillant des équipements publics (établissements sociaux, hôpitaux, administrations...), peuvent être envisagés des aménagements allant de la création d'une zone 30 à la piétonisation, de manière à améliorer non seulement la sécurité et le confort des usagers mais aussi venir en complément d'un renforcement de l'attractivité de ces zones, notamment d'un point de vue commercial.

Bien entendu, ces aménagements doivent être pensés en complément de la mise en place d'une offre alternative de transports (parc-relais pour les automobilistes venant de l'extérieur, en ceinture d'agglomération et en périphérie du centre, connectés à des lignes de transports collectifs performantes)

Description

La piétonisation dédie la totalité de la voie au piéton, les circulations se font à pied ou à vélo, la voie est aménagée sur un seul niveau (pas de rebord de trottoir). Quelques véhicules y sont tolérés (livraisons, urgences médicales, pompiers, déménageurs...).

Bien entendu, de tels aménagements doivent être couplés à un réseau efficient de transports en commun (TC) qui permette aux usagers de la ville de circuler vers les parkings en retrait du centre-ville et les zones de la ville qui sont plus éloignées.

Dans l'agglomération Centre Guadeloupe, un projet de réaménagement des abords du marché central prévoit une piétonisation des voies qui entourent la place. Une rue piétonne existe déjà (rue Saint-John Perse), il est envisagé d'étendre la piétonisation aux rues Frébault (très commerçante) et Peynier qui donne directement sur le quai de croisière.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Créer des zones piétonnes et calmes</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2012-2019
Coût d'investissement	4 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Partenaires financiers	UE uniquement dans zones RU
Partenaires consultatifs	Associations de commerçants

Liens avec d'autres actions :

21'

Mettre en place des cheminements hors voirie et créer des percées dans les îlots

Éléments de diagnostic

Les déplacements à pied sont souvent pénalisés sur le territoire de l'agglomération par l'absence d'aménagements confortables et sûrs mais aussi par des caractéristiques intrinsèques au tissu urbain conçu pour des modes motorisés et oubliant les besoins des piétons.

Certains îlots urbains et barres d'immeubles se transforment ainsi en obstacles pour les piétons. Ces derniers doivent alors les contourner, ce qui allonge d'autant leur trajet.

Or, pour les piétons et autres usagers des modes doux, la recherche de la trajectoire la plus courte est omniprésente et constitue un élément important du choix modal.

Principe de l'action

Favoriser la ville de proximité en créant cheminements hors voirie des cheminements confortables et rapides pour les modes doux.

Description

L'action consiste à étudier la faisabilité de cheminements hors voirie par éventuellement la création de percée entre des îlots, ainsi que d'en appuyer la possible réalisation. Ces cheminements peuvent avoir des caractéristiques différentes en fonction des types de zones concernées:



- Dans les zones denses comme les centres-villes, il peut-être intéressant de chercher à créer des raccourcis à travers les îlots, bien que ces opérations soient difficiles. Ainsi, dans le cadre du projet de Rénovation Urbaine du centre-ville de Pointe-à-Pitre, le concepteur du plan d'aménagement

propose de percer les îlots en y créant des passages piétons qui aéreraient l'intérieur des îlots et rendraient plus agréables et plus sécurisées les circulations piétonnes dans le centre ancien. Dans la même logique, l'architecte-urbaniste Michèle Robin-Clerc préconise (suite à l'incendie du bâtiment de la rue Carnot) que des cheminements soient aménagés « vers les cœurs d'îlots ». Ce projet implique d'une part une modification des règles d'urbanisme appliquées par la Ville de Pointe-à-Pitre en termes de surface constructible et d'autre part la préemption des parcelles actuellement occupées par des ruines et des dents creuses, par la Ville.

- Dans les zones moins denses, des raccourcis (quand ils n'existent pas) au sein et entre des lotissements doivent être recherchés pour donner accès à des points du réseau TC ou alors à des espaces d'échange (« lolos », abribus, écoles, plateaux sportifs, aires de jeux...), et aménagés. Toutes les communes de l'agglomération Centre sont concernées par cette action.

Les littoraux sont des lieux privilégiés pour l'usage de la marche à pied. À Baie-Mahault, les projets d'aménagement du littoral Nord et Sud prévoient des cheminements piétons le long de la mer à Jarry ou aux abords du centre-bourg. Le littoral du Gosier se prête bien lui aussi à de tels aménagements, notamment entre la Pointe de la Verdure, pôle d'hébergement touristique, et le Bas-du-Fort, pôle en devenir (Centre commercial, futur palais des sports, futur lycée polyvalent...) : il est proposé de poursuivre l'itinéraire jusqu'à l'Université et la Marina pour rejoindre l'itinéraire proposé dans la Ville de Pointe-à-Pitre.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Mettre en place des cheminements hors voirie et créer des percées dans les îlots</i>
Niveau de priorité	2
Programmation	2012-2019
Coût d'investissement	3 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien et éclairage
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Partenaires financiers	UE uniquement dans zones RU
Partenaires consultatifs	Milieu associatif local

22'

Finaliser un schéma directeur vélo

Eléments de diagnostic

La part des deux-roues non motorisés dans les déplacements tous modes de l'agglomération est très faible avec à peine 1%.

L'usage de la bicyclette est surtout marqué pour des usages liés aux loisirs et beaucoup moins pour des déplacements domicile-travail et domicile-achats.

Le cyclisme est un sport assez développé dans l'archipel, comme le prouve la popularité du tour de Guadeloupe chaque année, au mois d'août.



Pourtant, les aménagements en faveur de la pratique du vélo restent peu répandus et on constate que la pratique sportive du vélo se fait souvent dans des conditions de sécurité médiocres. On pense ici au regroupement spontané de coureurs le jeudi soir qui fait le tour du quartier de Lauricisque, sans qu'il n'y ait d'aménagements qui leur soient réservés ou que des mesures minimales de sécurité soient adoptées. De fait, on constate en effet qu'ils roulent de nuit souvent sans éclairage ou sans être équipés de bande réfléchissante.

L'association du « Consensus pointois » organise une fois par an une manifestation sur Pointe-à-Pitre qui vise, entre autres objectifs, à assurer la promotion du vélo. En partenariat avec l'ADEME, la manifestation consiste principalement en des débats et une ronde à vélo dans le centre historique de Pointe-à-Pitre. Le but est de sensibiliser le public à la pratique du vélo en milieu urbain et de montrer les bienfaits de cette pratique sur la santé (lutte contre l'obésité et le surpoids, notamment).

Par ailleurs, codifié actuellement sous la forme de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, l'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (dite " LAURE ") du 30 décembre 1996 fixe de la façon suivante les obligations des gestionnaires de voiries urbaines au regard de l'aménagement d'itinéraires cyclables :

« A 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, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Principe de l'action

Elaborer un schéma directeur cyclable, qui définisse des continuités cyclables à l'échelle de l'agglomération en s'appuyant sur les aménagements réalisés à l'échelle locale.

Description

Sur la base du premier schéma esquissé dans le cadre des études du PDU, il faudra établir un schéma des aménagements cyclables à réaliser en :

- Etudiant la faisabilité de différents itinéraires en lien avec les projets d'aménagement,
- En définissant le phasage des réalisations et les axes à aménager en priorité,
- En chiffrant le coût des aménagements,
- En désignant les maîtrises d'ouvrage et mobilisant les cofinanceurs.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Finaliser un schéma directeur vélo</i>
Niveau de priorité	2
Programmation	2010-2011
Coût d'investissement	50 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER
Partenaires consultatifs	Associations d'usagers, communes

23'

Mettre en place une continuité cyclable

Éléments de diagnostic

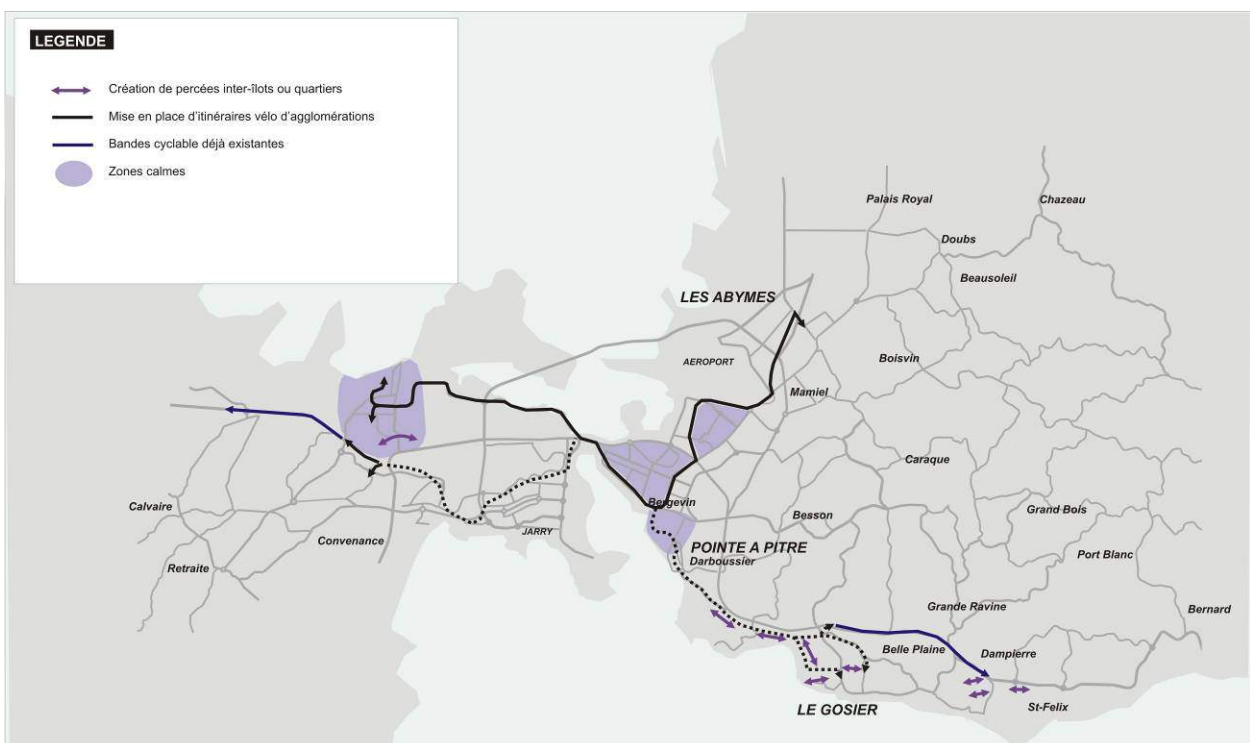
Les éléments de diagnostic sont les mêmes que pour l'action 22 « Finaliser un schéma directeur vélo ».

Principe de l'action

La mise en place d'une continuité cyclable à l'échelle de l'agglomération sera la première pierre à une politique en faveur du développement de l'usage du vélo à plus long terme. La sécurité et la continuité des aménagements sont en effet les conditions sine qua non pour réussir la mise en place du schéma directeur cyclable proposé dans le cadre de l'action 22.

Description

La carte suivante permet de visualiser la continuité à mettre prioritairement en place, ainsi que des possibles extensions. Des zones mixtes (calmes) viennent compléter le dispositif.



Principes à respecter pour l'aménagement de cet itinéraire :

Signalisation et jalonnement : il faut tenir compte de la hauteur du champ de vision du cycliste qui est de 1,5 mètres pour mettre en place une signalisation adaptée et limitée au strict nécessaire.

Stationnement : Les parcs et espaces de stationnement doivent être répartis selon les besoins en des points nombreux, afin de permettre une souplesse aux usagers dans leurs déplacements, notamment à ceux qui souhaitent utiliser différents modes de transports pour se déplacer dans l'agglomération.

L'éclairage doit absolument être pris en compte sur la totalité du parcours.

Les aménagements doivent être entretenus (balayage, entretien du revêtement et de la signalisation) afin que les usagers les utilisent sans crainte.

La largeur du couloir cyclable est généralement de 1,50 m, c'est la bande qu'utilise un cycliste quand il pédale. À l'arrêt le cycliste utilise 1m de large sur son vélo, on pourrait envisager une largeur d'environ 1,20 m pour ces espaces dédiés aux cyclistes.

Les giratoires sont des aménagements dangereux pour les cyclistes, plus ils sont grands, plus le risque d'accident est élevé pour le cycliste. Il est conseillé une seule voie cyclable en entrée sur les grands giratoires et une banane en dur qui protège l'espace dédié aux cyclistes.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Mettre en place une continuité cyclable à l'échelle de l'agglomération</i>
Niveau de priorité	2
Programmation	2012-2016
Coût d'investissement	500 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien et éclairage
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Communes, Gestionnaires de voirie et Conseil Régional
Partenaires consultatifs	Associations d'usagers

Liens avec d'autres actions :

24'

Aider à la mise en place de parcs de vélos inter-administrations et entreprise

Éléments de diagnostic

Il arrive fréquemment dans l'agglomération que des entreprises et des administrations se trouvent éclatées sur plusieurs sites, à quelques centaines de mètres les uns des autres. Cette situation amène employés (et visiteurs occasionnels) à se déplacer d'un site à l'autre parfois plusieurs fois par jour. Or ces petits trajets lorsqu'ils sont effectués en voiture engendrent une augmentation de la consommation de carburant (+80% au 1er km et +50% au 2e km) et une multiplication par 4 des émissions de polluants. (source ADEME)

Principe de l'action

Amener plus de salariés à réduire l'utilisation de la voiture et à pratiquer le vélo, en solution alternative de manière à diminuer la consommation énergétique et la pollution atmosphérique.

Description

Les entreprises et les collectivités peuvent encourager leurs agents et leurs visiteurs occasionnels à venir en vélo en équipant leurs sites en vélos de service, en aménageant des parcs de stationnement, des ateliers de réparation vélos et des aires de lavage, mais aussi en publiant des supports de communication spécifiques au vélo (plan personnalisé des itinéraires cyclables) et qui informent sur le réseau cyclable, sur les avantages de l'utilisation de ce mode de transports...

Il faut prévoir par ailleurs des formations spécifiques :

- à la pratique du vélo en ville avec des exercices et des jeux d'adresse pour apprendre à maîtriser une trajectoire, réaliser un freinage d'urgence, des slaloms et être maître de son vélo dans un environnement urbain,
- à l'entretien technique du vélo avec des ateliers pédagogiques permettant d'apprendre à régler une selle, à changer une roue ou une chaîne...

Enfin, cette offre de transports doit être articulée avec les autres modes de transports (intermodalité), notamment les transports en commun, avec la mise en place de véhicules permettant de transporter des vélos sur certaines lignes.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Aider à la mise en place de parcs de vélos entreprise et inter-administrations</i>
Niveau de priorité	3
Programmation	2013-2016
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Entreprises et administrations concernées
Partenaires consultatifs	Associations d'usagers

25'

Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés

Éléments de diagnostic

Il n'existe pas pour l'instant de système de vélos mutualisés dans l'agglomération, ni même en Guadeloupe.

Ailleurs en France, des systèmes de location mutualisés comme le Vélib' à Paris, le Vélocité à Mulhouse et Besançon ou le Velo'v à Lyon affichent un franc succès.

Principe de l'action

Le principe d'un service de vélos mutualisés ou partagés est la mise à disposition pour un groupe (abonnés, habitants d'une ville, touristes, usagers d'un parc, etc.) de vélos mis en commun.

Si le service ne nécessite pas l'intervention d'une personne assurant une permanence pour la gestion des emprunts, celui-ci est par extension un système de vélos en libre-service.

Il conviendra de mener une étude qui déterminera les possibilités d'application d'un tel système au sein de l'agglomération. En première approche, l'étude pourrait se concentrer sur le centre-ville de Pointe à Pitre avec un essaimage plus large, dans un second temps, au niveau du territoire, par exemple à Gosier à des fins touristiques.



Système Vélib à Paris

Description

- Mener une étude sur l'éventualité de développer une offre de vélos en libre-service destiné aux usagers de l'agglomération par un système de location.
- Étudier les différents paramètres du service (offre, financements, tarifs, points de location, utilisateurs potentiels, aménagements).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés</i>
Niveau de priorité	3
Programmation	2016 - 2019
Coût d'investissement	20 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE (post FEDER)
Partenaires consultatifs	Communes, Associations d'usagers

26'

Aider à la mise en place de pédibus et de vélobus

Éléments de diagnostic



Le diagnostic a mis en évidence que les conditions de sécurité et de circulation aux abords des établissements scolaires sont mauvaises principalement aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Ceci s'explique non seulement par des défaillances en termes d'aménagement mais surtout par la présence des véhicules des parents accompagnant leur enfants.

Les déplacements ayant pour motif l'accompagnement sont particulièrement importants dans la structure de déplacements

dans l'agglomération (12%), et ceux-ci s'effectuent très majoritairement en voiture.

Principe de l'action

Le **Pédibus ou Vélobus** correspond à un groupe d'écoliers conduit par des adultes pour effectuer les trajets domicile-école, à pied ou à vélo. Ce type de dispositif cherche à favoriser les modes doux comme modes d'accès à l'école, partant d'un constat basique montrant que 50 % des enfants scolarisés à l'école primaire y sont déposés en voiture, alors que les trajets sont majoritairement moins d'un kilomètre, soit environ 12 minutes de marche. Or, il est prouvé qu'une voiture pollue le plus pendant les trois premiers kilomètres d'un trajet. La mise en place de pédibus ou de vélobus permet d'éviter l'émission de 180g de dioxyde de carbone (CO₂), principal gaz responsable de l'effet de serre par enfant et par jour « marché ».

Par ailleurs, le regroupement de véhicules à la sortie des établissements contribue très généralement à l'insécurité routière et aux problèmes de circulation autour des établissements. Le stationnement s'opère alors très souvent à cheval sur les trottoirs, diminuant l'espace disponible pour cheminer sûrement, diminuant la visibilité pour les traversées, quand il n'entrave pas complètement la circulation lorsqu'il se fait en double file.

Ce type de dispositif qui a fait ses preuves ailleurs présente également d'autres avantages:

- Il contribue à la bonne santé physique des enfants, ce qui constitue un enjeu de taille en Guadeloupe où les enquêtes épidémiologiques mettent en évidence des chiffres alarmants concernant l'obésité des enfants. Une étude menée sur des enfants de 9 et 10 ans suivis dans un cabinet de groupe de pédiatres à Pointe à Pitre³ met en avant un taux de prévalence de l'obésité de l'enfant autour de 21% soit un taux beaucoup plus élevé qu'en France métropolitaine et se rapprochant des valeurs nord américaines.

- Il économise du temps pour les parents en partageant les trajets,
- Il favorise les échanges entre les parents et les enfants,
- Il accompagne l'enfant vers le chemin de l'autonomie...

Description

Concrètement, l'AOTU continuera à se faire le promoteur de cette démarche auprès des établissements scolaires. La mise en place du dispositif sera soutenue techniquement par l'ADEME et relayée d'un point de vue administratif et organisationnel par les communes, les chefs d'établissements scolaires, les parents d'élèves et éventuellement les enseignants.

- Les mairies sont chargées de favoriser l'installation d'un réseau de pédibus en effectuant les aménagements de voirie nécessaires sur la voirie emprunté par les itinéraires pédibus ou vélobus.
- Les chefs d'établissement et les enseignants tiennent un rôle majeur, en informant les élèves des dispositifs mis en place et en leur en expliquant les enjeux.
- Les parents d'élèves doivent s'investir de façon active en étant accompagnateurs. Ils véhiculent également auprès de leurs enfants les valeurs et les raisons qui les motivent.

Dans les deux cas (vélobus et pédibus), les enfants se regroupent à certains points fixes de rassemblement souvent matérialisés par des panneaux de signalisation. A partir de là, ils sont pris en charge par des accompagnateurs bénévoles, parents d'élèves ou autres. Les parents n'ont plus qu'à amener leur(s) enfant(s) jusqu'à ces points et à attendre l'arrivée du pédibus ou du vélobus. Ce système de ramassage scolaire emprunte des itinéraires bien définis conçus pour être sûrs, rapides et directs. À l'image des bus scolaires, il doit avoir des horaires de passage fixes et ne pas excéder 1,5 km.

Ces dispositifs nécessitent des itinéraires praticables et sûrs, des garages à vélos sécurisés au sein de l'établissement et des équipements de sécurité (casques, chasubles...) dans le cas de vélobus.

L'ADEME peut proposer son expertise et son apport technique pour accompagner ce type de dispositifs, elle soutient financièrement les projets qui s'inscrivent dans cette démarche.

Les étapes de la mise en place d'un pédibus ou d'un vélobus sont les suivantes :

1. Observer et sensibiliser
2. Se mobiliser et réfléchir
3. Enquêter
4. Proposer des lignes de ramassage
5. Présenter le projet
6. Signer et tester les lignes
7. Animer et pérenniser la démarche pédibus ou vélobus

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Aider à la mise en place de pédibus et de vélobus</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2019
Coût d'investissement	100 000€

Les actions

Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Communes
Partenaires consultatifs	Associations de parents d'élèves, Chefs d'établissements, acteurs engagés dans le secteur de la santé , Gwadair, ADEME

27'

Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes

Éléments de diagnostic

Le motif domicile-travail est moins représenté que dans des agglomérations de même taille, occupe une place importante dans la structure globale des déplacements de l'agglomération basse-terrienne. Par ailleurs, on est en présence à Basse-Terre d'importants pôles générateurs de ce type de déplacements à savoir les administrations telles que le Conseil Régional, le Conseil Général, la DDE ...

C'est pourquoi la mise en place de plans de déplacements d'entreprise visant à mieux organiser l'ensemble des déplacements liés au travail apparaît comme une action à mener en priorité. Sont considérés comme déplacements professionnels les trajets domicile-travail ainsi que les déplacements professionnels du personnel, des clients et des partenaires⁴.

Principe de l'action

L'objectif d'un PDE est de diminuer la part de déplacements professionnels et domicile-travail en véhicule motorisé (voiture, moto ou scooter) et d'augmenter la part modale des cyclistes, piétons et utilisateurs des transports en communs.

Les PDE comprennent l'étude, la mise en œuvre et le suivi, au niveau d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises, de mesures destinées à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité de cette ou ces entreprises.

Enfin, il apparaît que ces plans constituent un véritable projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans une démarche qualité ou dans un système de management environnemental.

Description

Les plans de déplacements entreprises (PDE) nécessitent un engagement de l'ensemble des parties prenantes (employeur, salarié et Collectivité). C'est ainsi que l'AOTU pourrait continuer à se positionner en tant que moteur en assurant la promotion de ce type de démarches auprès des employeurs tant publics que privés. Elle pourra les aider et les accompagner dans cette démarche aux côtés des autres partenaires institutionnels comme l'ADEME. Celui-ci pourra épauler l'AOTU et ses partenaires dans leurs démarches d'écomobilité scolaire et professionnelle, tout comme dans la promotion des pratiques alternatives de transport. Il sera nécessaire de procéder par étapes en s'occupant dans un premier temps des employeurs les plus importants en taille et en nombre.

L'AOTU, pour montrer l'exemple, pourra se lancer dans une réflexion sur les déplacements de ses employés et s'associera à d'autres administrations dans une démarche PDE.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes</i>
Type d'action	
Niveau de priorité	2
Programmation	
Coût d'investissement	100 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	ADEME
Partenaires consultatifs	CCI, CGSS, DDE

28'

Promouvoir le covoiturage

Eléments de diagnostic

Le covoiturage existe aujourd'hui de manière informelle en Guadeloupe, il s'agit donc d'encourager et de développer une pratique d'ores et déjà présente. Le principe est de mettre en relation les personnes susceptibles d'effectuer les mêmes trajets sur les mêmes plages horaires. On pense en premier lieu aux déplacements pendulaires, c'est-à-dire domicile-travail et domicile-école.

Principe de l'action

Ce système a pour principal objectif d'augmenter l'occupation des véhicules (taux d'occupation moyen évalué autour de 1,2 passager par véhicule en France). Cette sous-occupation contribue, en effet, à la saturation du réseau routier avec la mise en circulation de nombreux véhicules effectuant pourtant le même déplacement. A ces difficultés de circulation, s'ajoutent les difficultés liées au stationnement (véhicules ventouses) qui représente un coût important pour la collectivité ou l'entreprise, sans parler de la pollution...

Par ailleurs, l'enquête ménage déplacements menée en 2006 a révélé que le covoiturage jouit d'une image assez positive dans l'agglomération avec près de 61% de la population qui déclare le pratiquer ou souhaiter le pratiquer.

Description

Cette mise en relation peut s'effectuer de diverses manières, soit :

- en s'équipant d'un logiciel d'aide à la mise en relation des covoitureurs ;
- en utilisant les outils de mise en relation d'ores et déjà existants sur Internet et en favorisant leur diffusion ;
- en sensibilisant le public aux avantages du covoiturage notamment lors de la semaine de la mobilité durable ;
- en encourageant le développement des Plans de Déplacements Entreprise dont une des mesures peut être la mise en place de systèmes de mise en relation des employés pour du covoiturage.

Il s'agit également d'organiser des points de raliement avec des aires aménagées pour le covoiturage.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Promouvoir le covoiturage</i>
Type action	Soutien à des dispositifs
Niveau de priorité	2
Programmation	2016-2019
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	ADEME
Partenaires consultatifs	

29'

Etudier l'apport d'une meilleure articulation des temps de vie

Éléments de diagnostic

Cette question est devenue cruciale avec les mutations sociales profondes qu'a connues la France depuis la deuxième moitié du 20ème siècle : qu'il s'agisse de la généralisation du travail des femmes, de l'allongement de la durée de vie, de l'urbanisation, de la diversification des modes de vie, à la « flexibilisation » de l'organisation du travail et des aspirations à un meilleur équilibre entre vies personnelle et professionnelle.

Le stress lié à la charge et aux conditions de travail, mais aussi aux conflits liés à la gestion du temps, est considéré comme responsable de 30% des arrêts de travail en Europe (source BIT), pour un coût s'élevant à près de 20 milliards d'euros par an.

Principe de l'action

L'objectif de la mise en place d'une politique de gestion des temps est donc de tenter de mieux concilier vie sociale, professionnelle et personnelle, ainsi que de synchroniser au mieux les temps de chacun. Le Conseil Général de Guadeloupe se lance dans une réflexion similaire à celle proposée ci-après en partenariat avec le Rectorat de manière à diminuer le temps scolaire des enfants. Parmi les pistes de réflexion, on trouve : la modification des circuits de transports scolaires, l'aménagement des horaires d'ouverture des établissements scolaires, l'aménagement des emplois du temps...

Description

Lancer une étude sur le thème, car il s'agit d'une démarche qui doit être globale. Il est par ailleurs nécessaire de s'assurer de l'impact des mesures préconisées. (N'existe-t-il pas des effets pervers ? Quelle efficacité ?) Ce sera l'occasion de s'appuyer sur les initiatives d'ores et déjà lancées par d'autres agglomérations telles que Poitiers, ou encore Rennes, ainsi que sur les programmes de recherche nationaux et européens.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Favoriser la marche-à-pied et l'écomobilité en général
Rappel Action	<i>Etudier l'apport d'une meilleure articulation des temps de vie</i>
Niveau de priorité	3
Programmation	2016-2019
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	DIREN

Orientation 3

« Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacement »

30'

Elaborer une charte de partage de la voirie avec un volet paysager

Eléments de diagnostic

Dans l'agglomération, la voirie est essentiellement aménagée pour la voiture, sa circulation et son stationnement. Peu nombreuses sont les voiries humanisées, confortables pour les piétons à part dans certains secteurs des centres-villes.

De fait, la part des déplacements à pied est faible (22%) dans les déplacements de la population, comparé à d'autres agglomérations de taille et de contexte comparables, mais elle atteint des valeurs normales pour les habitants de Pointe-à-Pitre, preuve que le climat n'est pas la seule explication à ce constat.

Dans les secteurs denses ou habités, l'absence de trottoirs ou d'accotements, leur discontinuité ou mauvais état, est facteur non seulement d'inconfort mais plus gravement d'insécurité. Même si cette préoccupation semble de plus en plus prise en compte par les aménageurs tant privés que publics, cela est insuffisant.

Les nouvelles réalisations sont en général équipées pour les piétons mais avec de fortes discontinuités avec les alentours et rarement avec mise en accessibilité aux PMR.

Côté vélos, il n'y a aucun aménagement pour le vélo de ville dans l'agglomération : son usage quotidien est insignifiant malgré l'engouement local pour le cyclisme sportif.

Il est donc urgent de réfléchir au partage de la voirie qui permet au-delà même de l'accueil renforcé des modes doux d'améliorer la sécurité des déplacements et de porter la mise en accessibilité de la voirie aux personnes à mobilité réduite.

Cette prise en compte des modes doux est de toute façon obligatoire dans le cadre du respect de :

- la loi de février 2005 donnant obligation de mettre en accessibilité l'ensemble de la chaîne de déplacements aux PMR,
- la loi SRU de décembre 2000 donnant obligation d'étudier la possibilité d'intégrer une voie vélo dans tout projet de nouvelle voirie.

Par ailleurs, la voirie de l'agglomération est principalement aménagée de façon très routière y compris dans certains secteurs urbanisés : **la réflexion sur le partage de la voirie doit donc s'accompagner d'une réflexion sur le paysage urbain** en particulier en entrée de ville.

Principe de l'action

Un schéma hiérarchisé de la voirie de l'agglomération a été établi à l'horizon du PDU : il sera mis en œuvre pour les aménagements de la voirie d'agglomération ou locale dans le cadre des *Actions 44 et 45* du PDU.

La hiérarchisation de la voirie a pour objectif de rendre plus lisible et efficace le réseau routier. Il doit aussi permettre à terme de répartir les flux de circulation, très concentrés actuellement, sur certains axes plus

Les actions

adaptés, en fonction de la portée des déplacements et des niveaux de trafics supportés par les différentes voies.

La hiérarchisation n'est opérante que si elle est associée à une réflexion sur le partage de la voirie au travers de la définition de caractéristiques physiques, de niveaux de services et de types de trafics associés à chaque niveau de voirie du schéma.

Le schéma de voirie de l'agglomération distingue **3 niveaux de voirie** :

- **Niveau 1** : les voies de cette catégorie sont assimilées aux voies de liaison interurbaine et / ou de transit ; elles portent des flux d'une portée importante (transit Basse-Terre - Grande -Terre et échanges intérieur - extérieur agglo) ;
Sont distinguées au sein des voiries primaires celles dédiées plus spécifiquement au trafic de transit Basse-Terre - Grande-Terre (marron) de celles plus spécialisées dans le trafic d'échanges.
- **Niveau 2** : cette catégorie de voies correspond aux axes permettant de relier les pôles, qu'ils soient économiques comme Jarry, Dothémare, la ZA de Petit Pérou et autres, ou des zones d'habitat très denses comme le centre bourg des communes ou les quartiers de Raizet, Grand Camp, Belcourt, les pôles secondaires de la périphérie... (en jaune orangé sur le schéma de voirie) ;
- **Niveau 3** : cette dernière catégorie intéresse les voies de liaison entre quartiers et autres îlots urbanisés ; ces voies doivent accueillir les déplacements locaux avec pour origine ou destination un quartier ou une section.

Les **fonctionnalités** de chaque type de voirie ont été identifiées, c'est-à-dire les flux accueillis et les vitesses autorisées sur chaque voirie.

	Voirie primaire (marron)	Voirie primaire (rouge)	Voirie d'agglo (jaune)	Voirie locale (violet)
Portée des déplacements	BTerre -GTerre	Echanges avec l'agglomération	Interne agglo Inter-secteurs	Accès quartiers et sections
Echelle des territoires	Région	Agglomération	Secteur	Quartier, section
Modes autorisés	VP - PL	VP - PL - TC interurbain	VP - PL régl. -TC urbain - 2R - piétons	VP - livraisons régl. -TCU- 2R - piétons
Vitesses maxi	110 ou 90 km/h	90 ou 70 km/h	70 ou 50 km/h	50 ou 30 km/h

L'**emprise nécessaire** pour chaque mode accepté sur la voirie et les **caractéristiques** de chaque élément de conception par type de voirie pour répondre aux fonctionnalités souhaitées sont également recommandées dans cette première approche.

	Voirie primaire	Voirie primaire	Voirie d'agglo	Voirie locale (violet)

Les actions

Emprise voiture	2 voies par sens	1 à 2 voies par sens	1 voie par sens	Chaussées réduites
Stationnement	NON	NON ou hors chaussée avec accès	Longitudinal ou hors chaussée	Longitudinal, en épis ou hors chaussée
Emprise piétons	NON	NON Exceptionnels	Trottoirs sauf zones dérogatoires Continuité, sécurité	Trottoirs ou accotements traités Mixité éventuelle (zone 30)
Emprise vélos	NON	NON ou séparé de la circulation	Pistes ou bandes cyclables	Bandes cyclables ou mixité
Emprise TC	NON	NON	Support des sites dédiés aux TC, TCSP	OUI banalisé
Gestion trafic	Rapidité Ecoulement	Fluidité Ecoulement	Fluidité à vitesse maîtrisée Renvoi sur réseau supérieur	Forte modération des flux modes mécanisés Renvoi sur réseau supérieur
Gestion des intersections	Dénivelés Echangeurs	Dénivelés ou à niveau, type giratoire routier	A niveau, giratoire ou à feux	A niveau, non prioritaire ou à feux
Jalonnement	Villes, agglomération, grands équipements	Grands quartiers, sections importantes, pôles d'agglomération Connexion axe BT-GT	Quartiers, pôles importants du secteur, équipement de proximité Connexion réseau primaire	Equipements de proximité
Mobilier urbain et aménagement espace public		Au minimum éclairage	Eclairage Boulevard urbain	Qualité paysagère des espaces publics, confort modes doux

Ce premier référentiel doit être affiné et confronté au corpus réglementaire ainsi qu'à la charte de mise en accessibilité des aménagements de voirie réalisée dans le cadre des études du PDU (*Action 15*).

L'objectif de la charte est donc d'affiner ce référentiel et de préconiser des aménagements pour chaque type de voirie et chaque environnement dans lequel elle peut s'inscrire avec des préconisations paysagères.

A partir de ces premières recommandations sur les fonctionnalités des différents types de voirie et les caractéristiques des aménagements et équipements à y prévoir, il s'agira d'actualiser le référentiel à appliquer et d'élaborer la charte en déclinant ce référentiel en fonction de l'environnement (urbain, rural) et de la largeur de l'emprise disponible.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Cœuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
Rappel Action	<i>Elaborer une charte de partage de la voirie</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	1
Programmation	2010
Coût d'investissement	60 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Gestionnaires de voiries, UE FEDER

31'

Etudier l'opportunité de la mise en place d'un système de régulation routier

Eléments de diagnostic

Il n'y a actuellement ni suivi ni a fortiori information sur l'état de la circulation en temps réel dans l'agglomération. Cependant, des comptages en temps réel sont réalisés par Routes de Guadeloupe et permettent de connaître le trafic en temps réel en certains points du réseau routier de l'agglomération.

Principe de l'action

Un schéma hiérarchisé de la voirie de l'agglomération a été établi à l'horizon du PDU et sera mis en œuvre dans le cadre des *Actions 44 et 45*.

Le schéma a identifié un itinéraire à privilégier pour les flux Basse-Terre - Nord-Grande-Terre (RN1-RN2 - rocade Jarry RN1 jusqu'à La Jaille - rocade nord RN11 - RN5) et un itinéraire pour les Poids lourds en entrée-sortie du port de Jarry (Bd de la Pointe Jarry - RN1 ou nouvelle voie Gabarre - Fonds Sarail).

Une information sur le trafic en temps réel n'est intéressante pour l'utilisateur quotidien que si des itinéraires alternatifs ou des modes de déplacements alternatifs existent pour se déplacer vers sa destination.

Une fois le TCSP en service, il pourrait être intéressant de mettre en place des informations sur les temps de parcours à destination de quelques destinations du cœur d'agglomération.

Ce système de gestion du trafic routier pourrait également intégrer les préoccupations de sécurité propres à la zone de Jarry : mise en place d'une information aux visiteurs et employés de la zone sur les modalités d'évacuation de la zone en cas de sinistre majeur...

Description

L'action consiste à lancer puis suivre une étude d'opportunité de la mise en œuvre d'un système de gestion du trafic routier et d'une information en temps réel sur le trafic dans l'agglomération : différents systèmes envisageables, données nécessaires, coûts investissements et exploitation, retours d'expérience... L'étude pourrait être élargie aux possibilités d'information en temps réel multimodale, en particulier pour les parcs relais.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Cœuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
Rappel Action	<i>Etudier opportunité d'un système de régulation routière</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	2
Programmation	2015
Coût d'investissement	80 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien, actualisation des données
Maîtrise d'ouvrage	Routes de Guadeloupe
Partenaires financiers	Gestionnaires de voirie

32'

Créer des outils d'information sur les transports collectifs

Éléments de diagnostic

L'information sur les services de transport existants dans l'agglomération est encore lacunaire, même si des efforts récents ont été consentis en la matière (équipements de panneaux dans les communes...) repose principalement sur le bouche à oreille.

L'AOTU a choisi de mettre en place un véritable réseau de transport urbain, uniforme, lisible et attractif : dès que celui-ci sera précisément défini et confié à un exploitant, il sera indispensable d'informer le public sur les services mis en place et leur fonctionnement.

Principe de l'action

Proposer une information claire sur le fonctionnement des transports collectifs

Description



Destination > ARNAGE - HÔTEL DE VILLE		du lundi au vendredi (service scolaire)	
Mairie	06.30	07.00	07.30
École	06.45	07.15	07.45
Poste	06.55	07.25	07.55
Centre de la ville	07.05	07.35	08.05
Hotel de Ville	07.15	07.45	08.15

L'information sur un réseau de transports en commun urbains devra comprendre :

- Des fiches par ligne (itinéraire, horaires, conditions tarifaires,...),
- Un Plan de l'ensemble du réseau (pour aribus, gare routière, pôles d'échange) et des schémas de ligne (pour véhicules, poteaux d'arrêt),
- Une symbolique unique apposée sur l'ensemble des équipements du réseau permettant de les identifier,
- Un réseau de points de distribution des documents d'information, qu'ils soient publics (kiosques, mairies, services sociaux...) ou privés par le biais de conventions de partenariat (buralistes, commerçants...),
- L'accès à une page Internet sur le site de l'AOTU et/ou de l'exploitant récapitulant l'ensemble des informations utiles

Ces documents d'information doivent être actualisés régulièrement par l'exploitant. La mise à jour et l'approvisionnement des points de distribution est un service qui doit être assuré de manière permanente : des procédures ad hoc de suivi devront être élaborées avec l'AOTU et actées dans la convention.

Les actions à mener sont les suivantes :

- Concevoir l'identité graphique du réseau et les documents d'information parallèlement à la création du réseau,
- Faire fabriquer les documents (fiches par ligne, plan ...) et alimenter le site Internet,
- Identifier le réseau de points de distribution des documents,
- Mettre au point les procédures de suivi et mise à jour du système d'information,
- Actualiser régulièrement les documents et le site,
- Informer sur les perturbations.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
Rappel Action	<i>Créer des outils d'informations sur les transports collectifs</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2019
Coût d'investissement	500 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	Actualisation par personnel SMT et exploitant
Maîtrise d'ouvrage	AOTU/exploitant
Partenaires financiers	Union Européenne FEDER

Lien avec d'autres actions :

Cette action est à relier à l'Action 33 : Créer une centrale de mobilité

33'

Créer une centrale de mobilité

Eléments de diagnostic

L'article 113 de la LOI SRU rend obligatoire pour les AOTU (ou syndicat mixte de transport, art 30-1) la mise en place de conseil en mobilité et une information multimodale par la création de centre de mobilité (à l'origine seulement pour centraliser physiquement ou virtuellement l'information).

Il s'agit pour l'AOTU de l'agglomération centre Guadeloupe d'une obligation de mettre en place un centre d'information multimodale pour les usagers des transports de l'agglomération, directement ou non (prestation mise à la charge d'un exploitant dans un cadre conventionnel).

Principe de l'action

Mettre en place un guichet unique pour disposer de toutes les informations nécessaires pour organiser un déplacement sur le territoire.

Créer une centrale de mobilité à laquelle pourra être rattachée un site internet ainsi que la centrale d'appel prévue pour les taxis (*Action 32*) et le transport à la demande.

Description

La mise en place d'une centrale de mobilité est onéreuse, principalement en phase de lancement, et nécessite des subsides pour fonctionner.

Au lancement de la centrale de mobilité, les services fournis sont peu connus et des efforts de communication doivent être réalisés envers les usagers.

La mise en place d'un système d'information est complexe :

- Elle nécessite un investissement informatique pour constituer une base de données cohérente,
- Elle nécessite l'embauche d'une ou plusieurs personnes pour répondre aux demandes des usagers et mettre à jour régulièrement l'information.

Au final, il s'agit de mettre en place une centrale de mobilité proposant :

- l'ensemble des informations sur les services, les horaires et les tarifs de l'ensemble des réseaux urbains et interurbains : bus, cars, transport à la demande et taxis ;
- les itinéraires de porte à porte pour tout déplacement en transport collectif à l'intérieur de l'agglomération (incluant les correspondances) ;
- la réservation et la gestion des services de transport à la demande.

Ces informations seront accessibles par téléphone (6 jours sur 7, de 7h00 à 12h00 et de 14h à 17h par exemple) et via un site Internet.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Cœuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
Rappel Action	<i>Créer une centrale de mobilité</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2012-2019
Coût d'investissement	150 000€
Coût de fonctionnement (par an)	100 000€
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Exploitants , UE FEDER, taxis
Autres partenaires	CG971

Lien avec d'autres actions :

Cette action est à relier à l'Action 11 : Créer une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération mais aussi à l'Action 7 relatif à l'étude d'intégration tarifaire.

34'

Elaborer une charte du jalonnement et de signalétique à l'échelle de l'agglomération

Eléments de diagnostic

Le diagnostic a fait apparaître des dysfonctionnements importants concernant le jalonnement notamment :

- Une absence fréquente de jalonnement d'itinéraires ou de lieux,
- Une absence quasi générale de jalonnement du stationnement qu'il soit destiné aux véhicules légers ou aux poids-lourd (livraisons),
- Une absence générale de jalonnement piéton ou cycliste.

Principe de l'action

- Améliorer la lisibilité du système de déplacements tous modes
- Mieux organiser les flux, en indiquant comme prioritaire un itinéraire plutôt qu'un autre ;
- Améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers ;
- Rechercher une certaine homogénéité, uniformité, une identité visuelle dans l'agglomération via le type de signalétique retenu

Description

La charte doit proposer un schéma de principe qui s'appuie à la fois sur le schéma de la voirie, le schéma de transports collectifs et le schéma de mise en accessibilité.

Celui-ci définit les principes de jalonnement par type de mode et une signalétique harmonisée à l'échelle de l'agglomération qui sera un vecteur d'identité territoriale.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
Rappel Action	<i>Elaborer une charte du jalonnement à l'échelle de l'agglomération</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2011
Coût d'investissement	100 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU - Gestionnaires de voirie
Partenaires financiers	UE FEDER

Liens avec d'autres actions : Cette action est à relier étroitement avec la mise en œuvre de la hiérarchisation de la voirie, le schéma de transports collectifs et des modes doux.

35'

Jalonner les itinéraires dans l'ensemble de l'agglomération et pour tous les modes selon les préconisations de la charte

Éléments de diagnostic

Le diagnostic a fait apparaître des dysfonctionnements importants concernant le jalonnement notamment :

- Une absence fréquente de jalonnement d'itinéraires ou de lieux;
- Une absence quasi générale de jalonnement du stationnement qu'il soit destiné aux véhicules légers ou aux poids-lourds (livraisons),
- Une absence générale de jalonnement piéton ou cycliste.

Principe de l'action

Mettre en œuvre progressivement le plan de jalonnement défini dans le cadre de la charte (*Action 34*).

Description

Comment jalonner ?

Le jalonnement doit s'effectuer au moyen de panneaux réglementaires. Son efficacité repose sur la continuité et l'homogénéité des implantations qui sont décidées. Le plan doit définir un certain nombre de caractéristiques, qui se doivent d'être hiérarchisées et sélectives pour chaque itinéraire et type de modes. En effet, il doit préciser le type et le contenu des panneaux ainsi que leurs modalités d'implantation (lieu, hauteur, support).

De manière générale, la signalisation doit recouvrir trois éléments essentiels : information de l'utilisateur (automobiliste, piéton, cycliste...) sur sa position, identification de l'itinéraire qu'il utilise et des destinations avec si possible une mention de la distance et des changements de direction.

Où doit-on implanter ces panneaux ?

Au niveau de l'itinéraire en question :

- le long de l'itinéraire, en section courante (panneaux de présignalisation et éventuellement de confirmation) ;
- aux entrées-sorties de commune ou à l'entrée d'un cheminement piétons ou d'un itinéraire cyclable (panneaux de position) ;
- à tous les carrefours (panneaux de présignalisation de préférence et éventuellement de position et de confirmation).

Comment implanter ces panneaux ?

Le champ de vision des usagers est différent en fonction des modes concernés, par exemple celui d'un cycliste est plus bas que celui d'un automobiliste. Il conviendra donc d'adapter la hauteur d'implantation des panneaux en fonction des types d'usagers.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Cœuvrer pour la lisibilité du système de déplacements
Rappel Action	<i>Jalonner les itinéraires dans l'ensemble de l'agglomération et pour tous les modes selon la charte</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	Une fois la charte de jalonnement et de signalétique validée
Coût d'investissement	4 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien et remplacement des panneaux
Maîtrise d'ouvrage	AOTU et gestionnaires de voirie
Partenaires financiers	communes

Orientation 4 :

**« Hiérarchiser la voirie,
organiser les flux et réorganiser
l'offre de stationnement »**

36'

Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement

Éléments de diagnostic

L'enquête réalisée en 2006 par le Syndicat Mixte portait uniquement sur le centre historique de Pointe-à-Pitre situé entre les boulevards de Chanzy et Hanne au Nord, le quai Lefèvre à l'Ouest, la mer au Sud et la rue Dugommier à l'Est. Ce périmètre ne couvre qu'une partie de la zone de stationnement payant de Pointe-à-Pitre et qu'une partie de la zone où on peut observer des difficultés flagrantes de stationnement.

Il y en effet un problème de saturation des espaces de stationnement à certaines heures et principalement le matin.

Cependant, la connaissance de l'offre de stationnement et de son occupation est trop partielle pour estimer le nombre de places supplémentaires nécessaires et mesurer les impacts d'un élargissement de la zone de stationnement payant en particulier sur le stationnement privé de pied d'immeuble.

Principe de l'action

Le principe de l'action consiste à affiner la connaissance de l'offre de stationnement, publique et privée, dans le centre de l'agglomération, son fonctionnement et son utilisation, à l'aide de relevés et d'enquêtes puis à déterminer les besoins de stationnement pour calibrer l'offre à mettre en place pour les différentes catégories de clientèle.

Cette base de données doit pouvoir être facilement actualisable.

Description

Une fois défini le périmètre d'étude, le recueil pourrait comprendre :

- un relevé des emplacements sur voirie en distinguant places publiques (payantes, gratuites, réglementées, réservées) et privées,
- un relevé des normes appliquées dans les programmes d'habitat et d'emploi de façon à évaluer les places privées disponibles à l'horizon du PDU dans la zone d'étude et une évaluation des besoins correspondants,
- une enquête d'occupation sur l'offre publique et privée à différents moments de la journée,
- une enquête de rotation sur la zone de stationnement payant (actuelle et zone élargie envisagée),
- une enquête sur la clientèle du stationnement dans la même zone,

Ce recueil exhaustif de l'existant et des projets doit permettre de quantifier les besoins de stationnement à l'horizon du PDU pour chaque clientèle et chaque secteur du périmètre d'étude.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hierarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	Avant les autres actions stationnement
Coût d'investissement	100 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER

37'

Consolider la politique de stationnement à mettre en œuvre

Éléments de diagnostic

La Ville de Pointe-à-Pitre a mis en place une zone de stationnement réglementé et payant : le stationnement y est autorisé sans limitation de durée (8h) avec une tarification plate.

Le concessionnaire, la CGSP (Compagnie Guadeloupéenne de Service Public), gère les 1500 places de stationnement et environ 500 places en parkings publics concernés sur le domaine public de la Ville. Son contrat avec la Ville de Pointe-à-Pitre se termine en 2015.

Il existe également 2 parkings payants sur le domaine portuaire gérés par des sociétés privées via des conventions d'occupation temporaire délivrées par le Port Autonome de Guadeloupe : ces parkings sont le long des quais à proximité du centre-ville ancien.

Cette offre est bien occupée : le stationnement est difficile dans le centre de Pointe-à-Pitre à certaines heures. Une partie des places destinée aux visiteurs (services, commerces) est occupée par du stationnement illicite (non paiement ou dépassement) ou par les commerçants eux-mêmes. La tarification du stationnement de centre-ville (voirie et parcs) n'est de plus pas très homogène : elle ne favorise pas le stationnement de courte durée d'autant que les contrôles sont rares.

Les parkings péricentraux tels Bergevin ou Mortenol bien que gratuits sont assez peu occupés : outre la faible dissuasion du stationnement illicite, il existe une réticence évidente à se garer à distance de sa destination finale.

Principe de l'action

Le principe de l'action est de consolider la proposition de politique de stationnement faite dans le cadre des études du PDU « Plus on accepte de se garer loin, moins on paye », en particulier en termes de dimensionnement des différents types de stationnement et de tarification.

La politique de stationnement de l'agglomération devra reposer sur les principes suivants :

- favoriser l'utilisation de courte durée de l'offre en centre-ville ;
- reporter le stationnement de moyenne durée (2 à 4h) dans des parkings publics situés autour de ce centre-ville ou des parkings centraux existants, en mettant en place un jalonnement et une signalétique adaptée ;
- reporter le stationnement à la journée (4 à 8h) dans des parcs-relais situés en entrée d'agglomération sur les principales pénétrantes routières et les axes forts et rapides de transport urbain ;
- mettre en place une tarification harmonisée, claire et cohérente avec les principes énoncés ci-dessus ;
- traiter les clientèles particulières (résidents, commerçants...) si besoin.

Cette consolidation ne peut se faire qu'une fois améliorée la connaissance de l'offre de stationnement au centre de l'agglomération : les enquêtes complémentaires qui seront lancées dans le cadre de l'action 36

permettront de bien connaître l'offre de stationnement publique (voirie et parkings) et privée actuelle et en projet et d'estimer les besoins à l'horizon du PDU.

Description

L'action consiste à préciser au sein des principes énoncés :

- le dimensionnement global de l'offre publique grâce aux résultats du recueil et à une analyse comparative avec d'autres villes,
- la répartition adéquate de l'offre publique entre zone centrale courte durée, parcs centraux, parcs péricentraux et parcs-relais (en lien avec le projet de TCSP),
- la tarification à mettre en œuvre dans chaque type d'emplacements,
- une évaluation des coûts d'investissements et d'exploitation et des recettes du stationnement réglementé,
- les modes de gestion et d'exploitation adaptés.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Consolider la politique de stationnement à mettre en œuvre</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	1
Programmation	En début de PDU après les enquêtes de stationnement
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Collectivité compétente en matière de voirie ou de stationnement
Partenaires financiers	UE FEDER
Autres partenaires	Concessionnaire pour stationnement payant

38'

Etendre la zone de stationnement payant

Éléments de diagnostic

Il existe actuellement sur la commune de Pointe-à-Pitre une zone de stationnement payant sur voirie qui s'inscrit dans le centre historique de Pointe-à-Pitre et un peu au nord des Bds Chanzy et Hanne autour de la mairie. La gestion et l'exploitation en sont confiées à un concessionnaire jusqu'en 2015.

Faire payer le stationnement était a priori destiné à faciliter l'accès aux services et aux commerces pour les visiteurs. Du reste, les enquêtes menées en 2006 dans le centre ancien ont montré que la demande principale de stationnement est une demande de courte durée.

Cependant la tarification est plate (environ 1 € de l'heure) et la durée maximale autorisée est de huit heures ; de plus, les contrôles qui favoriseraient la rotation sont peu nombreux.

Par ailleurs, de nombreux automobilistes venant travailler à Pointe-à-Pitre se garent à proximité du centre-ville dans des rues où le stationnement est gratuit. Ainsi les secteurs de la ville de Pointe-à-Pitre situés à l'ouest du centre ancien d'une part et au nord de la rue Hincelin d'autre part sont occupés très vite le matin par des véhicules qui restent une grande partie de la journée.

De même, les commerçants sont souvent stationnés devant leurs boutiques.

Le stationnement payant ne remplit donc qu'une partie de son objectif : les visiteurs de courte durée ont de fait de réels problèmes de stationnement même s'ils sont prêts à payer.

Principe de l'action

Le principe de l'action est d'élargir la zone de stationnement payant à l'ensemble du secteur central de Pointe-à-Pitre attirant des visiteurs venant pour de courtes durées (moins de 2 heures) c'est-à-dire l'ouest du centre ancien jusqu'au quai Lefèvre et au nord de la ville de Pointe-à-Pitre autour de la CCI et dans le quartier la partie ouest du quartier de l'assainissement.

Cette action est une des composantes de la politique de stationnement qui doit être consolidée très rapidement dans le cadre de la mise en œuvre du PDU grâce à un recueil complémentaire (*Action 36*). Sa réussite est conditionnée par le renforcement des contrôles et de la verbalisation qui permet au stationnement limité de courte durée de jouer pleinement son rôle.

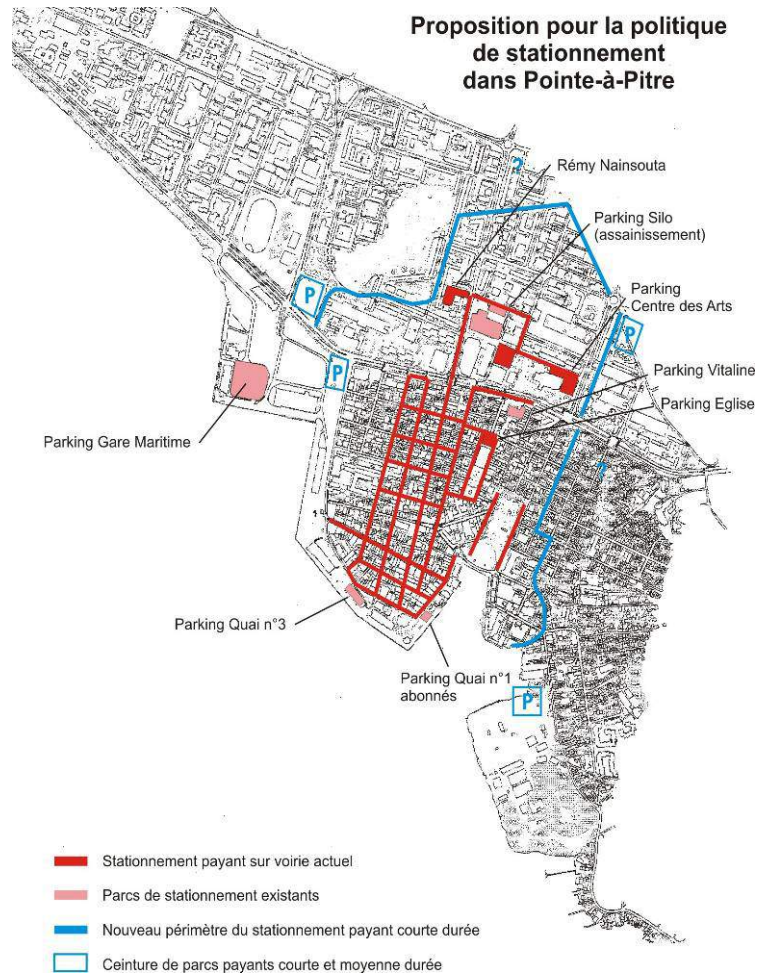
Il est indispensable que la tarification soit aussi repensée en fonction des clientèles à favoriser ou à accueillir par exemple là où se pose la question du parking des résidents (quartier de l'assainissement).

Description

L'action consistera à élargir la zone de stationnement payant centrale à l'ensemble du secteur attractif pour des déplacements de courte durée (démarches personnelles, affaires, achats...).

Cette action peut être mise en œuvre dès qu'un nombre suffisant de places en parkings péri-centraux destinés à du stationnement de moyenne durée est disponible.

Le périmètre sera confirmé dans le cadre de l'étude de consolidation de la politique de stationnement préalable (Action 37).



Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Étendre la zone de stationnement payant</i>
Niveau de priorité	2
Programmation	2013 - 2014
Coût d'investissement	500 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Renégociation concession
Maîtrise d'ouvrage	Ville de Pointe-à-Pitre
Partenaires financiers	Concessionnaire

39'

Créer une ceinture de parkings péricentraux

Éléments de diagnostic

Il existe actuellement sur la commune de Pointe-à-Pitre une zone de stationnement payant sur voirie qui s'inscrit dans le centre ancien de Pointe-à-Pitre et un peu au nord des Bds Chanzy et Hanne autour de la mairie.

Le stationnement payant central ne remplit pas son rôle d'accueil des visiteurs de courte durée : ceux-ci ont de fait de réels problèmes de stationnement même s'ils sont prêts à payer. Les automobilistes souhaitant rester plus longtemps et arrivant plus tôt se garent en revanche assez facilement et pour la journée à proximité immédiate de l'hypercentre.

Pour favoriser le stationnement de courte durée (moins de 2h) dans une zone de stationnement payant plus vaste, il faut développer la possibilité de se garer à un tarif inférieur à proximité du centre-ville pour les personnes venant stationner plus longtemps (moyenne et longue durée).

Principe de l'action

Le principe de l'action est de créer une ceinture de petits parkings péricentraux destinés à accueillir du stationnement de moyenne durée ou de courte durée.

On s'appuiera sur les sites de parkings préexistants que sont Bergevin (terrain de l'ancienne gare routière dans un premier temps puis futur parc Marché en structure) et Mortenol (face centre Sonis). Cette ceinture devra être complétée par un petit parc dans le secteur de Darboussier.

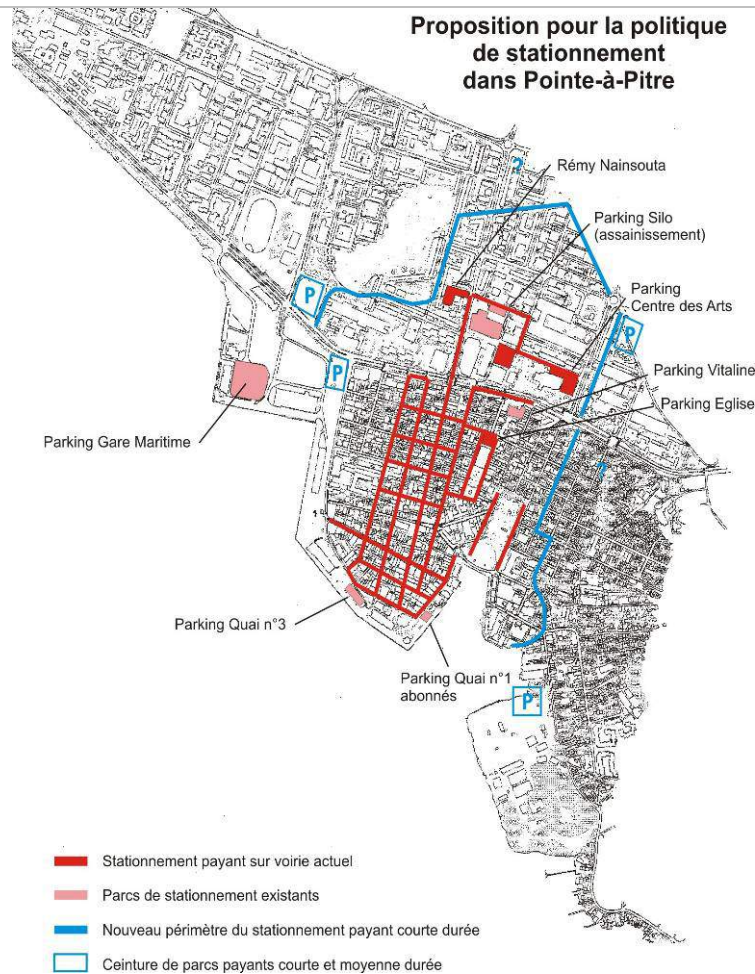
En fonction des résultats des enquêtes (*Action 36*) qui permettront de conclure sur le dimensionnement souhaitable de l'offre de stationnement à Pointe-à-Pitre, d'autres parcs péricentraux pourront compléter la ceinture.

Ces parcs doivent être de bonne qualité, si possible gardiennés ou surveillés, payants mais avec une tarification inférieure à celle du stationnement central sur voirie.

Description

Cette action doit être mise en œuvre si les besoins de stationnement globaux étaient jugés insuffisants et préalablement à l'extension de la zone de stationnement payant et sa limitation à 2 heures (*Action 38*). Elle doit avoir été mise en œuvre à la réalisation du TCSP dans la partie centrale de Pointe-à-Pitre - Abymes qui amènera à supprimer un certain nombre de places sur ces voiries.

Les localisations et tailles des nouveaux sites seront confirmées dans le cadre de l'étude de consolidation de la politique de stationnement préalable : l'idéal serait que leur distance au point 0 considéré comme le centre de l'agglomération (carrefour Légitimus - Chanzy-Hanne) soit au maximum de 8-10 mn à pied. Ces parkings pourraient éventuellement être reliés par une navette de transports en commun spécifique qui desservirait les équipements centraux et le centre ancien (secteur piéton).



Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser le sflux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Créer une ceinture de parkings péricentraux</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2012
Coût d'investissement	4 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien et exploitation (DSP)
Maîtrise d'ouvrage	AOTU et Villes PAP et Abymes
Partenaires financiers	Villes PAP et Abymes

40'

Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement PMR et livraisons)

Éléments de diagnostic

Les visites de terrain ont montré que la signalisation verticale et horizontale existait mais était insuffisante.

Dans Pointe-à-Pitre, dans la zone où le stationnement est payant, les panneaux réglementaires existent souvent mais sont peu visibles du fait de la faible largeur des trottoirs, de la présence des auvents des boutiques ou de balcons et de l'abondance de mobilier urbain formel ou informel.



Le stationnement est possible à peu près partout dans les quartiers mais sans aménagement particulier : peu de marquage au sol ou mauvais entretien, peu de protection des accès aux bâtiments publics ou des traversées piétonnes, en dehors des écoles ... Un peu partout les marquages au sol réglementaires des emplacements réservés manquent ou sont mal entretenus.

Principe de l'action

Le principe de l'action est de rendre lisible le stationnement : l'automobiliste doit voir d'emblée les délimitations des emplacements, s'ils sont autorisés à tous ou réservés, s'ils sont payants ou gratuits, les conditions tarifaires applicables s'ils sont payants...

Dans le cas de l'agglomération, le premier objectif est une mise à niveau du marquage et de la signalisation ; il faut ensuite prévoir un entretien régulier et un suivi volontariste de l'action, la dégradation des marquages en particulier étant rapide dans le contexte climatique de l'agglomération.

Cette mise à niveau doit s'inscrire le plus possible dans le cadre des rénovations régulières de la voirie, et en lien avec les choix faits en matière de partage de la voirie (hiérarchisation), c'est pourquoi cette action doit être portée par les gestionnaires des voiries concernées.

C'est d'ailleurs ce qui est déjà en œuvre dans les secteurs nouvellement aménagés où le stationnement, y compris réservé, est bien pris en compte.

Dans le centre-ville, cette action doit être complétée par le jalonnement des parcs de stationnement centraux et péricentraux (*Action 39*).



Description

Les enquêtes et relevés menés dans le cadre de l'Action 36 aboutiront à un dénombrement et état des lieux de l'offre publique et en particulier des emplacements réservés.

L'action consiste grâce à cette base de données à mettre à jour puis entretenir la signalisation et le marquage du stationnement :

- reprise de la signalisation verticale et horizontale du stationnement réglementé à Pointe-à-Pitre avec le concessionnaire en charge du stationnement payant ;
- dans l'ensemble de la zone dense et sur le domaine public, localisation puis réalisation d'emplacements réservés PMR, livraisons et taxis ;
- mise à jour de la réglementation (arrêtés municipaux).

La réalisation des emplacements réservés pour les livraisons fait l'objet d'une Action spécifique (*Action 46*).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement PMR et livraisons)</i>
Type d'actions	Equipement, aménagement, réglementation
Niveau de priorité	2
Programmation	2013-2015
Coût d'investissement	2 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Gestionnaires de voirie
Partenaires financiers	UE FEDER

41'

Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires

Éléments de diagnostic

Le stationnement n'est pas possible en général le long des voiries dans les zones périurbaines de l'agglomération. Il est possible mais pas toujours aménagé devant les petits pôles d'activités existants dans les sections : établissements scolaires, micro centres commerciaux, centres sportifs...



Stationnement devant supérette : Grand Bois, terminus de lignes périurbaines, Gosier



Stationnement devant des petits commerces : la Retraite, Baie-Mahault

Principe de l'action

Le principe de l'action est de renforcer l'attractivité des pôles secondaires en améliorant leur accessibilité par tous les modes de transport :

- la voiture, en facilitant son stationnement,
- les transports collectifs, en y positionnant des arrêts,
- la marche à pied, en rendant accessible la voirie alentours par la création de trottoirs ou cheminements.

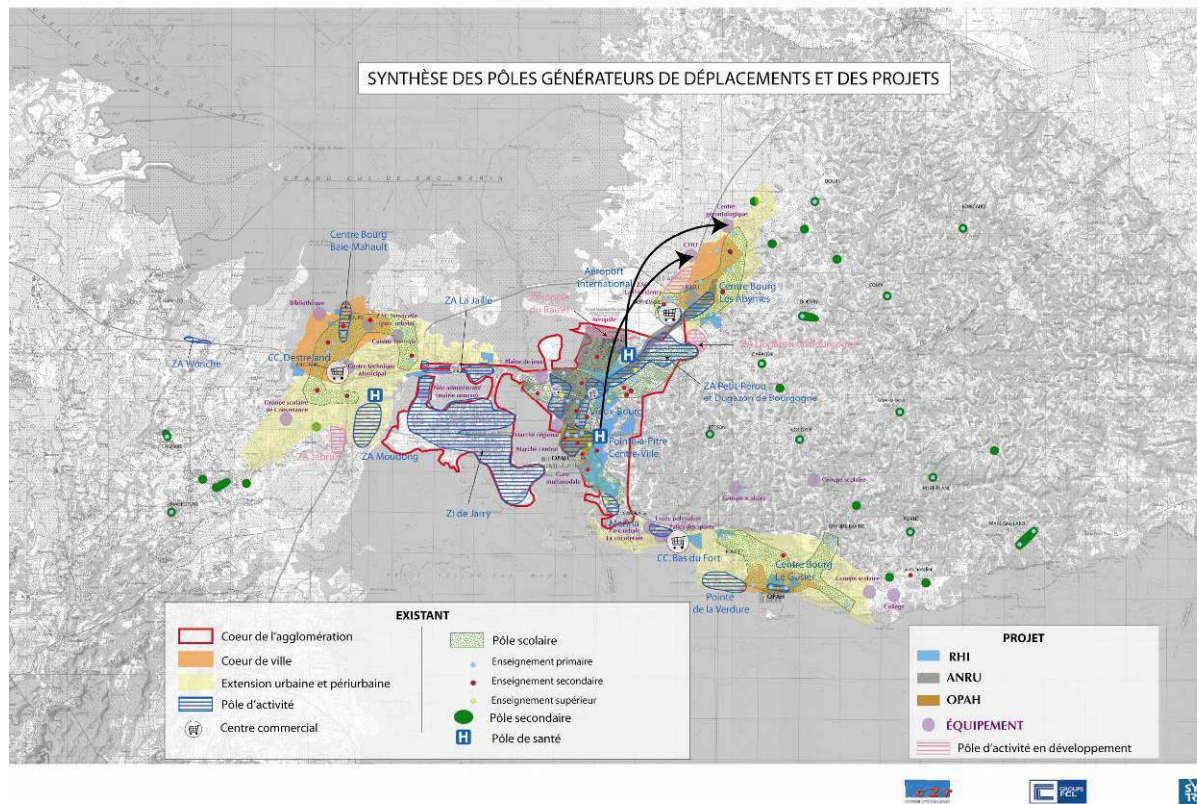
L'objectif principal est d'améliorer l'accès de ces commerces et équipements de proximité.

Description

Il s'agira, dans un premier temps, de dresser un état des lieux de l'offre existante et des conditions de stationnement dans les pôles secondaires identifiés dans l'analyse territoriale :

- à Baie-Mahault : Calvaire, Retraite, Bragelone, Convenance...
- aux Abymes : Doubs, Boricaud, Boisvin, Caraque, Coma...

- à Gosier : Besson, Dampierre, Saint-Félix, Mare-Gaillard, Grand-Bois, Port-Blanc, Pliane...



Cet état des lieux sera complété par une analyse des besoins (nombre et type de commerces, heure de chalandise...) et des contraintes (disponibilité et domanialité du foncier, sécurité).

Les aménagements proposés devront bien sûr prendre en compte la dimension accessibilité aux PMR c'est-à-dire intégrer quelques places réglementaires selon les modalités décrites dans l'Action 40.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser le sflux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Organiser le stationnement dans les centralités secondaires</i>
Type d'action	Equipement, aménagement
Niveau de priorité	2
Programmation	Tout au long du PDU
Coût d'investissement	4 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Partenaires financiers	

42'

Créer des parcs relais

Eléments de diagnostic

Une part importante du trafic de l'agglomération concerne le trafic d'échanges avec l'extérieur de l'agglomération : elle représente 32 % des flux quotidiens touchant l'agglomération.

Il n'existe pas actuellement de pratiques intermodales Voiture - Transport collectif qui consistent à se rabattre en voiture en un arrêt du réseau de transport en commun et utiliser celui-ci jusqu'à sa destination en ville une fois la voiture garée. Ce type de lieu s'appelle un **parc-relais**.

Grâce aux retours d'expérience, on sait que les parcs-relais sont attractifs pour les automobilistes d'autant plus qu'il est difficile de se garer à leur destination, que le différentiel de temps de parcours TC/VP est fort, que l'offre TC est fréquente et régulière, que le mode a une bonne image et enfin que les parcs sont surveillés.

Principe de l'action

La mise en place de lignes fortes de TCSP présentant des fréquences élevées et une bonne vitesse commerciale s'accompagnera de la création de parcs-relais en différents points de celles-ci.

Le principe est de créer des parkings où les automobilistes et principalement ceux venant de l'extérieur de l'agglomération peuvent laisser leur voiture et utiliser ces lignes de TCSP pour se rendre à leur destination dans le cœur d'agglomération. Les accès des parcs-relais doivent être facilités, bien signalisés et encouragés par du jalonnement fixe ou par panneau à message variable (PMV).

Le gardiennage des parcs-relais est un pré-requis de leur bonne fréquentation. L'implantation de services à la personne (pressing, clés-minute...) ou à la voiture ... sera « un plus » très apprécié par la clientèle.

Cette action doit s'inscrire dans la politique de stationnement de l'agglomération qui sera consolidée dans toutes ses composantes (dimensionnement, localisation, tarification) dans la première année du PDU (Action 37).

Description

L'action consiste à créer des parcs-relais en des lieux pertinents le long du futur réseau de TCSP :

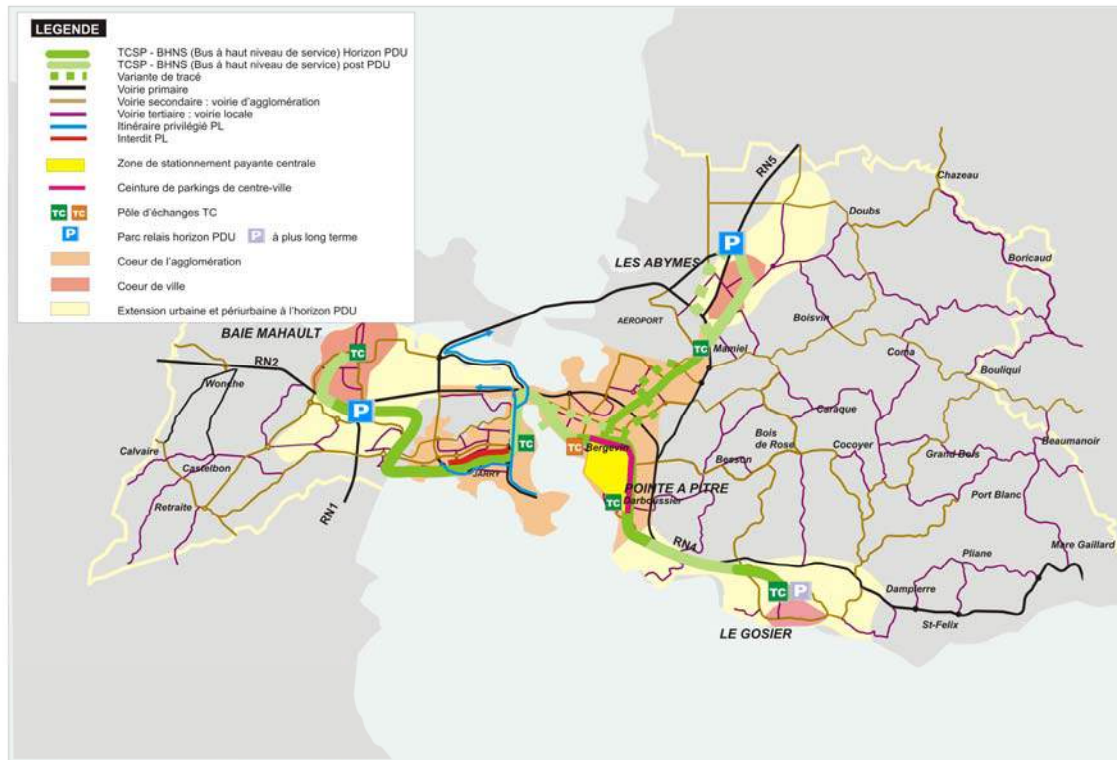
- à proximité des principales pénétrantes de l'agglomération,
- le plus en amont possible des zones de congestion.

Ces parcs-relais sont d'autant plus attractifs que la ligne de TCSP le long de laquelle ils sont créés offre un niveau de service élevé : fréquences fortes, régularité, vitesse commerciale élevée...c'est-à-dire le plus concurrentiel possible par rapport à la voiture.

Il est donc proposé de déployer ces parcs-relais au fur et à mesure du déploiement du réseau de TCSP :

- parc-relais futur CHU Dothémare drainant les flux de la RN5, au nord,
- parc-relais au niveau du Morne Bernard à Jarry drainant les flux de la RN1 et RN2, à l'ouest,

- parc-relais à Gosier (lieu à préciser) drainant les flux de la RN4, à l'est.



Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser le sflux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Créer des parcs relais</i>
Niveau de priorité	2
Programmation	Avec le TCSP (2013-2016)
Coût d'investissement	8 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	(intégré à la Contribution annuelle forfaitaire à l'exploitant)
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER si associé à pôles de services

43'

Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant : renforcer les contrôles et la verbalisation, former les agents

Éléments de diagnostic

Le stationnement payant recouvre deux formes de stationnement : sur voirie ou hors voirie.

Le stationnement sur voirie relève de la compétence de l'autorité de police administrative, en l'occurrence le Maire et le Président de l'EPCI compétent en matière de voirie si la compétence a été transféré.

Le stationnement hors voirie (dans les parcs publics de stationnement) relève de l'autorité domaniale sur laquelle le parc est réalisé. Il désigne les emplacements de stationnement situés hors de la voie publique soit par aménagement de surface soit par construction en souterrain ou en élévation.

Selon le type de stationnement concerné, les modes d'exploitation peuvent être variées. Dans le premier cas, s'il est possible pour une commune de déléguer la gestion du stationnement payant sur voirie à une personne privée, elle ne saurait en revanche, confier par le contrat de délégation l'exercice d'une mission qui relève de l'exercice du pouvoir de police qui ne peut être confié compte tenu de sa nature, qu'à des agents placés sous l'autorité directe du maire. Peuvent donc être délégués, au cocontractant privé l'installation des parcmètres, leur entretien, la mise en place de la signalisation, voire la collecte des droits de stationnement versés par les usagers dans les parcmètres qui devront être remis dans leur intégralité au receveur municipal.

Dans le cas du stationnement hors voirie, l'exploitant a tout pouvoir pour exploiter l'équipement qui lui est remis dans le cadre de son exploitation, équipement qu'il peut avoir financé et réalisé dans le cadre d'un contrat de concession ou d'un contrat de partenariat.

Concernant Pointe-à-Pitre, l'offre de stationnement concerne surtout du stationnement payant sur voirie. Un concessionnaire, la CGSP, assure la gestion du stationnement, l'entretien (marquage au sol) et le contrôle des équipements pour la Ville de Pointe-à-Pitre. Il emploie 3 personnes chargées de l'exploitation du stationnement sur voirie et des parkings de surface.

La Ville assure quant à elle l'entretien de la chaussée et des espaces verts. Par ailleurs, c'est elle qui assure la surveillance du stationnement sur la voie publique avec 5 agents.

La verbalisation est jugée largement insuffisante par le concessionnaire. La recette était de fait d'environ 1,55 € par jour et par place en 2006, c'est-à-dire très faible au regard de l'occupation importante constatée des emplacements : elle devrait être au moins 4 fois supérieure.

Ce manque de rentabilité du stationnement payant est en grande partie liée à l'insuffisance des contrôles et de la verbalisation pour non paiement mais également du stationnement interdit ou gênant en général et dans l'ensemble de l'agglomération.

Il n'y a pas de données disponibles sur le contrôle.

Principe de l'action

Le principe de l'action consiste à faire respecter la réglementation en vigueur :

- le stationnement interdit,

- le stationnement payant dans la zone concernée à Pointe-à-Pitre.

Pour cela, les pistes d'action envisagées dans le PDU sont d'une part la formation au savoir-faire et la sensibilisation aux objectifs de la réglementation du stationnement et d'autre part l'augmentation du nombre d'agents en charge de la surveillance du stationnement : l'objectif se situerait entre 9 et 10 agents pour la zone payante actuelle (1 agent pour 200 à 230 places réglementées).

Cette action nécessite d'améliorer parallèlement la lisibilité du stationnement public sur voirie et hors voirie (en parcs) :

- en délimitant les emplacements (marquage) et tout particulièrement les emplacements réservés (PMR, livraisons, taxis, TC) (cf Action 40),
- en mettant à niveau la signalisation verticale (cf Action 40),
- en jalonnant l'offre de stationnement dans le cœur d'agglomération (Cf Action 35).

Description

L'action consiste à mettre en place :

- des agents supplémentaires à Pointe-à-Pitre, en charge exclusivement du stationnement,
- des formations spécialisées pour les agents municipaux (ou habilités) en charge de la surveillance du stationnement : sensibilisation aux objectifs de la réglementation (clientèles cibles, respect des autres, facilitation PMR au sens large), usage des recettes perçues, déculpabilisation, autorité...
- un suivi de la verbalisation du stationnement, (en lien avec observatoire), (non identifiable pour l'instant)
- de la sensibilisation et de l'information du grand public,
- une réflexion sur la coordination des autorités locales avec la police nationale qui a tout pouvoir pour sanctionner les violations aux règles de stationnement édictées par le Code de la Route (stationnement gênant, stationnement sur passages piétons par exemple, sur la chaussée...)es rôles des différents acteurs (Police municipale, police nationale, maires ...

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser le sflux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant : renforcer les contrôles et la verbalisation, former les agents</i>
Type d'action	Formation
Niveau de priorité	2
Programmation	2013-2014
Coût d'investissement	100 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	Police municipale + agents stationnement
Maîtrise d'ouvrage	Commune ou EPCI compétent en matière de voirie et de police du stationnement
Partenaires financiers	

44'

Mettre à niveau certaines voiries dans la logique du schéma de voirie retenu

Éléments de diagnostic

Les études PDU ont montré que le trafic de transit de l'agglomération est très faible : 4% des déplacements mécanisés concernant l'agglomération. Le contournement rapide de l'agglomération n'est donc pas une priorité. En revanche, un tiers des déplacements sont des déplacements d'échange c'est-à-dire ayant une extrémité à l'extérieur de l'agglomération et l'autre dans l'agglomération.

Le réseau viaire de l'agglomération supporte donc essentiellement des flux de courte ou moyenne distances : l'enjeu de vitesse est donc faible.

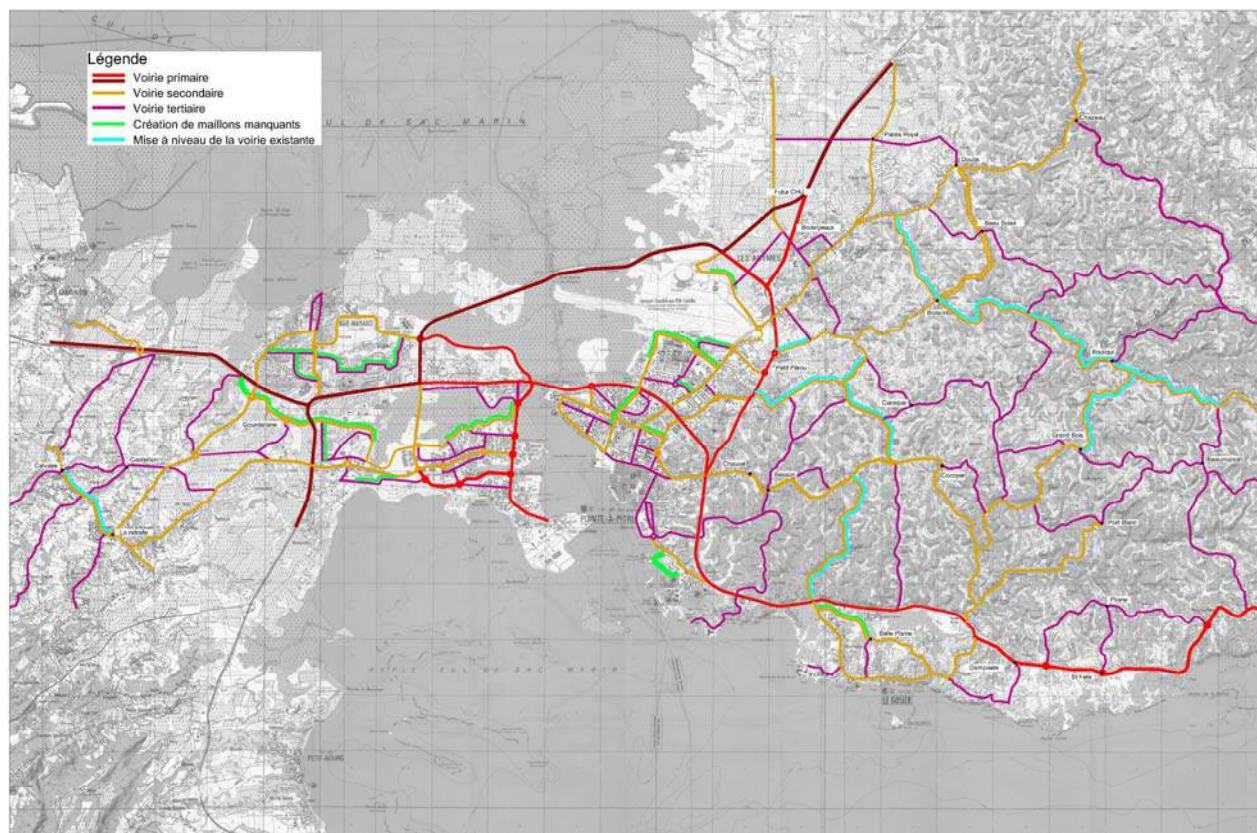
Par ailleurs, le réseau primaire est partiellement saturé du fait de l'augmentation globale du trafic mais aussi du fait de la superposition de flux d'échanges, de transit et de flux locaux qu'il supporte, liée au manque de maillage dans la partie centrale de l'agglomération. Ces multiples fonctions de la voirie primaire accentuent les situations de congestion du fait des vitesses non homogènes de ces flux et des nombreuses intersections avec des voies locales ou même des chemins privés (RN1, RN4, RN2). En revanche, la rocade nord et la voie principale de Jarry sont relativement peu utilisées.

Le réseau de voirie de l'agglomération doit avoir pour vocation principale l'accueil du trafic d'échanges et du trafic interne à l'agglomération : le réseau viaire doit être maillé et hiérarchisé, en particulier dans le coeur de l'agglomération.

Principe de l'action

Les études PDU ont abouti à un **schéma de voirie hiérarchisé** à l'horizon du PDU.

Le principe de la hiérarchisation est à la fois de mettre en place un maillage routier efficace de l'agglomération et d'aménager chaque voirie selon des caractéristiques et un partage de son emprise entre ses fonctions, adapté.



La mise en place de ce schéma de voirie œuvre non seulement pour l'accessibilité aux pôles majeurs de l'agglomération depuis les quartiers et sections mais également pour la sécurisation des déplacements utilisant ces voiries réaménagées où « chacun a sa place ».

Une des actions participant à la mise en œuvre de ce schéma est la mise à niveau de certaines voiries pour construire le maillage souhaité et ses continuités :

- de niveau 3 vers le niveau 2 du fait du trafic actuel supporté ou de leur rôle dans le schéma de voirie à 10 ans,
- soit vers le niveau 3 pour des voiries actuellement sous-dimensionnées au regard du trafic actuel ou attendu.

Description

L'action consiste à réaménager, en l'élargissant éventuellement, la voirie considérée selon le partage de la voirie et le traitement paysager recommandés pour ce niveau de voirie et dans l'environnement considéré (urbain ou rural) par la charte.

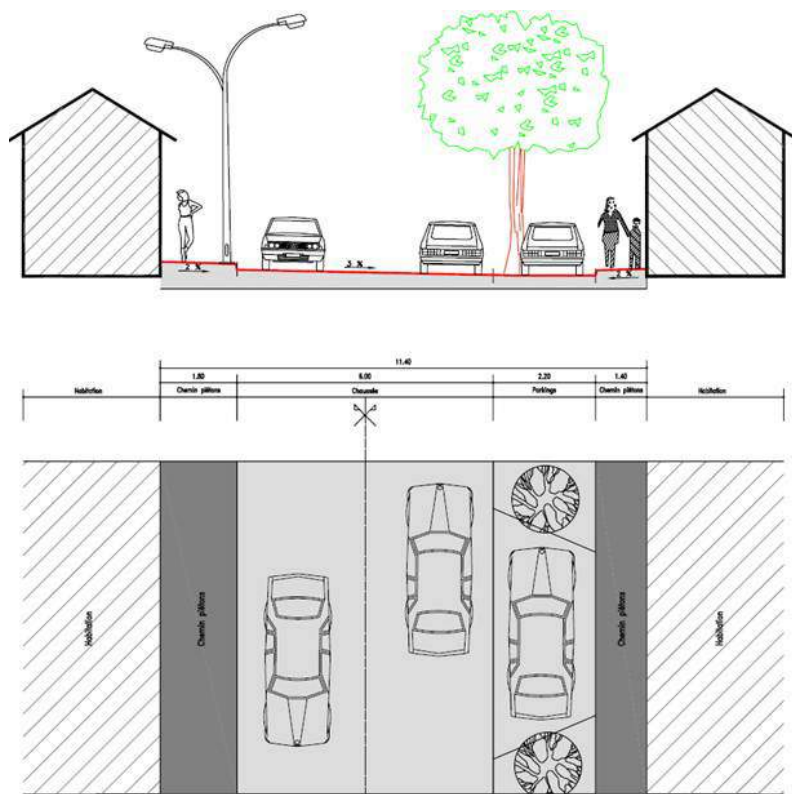
Mise à niveau de voies locales en voie de niveau 2

Le principe est de réaliser un recalibrage des voies par une mise au gabarit de la chaussée tant en profil en travers (largeur de chaussée de 6m minimum pour niveau 2) qu'en tracé en plan (profil en long lissage des zones de pertes de tracé et des épingles à cheveux). Le traitement des accotements variera selon la situation géographique (trottoirs de part et d'autre dans les zones d'habitat dense, dans les limites d'emprises disponibles, et accotements stabilisés dans les zones plus rurales). Les carrefours seront redessinés en fonction de l'accidentologie et du

Les actions

traitement des voies se raccordant sur ceux-ci.

Voirie concernée	Statut actuel	Longueur	Coût estimé
Baie-Mahault : RD2, entre Calvaire et Retraite	RD	2,7	1,4 M€
Abymes : Route de Boisvin à Doubs (RD101) via Beausoleil	VC Abymes	3,2	1,3 M€
Abymes : RD102, de Boisvin à la limite de l'agglomération via Bouliqui	RD	5,2	2,8 M€
Abymes : Route de Terrasson, de la RD103 à la RD 102	VC Abymes	2,3	1,2 M€
Abymes : route de la Déchetterie reliant rond point Petit-Pérou à la RD102	VC Abymes	0,8	0,5 M€
Abymes : route de Boisvin à RD102 via Deravinières maillage nord-sud Gds Fonds	VC Abymes	1,9	1,2 M€
Abymes : route de Dugazon depuis nouvelle rocade jusqu'à Terrasson	VC Abymes	1,9	1,1 M€
Gosier : Route de Mathurin, entre Poucet et la RD103	VC Gosier	2,8	1,2 M€
Gosier : RD104 de Grand Bois à la RD105	RD	2,3	0,9 M€
Gosier : carrefours	RD	1u	0,7 M€
		(Prix 2006)	12,3 M€

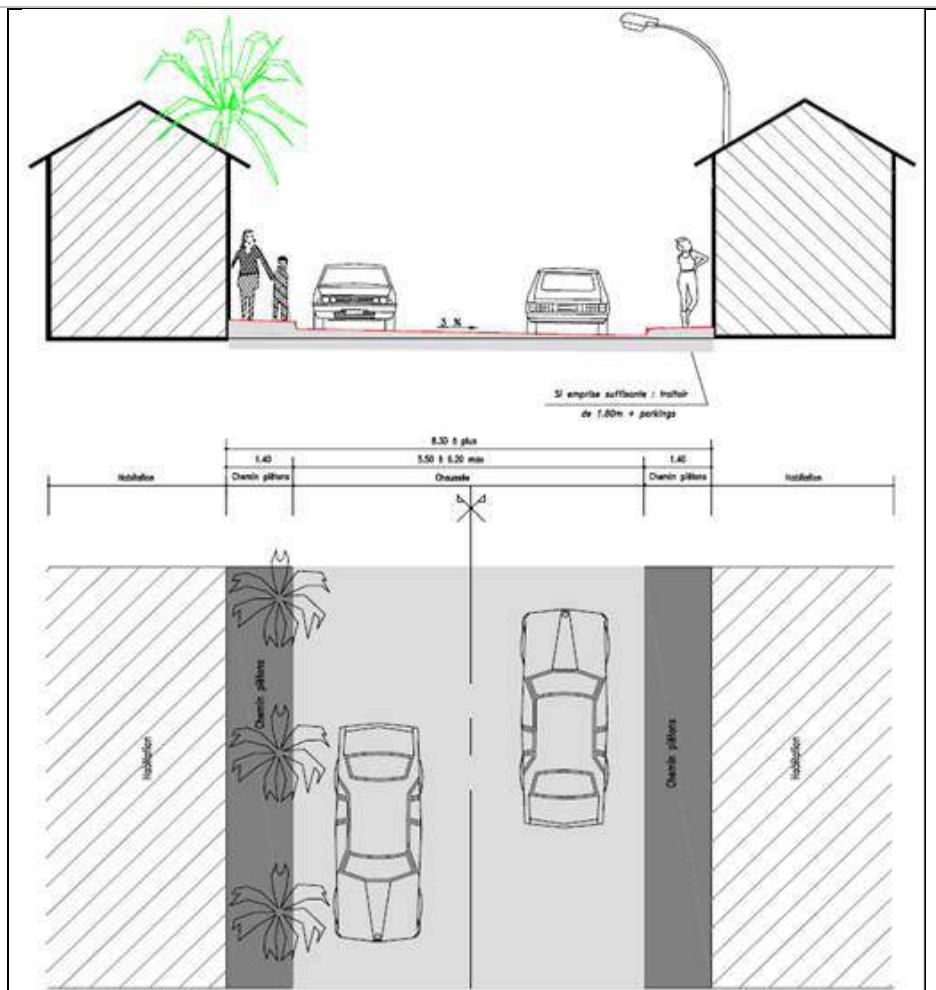


Mise à niveau de voies communales au niveau 3

Le principe est de réaliser un recalibrage de voies destinées à accueillir un trafic de voie de niveau 3, dans les limites d'emprises disponibles et principalement au niveau du profil en travers (largeur de chaussée de 4,5m à 5m). Les zones de pertes de tracé et des épingle à cheveux seront si possible améliorées. Le traitement des accotements variera aussi selon la situation géographique et les emprises disponibles : au moins un trottoir dans les zones d'habitat dense et des accotements stabilisés de largeurs variables dans les zones plus rurales. Les carrefours seront redessinés en fonction de l'accidentologie et du traitement des voies se raccordant sur ceux-ci.

Voirie concernée	Statut actuel	Longueur	Coût estimé
Abymes : Route de Doubs à Palais Royal, entre la RD101 et la RD126	VC Abymes	2,0	1,0 M€
Abymes : Dernier tronçon RD102 avant RN5 (quartier Providence) : passage de niveau 2 à niveau 3	RD	0,7	0,3 M€
Abymes : reprise liaison Palais Royal - RD (Vieux-Bourg) (hors ouvrage) : maillage VP est-ouest	VC Abymes	1,7	1,0 M€
		(Prix 2006)	2,3 M€

Les actions



Cette action sera mise en œuvre tout le temps du PDU. Les voiries concernées sont identifiées sur la carte jointe.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser le sflux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Mettre à niveau certaines voiries dans la logique du schéma de voirie retenu</i>
Type d'actions	Infrastructure, aménagement
Niveau de priorité	1
Programmation	Ensemble de la période
Coût d'investissement	14 000 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	Surcoûts d'entretien
Maîtrise d'ouvrage	Gestionnaires de la voirie
Partenaires financiers	

45'

Créer les maillons manquants du réseau viaire

Éléments de diagnostic

Les études PDU ont montré que le trafic de transit de l'agglomération est très faible : 4% des déplacements mécanisés concernant l'agglomération. Le contournement rapide de l'agglomération n'est donc pas une priorité. En revanche, un tiers des déplacements sont des déplacements d'échange c'est-à-dire ayant une extrémité à l'extérieur de l'agglomération et l'autre dans l'agglomération.

Le réseau viaire de l'agglomération supporte donc essentiellement des flux de courte ou moyenne distances : l'enjeu de vitesse est donc faible.

Par ailleurs, le réseau primaire est partiellement saturé du fait de l'augmentation globale du trafic mais aussi du fait de la superposition de flux d'échanges, de transit et de flux locaux qu'il supporte, liée au manque de maillage dans la partie centrale de l'agglomération. Ces multiples fonctions de la voirie primaire accentuent les situations d'insécurité et de congestion du fait des vitesses non homogènes de ces flux et des nombreuses intersections avec des voies locales ou même des chemins privés (RN1, RN4, RN2). En revanche, la rocade nord et la voie principale de Jarry sont relativement peu utilisées.

Le réseau de voirie de l'agglomération doit avoir pour vocation principale l'accueil du trafic d'échanges et du trafic interne à l'agglomération : le réseau viaire doit être maillé et hiérarchisé, en particulier dans le coeur de l'agglomération et les flux mieux répartis sur ce réseau complété et hiérarchisé.

Principe de l'action

Les études PDU ont abouti à un **schéma de voirie hiérarchisé** à l'horizon du PDU.

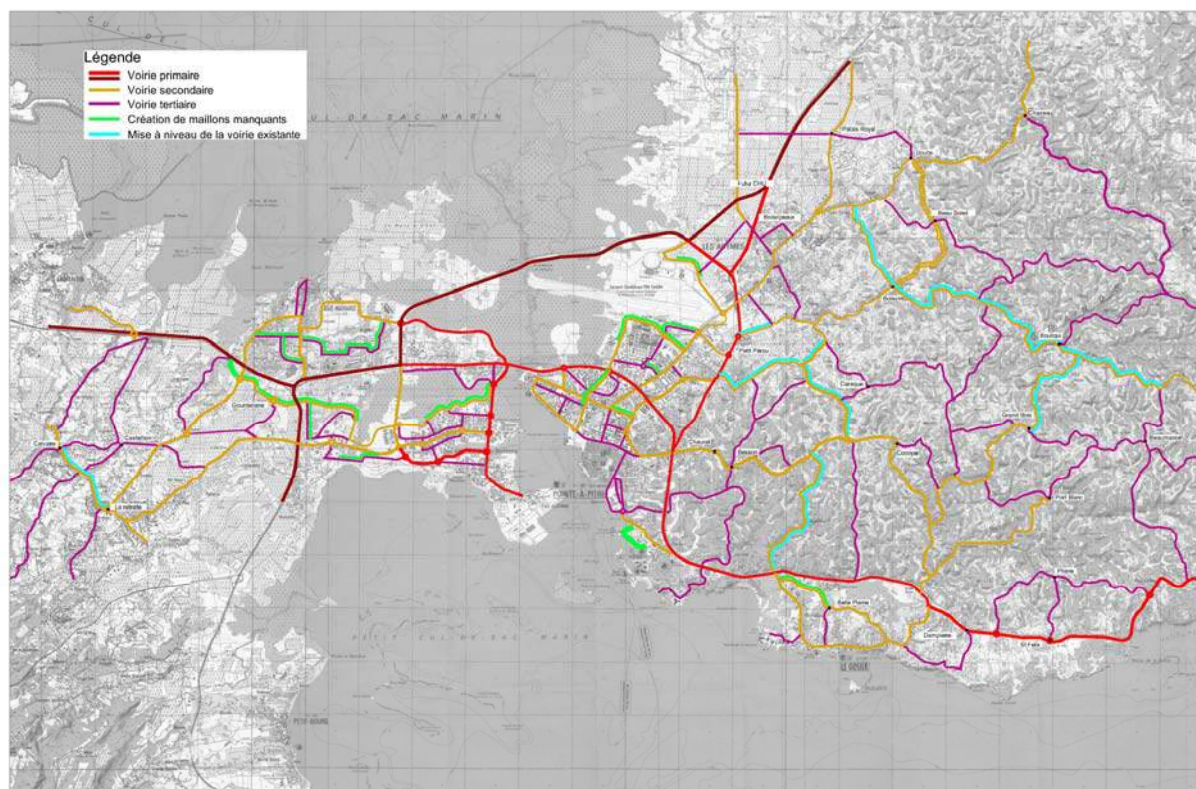
Le principe de la hiérarchisation est à la fois d'aboutir à un maillage routier efficace de l'agglomération et d'autre part d'aménager chaque voirie selon des caractéristiques et un partage de son emprise adapté à ses différentes fonctions.

La mise en place du schéma de voirie œuvre non seulement pour l'accessibilité aux pôles majeurs de l'agglomération depuis les quartiers et sections mais également pour la sécurisation des déplacements utilisant ces voiries réaménagées avec « chacun sa place ».

Une des actions participant à la mise en œuvre de ce schéma est la **création d'un certain nombre de maillons manquants destinés en majorité au maillage du réseau de niveau 2**, qui est potentiellement le futur réseau de voirie d'agglomération.

Description

L'action consiste à créer de nouvelles voiries ou tronçons de voirie destinées à aboutir à un maillage cohérent et efficace du réseau d'agglomération (niveau 2 et niveau 3).



Voirie secondaire : maillage du réseau secondaire

Voirie nouvelle	Fonction	Longueur	Coût
BM : Pénétrante Nord Jarry (RN2 Jarry) de Blachon à jonction route de contournement Moudong nord	Maillon permettant de créer un nouvel itinéraire ouest-est niveau 2 dans Jarry	2,2	11,6 M€ à partir Blachon
BM : Nouvelle voie le long de la mangrove entre RD32 et RD24	Maillon permettant de créer un nouvel itinéraire ouest-est niveau 2 dans Jarry	1,8	8,5 M€
Abymes : Contournement Raizet (liaison RN5 RN1)	Maillon reliant deux voiries contournant Raizet avec site propre prévu pour les lignes interurbaines		Inclus dans le budget RU
Abymes : Voirie nouvelle entre l'échangeur de Gd Camp, Raizet et Bergevin	Nouvelle voirie traversant Grand Camp du nord au sud avec site propre prévu pour les lignes interurbaines		Inclus dans le budget RU
Abymes : Liaison entre ZAC Providence sud et le rond-point de l'Aéroport	Nouvelle voirie permettant de desservir depuis la rocade nord et donc Basse-Terre la zone de Providence sud et Mamiel	0,8	En cours de réalisation CG
Gosier : Liaison route de Belle Plaine RD19 Poucet	Nouvelle voirie reliant le carrefour du collège de Belle Plaine à Poucet avec nouveau giratoire	1.2	5,2 M€
	(Prix 2006)		25,3 M€

Voirie tertiaire : maillage du réseau local (niveau 3)

NOUVELLE VOIRIE	Commentaires	Longueur	Coût
Abymes : Voirie secondaire – Bd de Marie Galante et la RN5	Maillage Raizet sud vers RN5		Coût intégré Projet RU Abymes
Abymes : Voirie entre le giratoire RN5 Monsieur Bricolage et celui de l'ancien aéroport	Maillage Aéroport – RN5 vocation TC		Coût intégré Projet RU Abymes
Abymes : Voirie de desserte de la ZAC Providence reliant parties sud et nord	Maillage de la ZAC		1 M€ ZAC
PàP : Nouvelle voirie le long de la mer dans le cadre du projet Darboussier / sortie SE de PàP	Boulevard maritime : valorisation du quartier et façade maritime		Coût intégré projet Darboussier
PàP : Nouvelle rue Rond Point Miquel –Bd de Baimbridge via quartier assainissement	Protection du centre-ville Pointe-à-Pitre, permet de mettre en place anneau de protection		1,5 M€

NOUVELLE VOIRIE	Commentaires	Longueur	Coût
BM : Voie reliant la nouvelle Pénétrante de Jarry, la Clinique des Eaux-Clares et la RN10	Désenclavement Moudong nord, accès parc-relais et TC et desserte clinique		Projet Jarry 2000 1M€
BM : Liaison à créer entre quartiers Fonds Sarail, La Jaille et Destrelan (voie nouvelle et recalibrage)	Désenclavement quartiers, desserte TC	2,4	2,7 M€
BM : Liaison à créer Moudong sud – Poste (voie nouvelle et recalibrage)	Désenclavement Moudong sud, desserte TC	1,9	2,2 M€
BM : Aménagement voie nouvelle reliant la route de Convenance/Budan et la future pénétrante de Jarry	Accès à la nouvelle zone habitat et au collège Gourdeliane	1,0	4,5 M€
	(Prix 2006)		12,9 M€

Les aménagements de ces nouvelles voiries doivent être réalisés selon les principes de partage de la voirie et de traitement paysager prescrit par la charte (Action 30). Ces aménagements sont conçus d'emblée accessibles aux PMR.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser le sflux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Créer les maillons manquants du réseau viaire</i>
Type d'action	Equipement, aménagement
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2019
Coût d'investissement	38 000 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	Entretien supplémentaire
Maîtrise d'ouvrage	Gestionnaires de voirie
Partenaires financiers	

46'

Améliorer l'accueil des véhicules de livraisons en centre-ville

Éléments de diagnostic

L'aire de livraison est aujourd'hui le meilleur outil permettant d'accueillir les véhicules de transport de marchandises sur emprise publique. Sur le territoire du Syndicat Mixte, il n'existe quasiment pas d'aires de livraison (seules quelques aires ont été identifiées à Baie-Mahault, aucune sur Pointe-à-Pitre). Face à ce constat, durant une journée d'observation sur la rue Frébault, il a été relevé que la moitié des arrêts pour livraison s'effectuaient en double-file, en pleine voie.



Principe de l'action

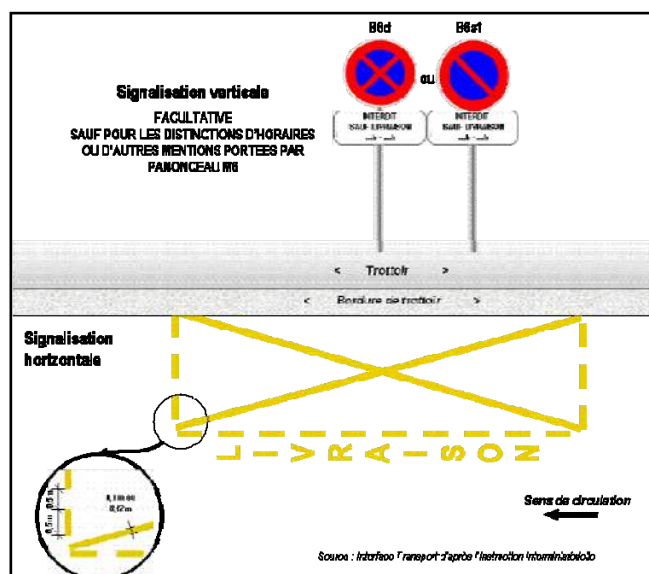
L'aménagement d'aires de livraison doit permettre de faciliter les opérations de chargement et déchargement de marchandises dans les rues commerçantes contraintes en termes de circulation. L'utilisation des aires de livraison a pour effet direct de réduire le stationnement double file en pleine voie. Indirectement, il en résulte une amélioration de la circulation de tous les modes de transport, une diminution du risque d'accidents et une réduction des conflits entre usagers (ex : avec les vélos).

Description

L'aménagement d'une aire de livraison doit répondre à quelques principes d'aménagement, pour certains obligatoires et pour d'autres fortement conseillés.

Principe d'aménagement obligatoire (issu de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).

Le marquage au sol de l'aire de livraison doit être jaune avec le mot livraison inscrit.



Par ailleurs, des critères d'aménagement pèsent sur l'efficacité des aires de livraison, parmi lesquels :

- La dimension (longueur et largeur de l'aire). Une longueur d'au minimum 12 mètres et une largeur de plus de 2 mètres sont préconisées ;
- L'accessibilité (la possibilité d'accéder à l'aire en marche avant pour un véhicule de transport de marchandises) ;
- La facilité de manutentionner (le cheminement du livreur entre l'aire et le commerce ne doit pas être contraint par du mobilier urbain et/ou des aménagements de voirie) ;
- Le positionnement par rapport aux commerces à livrer (la distance entre l'aire et les commerces. Une aire ne doit pas se trouver à plus de 50 m des commerces qu'elle est censée desservir).

Enfin, le contrôle des aires de livraison par les forces de l'ordre est crucial pour garantir la fonctionnalité de ces espaces.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en centre-ville</i>
Type d'action	Aménagement
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2012
Coût d'investissement	50 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	- (entretien des marquages)
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat mixte ou commune selon prérogatives
Partenaires financiers	Commune

47'

Mettre au point une réglementation harmonisée pour les véhicules transportant des marchandises

Éléments de diagnostic

Il n'existe pas à l'heure actuelle de réglementation harmonisée du transport de marchandises à l'échelle des 4 communes.

Ceci dénote d'une prise en compte très partielle des enjeux liés au transport de marchandises (sécurité, pollution...).

Principe de l'action

L'action vise à harmonisation (et non homogénéiser !) les réglementations du transport de marchandises pour les 4 communes.

Description

Cette harmonisation consiste à :

- Définir des tonnages et gabarit (poids maximal autorisé, surface au sol occupée, etc.) pour les quatre communes qui soient adaptées aux pratiques actuelles, à l'offre des constructeurs et aux réglementations en cours dans les autres villes. *Par exemple, le relèvement des seuils des véhicules autorisés à livrer permet d'éviter la multiplication des véhicules de moins de 3,5 tonnes et favorise un meilleur taux de chargement des véhicules de livraisons et d'enlèvement.*
- Coordonner (et non pas homogénéiser) les horaires de livraisons afin de ne pas entraver les tournées des professionnels (messagerie, livraisons à domicile, etc.). *Il convient de veiller à la mise en place de plages horaires suffisamment larges le matin et autoriser les activités d'enlèvement des marchandises en fin d'après-midi.*

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Mettre au point une réglementation harmonisée pour les véhicules transportant des marchandises</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	2
Programmation	2013
Coût d'investissement	40 000 à 60 000 € HT
Coût de fonctionnement (par an)	- €
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat mixte
Partenaires financiers	DDE, ADEME, Pointe-à-Pitre

48'

Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret

Eléments de diagnostic

Le Port de Jarry est le principal point d'entrée et de sortie des flux de marchandises de la Guadeloupe. Or, chaque tonne de marchandise transitant par le port de Jarry est acheminée ou expédiée par la route. En effet, il n'existe pas, aujourd'hui, de liaisons maritimes internes au territoire (mise à part les liaisons archipélagiques).



Parmi les gros flux il convient de noter l'importance de certains flux de produits en vrac. Ainsi, entre Le Moule et Jarry :

- 150 000 tonnes de charbon sont acheminées par la route depuis le port jusqu'à la Compagnie Thermique située au Moule.
- 50 à 55 000 tonnes de sucre, produit au Moule et destiné à l'exportation, sont acheminées par la route sur le port de Jarry.

Principe de l'action

Le PDU a vocation à s'intéresser au potentiel maritime dès lors que ce mode de transport peut permettre de réduire les circulations de poids lourds au sein du Syndicat Mixte.

La mise en œuvre de lignes maritimes nécessite une étude approfondie.

Description

L'étude d'opportunité devra, en substance, répondre aux interrogations suivantes :

- Nature du service envisagé ;
- Faisabilité économique (analyse de la chaîne des coûts) ;
- Faisabilité technique (nature des équipements de transbordements existants ou à créer) ;
- Bilan environnemental.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hierarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	3
Programmation	2016
Coût d'investissement	40 000 à 60 000 € HT
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat mixte
Partenaires financiers	DDE, ADEME, Pointe-à-Pitre

49'

Localiser et mettre en place des aires de stockage dans Jarry

Eléments de diagnostic

Le diagnostic a fait apparaître des problèmes liés au stationnement des poids lourds et de leurs remorques dans le secteur de Jarry.

Principe de l'action

Il est proposé d'identifier un ou deux sites où pourraient être aménagées une aire de stockage de ces poids-lourds ou remorques. Une des principales préoccupations dans la localisation de ces aires sera de s'assurer de la sécurité du dispositif, dans une zone d'ores et déjà sensible.

Description

- Rechercher et définir le fonctionnement d'aires de services pour poids lourds en partenariat avec les transporteurs et d'autres acteurs (DDE, CCI, etc.).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Localiser et mettre en place des aires de stockage dans Jarry</i>
Type d'action	Etude et aménagement
Niveau de priorité	2
Programmation	2013-2016
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat mixte
Partenaires financiers	DDE, CCI
Partenaires consultatifs	Port Autonome, Syndicats transporteurs

50'

Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises

Eléments de diagnostic

Quotidiennement, 1 600 poids lourds et 6 200 véhicules utilitaires légers sont émis par les zones de fret de l'agglomération. En moyenne, 73% de ces véhicules transportent des marchandises (c'est-à-dire que 27% des véhicules sont vides, notamment parce qu'ils ont au préalable déchargé leurs marchandises). Le tonnage quotidien émis par ces zones s'élève à 10,3 milliers de tonnes transportées par 4473 VUL et 1146 PL.

Le Port de Jarry apparaît comme un point important de massification des flux puisqu'il s'agit du seul point d'entrée/sortie des marchandises générales en import/export. A l'inverse, la part des véhicules utilitaires légers dans le transport de marchandises est très élevée, beaucoup plus que dans les autres agglomérations françaises, ce qui entraîne une multiplication des véhicules en circulation.

Principe de l'action

La rationalisation des transports de marchandises vise à réduire les véhicules en circulation. Globalement, elle permet de transporter les mêmes quantités de marchandises avec moins de véhicules.

Une étude approfondie doit permettre de déterminer quels sont les leviers de la rationalisation (contrôle de la réglementation du transport, offre logistique...).

Description

L'étude devra étudier finement l'organisation actuelle des transports de marchandises sur l'île. Quels sont les donneurs d'ordres, la structure du transport routier de marchandises (typologie des entreprises), les lieux de stockage existants, l'organisation de la rupture de charge des marchandises, et plus particulièrement la chaîne de transport liée aux produits conteneurisés.

Dans un second temps l'étude devra identifier les pistes d'action permettant une meilleure rationalisation des transports routiers de marchandises (plus de marchandises transportées avec moins de véhicules). Un intérêt particulier portera sur l'opportunité d'augmenter l'offre logistique du territoire, afin notamment, de mieux structurer les transports amonts et aval.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises</i>
Type d'action	Etude
Niveau de priorité	2
Programmation	2013-2016
Coût d'investissement	40 000 à 60 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	- €
Maîtrise d'ouvrage	Syndicat mixte
Partenaires financiers	DDE, CCI

Orientation 5

« Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement et de déplacements »

51'

Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme

Éléments de diagnostic

Le projet de PDU propose la création de nouveaux systèmes de transport et la création des maillons manquants du réseau viaire. De tels projets d'infrastructures requièrent un minimum de disponibilités foncières, non seulement pour leur insertion en linéaire mais aussi pour les équipements qu'ils induisent (parc-relais, pôles d'échanges, centre de maintenance ...).

Principe de l'action

- Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les plans d'urbanisme locaux.

Description

- Réserve en linéaire correspondant au schéma de principe retenu pour le TCSP et au schéma de voirie pour les maillons manquants ;
- Réserve d'emprises ponctuelles pour la création des pôles d'échanges (Mamiel, pôle RN1/RN2 et Gosier à long terme)

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement et de déplacements
Rappel Action	<i>Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme</i>
Type d'action	Réglementation
Niveau de priorité	1
Programmation	A inscrire dans les PLU qui sont actuellement en cours de révision
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Partenaires financiers	
Partenaires consultatifs	

52'

Inscrire des normes de stationnement dans les PLU

Éléments de diagnostic

Il existe actuellement un décalage des mesures entre la restriction du stationnement automobile en général sur l'espace public et les normes actuelles permettent la réalisation de véritables «aspirateurs» à voitures. Par ailleurs, de nombreuses études ont montré que plus il était facile de stationner une voiture sur son lieu de travail, plus le recours à celle-ci pour les déplacements domicile-travail est fréquent.

Principe de l'action

Les normes de stationnement (U12) inscrites dans les PLU ou POS fixent, quel que soit le type d'activités, un minima de places à créer. En effet, toute nouvelle construction doit comporter un minimum de places de stationnement, indispensable pour éviter une sur-occupation des places de stationnement public. Néanmoins, cette notion de minima laisse la possibilité de créer un nombre de place plus important que les besoins et peut ainsi encourager à l'utilisation systématique de la voiture.

Il faut donc intégrer dans la réflexion l'objectif d'une création plus rationnelle du nombre de places en fonction du type d'activités (commerces, industries...) et du secteur géographique.

Description

Ainsi, dans chaque PLU ou POS, les normes de stationnement pour les activités pourraient être définies selon une fourchette avec un minima et un maxima.

Ces maxima devraient s'appliquer uniquement sur les secteurs disposant d'une bonne offre en transports collectifs, c'est-à-dire proposant une réelle alternative à l'automobile. Les communes concernées devront définir les normes grâce à l'utilisation de ratios classiquement employés (m² de SHON par emploi selon les activités, pourcentage de déplacements

Cette action permettrait à terme d'éviter de créer des secteurs ou des villes conçus uniquement pour l'automobile.

Par ailleurs, il convient de rappeler quelques points de la réglementation relative aux places de stationnement réservées aux personnes handicapées. A savoir que les établissements recevant du public et les installations ouvertes au public doivent réserver une place aménagée par tranche de 50 places. Cette disposition s'applique également lors d'aménagement de voirie.

D'autre part, pour les immeubles d'habitation collectifs, la demande de permis de construire doit être accompagnée d'un engagement de l'architecte et du maître d'ouvrage à respecter les conditions d'accessibilité. Cet engagement est accompagné d'un descriptif des aménagements accessibilité prévus. 5 % des places de stationnement doivent être réservés aux personnes à mobilité réduite.

Les actions



Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement et de déplacements
Rappel Action	Inscrire des normes de stationnement dans les PLU
Type d'action	Réglementation
Niveau de priorité	1
Programmation	Mise en conformité immédiate puisque les PLU sont en cours d'élaboration.
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Communes
Partenaires financiers	
Partenaires consultatifs	

53'

Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports

Éléments de diagnostic

L'agglomération Centre est en profonde mutation urbaine. C'est un carrefour dans l'archipel où chaque commune dispose d'une identité propre aux fonctions et aux activités qu'elle offre. Cette identité est créatrice de richesse et d'emploi.

L'analyse des 4 communes conduit à plusieurs observations :

- les centres-villes et plusieurs quartiers sont en restructuration ou en requalification lourde. Cela devrait favoriser le maintien sur place des résidents mais aussi permettre l'accueil de populations extérieures aux quartiers, voire à l'agglomération. Les opérations privées devraient également favoriser cette tendance ;
- l'agglomération est peu dense, hormis Pointe-à-Pitre, en raison d'un étalement urbain consommateur d'espaces, mais surtout générateur de multiples déplacements ;
- les zones d'activité sont assez concentrées et n'irriguent pas l'ensemble du territoire. Elles sont concentrées de part et d'autres de la Rivière Salée, dans ce qui pourrait être appelé le « cœur de l'agglomération ». Elles s'étendent jusqu'au centre-ville des 4 communes en s'appuyant sur les routes nationales. Cela a provoqué la densification et l'urbanisation en favorisant le mitage du territoire rural de l'agglomération ;
- l'agglomération préserve son statut de centre économique, administratif, éducatif et sanitaire de l'archipel qui en fait le principal pôle générateur de déplacement.

L'agglomération Centre, poumon de la Guadeloupe, est consommatrice d'espaces et ne cesse de s'étendre. L'absence de réseau de transports en commun structuré et efficient « incite » les habitants à rechercher un cadre de vie : « maison individuelle + terrain + piscine » (lorsque les moyens financiers le permettent) qu'ils ne peuvent satisfaire qu'en périphérie de l'agglomération, sur les hauteurs de Baie-Mahault et du Gosier essentiellement. Ceux qui ont des moyens financiers moins importants recherchent l'équation « terrain + maison individuelle » dans les Grands Fonds par exemple. Cet étalement et la nécessité de posséder de 2 véhicules pour les couples qui travaillent entraînent des circulations de plus en plus difficiles chaque jour pour rejoindre les zones d'activités et les centres-villes où de nombreuses écoles demeurent.

Principe de l'action

Comme il n'existe pas de démarches de planification urbaine à cette échelle de territoire, le PDU joue un rôle d'aiguillon. En s'imposant aux PLU et en l'absence de SCOT, le Plan de déplacements urbains se doit en effet de poser, a minima, les jalons de possibles scénarios de développement urbain, ceci dans le respect de l'esprit de la loi SRU qui cherche à renforcer la cohérence entre les différentes politiques urbaines.

Cette action vise donc à définir des principes d'intensité de développement urbain en corrélation directe avec le niveau d'offre de transports collectifs proposée.

Description

La localisation des réseaux de transports publics doit contribuer à «mettre en tension» le potentiel des espaces urbanisables en définissant des intensités de développement en rapport avec l'offre de transports publics.

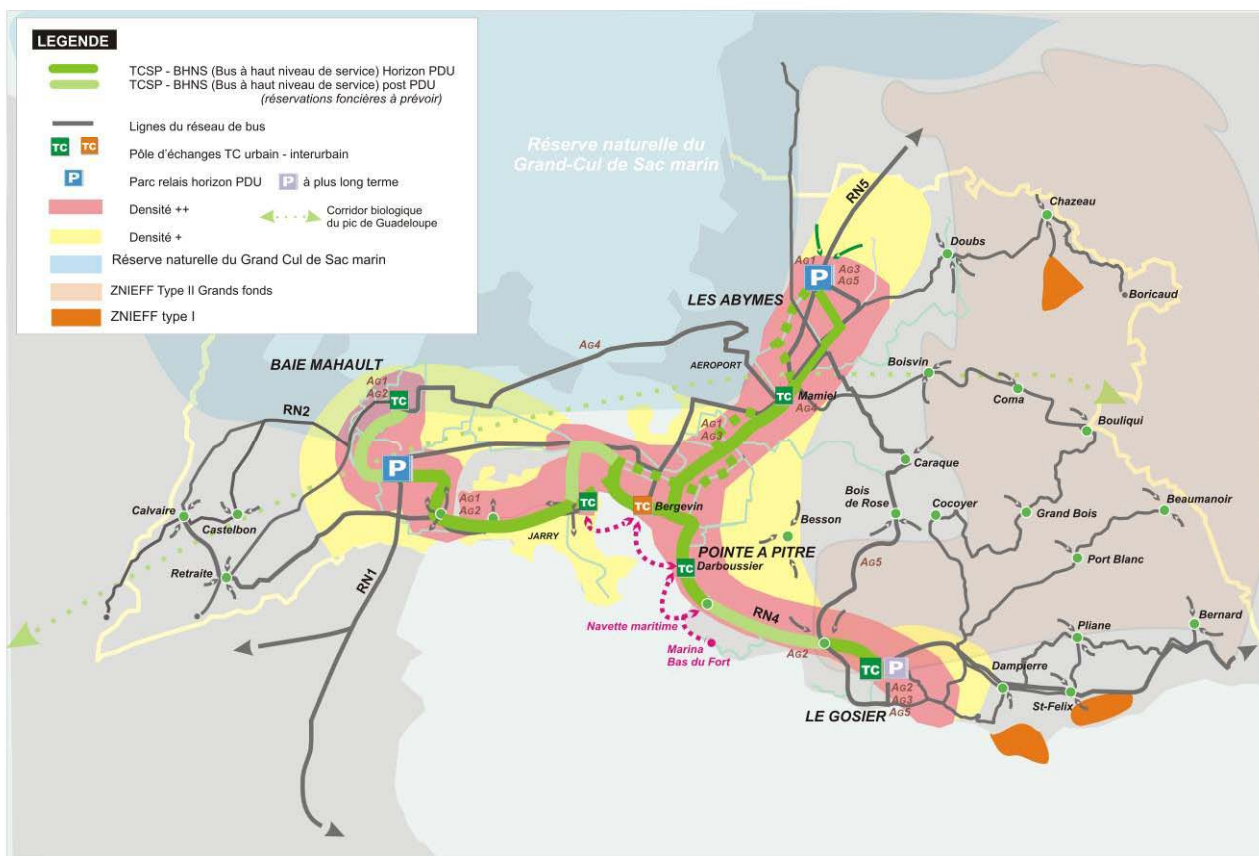
Ainsi l'espace et les déplacements motorisés seront économisés, le capital foncier sera valorisé et le cadre environnemental et naturel des résidents et des actifs sera préservé.

Deux principes guident la définition des intensités

- valoriser la proximité du réseau de transports publics urbains
- veiller à s'adapter au contexte urbain et aux contraintes environnementales.

Par ailleurs, une optimisation des développements économiques sera recherchée dans les lieux d'échanges bénéficiant d'une interconnexion entre les transports publics et la route.

La carte présentée ci-après propose des principes d'intensité urbaine qui devront être approfondis et affinés lors de l'élaboration du SCOT.



Dans un premier temps ces principes d'intensité devront guider les réflexions qui guident la révision des POS des 4 communes.

Principes d'intensité de développement urbain en fonction de la desserte de transports en commun.

Densités urbaines fortes + concentration des grands équipements publics	Corridor d'environ 500 m autour des axes de Transport en commun en site propre avec un très bon niveau de service
Densités moyennes à faibles + intensification des équipements et services sectoriels	Lignes de bus d'agglomération et de maillage, avec amplitude et fréquences moyennes
Faibles ou très faibles densités	Lignes locales et transport à la demande

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement et de déplacements
Rappel Action	<i>Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports</i>
Type d'action	
Niveau de priorité	2
Programmation	Dans les PLU en cours ou au moment de leur révision
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	
Partenaires consultatifs	

54'

Systematiser l'expertise des projets d'urbanisation par les techniciens des déplacements

Eléments de diagnostic

Les déplacements en transports en commun, en vélo ou à pied sont très peu ou mal pris en compte dans les différents projets d'urbanisme : ceci entraîne des dysfonctionnements et des incohérences.

Principe de l'action

- Réfléchir sur la desserte en transport en commun, sur les déplacements à vélo ou à pied et sur le stationnement dans tous les aménagements urbains afin d'organiser, d'optimiser les déplacements et d'éviter les dysfonctionnements entre urbanisme et transport.

Description

L'action vise à ce qu'un technicien de l'AOTU spécialiste de la question de la mobilité puisse donner son avis pour chaque projet d'activités et d'urbanisme mené sur le territoire de la commune. Il aura pour mission de s'assurer que la desserte en transports en commun est bien prise en compte dans la conception du projet et de favoriser par sa vision d'ensemble du territoire une optimisation des moyens.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement et de déplacements
Rappel Action	<i>Systematiser l'expertise des projets d'urbanisation par les techniciens des déplacements</i>
Type d'action	
Niveau de priorité	2
Programmation	Mise en œuvre du principe dès que le PDU est validé
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	- (Personnel SMT)
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	
Partenaires consultatifs	Communes

Orientation 6

« Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements »

55'

Sécuriser les points noirs

Éléments de diagnostic

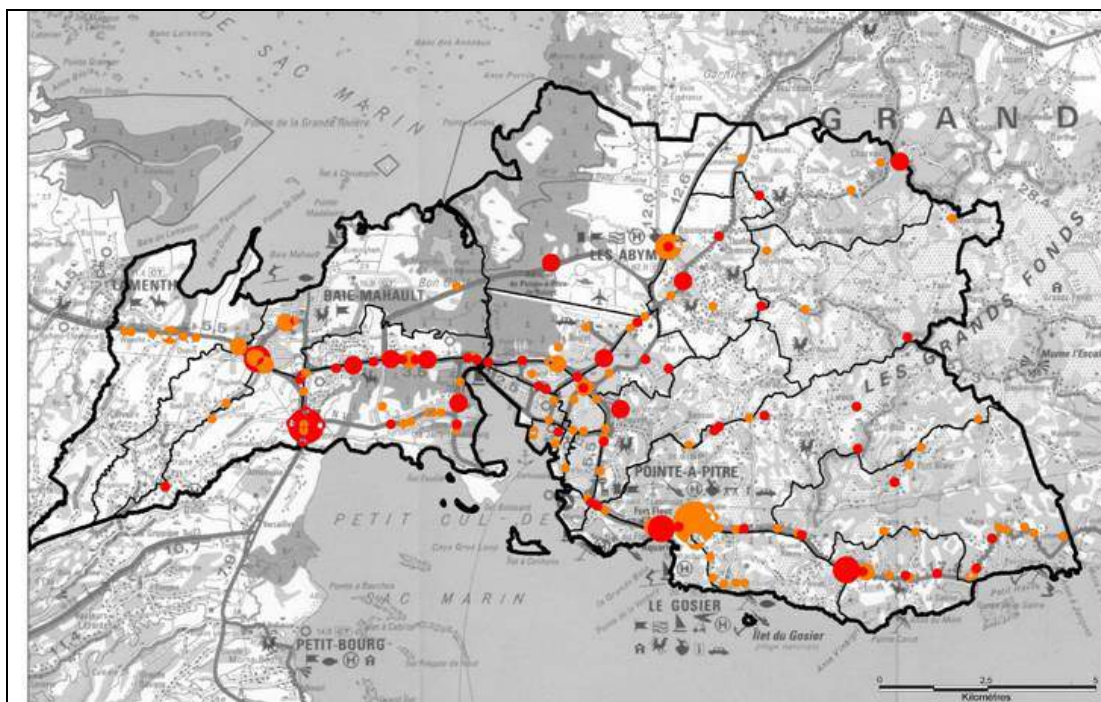
L'accidentologie routière est particulièrement élevée en Guadeloupe. Depuis 2002, l'observatoire régional de la sécurité routière (ORSR) constate cependant une diminution importante du nombre d'accidents et du nombre de victimes à l'échelle de la Guadeloupe, cette diminution étant moins nette à l'échelle du périmètre du PDU entre 2004 et 2006.

L'ORSR montre que, sur la période de 2002 à 2006, plus de 56 % des accidents de l'archipel sont advenus dans l'agglomération soit près de 2500 accidents.

Si le nombre total de victimes est plus important sur le périmètre de l'agglomération qu'à l'échelle de la Guadeloupe, en revanche la gravité des accidents y est moins importante.

Les périodes les plus meurtrières concernent les jours de fêtes ou les vacances ; les jours de week-end sont plus meurtriers que les jours de semaine. Il y a plus de **5 tués par mois en moyenne** dans l'agglomération. Le risque d'accident est deux fois plus élevé la nuit que le jour : l'habitat diffus le long des routes hors centre bourg est un facteur d'insécurité important.

Les conducteurs et passagers de véhicules légers sont les plus touchés avec 40% des tués, suivis des piétons (30 % env. des tués), des deux-roues motorisés (25%) et des cyclistes (8%). Si l'on rapproche ces résultats des niveaux de mobilité constatés dans l'enquête ménage, la vulnérabilité particulière des usagers des deux-roues (motorisés ou non) comme des piétons apparaît de façon évidente.



L'analyse des causes des accidents sur le territoire de l'agglomération est rendue difficile du fait du manque de précision des fichiers de relevés d'accidents mortels, notamment du fait d'un adressage insuffisant. Les facteurs d'accidents peuvent être multiples, liés aux infrastructures ou à l'environnement : géométrie difficile de la voie, absence ou mauvais état de l'accotement, vitesses autorisées trop élevées au regard de l'environnement...

Principe de l'action

Grâce à la mise en œuvre du schéma de voirie hiérarchisé et donc de l'adaptation d'une bonne partie des voiries à l'accueil des différents flux qu'elles supportent (partage de la voirie), un certain nombre de points noirs de sécurité routière actuels devraient être résorbés indirectement par ces aménagements ; d'autres en revanche perdureront et nécessiteront un aménagement spécifique pour résorber ou au moins diminuer leur caractère accidentogène.

L'objectif est à l'horizon du PDU d'avoir résorbé au maximum les causes des accidents relevant de l'aménagement de la voirie ; les autres causes d'accidents liées au comportement du conducteur ou à l'état de son véhicule étant traitées aux niveaux national et local par les campagnes de sécurité routière régulières ou par le corpus réglementaire sur le suivi technique des véhicules.

Identifier les sites accidentogènes et les traiter supposent de bien suivre l'accidentologie, de rechercher les causes des accidents graves : ce travail est prévu dans le cadre de l'Observatoire des accidents dans l'agglomération qui doit être mis en place (*Action 55*) en lien avec l'ORSR, qui produit déjà de nombreuses analyses de qualité sur l'accidentologie en Guadeloupe.

Description

L'observatoire des déplacements permettra un suivi des accidents dans l'agglomération et le repérage des points d'accumulation d'accidents ; il devra identifier les causes des accidents graves (procès verbaux d'accidents corporels).

Sur la base de ces résultats, l'action consistera à traiter les points noirs par des aménagements traitant la cause même des accidents : absence d'éclairage, absence de traversée piétonne ou de franchissement piétons, configuration même de la voirie...

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Hiérarchiser la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
Rappel Action	<i>Sécuriser les points noirs</i>
Niveau de priorité	1
Type d'action	Equipement , aménagement
Programmation	
Coût d'investissement	7 000 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	Gestionnaires de voirie
Partenaires financiers	UE FEDER hors aménagements routiers

56'

Mettre en place une cellule chargée d'observer les accidents impliquant les usagers vulnérables que sont les piétons ou les cyclistes

Éléments de diagnostic

La loi SRU instaure la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste. Dans l'agglomération, on constate très nettement une surmortalité des victimes piétons (30% des tués) et cyclistes (8% des tués) relativement à la part qu'ils occupent dans la structure des déplacements.

Principe de l'action

- Mieux connaître les causes et les circonstances des accidents impliquant des usagers vulnérables en mettant en place une cellule rattachée à l'observatoire des déplacements du PDU.

Description

La mission de cette cellule sera d'assurer un recensement de l'ensemble des accidents impliquant au moins un piéton et un cycliste, d'établir des statistiques sur ces accidents et des rapports détaillés analysant les causes et les circonstances des accidents de manière à traiter les éléments accidentogènes en priorité.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements
Rappel Action	<i>Mettre en place une cellule chargée d'observer les accidents impliquant les usagers vulnérables que sont les piétons ou les cyclistes</i>
Type d'action	Suivi
Niveau de priorité	1
Programmation	2010
Coût d'investissement	50 000€
Coût de fonctionnement (par an)	
Maîtrise d'ouvrage	AOTU-DDE
Partenaires financiers	

57'

Etablir une cartographie du bruit et un plan d'action associé (Plan de prévention du bruit dans l'environnement)

Eléments de diagnostic

Depuis 2001, un certain nombre de dispositions légales (européennes et nationales) sont venues renforcer la portée de la loi sur le bruit de 1992. Ainsi la directive européenne, appelée « Directive Bruit Environnemental », demande aux agglomérations européennes de plus de 100 000 habitants de mettre en place des dispositifs (cartographies) afin d'évaluer le bruit dans l'environnement urbain et de mettre en place des programmes d'actions pour lutter contre les nuisances sonores.

Ces cartes doivent être publiées pour le grand public et servir de base à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Principe de l'action

Ces cartes de bruit sont des outils d'aide à la décision pour les collectivités dans une optique d'amélioration du cadre de vie des habitants.

C'est sur la base de ces cartes que des stratégies de gestion ou de prévention du bruit peuvent être élaborées. Les zones les plus bruyantes peuvent, dans un premier temps, être considérées comme des zones prioritaires, les plus calmes comme des zones à préserver.

Ces cartographies permettent de connaître l'état de l'environnement sonore. Elles peuvent, par la suite, être complétées par d'autres cartes du bruit afin de tester des hypothèses d'aménagement et leur impact.

Description

Si l'AOTU est compétente en matière de bruit ou qu'elle décide de prendre à sa charge l'établissement de la cartographie du bruit, alors elle établira un cahier des charges de manière à faire réaliser un état 0 de la situation du bruit dans l'agglomération selon les modalités techniques prescrites par la Directive européenne du 25 juin 2002 n°2002/49/CE et par sa transcription en droit français du décret d'application n°2006-361 du 24 mars 2006 et de l'arrêté du 4 avril 2006.

Si l'AOTU n'est pas compétente en matière de bruit, alors elle appuiera les démarches des 4 communes en la matière, de manière à assurer une certaine cohérence entre les démarches (compatibilité des logiciels utilisés par exemple).

Cette cartographie doit être établie avant 2012.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements
Rappel Action	<i>Etablir une cartographie du bruit</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2012
Coût d'investissement	300 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU ou communes
Partenaires financiers	
Partenaires consultatifs	Communes, DDE

58'

Promouvoir les mobilités alternatives

Eléments de diagnostic

Les modes doux et plus particulièrement la marche à pied sont peu représentés dans l'agglomération. Outre des aménagements peu propices à leur pratique, ils souffrent d'un déficit d'image particulièrement handicapant.

Principe de l'action

L'objectif de cette action est donc double :

- Revaloriser l'image de la marche à pied et du vélo, en les présentant comme complémentaires aux autres modes (transports en communs, voiture particulière, taxis..);
- Reconnaître et faire reconnaître la marche à pied comme un mode de déplacements « efficace », agréable, non dangereux, bon pour la santé auprès du public le plus large possible.

Elle doit contribuer à la diminution de la part des déplacements en voiture dans la répartition modale des déplacements et participer de ce fait à préservation de l'environnement.

Description

- Proposer des actions ponctuelles de promotion de la marche à pied et du vélo et assister à leur organisation : semaine de la mobilité, randonnées, participation à la journée en ville sans ma voiture.
- Communiquer sur les initiatives menées dans le cadre du PDU
- Communiquer sur les actions deux roues auprès des populations, des politiques, des associations (cartes, dépliants, tracts, campagnes de publicité, affichages et bulletins municipaux d'informations)
- S'investir dans des associations dynamiques et novatrices dans le monde de la bicyclette
- Mettre en place des animations et des actions de promotion de la marche à pied (écoles : prévention routière, expérimentation ramassage scolaire, jeux concours, journées pratiques ; entreprises : PDE).

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU
Rappel Action	<i>Promouvoir les mobilités alternatives</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	Dès validation du PDU
Coût d'investissement	250 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	ADEME

59'

Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière

Eléments de diagnostic

L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements constitue un objectif central des PDU. La sécurité routière a été déclarée cause nationale en juillet 2002. On sait que le facteur humain est en cause dans 92 % des accidents et l'infrastructure et l'environnement dans 46 % de ceux-ci.

L'insécurité routière est importante sur les routes de l'agglomération Centre Guadeloupe par rapport à la moyenne française : il y a plus de 5 tués par mois sur ces routes. Les routes nationales sont particulièrement dangereuses avec 22 victimes par km et par an contre 14 victimes sur les routes départementales. Il y a une surmortalité des victimes piétons (30% des tués) et cyclistes (8% des tués) relativement à la mobilité constatée avec ces modes.

Les enjeux en matière d'évolution des comportements humains sont donc importants.

Principe de l'action

- Mettre en place, en partenariat avec les services de l'Etat, une campagne de sensibilisation ciblée sur les enjeux de sécurité routière propres à l'agglomération.

Description

Les publics et les thèmes à cibler en priorité sont les suivants :

- Les cyclistes et piétons (comportements des automobilistes vis-à-vis de ces catégories d'usagers, sensibilisation des usagers de la route au partage de la voirie) ;
- Les jeunes notamment sur les comportements à risques (conduite sous l'emprise de stupéfiants & d'alcool...);
- La vitesse en ville : ce sont sur les axes primaires que le nombre de tués par km est le plus important dans l'agglomération...

Les actions de communication et de sensibilisation devront être menées en collaboration avec les services de l'Etat et les associations impliquées dans les actions de sécurité routière.

La campagne de sensibilisation devra se dérouler tout au long de la mise en œuvre du PDU en déployant toute une gamme d'outils :

- Spots télé et messages à la radio,
- Actions de sensibilisation in situ (sorties de discothèque...)
- Campagne d'affichage,
- Dépliants informatifs

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU
Rappel Action	<i>Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière</i>
Type d'action	Sensibilisation , communication
Niveau de priorité	1
Programmation	2010 - 2019
Coût d'investissement	250 000€
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	Etat
Partenaires consultatifs	DDE, associations d'usagers

Orientation 7

« Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU »

60'

Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements à l'échelle de l'agglomération

Eléments de diagnostic

Une enquête ménages a été réalisée en 2006 : ses résultats ainsi que ceux des enquêtes qui l'ont accompagnée ont permis d'obtenir une photographie assez précise des déplacements sur le territoire de l'agglomération.

Ces résultats ont nourri le diagnostic qui a servi de référentiel commun pour l'élaboration du projet de PDU.

Ces données complétées et actualisées serviront à l'élaboration d'un modèle multimodal (*Action 62*) qui permettra de suivre l'évolution des besoins de déplacements et d'adapter l'offre de transports en conséquence.

Principe de l'action

Le recueil et l'exploitation des données sont indispensables pour identifier la demande de déplacements en présence et la façon dont on peut y répondre en termes de politiques publiques.

Ces données doivent être actualisées périodiquement de manière à permettre un suivi régulier des évolutions.

Description

Pour alimenter le modèle multimodal, il faudra mener un certain nombre d'enquêtes une fois que la fréquentation du réseau de transports en commun sera montée en charge, à savoir environ un an après sa mise en service.

Ces enquêtes porteront à la fois sur les déplacements en véhicules particuliers (enquêtes cordons et écrans ainsi que des comptages) et les transports collectifs (enquêtes origine-destination et comptages qui viendront redresser les données fournies par la billettique)

Les comptages VP réguliers réalisés de manière automatique sur certains axes pourront également être utilisés dans ce cadre.

Il sera par ailleurs nécessaire de renouveler l'enquête ménages en 2015 à mi-parcours du PDU.

Cette actualisation aura deux principaux objectifs:

- Recaler le modèle à mi-parcours avec la matrice origine-destination actualisée issue de l'EMD et des enquêtes,
- Permettre d'évaluer l'impact des mesures PDU sur la structure de déplacements de l'agglomération.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU
Rappel Action	<i>Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements à l'échelle de l'agglomération</i>
Type d'action	
Niveau de priorité	1
Programmation	2010-2019
Coût d'investissement	800 000 €
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU- Routes de Guadeloupe
Partenaires financiers	Etat

61'

Construire un modèle multimodal de la demande de déplacements à l'échelle de l'agglomération

Eléments de diagnostic

Le seul modèle existant pour l'agglomération est celui exploité à l'échelle régionale par Routes de Guadeloupe et qui compte tenu de sa vocation régionale présente un maillage assez lâche. Il apparaît donc nécessaire de se doter d'un outil qui permet d'avoir une représentation fine des déplacements à l'échelle de l'agglomération de manière agir.

Principe de l'action

Un modèle de déplacements est un outil nécessaire à la conception et l'évaluation des politiques de déplacements urbains.

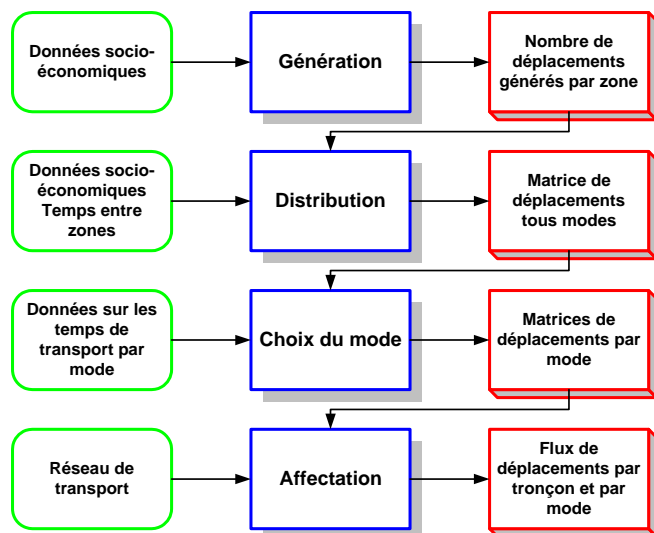
Description

Les caractéristiques du modèle

Un modèle multimodal, c'est-à-dire qui intègre les véhicules particuliers et les transports collectifs.

Il faudra privilégier un modèle à quatre étapes, c'est-à-dire un modèle qui suit les quatre étapes d'un processus de décision au cours d'un déplacement :

- Génération : Vais-je me déplacer ou non ?
- Distribution : Ou vais-je ?
- Choix du mode : Comment je me déplace ?
- Affectation : Quel itinéraire je choisis ?



Le périmètre du modèle sera celui de l'Enquête Ménages Déplacements de 2006 et un découpage en zones fines, en cohérence avec celui retenu pour l'EMD.

Le modèle sera construit aux heures de pointe du matin et du soir.

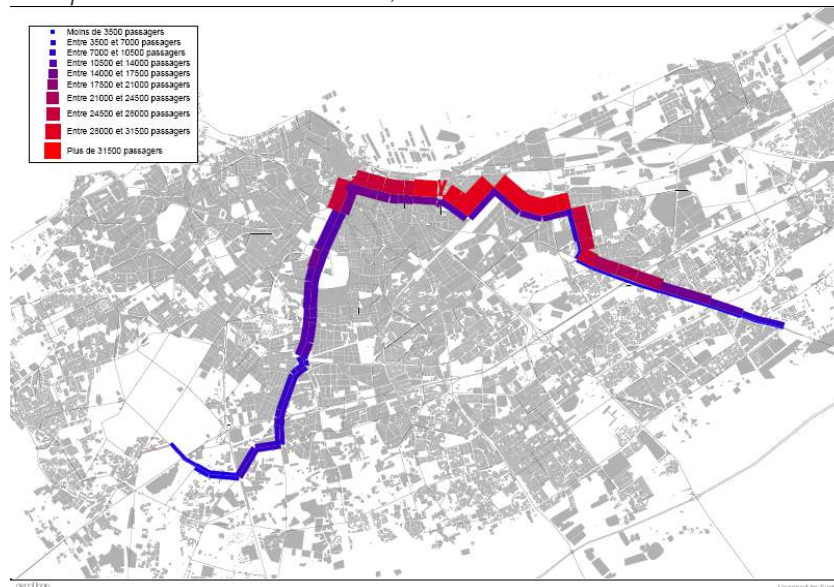
Les données d'entrée nécessaire pour sa construction seront les suivantes :

- Matrices origine-destination de l'enquête-ménage déplacements (zonage fin)
- Comptages véhicules particuliers et TC (cf les comptages automatiques menés par Routes de Guadeloupe)
- Enquêtes cordons pour les véhicules particuliers,
- Enquêtes OD pour les transports en commun,
- Données billettique (à prévoir dans la convention avec l'exploitant du réseau)

La construction et le suivi du modèle

1. Acquérir un progiciel de modélisation de la demande (environ 30 à 40 000 euros),
2. Construire le modèle et le caler avec l'aide d'un bureau d'études spécialisé (~50 000 €).
3. Former un ou plusieurs experts au sein de l'AOTU à l'utilisation de ce modèle, de manière à pouvoir l'alimenter pour des mises à jours régulières et effectuer des simulations (~ 20 000€).

Exemple de sortie du modèle CUBE, Casablanca



Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU
Rappel Action	<i>Construire un modèle multimodal de la demande de déplacements à l'échelle de l'agglomération</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	2011- 2012
Coût d'investissement	100 000 € (hors enquêtes)
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	UE FEDER
Partenaires consultatifs	Routes de Guadeloupe

62'

Mettre en place un observatoire des déplacements

Éléments de diagnostic

- La mise en œuvre du PDU intervient après l'approbation par le maître d'ouvrage. Le PDU devient alors un document de référence qui s'impose pour les décisions relatives aux déplacements urbains, aux différentes collectivités suivant leur domaine de compétences.
- La mise en œuvre du PDU nécessite de poursuivre la dynamique créée entre les partenaires (SCOT, communes...). Il est donc important de suivre via un observatoire des déplacements ce qui doit être réalisé et ses impacts.
- Le suivi du PDU et l'évaluation nécessitent un outil de récolte des données et d'analyse.

Principe de l'action

- Accompagner les décideurs politiques responsables de la mise en application du PDU vers des actions adaptées au territoire ;
- Améliorer la connaissance du contexte général des déplacements sur le périmètre du PDU,
- Identifier et prendre en compte les évolutions du contexte général (évolutions dans les déplacements et leurs conséquences dans les années à venir);
- Communiquer auprès des différents acteurs du projet et des habitants de l'état d'avancement du PDU ;
- Vérifier si les actions prévues dans le PDU ont été appliquées et évaluer l'efficacité de ces actions en termes d'objectifs atteints.

Description

L'Observatoire des déplacements est le principal outil de suivi du PDU

- Il vérifie, par le biais de relevés, d'indicateurs et d'analyses la pertinence des actions entreprises dans le PDU et évalue leur retombées ;
- Il mesure le niveau d'atteinte des objectifs définis par le PDU ;
- Il témoigne des difficultés dans la mise en œuvre des actions et soulève des dysfonctionnements éventuels.

Une première liste d'indicateurs de suivi et d'évaluation des actions a été dressée dans le cadre des études PDU, elle est présentée ci-après :

Les actions

Orientations stratégiques	Axes	Indicateurs qualitatifs
Créer une offre de transports collectifs attractive	<i>Respect du niveau de service défini par la DSP et de ses évolutions</i>	Production de veh.kms (hors hauts-le-pied) ; Veh.km offert par habitant et par type de ligne
	<i>Améliorer la qualité de service et le confort des usagers</i>	Taux de bus accessible dans la flotte ; régularité (définir des normes de régularité) ; Age moyen du parc de matériel roulant ; Vitesse commerciale par type de lignes
	<i>Evaluer l'impact du déploiement du réseau et son attractivité</i>	Fréquentation (nb de passagers annuels et par ligne) ; Fréquentation (nb de voyages par kilomètres offerts) ; Baromètre usagers et non-usagers sur la qualité du service de transports en commun ; Part modale des TC dans l'ensemble des déplacements ; Budget-temps moyen pour un déplacement
Faciliter la marche-à-pied et l'éco-mobilité	<i>Développer l'usage de la marche à pied pour les déplacements courts</i>	Surfaces aménagées pour les piétons (m ²)
	<i>Amorcer une politique qui favorise le développement de l'usage du vélo</i>	Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables sécurisés et continus
	<i>Multiplier les démarches écomobiles</i>	Nombre d'établissements ayant mis en place un plan de déplacement entreprise (PDE) ; Nombre d'employés concernés (salariés des entreprises) ; Nombre d'établissements avec actions pédibus et vélobus ; Nombre d'élèves par les actions pédibus et vélobus
	<i>Mesurer l'impact des actions en faveur des modes doux</i>	Part des pendulaires qui utilisent leur automobile ; Part modales de la marche à pied et du vélo dans l'ensemble des déplacements ; Part de la marche-à-pied pour les déplacements liés au domicile et dont le motif est l'accompagnement
Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements	<i>Améliorer le jalonnement et la signalétique</i>	Jalonnement et signalétique : kilomètre d'itinéraires jalonnés pour tous les modes ; jalonnement et signalétique : principales polarités correctement signalées (à partir d'une carte préalablement établie par l'observatoire des déplacements)
	<i>Développer des outils d'information sur les TC</i>	Mise en place d'une palette d'outils informatifs sur les TC (plan de réseau, fiche horaire par ligne) ; Fréquentation du site internet d'information sur les déplacements relié à la centrale de mobilité ;
	<i>Vérifier le niveau de lisibilité du réseau</i>	Enquête de satisfaction sur la lisibilité du système de déplacements

Les actions

Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement	<i>Mise en œuvre de la hiérarchisation de la voirie</i>	Nombre de kilomètres de voirie requalifiés et réaménagés ;
	<i>Améliorer les conditions du transport et des livraisons de marchandises</i>	Engagement de la concertation (nb de réunions organisées) ; Nombre d'emplacements de livraisons aménagés par commune
		Nombre d'emplacements de livraisons aménagés par commune
	<i>Faire du stationnement un levier de la politique de déplacements</i>	Nombre de places bénéficiant d'un marquage et d'une signalétique adaptée
		Nombre de places offertes en parcs relais
		Nombre de places de stationnement payantes sur voirie
		Nombre de places de stationnement payantes en ouvrage
	<i>Vérifier l'efficacité de la politique de stationnement</i>	Nombre d'heures payées/place/type de zone ; Taux de rotation par type de zone
	<i>Vérifier l'efficacité de la politique de livraisons et de transport des marchandises</i>	Répartition véhicules utilitaires légers et poids lourds ; Enquête de satisfaction auprès des livraisons pour les commerçants
Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements	<i>Suivi</i>	Nombre de projets urbains > 1 million d'euros pour lesquels un avis a été demandé à l'AOTU sur le volet déplacements ; Suivi inscription des réservations foncières aux PLU ; Suivi inscription de normes de stationnement aux PLU (normes adaptées à chaque type d'urbanisation et à chaque type de desserte)
Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements	<i>Résorber les points noirs</i>	Traitement des principaux points accidentogènes...
	<i>Commencer à traiter la pollution de l'air</i>	Pourcentage de bus propres dans la flotte (norme EURO 5)
	<i>Pollution de l'air et consommation énergétique</i>	Suivi de la pollution de l'air : moyenne de concentration des particules fines par zone ; Consommation énergétique par déplacement ; part des énergies renouvelables ;
	<i>Améliorer la sécurité des déplacements</i>	Nb d'accidents mortels impliquant notamment des piétons et des cyclistes avec d'autres usagers de la route (VP, PL, TC, etc.) ; Taux de gravité des accidents...
Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU	<i>Suivi du PDU</i>	Nombre de jours consacrés au suivi du PDU ; Réalisation des enquêtes nécessaires pour améliorer le pilotage des impacts du PDU ; Audience des actions de communication

Il sera nécessaire dès que l'Observatoire des déplacements sera mis en place, d'arrêter la liste définitive des indicateurs, d'indiquer pour chacun d'entre eux, la périodicité de collecte, la valeur de départ ainsi que la valeur cible à l'horizon du PDU.

Les moyens à mettre en œuvre pour que l'Observatoire soit opérationnel sont listés ci-après :

Les moyens humains :

Travail nécessaire du service transport pour alimenter l'Observatoire en collectant les données sur les déplacements sous la forme de relevés ou d'échanges après élaboration de conventions auprès des acteurs du PDU (communes, CG, DDE, sociétés de transport, etc). Bien évidemment, cet observatoire devra s'appuyer sur les autres outils déjà disponibles.

- Les moyens matériels :

L'intégration de données transports au sein du Système d'Information Géographique est nécessaire pour centraliser et organiser l'information collectée. Les outils informatiques standards permettront la réalisation des tableaux de bord.

La mise en place de l'observatoire repose sur le concours de l'ensemble des acteurs «déplacements». Elle est nécessaire afin d'assurer le bon fonctionnement de l'observatoire.

Une collaboration étroite entre les acteurs est opportune pour pouvoir disposer de données mises à jour de façon régulière :

- Les exploitants de TC (bus, transport à la demande...) pour les données relatives à l'organisation et la fréquentation des réseaux;
- Routes de Guadeloupe, pour les grands travaux de voirie, etc ;
- La DDE, pour les flux de trafic et données sur l'accidentologie.

La base de l'observatoire est fondée sur les investigations menées dans le cadre du diagnostic PDU. Les informations disponibles actuellement serviront de référence temporelle pour évaluer les actions du PDU à partir d'une date appelée temps « zéro ».

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU
Rappel Action	<i>Mettre en place un observatoire des déplacements</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	Dès la validation du PDU
Coût d'investissement	500 000€
Coût de fonctionnement (par an)	- (Personnel SMT)
Maîtrise d'ouvrage	AOTU, DDE
Partenaires financiers	

63'

Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU

Principe de l'action

La mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains suppose de continuer à travailler dans une démarche partenariale.

Les différentes phases ayant permis l'élaboration de ce plan ont permis de réunir dans des groupes de travail communs, l'ensemble des acteurs des déplacements et des transports du territoire. La réussite du Plan de Déplacements Urbains passe par le prolongement de cette dynamique.

Description

Les structures de mise en œuvre et de suivi du PDU sont déclinées ci-après :

- **Un comité de suivi** dont le rôle est de :

- Suivre la mise en œuvre du PDU en veillant au respect général du calendrier ;
- D'évaluer les effets du PDU au regard des indicateurs en validant le rapport d'avancement ;
- Décider d'éventuels réajustements des actions en fonction des résultats de l'évaluation continue ;
- De communiquer et d'informer sur la réalisation du PDU.

Composition : Etat, DDE, représentants élus de l'AOTU, maires des communes, Région, Conseil Général, ADEME, DIREN ...

Périodicité des réunions : une à deux fois par an

- **Un comité technique de mise en œuvre** dont le rôle est de :

- Préparer les décisions et les avis du comité de suivi,
- Suivre les travaux de la mission de mise en œuvre du PDU au sein de l'AOTU.

Composition : les fonctionnaires représentant l'Etat, les techniciens de l'AOTU, la Région et le Département...

Périodicité des réunions : quatre fois par an

- **La mission de mise en œuvre du PDU** dont le rôle est de :

- S'assurer de la mise en œuvre des actions du PDU,
- Coordonner les actions des services opérationnels,
- Assurer un tableau de bord de l'avancement du PDU,
- Préciser les programmes détaillés, les modalités spécifiques aux territoires, les calendriers

Elle s'appuie sur l'Observatoire des déplacements.

Programmation

Rappel Orientation stratégique	Mettre en œuvre, suivre et évaluer le PDU
Rappel Action	<i>Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU</i>
Niveau de priorité	1
Programmation	Dès la validation du PDU
Coût d'investissement	-
Coût de fonctionnement (par an)	-
Maîtrise d'ouvrage	AOTU
Partenaires financiers	
Partenaires consultatifs	DDE (Observatoire des transports) /Communes /CG971 /CR Guadeloupe /ADEME /Gwad'air /Exploitants du réseau urbain/ CCI/Associations d'usagers

L'évaluation du projet PDU

L'évaluation du projet PDU

1 Préambule

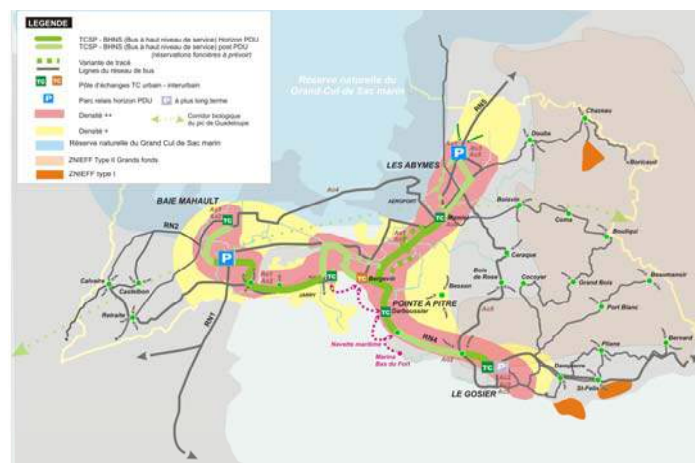
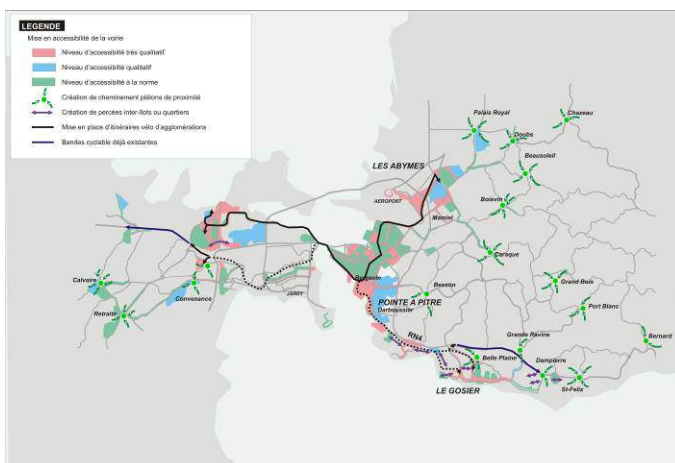
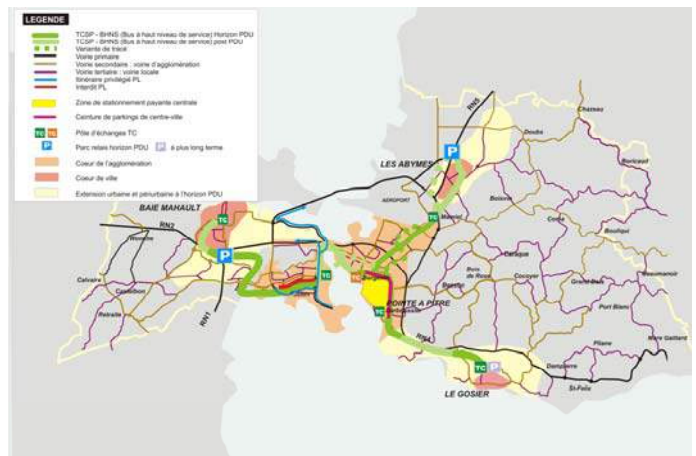
Il n'y a pas actuellement d'outil de modélisation des déplacements disponible à l'échelle de l'agglomération qui aurait permis de tester et comparer les différents scénarios envisagés et d'évaluer le scénario PDU de façon quantitative : ni modèle TC, ni modèle multimodal, ni modèle VP.

Un outil sera mis en place dans le cadre du PDU (*Action 62*) une fois disponibles des données sur la fréquentation du réseau : il devra être mis en place pour tester les ajustements envisagés dans l'évaluation à 5 ans.

2 Les effets du PDU

Les effets du Plan de Déplacements Urbains sur la structure du territoire et des déplacements seront multiples. Ils pourront se mesurer grâce à l'analyse des critères d'évaluation mise en œuvre dans le cadre de son observatoire (*Action 63*).

Le suivi du PDU consistera à mesurer les impacts des réalisations effectivement menées à bien, à analyser les éventuels écarts observés par rapport aux objectifs initiaux et à ajuster les actions futures, notamment au moment de l'évaluation et de la révision du PDU à cinq ans.



L'évaluation du projet PDU

2.1 Un saut qualitatif en matière de desserte en transports collectifs

En permettant un véritable saut qualitatif en matière de niveau de service, le projet PDU retenu devra permettre de regonfler la part de marché des transports collectifs à l'horizon 2019.

Action fléchée comme prioritaire, la mise en place d'un réseau de transports collectifs d'agglomération qui s'appuiera sur des axes structurants en site propre devrait permettre de faire passer la part des transports en commun dans l'ensemble des déplacements motorisés de 13 à 20% soit un peu plus de 100 000 déplacements par jour en TC contre 46 000 en 2006.

2.2 Une refondation du partage de la voirie

L'ensemble du projet est porté par une logique de refondation du partage de la voirie. Les investissements en matière de voirie ont ainsi été conçus dans une logique de maillage en vue de mieux affecter les flux sur le réseau viaire et non en vue de satisfaire une demande de déplacements en voiture particulier toujours croissante.

Ce projet permettra une baisse en part de marché de l'automobile de l'ordre de 8 points, bien qu'en valeur relative le volume de déplacements en véhicules particuliers continuera a priori d'augmenter. La socio-démographie largement positive de l'agglomération explique largement cet état de fait (entre 30 000 et 60 000 habitants supplémentaires à l'horizon du PDU en fonction des hypothèses retenues).

De fait, malgré un déploiement d'une desserte de transports collectifs ambitieuse, la hausse des déplacements VP devrait pouvoir être largement freinée à l'horizon du PDU mais il est fort peu probable que ceux-ci diminuent en valeur absolue.

2.3 Un renforcement de la ville de proximité

La complémentarité est recherchée à tous les niveaux en améliorant les cheminements piétons pour les déplacements de proximité notamment pour les arrêts du réseau de transports en commun et la création de parkings péricentraux et des parcs relais à moyen et long terme.

Le projet PDU retenu intègre une vision de développement maîtrisé de l'agglomération, s'appuyant sur une logique de densification et de redynamisation de l'axe central, un accompagnement de zones en devenir (Gourdeliane, Convenance, Dothémare, Belleplaine...), un renforcement des centralités secondaires avec un réseau hiérarchisé et une préservation autant que possible des zones rurales.

2.4 Conclusion

S'agissant d'une évaluation a priori, nous pourrions revenir sur les lacunes d'une démarche sans modélisation. Toutefois, une évaluation qualitative permet de se fixer des objectifs cibles pour un certain nombre de thématiques critiques. Par ailleurs, les mesures mises en place dans le cadre du présent PDU ont d'ores et déjà fait leurs preuves dans d'autres agglomérations françaises, conduisant notamment une baisse de la part de l'automobile dans les déplacements tous modes (comme à Reims, Rouen ou encore Rennes) et à une hausse de fréquentation des transports collectifs (+ 6% de fréquentation des réseaux de transports collectifs entre 2006 et 2007).

L'évaluation du projet PDU

Critères	Objectifs cibles au regard du projet mis en place, à l'horizon du PDU (2019)									
Desserte transports en commun	<p>Hausse de la part des transports en commun (de 13 à 20%)</p> <p>Accélérer les transports en commun – gagner du temps sur quelques parcours emblématiques.</p> <p><i>Les Abymes (centre) à Pointe-à Pitre (centre) : -30% sur les temps de parcours actuels</i> <i>Baie-Mahault centre – Pointe-à Pitre (centre) : - 20%</i></p> <p>Proportion de la population desservie par les transports en commun à moins de 300 m (y compris Transport à la demande) : 100 %</p>									
Trafic automobile	Hausse du trafic contenue en volume et baisse de 83 à 75 % de part modale									
Accessibilité du territoire	80 % de la population à moins de 30 minutes d'un grand établissement de santé (Cliniques, CHU).									
Cheminements piétons	Au minimum 200 kms supplémentaires de cheminements sûrs et accessibles									
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	<p>Réduction de la consommation énergétique unitaire et des émissions de gaz à effet de serre des individus par jour en diminuant le recours à l'automobile et en équipant la flotte du réseau de transports en commun avec des véhicules propres.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CNS (gep)</th> <th>CO2 (gr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>142</td> <td>429</td> </tr> <tr> <td>Horizon PDU</td> <td>Minimum - 10 %</td> <td>Mini -10%</td> </tr> </tbody> </table>		CNS (gep)	CO2 (gr)	2006	142	429	Horizon PDU	Minimum - 10 %	Mini -10%
	CNS (gep)	CO2 (gr)								
2006	142	429								
Horizon PDU	Minimum - 10 %	Mini -10%								
Sécurité des déplacements	- 30 % d'accidents et - 40 % de tués									

L'évaluation du projet PDU

...

L'évaluation financière et le calendrier

Financement et calendrier

1 L'évaluation financière du projet de PDU

Conformément à l'article 28 de la LOTI modifiée par la loi sur l'air de 1996, les principales actions figurant dans le PDU ont fait l'objet d'une approche financière.

1.1 Les investissements du PDU

Le cadrage de l'enveloppe du budget du PDU

Le diagnostic des études PDU a montré que les investissements pratiqués ces dernières années par les gestionnaires de voirie (communes, Conseil Général, Conseil Régional) représentait en moyenne 12 M€. Les investissements des collectivités consacrés aux transports publics dans l'agglomération ont été faibles sans doute inférieurs à 1 million d'euros (billettique, points d'arrêts mis en place par le Conseil général ces dernières années). Au fil de l'eau, on peut considérer que 120 millions d'euros seraient investis pendant la période de 10 ans du PDU. On a donc considéré que ces maîtres d'ouvrage pourraient s'engager à la même hauteur chaque année dans les actions du PDU les concernant.

Le modèle financier a ensuite testé l'investissement maximal qui pourrait être porté par le Syndicat dans des conditions normales de fonctionnement et d'endettement. Cette simulation a permis de se fixer sur le chiffre de 110 M€ 2008.

Cette enveloppe globale de 230 M€ a par ailleurs été comparée aux budgets d'investissements retenus dans les PDU d'un certain nombre d'agglomérations françaises (cf. tableau ci-dessous)

	Enveloppe investissements du PDU	Ratio investissement par habitant du PTU par an
Grenoble 2000	1 177 M€	315 €/hab/an
Marseille 2000	3 349 M€	260 €/hab/an
Annecy 2001	74 M€	53 €/hab/an
Nancy 2006	260 M€	100 €/hab/an
TCO 2006	87 M €	44 €/hab/an
Reims 2000	192 M€	90 €/hab/an

Les montants d'investissement peuvent varier en fonction des projets pris en compte dans l'enveloppe du PDU. Les variations peuvent notamment être importantes lorsque des projets de voirie primaire telle qu'une rocade ou une voirie primaire ou encore TCSP sont inclus ou non dans

1.2 L'évaluation des investissements

Il convient de rappeler quelques préalables :

- Le Syndicat Mixte des Transports du Petit cul de sac marin a établi sa prospective financière pour les transports collectifs urbains dont il pilote l'organisation et les autres actions du PDU de son ressort en investissements et en fonctionnement ;
- Concernant les actions entrant dans la compétence d'autres collectivités, l'approche financière des investissements a été faite en concertation avec les collectivités maîtres d'ouvrage en particulier les gestionnaires de voirie (Conseil Régional, Conseil général, Communes) ; les subventions qu'elles pourraient obtenir sont intégrées en revanche ; l'impact éventuel sur le budget fonctionnement des collectivités n'a pas pu être estimé ;
- Les projets des études PDU sont actuellement à des niveaux d'étude différents avec en conséquence des évaluations financières des investissements à des stades plus ou moins avancés :
 - o des estimations faites à partir d'études de faisabilité ou d'avant-projet (projets de maillons routiers complémentaires par exemple)
 - o des enveloppes définies par les partenaires et correspondant à des objectifs
 - o des évaluations définies par analogies avec des opérations similaires menées ailleurs

Financement et calendrier

1.3 Les investissements par grande orientation

Créer une offre de transports collectifs attractive	118 M €	51 %	Dont TCSP 85 M €
Faciliter la marche à pied et l'écomobilité	28 M €	12 %	Dont Mise en accessibilité de la voirie aux PMR 20 M€ et Aménagements piétons 7 M€
Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements	5 M€	2 %	Dont mise en place de jalonnement tous modes 4 M €
Organiser les flux (VL,PL) et l'offre de stationnement	70 M€	30,5 %	Dont Mise en place schéma de voirie 52 M € Dont Stationnement 19 M€
Mettre en cohérence politiques d'urbanisme et de déplacements	0 M€	-	
Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements	7,5 M€	3,00%	Dont Sécurisation points noirs 7 M €
Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU	1,5 M €	0,50%	

1.4 La maîtrise d'ouvrage

Les actions visant à créer une offre de transport collectif attractive sont portés essentiellement par l'AOTU.

1.5 La soutenabilité financière pour le Syndicat Mixte des Transports

La faisabilité financière du projet pour le SMT AOTU a été vérifiée dans le cadre des études en intégrant investissements et fonctionnement à la fois pour la mise en place du PDU et pour celle du réseau de transports (transports scolaires, réseau bus 2010-2015 puis réseau TCSP). La montée en charge du SMT (effectifs renforcés) a été prise en charge.

Seuls les éventuels surcoûts pour les autres collectivités (nouvelle voirie ou voirie élargie...) n'ont pas été évalués dans l'analyse étant donné le manque de données sur les coûts actuels comme par exemple les coûts unitaires d'entretien.

Avec les hypothèses ci-dessous, validées par le Comité de Pilotage, le projet PDU tel que présenté dans le document projet est financièrement soutenable pour le SMT.

Financement et calendrier

1.5.1 Les hypothèses de l'analyse

Le volume total d'investissements programmé sur 10 ans s'élève à 230 M€, soit 23M€ en moyenne par an consacrés à l'organisation de la mobilité dans l'agglomération contre environ 15 à 17 M€/an actuellement.

Le calendrier sur lequel est basée la simulation financière est le suivant :

- Période PDU 1er janvier 2010 / 31 décembre 2019
- Réalisation de la première phase du TCSP : 1er janvier 2016
- Taux du Versement Transport : 1% dès octobre 2008 et 1,75% au 1er janvier 2012
- Contribution des communes : niveau fixé chaque année visant à couvrir les obligations légales (c'est-à-dire couverture du remboursement de la dette ou couverture de l'amortissement des biens).
- Mise en place d'une DSP [Bus + TCSP au 1er janvier 2016]. De 2010 à 2016, montée en charge progressive des DSP actuelles avec développement d'un service public du transport (Personnes à Mobilité Réduite, Transport à la Demande, Services week-end et jours fériés, ...).

1.5.2 La charge brute

Le projet PDU envisagé est le suivant (en k€ HT 2008) :

CHARGE BRUTE DES INVESTISSEMENTS	
Transport en Site Propre 2010-2016	85 000
Bus 2010-2020 - renouvellement et amélioration de la flotte	20 000
Autres investissements PDU 2010-2020	126 170
Total des investissements 2010/2019 = période du PDU	231 170

1.5.3 La charge nette

La charge nette correspond à la somme des investissements réalisés par l'AOTU déduction faite :

- **Pour l'AOTU :**
 - o Des recettes que sont les subventions FEDER considérées (taux de subvention estimé à 40% sur toutes les dépenses du PDU hors les 21 M€ d'achat de bus). En fait, cette recette sera très variable en fonction du projet (0 pour les projets non éligibles à 75%

Financement et calendrier

taux maximum pour les projets » Earmarking ». De plus le FEDER est considéré comme mobilisable seulement jusqu'en 2013.

- Du FIRT : au titre du statut d'AOTU, le Syndicat percevra une recette de FIRT estimée à 3 M€ en progression de 3% par an.
- Enfin, l'exploitation du service de transport se trouvant dans le champ de la TVA, les investissements réalisés par l'AOTU sont supposés neutres en TVA (paiement de la TVA et récupération de la TVA par la voie fiscale via le transfert du droit à déduction (dans le cadre d'un contrat d'affermage)).

- Pour les gestionnaires de Voirie (GV) :

- Des recettes en matière de FEDER limitées à 24% du coût des investissements réalisés au titre du DOCUP actuel (c'est-à-dire jusqu'en 2014) compte tenu des montants inscrits dans le PO au titre des routes. Après 2014, le taux de subvention est, par prudence, considéré comme nul.
- Du FCTVA : les investissements réalisés par les GV seront payés TTC (TVA à 8,5%) et les collectivités percevront le FCTVA sur ces dépenses (15,482% des dépenses TTC éligibles).

La charge nette des investissements s'analyse comme suit :

(en k€ - constants - valeur 2008)	BHNS
CHARGE NETTE DES INVESTISSEMENTS	
Investissements réalisés par l'AOTU 2010/2019 = période du PDU	51 616
Investissements réalisés par les GV 2010/2019 = période du PDU	95 642
Total des investissements nets 2010/2019 = période du PDU	147 258
<i>Portage des investissements (en %)</i>	<i>64%</i>

1.5.4 L'exploitation du réseau futur

En exploitation, le coût de fonctionnement du réseau en fonction de chaque projet est projeté sur la base des ratios suivants (en k€ HT 2008) :

Nb de km site propre	1 000
Nb de km bus	3 000
Total	4 000
Coût site propre (€/km)	4,00
Coût bus (€/km)	3,00
Coût site propre (total) - en k€	4 000
Coût bus (total) - en k€	9 000
Charges d'exploitation - en k€	13 000

Financement et calendrier

- Pour la DSP mise en place en 2016 sur le réseau complet, le coût d'exploitation est estimé à 13 M€ (en € constants 2008) correspondant à un réseau moyen (~4 millions de km réalisés chaque année).
- Pour la DSP à court terme, son montant est une résultante dépendant de la capacité financière de l'AOTU et du postulat financier retenu sur l'affectation du VT. La contribution forfaitaire à verser au délégataire à court terme a été fixée à 5 M€ en moyenne annuelle de 2010 à 2015.

1.5.5 Rappel des autres hypothèses financières

Versement transport Sur les 1% de VT votés en octobre 2008 (pour une application en avril 2009), 0,8% serviront à restructurer le réseau existant (sujétions de services publics, développement de lignes, financement de matériels propres à l'existant, prise en charge de la part du scolaire non couverte, paiement des éventuelles indemnités de résiliation des contrats existants). Il convient de noter que le FIRT, perçu en section d'investissement, permet de financer une large part des investissements dédiés au réseau existant. Le solde de VT non consommé (0,2% de l'assiette) et les 0,8% complémentaires que l'AOTU sera en droit de voter dès lors qu'elle aura délibéré sur le projet de TCSP seront dédiés au financement des investissements PDU (hors matériel dédié au réseau existant). Il a été pris comme hypothèse une augmentation de ce VT au 1^{er} janvier 2012.

Subvention d'équilibre

Déterminée par rapport au besoin annuel

Recettes commerciales

Elles sont supposées couvrir 30% du coût d'exploitation du réseau à échéance 2016, par analogie avec ce qui est constaté en moyenne.

Transport scolaire

Compte tenu des recettes associées (usagers et DGD) et des modes de compensation envisagés par le Conseil Général, la charge nette du transport scolaire en € constants est estimé à 1,7 M€ en progression de 4% par an.

FIRT

Au titre du statut d'AOTU, le Syndicat ou la future Communauté d'Agglomération percevra une recette estimée à 3 M€ en progression de 3% par an. Nous supposons ce FIRT partagé avec la CC Basse Terre à l'horizon 2014.

Subventions sur le projet (dont PO)

Le projet est supposé subventionné de la façon suivante : 24% pour les investissements réalisés par les gestionnaires de voirie, 40% pour les investissements PDU hors bus (20 M€)

Fonctionnement de l'AOTU

Il est de 500 000 € en 2010 en augmentation de 10% par an

Annuités de dette

Elles sont calculées sur 20 ans au taux de 5,5%

Financement et calendrier

1.5.6 Les résultats financiers du Scénario PDU

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Versement transport	8 605	8 820	16 272	16 679	17 096	17 524	17 962	18 411	18 871	19 343
Contribution des Collectivités (ou BP vers BA)	361	370	380	389	399	409	2 918	3 630	4 327	5 068
Autres ressources (DGD, compensation CG...)	982	845	869	893	918	944	971	999	1 028	1 058
<i>Recettes commerciales</i>	-	-	-	-	-	-	<i>5 337</i>	<i>5 444</i>	<i>5 553</i>	<i>5 664</i>
Total recettes réelles de fonctionnement	9 948	10 035	17 521	17 961	18 413	18 876	27 188	28 484	29 779	31 132
DSP	5 082	4 967	5 008	5 043	5 074	5 098	17 791	18 503	19 243	20 013
Transport scolaire	2 595	2 699	2 807	2 919	3 036	3 158	3 284	3 415	3 552	3 694
Fonctionnement du AOTU (ou du BA)	550	605	666	732	805	886	974	1 072	1 115	1 159
Autres dépenses (intérêts essentiellement)	-	-	-	-	-	246	738	717	694	669
Total dépenses réelles de fonctionnement	8 227	8 271	8 480	8 695	8 915	9 387	22 788	23 707	24 604	25 536
Dépenses d'investissement hors dette	2 800	2 853	26 932	27 996	29 202	32 349	6 245	6 677	7 133	7 612
TCSP	740	732	24 747	25 745	26 883	29 961	-	-	-	-
Bus	2 060	2 122	2 185	2 251	2 319	2 388	2 460	2 534	2 610	2 688
Autres (capacité complémentaire - cachée aujourd'hui) charge nette hors PO	-	-	-	-	-	-	3 785	4 144	4 523	4 925
Recettes d'investissement hors dette	3 386	3 475	13 177	13 674	12 492	13 776	1 845	1 900	1 957	2 016
PO	296	293	9 899	10 298	10 753	11 985	-	-	-	-
FIRT	3 090	3 183	3 278	3 377	1 739	1 791	1 845	1 900	1 957	2 016
Emprunt	-	-	-	-	4 470	9 084	-	-	-	-
Remboursement du capital de dette	-	-	-	-	-	128	396	418	441	465
FR au 01/01	7 819	10 126	12 512	7 797	2 742	-	-	-	-	-
FR au 31/12	10 126	12 512	7 797	2 742	-	-	-	-	-	-
Ressources hors épargne	1 080	1 090	17 892	18 730	19 704	22 732	1 449	1 483	1 517	1 551
Besoin de financement	2 800	2 853	26 932	27 996	29 202	32 221	5 849	6 260	6 692	7 148
Utilisation de l'épargne brute	1 721	1 764	9 040	9 266	9 498	9 489	4 400	4 777	5 176	5 597
Ressources propres d'investissement + épargne	9 540	11 890	21 552	17 063	12 240	9 489	4 400	4 777	5 176	5 597
Amortissement des biens ou de la dette	410	587	769	956	1 149	1 349	4 400	4 777	5 176	5 597
Respect des contraintes d'équilibre (bien ou dette)	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Encours de dette au 31/12	-	-	-	-	4 470	13 426	13 030	12 613	12 172	11 708
Capacité de désendettement	0 an(s)	0 an(s)	0 an(s)	0 an(s)	0 an(s)	1 an(s)	3 an(s)	3 an(s)	2 an(s)	2 an(s)
Taux d'endettement	0%	0%	0%	0%	24%	71%	48%	44%	41%	38%

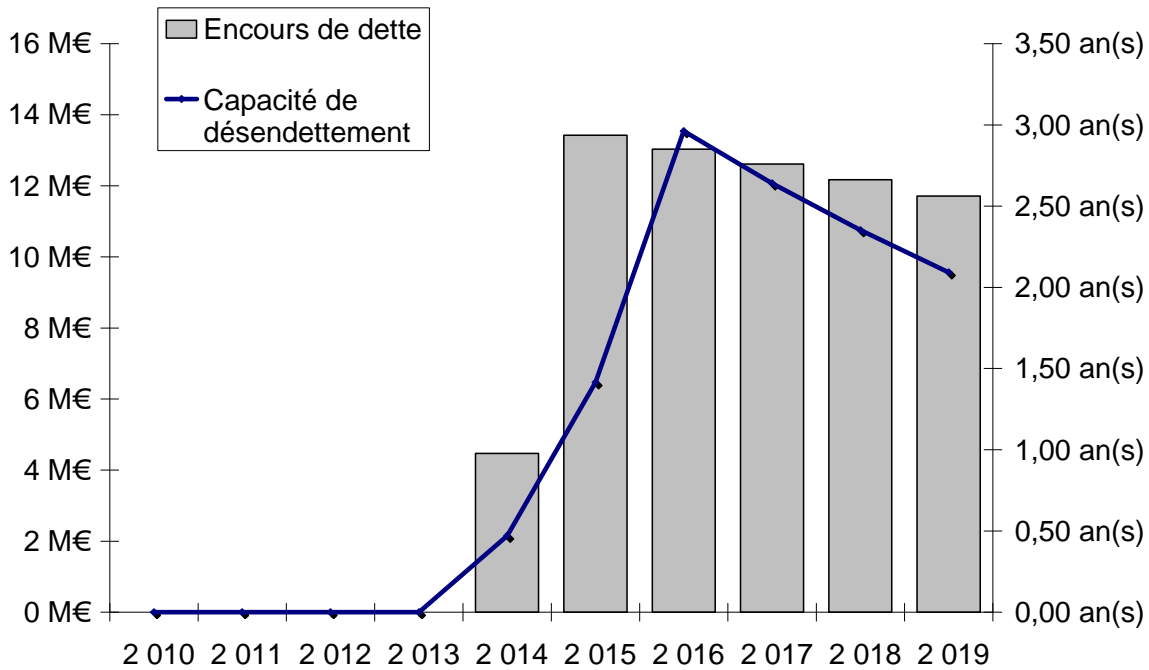
La projection financière démontre la soutenabilité du projet pour le Syndicat Mixte des Transports

Le budget de l'AOTU représenterait 28,0 M€ en recettes de fonctionnement en 2016 **dont 3,7 M€ (soit 2,4 M€ en € 2008) apportés par une subvention d'équilibre minimale apportée par les collectivités membres de l'AOTU.**

L'AOTU disposerait par ailleurs d'une capacité complémentaire d'investissement estimée à 12,4 M€ (€ 2008) à réaliser entre 2016 et 2020.

L'encours de dette représente un niveau très raisonnable avec une capacité de désendettement ne dépassant pas 3 ans. C'est une garantie apportée à l'AOTU (par rapport à la situation financière des villes porteuses du projet et par rapport à la capacité à relancer des investissements dans le cadre d'un nouveau PDU au-delà de 2020).

Financement et calendrier



2 Le calendrier de mise en place du PDU

Le tableau ci-après indique les périodes et les échéances de mise en place des différentes actions du PDU.

Financement et calendrier

Financement et calendrier

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Créer une offre de transports collectifs attractive	1 Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération										
	2 Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper										
	3 Renouveler le parc de matériel roulant										
	4 Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP										
	5 Réaliser la première phase du TCSP										
	6 Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime										
	7 Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire										
	8 Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale										
	9 Mettre en place un système de billettique										
	10 Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession et aider à la mise en place des évolutions										
	11 Aider à la mise en place d'une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération										
	12 Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules										
	13 Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis										
	14 Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU										
Faciliter la marche-à-pied et l'éco-mobilité	15 Elaborer une charte de mise en accessibilité										
	16 Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte										
	17 Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du PMA										
	18 Mettre en place puis gérer une brigade de repérage des dysfonctionnements sur la voirie										
	19 Mettre en place une cellule de suivi des aménagements "gardienne de l'accessibilité"										
	20 Créer des zones piétonnes et calmes										
	21 Mettre en place des cheminements hors voirie										
	22 Finaliser un schéma directeur vélo										
	23 Mettre en place une continuité cyclable										
	24 Aider à la mise en place de parcs de vélos entreprise ou interadministrations										
	25 Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés										
	26 Aider à la mise en place de Pédibus										
	27 Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes										
	28 Promouvoir le covoiturage										
29 Etudier l'apport de la mise en place d'actions en faveur d'une meilleure gestion des temps											
Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements	30 Elaborer une charte de partage de la voirie										
	31 Etudier l'opportunité d'un système de régulation routier										
	32 Créer des outils d'information sur les transports collectifs										
	33 Créer une centrale de mobilité										
	34 Elaborer une charte de jalonnement sur l'agglomération (avec un point particulier sur Jarry)										
35 Mettre en place du jalonnement pour tous les modes selon cette charte											
Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement	36 Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement pour consolider la politique de stationnement										
	37 Consolider la politique de stationnement (tarification et dimensionnement)										
	38 Elargir la zone de stationnement payante centrale										
	39 professionnels moyenne durée										
	40 Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement, PMR, livraisons)										
	41 Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires										
	42 Initier l'intermodalité VP-TC : créer des parcs relais										
	43 Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant										
	44 Mettre en œuvre le schéma de voirie du PDU										
	45 Créer les maillons manquants du réseau viaire										
	46 Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en centre-ville										
47 Mettre au point une réglementation pour les véhicules transportant des marchandises											
48 Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret											
49 Localiser et mettre en place des aires de stockage et remorques dans Jarry											
50 Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises											
Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements	51 documents d'urbanisme										
	52 Inscrire des normes de stationnement dans les PLU (livraisons de marchandises, PMR)										
	53 Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports										
	54 Faire expertiser les projets d'urbanisation par les techniciens des déplacements										
Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements	55 Sécuriser les points noirs (traiter les dysfonctionnements restant après le traitement de la voirie)										
	56 Mettre en place un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste										
	57 Etablir une cartographie du bruit										
58 Equiper la flotte de matériel roulant en véhicules non polluants											
Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU	59 Promouvoir les mobilités alternatives										
	60 Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière										
	61 Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements sur l'agglomération										
	62 Elaborer un modèle multimodal sur l'agglomération et le faire vivre										
	63 Mettre en place un observatoire des déplacements										
64 Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU											

Financement et calendrier

Le rapport environnemental

Le rapport environnemental

1 Préambule

La prise en compte de l'environnement dans le développement des transports est l'un des objectifs majeurs des Plans de déplacements urbains, institués par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) en 1996, puis réaffirmé par la loi SRU en 2000.

La directive européenne n°2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (directive EIPPE) et sa transposition en droit français (décret n°2005-613 du 27 mai 2005 pris pour l'application de l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement) est une pierre supplémentaire à l'édifice réglementaire qui vise à la protection de l'environnement et de la santé humaine, en renforçant l'étape de l'évaluation.

La nécessité de réduire l'impact des transports sur l'environnement et les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir sont inscrits dans de nombreux documents, politiques ou juridiques, régissant directement ou indirectement le champ des transports.

1.1 Les programmes nationaux

Le **Programme National de Lutte contre le Changement Climatique** (PNLCC) a été lancé en janvier 2000, il fixait une centaine de mesures devant permettre de satisfaire les objectifs gouvernementaux pris dans le cadre du protocole de Kyoto (ramener en 2008-2012, les émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990). Plusieurs de ces mesures concernaient le secteur des transports. Il s'agissait de mesures existantes qu'il fallait poursuivre et/ou renforcer (diminution des consommations unitaires des véhicules neufs, développement du transport intermodal de marchandises, rattrapage de la fiscalité sur le gazole), et de mesures nouvelles, telle que la mise en place de la taxe carbone.

Ce dispositif a été complété en décembre 2000 par le **Programme National d'Amélioration de l'Efficacité Énergétique** (PNAEE) et en juillet 2004, par le **Plan Climat**. Ce dernier s'est substitué au Programme National de Lutte contre le Changement Climatique.

L'objectif est de proposer un plan d'actions renforcé et opérationnel pour permettre non seulement de dépasser les objectifs du protocole de Kyoto, mais également de s'inscrire dans une vision à plus long terme (division par 4 ou 5 des émissions d'ici 2050). Plusieurs actions portent sur les transports : réduire les émissions des véhicules routiers; améliorer l'efficacité des déplacements urbains (inciter par exemple à la mise en place de PDE), développer l'inter-modalité des transports interurbains, soutenir la Recherche & Développement.

Plus d'un an après la mise en œuvre du Plan Climat, le gouvernement a adopté de nouvelles mesures pour renforcer les actions sur l'habitat et les transports, deux secteurs dont l'évolution des émissions reste préoccupante. Pour les transports, il s'agit d'apposer une étiquette "CO₂" sur les véhicules neufs dans leurs lieux de vente (obligatoire depuis le 20 mai 2006) et de lever une taxe, affectée à la carte grise pour les véhicules neufs les plus polluants (plus de 200 g de CO₂ par kilomètre à partir du 1^{er} juillet 2006).

Le premier **programme national de lutte contre le bruit** des transports terrestres date de 1984. Il portait sur la résorption des « points noirs », zones où le bruit atteint plus de 70 dB(A) en façade entre 8 et 20 h, situées sur le réseau national routier et ferroviaire. Depuis, un nouveau programme « de rattrapage » a

Le rapport environnemental

été annoncé en novembre 1999 qui prévoit des financements en priorité pour la protection des habitations et des bâtiments publics, mais aussi pour l'utilisation de revêtements de meilleure qualité acoustique sur les chaussées du réseau national.

1.2 Les normes et directives

Depuis 1971, l'Europe contrôle les émissions des véhicules routiers par l'élaboration de normes de plus en plus sévères afin d'améliorer la qualité de l'air. Plusieurs directives fixent les valeurs limites d'émission pour les véhicules légers et lourds et pour un grand nombre de polluants. Depuis 1970, plusieurs directives communautaires ont été adoptées, fixant des niveaux sonores admissibles pour les véhicules à moteur, les pneumatiques, les engins de chantier, les mobiliers urbains et à certains équipements industriels. Le cinquième programme communautaire d'action pour l'environnement (1993) visait l'élimination progressive de toute exposition de la population à des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) en façade à l'horizon 2000. Dans son Livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit en 1996, la Commission propose notamment une harmonisation des méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit et la réduction des émissions à la source (circulation routière et ferroviaire, transport aérien).

La directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise à harmoniser les politiques de lutte contre le bruit dans les pays de l'Union Européenne. Elle amène de nouvelles règles en matière d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement dû aux principales infrastructures de transports et aux activités industrielles. Elle impose d'une part la publication de cartes de bruit dites « stratégiques », qui visent à informer le public sur les niveaux de bruit et leurs effets ainsi qu'à fonder l'adoption de plans de prévention et de réduction du bruit. D'autre part, des « plans d'action » devront être établis en vue de prévenir et réduire, lorsque cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement. Ces outils devront être réexaminés tous les 5 ans, révisés le cas échéant, et diffusés largement auprès du public. La directive prévoit la division de la journée en trois périodes : 6-18 h (jour), 18-22 h (soirée) et 22-6 h (nuit), et impose l'utilisation d'indicateurs (ou descripteurs) de bruit communs pour l'ensemble des Etats de l'Union : le L_{den} qui décrit la dose journalière moyenne de bruit et qui intègre les doses perçues en périodes de jour, de soirée et de nuit en donnant à ces deux dernières des pondérations plus importantes par rapport à la période de jour, ainsi que le L_{night} qui décrit la dose moyenne de bruit en période de nuit.

Elle propose une hiérarchisation des modalités à mettre en oeuvre en fonction de la taille des agglomérations, du nombre d'habitants concernés par les routes, voies ferrées et aéroports, avec des échéances variables pour la mise en place des cartes et plans d'actions selon ces critères.

1.3 Les lois et les décrets

Dans les années 1990, la France s'est dotée d'un cadre législatif et réglementaire permettant de concilier développement du système de transports, protection de l'environnement et économies d'énergies. Jusque-là en effet, la **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)** du 30 décembre 1982, régulièrement actualisée, fixait le cadre général de la politique des transports. Les politiques de déplacements visaient l'accroissement de l'offre d'infrastructure pour une société valorisant les valeurs de progrès et de mobilité. Dans les années 1980, la LOTI a institué les **Plans de Déplacements Urbains (PDU)** et introduit la notion de maîtrise des déplacements automobiles, mais ce n'est que dans les années 1990 que les préoccupations environnementales ont réellement pris de l'importance, les PDU

Le rapport environnemental

étant redéfinis dans une problématique de développement durable. Cette prise en compte de l'environnement dans le cadre législatif des transports a également été renforcée par l'adoption, le 30 décembre 1996, de la **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE)** dont le principal objectif est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. La loi LAURE reconnaît à chacun le « *droit de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé* ». Son article 2 précise la notion de pollution atmosphérique : « *constitue une pollution atmosphérique au sens de la présente loi l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives excessives* ».

Accompagnée de près de 20 décrets d'application, la loi prescrit entre autre obligation, l'information du citoyen sur la qualité de l'air, l'élaboration de **Plans Régionaux de la Qualité de l'Air (PRQA)** ou encore, l'élaboration de plans de déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les orientations des PRQA et les prescriptions des PPA (Plans de Protection de l'Atmosphère) toutes deux instaurées également par la LAURE, ne permettent aucune disposition de restriction de circulation ayant un réel impact sur les émissions de gaz à effet de serre.

La **loi Solidarité et Renouveau Urbains (SRU)** du 13 décembre 2000 a complété la LOTI et la LAURE en mettant en perspective la cohérence de l'aménagement du territoire, la solidarité des acteurs économiques et la notion de développement durable. L'objectif est d'intégrer le développement économique et les choix d'urbanisation à travers des enjeux de qualité de vie, de sécurité et de protection de l'environnement. Pour favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs et coordonner les politiques de déplacement de différents acteurs, la loi a, entre autre, institué les **Plans de Déplacements des Entreprises (PDE)**.

La **loi cadre contre le bruit** du 31 décembre 1992 a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation du bruit. En déclinaison, à l'échelle départementale, ont été définies des prescriptions relatives aux conditions acoustiques des bâtiments à construire aux abords des infrastructures.

Elle fixe comme objectif de santé publique la suppression totale des points noirs dans un délai de 10 ans à compter de sa mise en application. L'un de ses objectifs principaux est le respect de valeurs seuils de niveaux sonores lors de la construction ou de la modification d'infrastructures de transports terrestres.

Le **projet de loi programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement** a été adopté le 21 octobre 2008 par l'Assemblée Nationale. Il comprend un volet transports qui met en évidence l'objectif de « réduire les émissions de gaz à effet de serre » dû aux transports de 20 % d'ici à 2020 afin de les ramener au niveau de 1990.

« L'État favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transport et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés. Dans une logique de développement des transports multimodale et intégrée, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local en limitant les impacts sur l'environnement des riverains. »

Le rapport environnemental

En ce qui concerne les marchandises, la loi favorise les moyens de transports autres que routiers (transport maritime par cabotage).

L'accent est mis sur le développement de l'usage des transports collectifs de personnes. « À cet effet, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et pour les déplacements interurbains, et aux investissements ferroviaires, maritimes et fluviaux par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires. L'État prendra des mesures d'adaptation de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs pour tenir compte de la situation particulière de chacune des régions d'outre-mer ».

L'article 12 précise que « dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. À cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, de l'auto-partage et du télétravail, de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. L'État encouragera également le transport par câble. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains à l'issue d'une concertation avec les collectivités territoriales concernées. »

Par ailleurs, « l'État se fixe comme objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 g de dioxyde de carbone par kilomètre à 130 g de dioxyde de carbone par kilomètre en 2020 avec notamment la mise en place d'écopastilles. Des objectifs similaires en proportion devront être atteints pour les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs. La France s'engage à défendre l'objectif communautaire de 120 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre d'ici à 2012 pour les véhicules particuliers neufs.»

Enfin, les projets qui seront portés par les AOTU devront « s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, et la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique ... Un programme de transports en commun en site propre sera défini et mis en œuvre en outre-mer avec le soutien de l'État et en partenariat avec les collectivités territoriales ».

2 Présentation des objectifs du PDU et son articulation avec d'autres plans ou programmes

2.1 Objectifs du PDU

Les PDU rendus obligatoires par la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) en 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dont la portée a été renforcée par la loi Solidarité et renouvellement Urbain (2000) doivent respecter huit prescriptions réglementaires à savoir :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- la diminution du trafic automobile ;

Le rapport environnemental

- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, y compris les infrastructures routières, nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir...
- le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie (parc-relais), favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Ces objectifs réglementaires se traduisent à travers 7 orientations stratégiques dans le PDU de l'agglomération centre Guadeloupe, à savoir :

- **Créer une offre de transports collectifs attractive** ; cet axe constitue le socle de la stratégie du PDU. Il s'agit de mettre en place de l'offre de transports en commun plurielle permettant de répondre aux besoins existants sur le territoire. Cela se traduit par la mise en œuvre d'un réseau de transports en commun hiérarchisé avec des lignes en site propre constituant l'épine dorsale du système, des lignes régulières et du transport à la demande pour répondre aux besoins une échelle fine. Les taxis permettent une desserte ponctuelle. La navette maritime vient compléter le réseau terrestre de manière à exploiter le potentiel naturel du Petit-Cul-de-Sac-Marin. Par ailleurs, les échanges entre modes sont facilités de manière à permettre de mieux répondre aux besoins des voyageurs;
- **Faciliter la marche à pied et l'écomobilité.** La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements sur le territoire de l'agglomération rendue obligatoire par la loi du 11 février 2005 constitue le socle de la politique en faveur de l'usage de la marche à pied. Encourager les modes doux pour les déplacements de proximité est un levier important pour favoriser le report modal depuis la voiture vers des modes non polluants.
- **Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements.** Le système de déplacements actuel étant peu lisible, le PDU prévoit plusieurs actions visant à le reconfigurer de manière à permettre aux usagers de mieux appréhender son organisation. Ceci passe non seulement par une hiérarchisation claire de la voirie et de l'offre de transport, mais aussi par la mise en place d'outils permettant une meilleure connaissance de l'offre qu'il s'agisse de supports (plans du

Le rapport environnemental

réseau de transports collectifs, jalonnement, signalétique) ou de prestations telles que peuvent les offrir les centrales de mobilité ;

- **Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement.** La hiérarchisation de la voirie est essentielle pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des infrastructures existantes et la lisibilité du réseau en rendant adéquats les aménagements physiques des voies et leurs fonctions. L'organisation des flux de marchandises et de l'offre de stationnement viennent renforcer la portée de cette orientation majeure ;
- **Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements.** La conception du réseau de transports collectifs doit chercher à renforcer les pôles existants et à favoriser une organisation du territoire qui permette de maîtriser la croissance des déplacements. Les orientations prises par le PDU doivent être retranscrites dans les documents qui régissent l'aménagement urbain ;
- **Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements.** Le PDU doit avoir pour objectif prioritaire de limiter l'impact des transports sur l'environnement et de lutter contre l'insécurité routière ;
- **Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU.** Le PDU ne s'achevant pas après l'approbation du projet final du PDU, il est nécessaire de définir les structures de mise en œuvre et de suivi de celui-ci.

Les objectifs cibles quantifiés pour un certain nombre de thématiques du PDU sont présentés ci-après :

Critères	Objectifs cibles au regard du projet mis en place, à l'horizon du PDU (2019)									
Desserte transports en commun	Hausse de la part des transports en commun (de 13 à 20%)									
	Accélérer les transports en commun – gagner du temps sur quelques parcours emblématiques. <i>Les Abymes (centre) à Pointe-à Pitre (centre) : -30% sur les temps de parcours actuels</i> <i>Baie-Mahault centre – Pointe-à Pitre (centre) : - 20%</i>									
	Proportion de la population desservie par les transports en commun à moins de 300 m (y compris Transport à la demande) : 100 %									
Trafic automobile	Hausse du trafic contenue en volume et baisse de 83 à 75 % de part modale									
Accessibilité du territoire	80 % de la population à moins de 30 minutes d'un grand établissement de santé (Cliniques, CHU).									
Cheminements piétons	Au minimum 200 kms supplémentaires de cheminements sûrs et accessibles									
Consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre	Réduction de la consommation énergétique unitaire et des émissions de gaz à effet de serre des individus par jour en diminuant le recours à l'automobile et en équipant la flotte du réseau de transports en commun avec des véhicules propres.									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>CNS (gep)</th> <th>CO2 (gr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>142</td> <td>429</td> </tr> <tr> <td>Horizon PDU</td> <td>Minimum - 10 %</td> <td>Mini -10%</td> </tr> </tbody> </table>		CNS (gep)	CO2 (gr)	2006	142	429	Horizon PDU	Minimum - 10 %	Mini -10%
	CNS (gep)	CO2 (gr)								
2006	142	429								
Horizon PDU	Minimum - 10 %	Mini -10%								
Sécurité des déplacements	- 30 % d'accidents et - 40 % de tués									

Le rapport environnemental

2.2 Articulation du PDU avec les autres documents d'aménagement et de planification

L'évaluation environnementale du PDU doit être réalisée dans une optique de cohérence et de compatibilité avec les documents d'aménagement préexistants sur le territoire de l'agglomération. L'analyse de ces documents nous permettra ensuite de dresser un tableau de synthèse des grands enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

2.2.1 Le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE)⁵

Le développement économique est une compétence des Régions qui leur a été conférée par les lois de décentralisation de 1982. Elles ont prouvé par leur réactivité et leur créativité, leur capacité à élaborer en partenariat avec les territoires et les acteurs concernés, des politiques publiques efficaces.

L'article L 1511.1 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales affirme le rôle de coordination de la région en matière de développement économique. Il définit le rôle de la Région sur le champ du développement économique et prévoit « de confier à la Région - à titre expérimental et pour une durée de 5 ans, aux fins de coordination des actions de développement économique - le soin d'élaborer un Schéma Régional de Développement Economique (SRDE). »

Le SRDE fixe les grandes orientations stratégiques de la région en matière économique. Elles ont pour vocation de :

- coordonner les actions de développement économique sur le territoire régional ;
- définir les orientations stratégiques de la région en matière économique ;
- promouvoir un développement économique équilibré de la région ;
- développer l'attractivité du territoire régional ;
- prévenir les risques d'atteinte à l'équilibre économique de tout ou partie de la région.

Les SRDE sont une procédure expérimentale d'une durée de 5 ans (du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2009). À l'issue de cette période, les conseils régionaux devront adresser au préfet de région « un bilan quinquennal sur la mise en œuvre de ce schéma expérimental, afin qu'une synthèse de l'ensemble des expérimentations puisse être réalisée à l'intention du Parlement. »

Celui de la Guadeloupe⁶ a été adopté par l'Assemblée Régionale le 21 janvier 2006. Les travaux préparatoires des groupes de travail, du comité de pilotage, les nombreuses réflexions et études qui ont été menées ou utilisées ont conduit à la validation d'un schéma qui trouverait sa logique de construction dans la mise en synergie de six éléments, considérés comme des axes fondamentaux :

1. une action en faveur de la performance des entreprises ;
2. un soutien fort à l'emploi et à l'activité ;
3. une orientation forte vers l'innovation ;
4. l'intégration de préoccupations liées à l'homme, l'environnement et au territoire ;
5. la création de davantage de valeur ajoutée en particulier dans l'agriculture, la pêche et le tourisme ;
6. la création de nouvelles activités par la valorisation des opportunités d'exportation et de substitution aux importations.

Les stratégies générales affectées à ces six axes se déclinent en fiches action qui sont présentées en annexe du document et permettent de relier les intentions stratégiques à des modes opératoires pratiques. Au cours du dernier comité régional de suivi du SRDE qui s'est tenu le 10 juillet 2008, de

Le rapport environnemental

nouveaux indicateurs de suivi ont été présentés concernant le développement durable et l'environnement.

2.2.2 *Le Schéma d'aménagement régional (SAR) et le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM)*

2.2.2.1 Le SAR

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) est une spécificité des Régions d'Outre-Mer : la loi n° 84-747 du 2 août 1984 relative aux compétences des Régions de Guadeloupe, Guyane, Martinique et la Réunion confère aux conseils régionaux de ces régions d'Outre-Mer des compétences particulières en matière de planification et d'aménagement du territoire.

Le **SAR** est un document à vocation multiple qui « fixe les orientations fondamentales en matière de développement durable, de protection et de mise en valeur du territoire ». Il détermine également l'implantation des grands équipements, des extensions urbaines des activités économiques de l'archipel à l'échéance d'une quinzaine d'années.

Il détermine notamment :

- la destination générale des différentes parties du territoire de la région ;
- l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de transports ;
- la localisation préférentielle des extensions urbaines, des activités industrielles, portuaires, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ainsi que celles relatives aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Il a donc pour objet de définir à moyen terme, la politique d'aménagement du territoire régional.

Dans le cas de la Guadeloupe la perspective 2020 a été proposée, mais en prenant en compte dans la réflexion stratégique les projections 2030.

Le SAR est élaboré à l'initiative du président du Conseil Régional, mais il n'est pas de la compétence exclusive de la Région. Cela se traduit dans la composition de la commission d'élaboration du SAR (la CESAR) telle que prévue par l'article 3 du décret n° 88-899 du 29 août 1988 relative à la procédure d'élaboration du SAR. Cet article dispose que la commission est formée de représentants du Conseil régional et de l'Etat, du Conseil Général, des Communes et, à leur demande, des chambres consulaires et des organisations professionnelles participent aux travaux de ladite commission.

Le 20 décembre 2007, l'Assemblée Plénière de la Région Guadeloupe a décidé la mise en révision complète du Schéma d'Aménagement Régional. Cette décision a été motivée par la nécessité de prendre en compte de façon stratégique et cohérente :

- **les enjeux régionaux** : l'évolution démographique et les prévisions afférentes, les problèmes environnementaux, ainsi que les effets actuels et prévisibles des changements climatiques, le problème récurrent du transport et de déplacement des personnes, les problèmes économiques et sociaux et les problèmes spécifiques aux îles de l'archipel ;
- **les conclusions de l'évaluation du SAR 2001** ;
- **les modifications de la législation** : L'intercommunalité, la loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU), qui a repris la notion de développement durable dans les documents d'urbanisme comme les PLU, ainsi que la loi d'orientation pour l'Outre-Mer dans son article 49 qui précise la durée de validité du SAR et offre la possibilité de révision totale ou partielle au plus tard dans les dix ans suivant sa date d'approbation.

Le rapport environnemental

Le SAR tire sa portée de trois registres : il a valeur d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA). Il tient lieu de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT). En tant que tel, il constitue la base des orientations de la politique d'aménagement et d'urbanisme du Conseil Régional et détermine donc les modalités de sa contractualisation avec les partenaires. De ce fait, il émet des règles prescriptives opposables aux documents locaux d'urbanisme (SCOT et PLU) par la règle de la compatibilité.

Conformément à l'article L. 4433-15 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le SAR a vocation de Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) concernant la protection, l'aménagement et l'exploitation du littoral. Par ailleurs, il précise les modalités d'application de la loi Littoral. À ce titre, il doit prévoir les aménagements et équipements liés à la mer, et notamment, l'extension et la création d'infrastructures portuaires, l'identification des espaces remarquables du littoral et les coupures d'urbanisation, ainsi que les conditions d'urbanisation et d'aménagement dans la bande littorale des cinquante pas géométriques. La portée du chapitre SMVM est plus large et plus précise que le reste du SAR.

Enjeux du SAR

La démographie : la connaissance des évolutions prévisibles de la population permet de mettre en adéquation les équipements collectifs, les infrastructures, les localisations d'entreprises, l'habitat et les problèmes liés à l'environnement, au nombre d'habitants et à leurs aspirations.

Un aménagement durable de la Guadeloupe : l'équité territoriale est une orientation politique majeure et la question foncière est l'objet d'une attention particulière. Quelles sont les disponibilités pour le logement social, pour les équipements publics, les zones d'activités ? Quelles sont les préconisations face aux risques majeurs ? Quelle place pour l'agriculture et l'aquaculture ?

L'écologie et l'environnement : l'environnement de la Guadeloupe constitue un atout essentiel. Or, il est menacé par le risque du réchauffement climatique. Quel est, à cet égard, l'état de santé environnemental de la Guadeloupe ? Quels sont les problèmes décelés ou confirmés par les autorités compétentes qu'il faut prendre en compte ? Comment maîtriser la pollution et que faire des terres durablement polluées (chlordécone) ? Comment assurer la mutation des procédés utilisés par l'agriculture ?

La mer : elle est omniprésente dans l'archipel. Le littoral est diversifié et fragile, il constitue un atout tant pour les habitants de l'archipel que pour le tourisme. Par ailleurs, la pêche est une activité majeure. La mise au point du SMVM est donc fondamentale. La mer constitue également une frontière naturelle avec les voisins de la Caraïbe, cela crée des obligations en termes de coopération mais aussi en termes de sécurité du territoire.

Les échéances programmées : le SAR doit appréhender les impacts prévisibles de grandes échéances comme les Accords de Partenariats Economiques (APE) dans la zone Caraïbe (2008), la loi de programme (2008), le rapport à mi-parcours sur l'Octroi de mer, la stratégie de l'Union Européenne pour les régions ultrapériphériques, les résultats des litiges sur l'OCM Banane (2008), le rapport à mi-parcours du régime fiscal pour le rhum traditionnel (2010), la fin de l'OCM Sucre, la fin du POSEI pêche (2014).

La Gouvernance : la Région va disposer de deux outils stratégiques majeurs avec le Schéma Régional de Développement Economique (SRDE), puis le SAR. Dans ce cadre, il lui faut ouvrir un dialogue constructif avec les autres autorités territoriales : le Conseil Général, les communes et leurs groupements, les représentants de l'État, la Commission Européenne via les Programmes opérationnels et INTERREG. Des discussions et des échanges doivent nécessairement intervenir avec les gouvernements de la Caraïbe, intéressés à une coopération avec la Guadeloupe.

Le rapport environnemental

La communication et la concertation : les évaluateurs du SAR de 2001 ont pointé un défaut de communication qui est à mettre en parallèle avec l'enjeu de la gouvernance. La qualité du SAR, et notamment sa force de persuasion et d'adhésion des autres collectivités et des autres autorités publiques sur le territoire, des acteurs économiques, sociaux et culturels dépendra de l'implication de ces acteurs et de celle de la population durant le processus d'élaboration, de validation et de mise en œuvre du SAR. Cet enjeu déterminant doit conditionner l'utilité et l'efficacité du SAR.

Le document actuellement en procédure de révision définit 5 grandes orientations :

1. Un aménagement du territoire cohérent, dynamique et équitable en rétablissant les différents équilibres du territoire, en optimisant la fluidité des déplacements et en rendant possible l'émergence de véritables espaces d'équilibre à la métropole centrale (coopérations intercommunales) ;
2. Un territoire dans l'obligation d'optimiser son environnement : il s'agit de protéger l'environnement et de minimiser les risques tout en trouvant le juste équilibre entre protection et développement. Il s'agit également d'optimiser la gestion de l'eau, de l'assainissement, des déchets et de prendre des initiatives dans le domaine de l'énergie renouvelable ;
3. Une cohésion sociale retrouvée en réduisant les inégalités majeures : logements, savoirs, accès au sport ou à la culture, précarité, exclusion, pauvreté, ... et en assurant l'équilibre des financements ;
4. Un développement économique audacieux en établissant les conditions d'une économie de la connaissance ; en ouvrant la Guadeloupe sur son environnement régional et mondial ; en complétant la relation historique avec la métropole par une ouverture dynamique sur les marchés extérieurs ; en accélérant le rythme de la transition vers une économie en mouvement ancrée dans le XXI^{ème} siècle ;
5. La mer mise en valeur au travers du Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) qui prévoit la protection juridique et la mise en valeur de la zone littorale notamment celle des 50 pas géométriques ...

Le SAR est actuellement en cours de validation et doit recevoir l'accord du Préfet. Au cours du premier trimestre 2009, il devrait être adopté par le Conseil Régional, puis être approuvé par décret en Conseil d'État.

Le rapport environnemental

2.2.2.2 Le SMVM

Le Schéma de mise en valeur de la mer est une autre spécificité des compétences des régions d'Outre-Mer. Le SMVM dans les régions d'Outre-Mer est un chapitre individualisé du SAR qui concerne les orientations fondamentales de la protection, de l'aménagement et de l'exploitation du littoral. Le SMVM est défini dans l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 modifié par l'article 18 de la loi Littoral.

Conformément au décret n° 86-1252 du 5 décembre 1986 relatif au contenu et à l'élaboration des schémas de mise en valeur de la mer, ce document a pour objet de délimiter des zones dont la vocation, portuaire, industrielle ou de loisirs est liée à la mer et d'en déterminer la vocation générale dans le respect du principe d'équilibre entre l'aménagement et la protection du littoral.

Les grandes orientations du SMVM sont :

- la protection des espaces terrestres et marins ;
- la revitalisation des espaces urbanisés ;
- la poursuite des opérations d'aménagement touristique ;
- la poursuite de la politique d'équipement des ports ;
- la réalisation d'espaces ludiques de dimensions régionales ou internationale.

Le SMVM est également en révision à travers celle du SAR.

2.2.3 *Le Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)*

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) a pour but de mettre en œuvre les grands principes de la gestion de l'eau en Guadeloupe, définis par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, à l'échelle des grands bassins hydrographiques sur 15 ans. Le schéma a été adopté par le comité de Bassin de la Guadeloupe, le 19 juin 2003 et approuvé par le préfet le 25 juillet 2003.

Les orientations fondamentales du SDAGE sont les suivantes :

- Veiller à la satisfaction des besoins en eau potable, d'irrigation et industrielle par une gestion saine et économe et par la mobilisation et le stockage d'une ressource adaptée et suffisante ;
- Sécuriser l'alimentation en eau potable ;
- Engager des efforts importants de lutte contre les pollutions ponctuelles et diffuses en privilégiant les sites les plus sensibles ;
- Restaurer le fonctionnement biologique des milieux aquatiques ;
- Assurer la protection des personnes et des biens ;
- Se doter de moyens permettant d'assurer la connaissance, la concertation et l'information pour gérer l'eau de façon durable en Guadeloupe.

2.2.4 *Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)*

2.2.4.1 Le cadre réglementaire européen

Les différentes directives de l'Union Européenne ont fixé des valeurs guides pour les niveaux de pollution des principaux polluants, dont notamment la directive cadre 96/62/CE du 27 septembre 1996, à l'origine de la loi LAURE, qui fixe les objectifs de la qualité de l'air, seuils alertes et seuils limites.

Le rapport environnemental

Le système de mesures européen est le résultat de plusieurs directives qui portent sur sept polluants. 2 valeurs sont définies pour 6 polluants : la valeur guide et la valeur limite. L'ozone, le septième polluant, est soumis à une échelle de valeurs spécifique.

2.2.4.2 Le cadre réglementaire français

Le législateur a souhaité clarifier et organiser le suivi de la pollution et l'information, à travers notamment la loi LAURE.

Le premier souci a été de renforcer le dispositif national de la surveillance de la qualité de l'air, sous l'égide du ministère de l'environnement, les réseaux de mesure des principales agglomérations françaises sous le label AtMO (associations pour la mesure de la pollution atmosphérique). Cinq polluants ont été retenus pour leur représentativité de la pollution de l'air au global. Ils font aujourd'hui l'objet d'un suivi national avec des seuils caractérisant l'objectif de qualité, la valeur limite, et le seuil d'alerte de la population. Il s'agit des polluants suivants :

- le dioxyde de soufre (SO₂) ;
- les oxydes d'azote (NO_x) ;
- les particules fines ou poussières (diamètre inférieur à 10 µm) ;
- l'ozone (O₃) ;
- les fumées noires.

À cette surveillance, s'ajoute celle du benzène, définie par le décret 2002-213 paru en février 2002, dont les seuils sont également réglementés. Le benzène qui a remplacé le plomb dans l'essence depuis 1992 est libéré lors de l'évaporation des carburants ou des gaz d'échappement. Il est émis majoritairement par le trafic automobile, le reste des émissions provenant des processus industriels de combustion. Il s'agit d'une substance extrêmement volatile, classée cancérigène de catégorie 1 selon la réglementation européenne. Les zones situées à proximité de stations services seraient des zones à fort risque et les citernistes, garagistes, pompistes parmi les catégories professionnelles les plus exposées.

En parallèle à cette obligation de suivi de la pollution, plusieurs documents de planification destinés à diminuer la pollution sont devenus légaux. Ceux qui concernent le domaine des transports sont les suivants :

- **le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)**, modifiable tous les 5 ans, fixe les orientations pour atteindre les objectifs de qualité. Concernant plus spécifiquement les infrastructures de transport. Le PRQA définit spécifiquement des orientations majeures en matière de maîtrise des déplacements : « la maîtrise des émissions de polluants atmosphériques dues aux sources mobiles, notamment aux moyens de transport »⁷ ; il n'existe pas encore de PRQA en Guadeloupe ;
- **le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**, obligatoire pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, vise à ramener la concentration en polluants atmosphériques sous les valeurs limites ; (L'agglomération Centre regroupant moins de 250 000 habitants, cette obligation ne s'applique pas).

Le rapport environnemental

2.2.5 Le Plan Régional Santé environnement (PRSE)

Les risques sur la santé liés aux pollutions de l'environnement constituent une préoccupation grandissante et légitime. Certaines pathologies (maladies respiratoires ou cardiovasculaires, cancers, etc.) peuvent être associées à des facteurs environnementaux comme la dégradation de la ressource en eau ou la contamination des milieux de vie par des substances chimiques. Ces constats ou interrogations appellent aujourd'hui, malgré les progrès importants accomplis dans le domaine de l'environnement, à la poursuite et au renforcement de l'effort de prévention.

Afin de mieux clarifier les liens de cause à effet et d'apporter des réponses concrètes aux inquiétudes de la population sur les risques sanitaires encourus à court et moyen terme, le gouvernement a adopté le 21 juin 2004 un Plan National Santé Environnement (PNSE) et a demandé à chaque région de le décliner de manière opérationnelle.

Reposant d'une part sur un état des lieux de la situation sanitaire et environnementale en Guadeloupe, et d'autre part, sur les préconisations et objectifs précisés par le PNSE, le Plan Régional Santé Environnement (PRSE) de la Guadeloupe, approuvé par arrêté préfectoral du 31 mars 2006, définit et hiérarchise les actions devant être déclinées en Guadeloupe. Intégré au Plan Régional de Santé Publique (PRSP), dont il constitue le volet environnement, ce PRSE 2006-2010 formalise une première étape visant à garantir dans notre région un environnement toujours plus respectueux de la santé de ses habitants.

Ce plan régional s'est fixé trois principaux objectifs à atteindre :

- Garantir un air et une eau de bonne qualité
- Prévenir les pathologies d'origine environnementale et notamment les cancers
- Mieux informer les populations sensibles

Les mesures qu'il prend et qui sont directement liées aux objectifs du PDU sont reprises ci-après :

Action 4 : Réduire les émissions de particules diesels par les sources mobiles

Eléments de problématique et contexte national :

Les particules fines, et en particulier celles émises par les véhicules diesels, constituent l'un des principaux facteurs de risque sanitaire lié à la pollution atmosphérique de l'air. L'installation de filtres à particules (ou autres dispositifs) permet d'ores et déjà de réduire les émissions unitaires à un niveau quasi nul. De nouvelles normes européennes d'émissions seront applicables à partir de 2010. La France s'engage à faire adopter rapidement ces normes qui devront atteindre un niveau ambitieux au plan sanitaire. Pour les poids lourds en circulation, l'équipement progressif en dispositifs de réduction des émissions de particules est possible et doit permettre des gains sanitaires très importants. La combinaison des normes et des mesures relatives au parc en circulation devra permettre d'atteindre un objectif de diminution d'un tiers des émissions de particules par le secteur des transports à l'horizon 2010.

Contexte local :

Deux solutions peuvent être imaginées dans notre région : l'utilisation de véhicules hybrides et le développement de l'emploi de biocarburants (Ethanol dans l'essence et Huiles végétales). L'introduction d'esters d'huiles végétales dans le diesel peut conduire à une réduction importante (de

Le rapport environnemental

l'ordre de 20 %) des émissions de particules. Par ailleurs, cela permet également de diminuer les émissions de composés aromatiques polycycliques et d'oxydes d'azote.

En ce qui concerne le véhicule hybride, les conditions tropicales de température et d'humidité de l'air nécessitent des tests « *in situ* » avant développement. L'ADEME Martinique va réaliser les tests nécessaires en partenariat avec le Conseil Régional.

Les actions prévues dans le cadre du PRSE visent essentiellement à :

- Réaliser des stations permettant la valorisation de l'excédent de mélasse par distillation d'éthanol-carburant.
- Inciter à l'augmentation du parc de véhicules équipés de "moteurs flexibles".
- Mettre en place d'un programme de recherche concerté sur le développement de l'usage de biocarburants d'origine tropicale.

Action 5 : Promouvoir des modes de déplacements alternatifs

Contrairement à la situation nationale, le transport n'est pas le premier secteur émettant le plus de polluants dits urbains dans l'atmosphère en Guadeloupe. Toutefois, la croissance de la consommation de carburant est soutenue (la consommation de carburant dans le domaine des transports a augmenté de plus de 40 % entre 1998 et 2002) et est à l'origine d'une augmentation importante des rejets.

Les actions prévues dans le cadre du PRSE visent essentiellement à :

- Réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre dans le domaine des transports.
- Inciter et sensibiliser à la nécessaire réduction de l'usage de la voiture, du camion ...
- Mettre en place des Plans de Déplacements Urbains, de Plans de Déplacements en entreprises, école et administration.
- Améliorer la desserte interurbaine de transport en commun

Action 6 : Mieux prendre en compte l'impact sur la santé dans les projets de création d'infrastructures de transport

Les actions à mettre en œuvre pour protéger les populations des nuisances sonores sont décrites par la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit (Code l'Environnement). En outre, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie impose des études particulières à tout projet d'aménagement présentant des impacts significatifs sur l'environnement. Elle a complété à cet effet le contenu des études d'impacts avec l'obligation de réaliser une évaluation des risques sanitaires. La circulaire du ministre chargé de l'équipement du 25 mars 2004 fournit des bases pour prendre en compte les coûts externes liés à la santé et à l'environnement dans l'évaluation économique des infrastructures de transport.

Cette action a été jugée non prioritaire dans le contexte local..

Le rapport environnemental

2.2.6 Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA)

Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) sert de base pour la mise en œuvre de filières de gestion de déchets modernes, respectueux de la santé et de l'environnement.

Le plan précise les mesures à suivre pour :

- Prévenir ou réduire la nocivité des déchets en agissant sur la fabrication et la distribution des produits ;
- Organiser le transport de déchets et le limiter en distance et en volume ;
- Valoriser les déchets par le réemploi, le recyclage ou toute autre action visant à obtenir des matériaux réutilisables ou de l'énergie à partir des déchets ;
- Assurer l'information du public au sujet des effets sur l'environnement et la santé publique des opérations de production et d'élimination des déchets ;

C'est le SYCTOM de l'agglomération centre qui a en charge le traitement des déchets pour les 4 communes. Dans un souci de cohérence territoriale, il est nécessaire d'optimiser l'intercommunalité. L'installation d'une déchetterie au Gosier ainsi qu'une plateforme de compostage est prévue au Gosier. Par ailleurs, le SYCTOM travaille à la mise en place du tri sélectif dans l'agglomération.

2.2.7 Le Schéma départemental des carrières

Les Schémas départementaux des carrières doivent définir les conditions générales d'implantation des carrières dans chaque département. Ils sont institués par la loi n°93-3 du 4 janvier 1993 à l'article 16-3 de la loi n°76-633. Ces Schémas sont opposables aux tiers, leurs modalités d'élaboration sont définies dans le décret n°94-603 du 11 juillet 1994 et dans les circulaires du 11 janvier et du 4 mai 1995.

Ces documents prennent en compte :

- L'intérêt économique national ;
- Les ressources en matériaux du département et des départements voisins ;
- Les besoins en matériaux du département et des départements voisins ;
- La protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles ;
- La gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières

Ils fixent également les objectifs généraux à atteindre pour la remise en état et le réaménagement des sites.

Celui de la Guadeloupe n'a pas encore été réalisé pourtant le besoin existe. Dans les communes de l'agglomération, le matériau le plus fréquemment extrait est le tuf et les calcaires tendres qu'on trouve dans le sol de Grande-Terre. Les carrières sont nombreuses aux Abymes et au Gosier, mais ne sont pas toujours respectueuses de l'environnement. Un tel schéma permettrait d'assurer un suivi de l'activité et d'éviter les dérives de l'activité.

Le rapport environnemental

2.2.8 Les Plans locaux d'urbanisme (PLU)

La loi SRU a remplacé les anciens Plans d'occupation des sols (POS) par les Plans locaux d'urbanisme (PLU). Le PLU doit comprendre un Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui présente le projet communal, ce qui n'existait pas dans les POS. Le document est composé d'un rapport de présentation, d'un PADD, d'orientations d'aménagement facultatives et d'un règlement. Le PDU s'impose aux PLU.

Les quatre communes de l'agglomération ont enclenché l'élaboration de leur PLU, mais aucun d'entre eux n'est encore approuvé. Les communes du Gosier et des Abymes sont les premières à avoir lancé leur procédure de PLU, elles ont déjà élaboré leur PADD. Les communes de Baie-Mahault et de Pointe-à-Pitre ont lancé les leurs plus récemment.

La Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP)

Cet outil consiste en l'élaboration d'un document d'urbanisme particulier concernant les quartiers et les sites à protéger pour des raisons d'ordre esthétique et historique. Cette procédure est le résultat de l'évolution des dispositifs de protection des monuments historiques :

- La loi du 31 décembre 1913 protégeait strictement les monuments historiques ;
- La loi de 1943 instaurait un périmètre de protection de 500 m autour des monuments historiques ;
- La loi de décentralisation du 7 janvier 1983 donnait une dimension plus large à la protection des monuments historiques : on parle alors de Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Urbain.
- La loi du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages complète le dispositif par l'ajout du « P » relatif à la préservation des paysages. Les textes d'applications de cette loi ont été pris en 1994.

La ZPPAUP a pour objectifs l'identification des enjeux patrimoniaux et la mise en place de mesures visant à assurer la protection et la gestion raisonnée du patrimoine. Un périmètre doit être défini pour l'application de ces règles. Le document est opposable aux tiers et les servitudes doivent être annexées au PLU. C'est le Maire et son conseil municipal qui prennent l'initiative de créer une ZPPAUP même si l'Etat, en cas de besoin, peut se substituer à la municipalité. L'ABF (architecte des bâtiments de France) est obligatoirement associé à la municipalité dans cette démarche d'élaboration d'une ZPPAUP.

Le centre-ville de Pointe-à-Pitre est remarquable par la présence d'un grand nombre de constructions et édifices classés monuments historiques. Il est aussi marqué par la présence de maisons traditionnelles en bois, de construction à structure métallique (influence Eiffel, début du XX^{ème} siècle) et de construction en béton datant des années 1940 et 1950, inspirées de l'architecture des édifices publics des années 1930. C'est ainsi que la ville de Pointe-à-Pitre a enclenché une procédure de ZPPAUP sur son territoire depuis 2006, le document est en cours d'étude et un périmètre d'application devrait être défini en 2009.

Les principaux monuments de l'agglomération sont les suivants :

- Habitation sucrière Mamiel, Abymes inscrit le 20/04/2006
- Fort Fleur d'épée, Gosier, inscrit le 21/03/2002

Le rapport environnemental

- Fort l'Union, Gosier, classé le 15/12/1997
- Ancienne bibliothèque Mortenol, Pointe-à-Pitre, inscrit le 11/07/1979
- Ancienne caserne d'infanterie, Pointe-à-Pitre, inscrit le 01/08/1995
- Ancien hôtel de ville, Pointe-à-Pitre, classé le 21/01/1987
- Ancien presbytère, Pointe-à-Pitre, classé le 31/03/1992
- Eglise Saint-Pierre et Saint-Paul, Pointe-à-Pitre, classé le 28/12/1978
- Externat Saint-Joseph de Cluny, Pointe-à-Pitre, classé le 05/05/1988
- Lycée Carnot, Pointe-à-Pitre, inscrit le 15/01/1979
- Maison natale de Saint John Perse, Pointe-à-Pitre, inscrit le 01/08/1995
- Maison Pagès, Pointe-à-Pitre, classé le 02/03/1979
- Marché central couvert et fontaine, Pointe-à-Pitre, classé le 31/03/1992
- Musée Schoelcher, Pointe-à-Pitre, inscrit le 17/08/1979
- Immeuble administratif de l'usine Darbousier, Pointe-à-Pitre, inscrit le 20/04/2006
- Ancien cinéma du centre-ville, Pointe-à-Pitre
- Maison l'Herminier, Pointe-à-Pitre

Articulation avec le PDU

Le PDU devrait contribuer à mettre davantage en valeur les monuments historiques en instaurant notamment des espaces piétonniers au cœur du centre-ville de Pointe-à-Pitre, mais aussi en y limitant le stationnement et la circulation de véhicules particuliers. La mise en place d'un réseau de transport urbain qui dessert les centres anciens devrait permettre aux usagers de bénéficier d'un paysage urbain plus dégagé et plus agréable.

2.2.9 Les Plans locaux d'habitat (PLH)

Par délibération en date du 8 décembre 2002, le conseil municipal de Baie-Mahault a décidé de lancer la réalisation d'un plan local de l'habitat. Les méthodes de travail et la procédure mises en œuvre ont été reconduites pour le PLH et ont permis une large concertation avec l'Etat, le Département, la région et le SIVU qui comprenait les communes des Abymes du Gosier et de Pointe-à-Pitre. Le périmètre opérationnel du SIVU a donc été étendu à Baie-Mahault, ceci pour :

- Mieux maîtriser les politiques du logement dans l'agglomération et contrôler l'urbanisation ;
- Permettre, par une mise en commun de certains moyens, une efficacité plus forte à la politique du logement ;
- Mieux mobiliser certains financeurs « sensibles » à l'intérêt de l'émergence d'une politique intercommunale du logement.

Les délibérations municipales approuvant l'élargissement du champ opérationnel du SIVU ont été entérinées par l'arrêté préfectoral n°2005/544/ADII/2 du 26 avril 2005.

Les enjeux et objectifs du PLH de l'agglomération sont les suivants :

- Développer l'habitat de manière importante et cohérente ;
- Renforcer l'information et l'accompagnement de la population ;
- Compléter le dispositif d'intervention sur l'amélioration de l'habitat ;
- Assurer la croissance et la modernisation du parc social ;

Le rapport environnemental

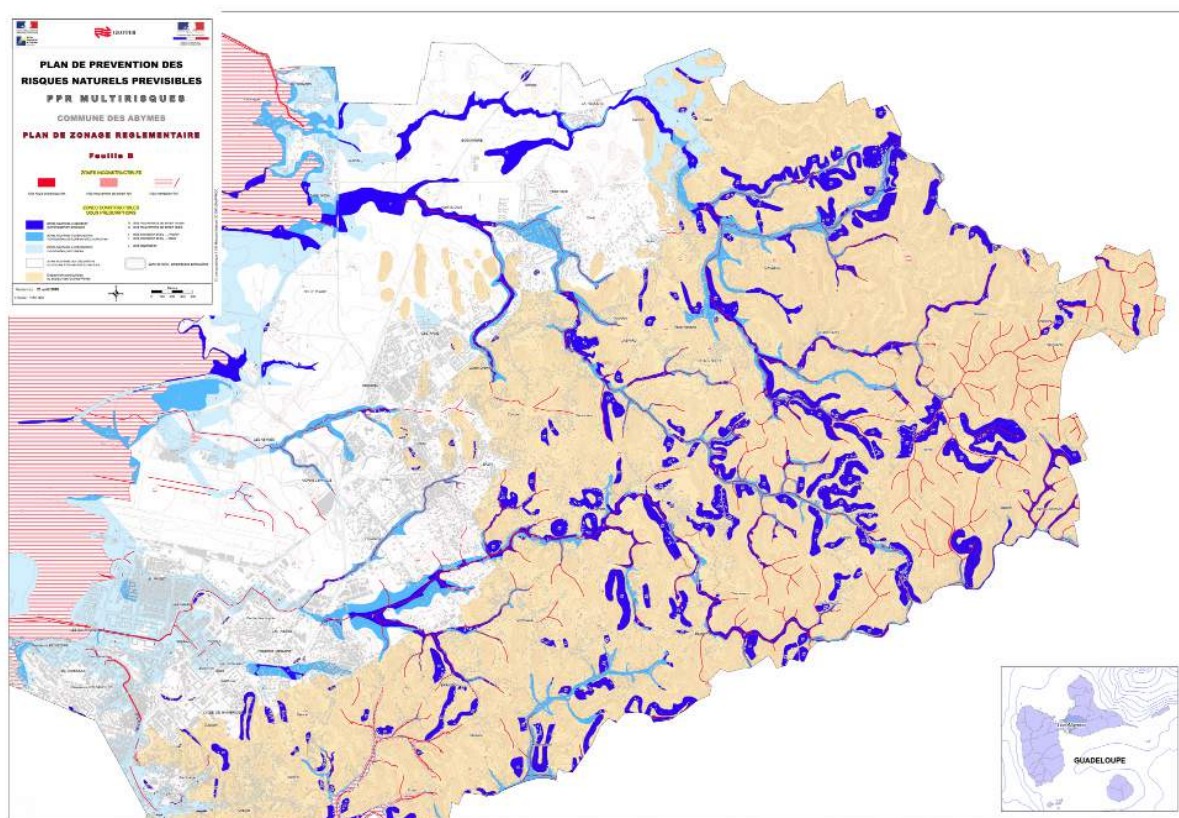
- Rendre accessible l'habitat dans l'agglomération ;
- Améliorer le dispositif d'aide spécifique ;
- Faire vivre le PLH.

2.2.10 Les Plans de Prévention des Risques (PPR)

Le PPR a été institué par la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite loi Barnier. Il a été ensuite consolidé par la loi Bachelot du 30 juillet 2003, relative à la prévention des risques naturels et technologiques.

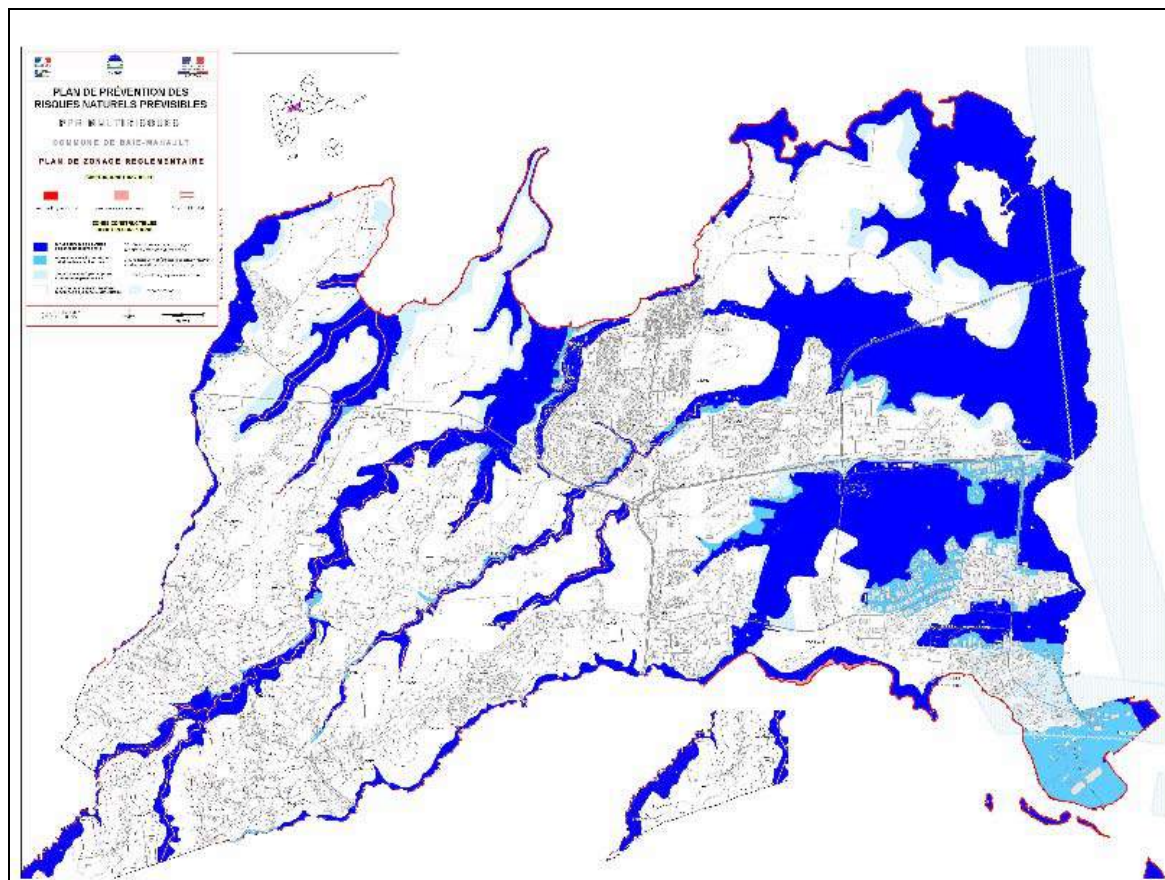
Ce document a pour objet de définir un zonage des lieux exposés aux risques et d'y réglementer l'utilisation et l'occupation des sols. Le PPR est élaboré par les services de l'Etat en collaboration avec les communes. Avant d'être applicable, il est soumis à une enquête publique.

L'élaboration de ces documents a été prescrite pour toutes les communes de la Guadeloupe. 22 d'entre eux sont aujourd'hui approuvés, parmi lesquels ceux des quatre communes de l'agglomération. Les autres sont en cours d'approbation.

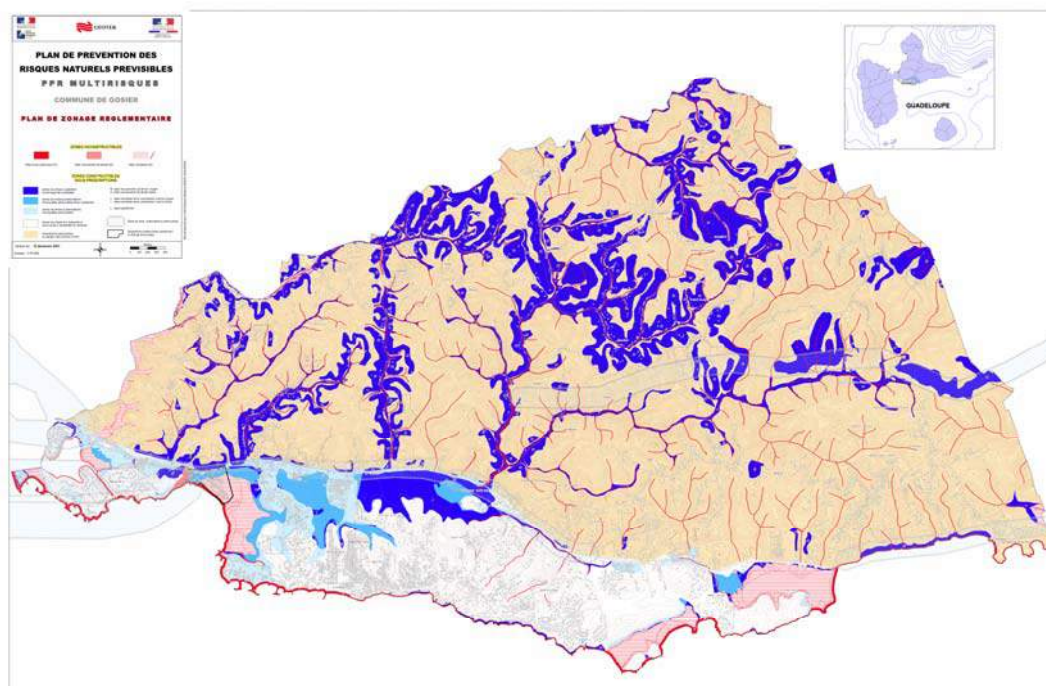


PPR des Abymes

Le rapport environnemental

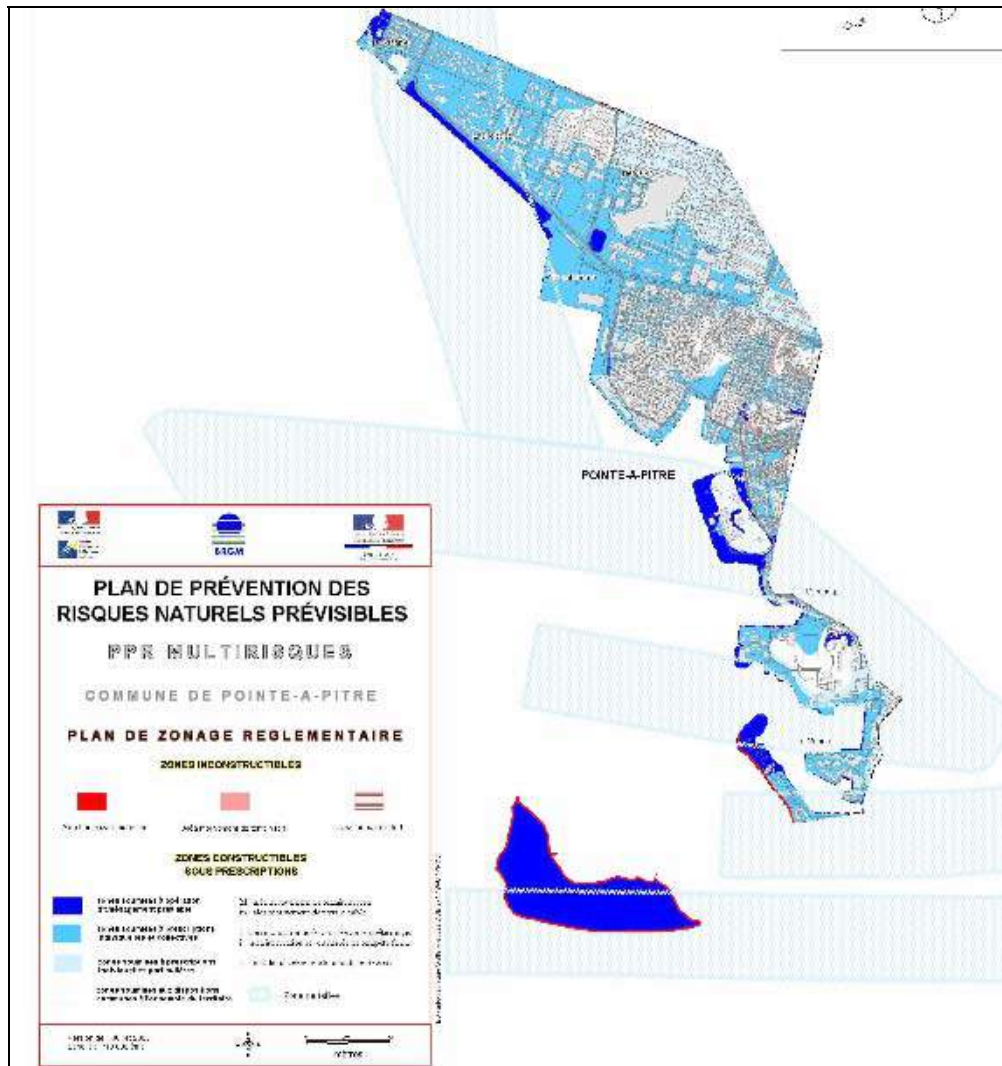


PPR de Baie-Mahault



PPR du Gosier

Le rapport environnemental



PPR de Pointe-à-Pitre

2.2.11 Les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT)⁸

2.2.11.1 Le cadre réglementaire

La loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages prévoit l'élaboration de plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Leur objectif est de résoudre les situations difficiles en matière d'urbanisme héritées du passé et mieux encadrer l'urbanisation future. Les PPRT concernent les établissements SEVESO à « haut risque » dits AS.

Le décret n°2005-1130 du 7 septembre 2005 définit les modalités et les délais d'élaboration des PPRT. La circulaire du 3 octobre 2005 relative à la mise en œuvre des PPRT précise la définition du périmètre d'étude nécessaire à la prescription du plan. La circulaire du 3 mai 2007 relative aux modalités de financement, de suivi et de contrôle de la mise en œuvre des mesures foncières et supplémentaires prévues par les PPRT précise notamment la participation de l'Etat au financement des mesures foncières et supplémentaires.

Les PPRT aident à définir une stratégie de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels à risques. Combinant réduction des risques à la source, réglementation de l'urbanisation et

Le rapport environnemental

des constructions, mesures foncières pouvant aller jusqu'à l'expropriation, ces plans sont des leviers puissants pour l'action publique.

Les PPRT délimitent un périmètre d'exposition aux risques autour des installations classées à haut risque (AS) à l'intérieur duquel différentes zones peuvent être réglementées en fonction des risques. Des aménagements ou des projets de constructions peuvent y être interdits ou subordonnés au respect de prescriptions. Dans ces zones il est possible d'instaurer un droit de préemption urbain.

Les PPRT peuvent également prescrire des mesures de protection des populations face aux risques encourus. Celles-ci doivent être prises par les propriétaires et exploitants. Ils peuvent enfin définir des secteurs à l'intérieur desquels l'expropriation peut être déclarée d'utilité publique pour cause de danger très grave menaçant la vie humaine, et ceux à l'intérieur desquels les communes peuvent instaurer un droit de délaissement pour cause de danger grave menaçant la vie humaine.

L'État, représenté par le préfet, est en charge de l'élaboration du PPRT. Il met en œuvre les procédures et conduit l'association et la concertation après en avoir défini les modalités.

Sous l'autorité du préfet, les services de l'inspection des installations classées - DRIRE ou Service technique interdépartemental des installations classées (SIIIC) - et les services de l'équipement (DDE) sont les principaux services de l'Etat impliqués dans l'élaboration du PPRT.

L'élaboration des PPRT se fait en associant a minima :

- la ou les communes sur le territoire desquelles le plan doit s'appliquer ;
- le ou les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) compétents ; en matière d'urbanisme et dont le périmètre d'intervention est couvert en tout ou partie par le plan ;
- les exploitants des installations à l'origine du risque ;
- le comité local d'information et de concertation (CLIC) créé en application de l'article L. 125-2 du code de l'environnement.
- Les collectivités locales doivent prendre en compte les risques dans les projets de développement et les règles d'occupation du sol. Elles doivent réaliser leur plan communal de sauvegarde en fonction de la connaissance du risque sur leur territoire.
- Les exploitants des sites industriels concernés doivent respecter la réglementation en matière de maîtrise des risques à la source, communiquer sur les phénomènes dangereux que leurs installations sont susceptibles de générer et rechercher de nouveaux moyens pour sécuriser encore davantage leurs installations.

Un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) est en cours de réalisation pour la zone industrielle de Jarry à Baie-Mahault. En effet, cette commune compte 30 établissements classés pour la protection de l'environnement et soumis au régime de l'autorisation. Parmi ces établissements, 10 entrent dans le champ d'application de la circulaire ministérielle DPPR/SEI2/FA-07-0066 du 4 mai 2007, ils doivent faire l'objet d'un porter à connaissance risques technologiques et d'une prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Le rapport environnemental

2.2.12 *La Gestion de la pollution publicitaire*

Dans le rapport d'activité 2004 de la Direction Régionale de l'environnement, il est précisé que l'un des objectifs principaux de l'année a été de concentrer les actions sur une commune fortement touchée par la pollution publicitaire et de la « nettoyer » de tous ses panneaux publicitaires en infraction, en particulier ceux disposés hors agglomération, en bordure de la route nationale principale reliant Pointe-à-Pitre à Basse-Terre. En concertation entre le maire de Capesterre-Belle-Eau et la subdivision de la DDE, des arrêtés de mise en demeure ont été transmis signés puis notifiés en juin 2004 aux sociétés de publicité ayant des dispositifs en infraction. Malgré un recours en référé pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Basse-Terre dont ils ont été déboutés, les afficheurs ont été contraints d'enlever la totalité de leurs panneaux. Pour les services de l'État, cette affaire était un enjeu majeur pour servir d'exemple à d'autres communes touchées par le même fléau. Une autre action a été menée entre septembre et novembre sur l'axe N10 dans la commune de Baie-Mahault.

À Baie-Mahault, le conseil municipal du 20 décembre 2005 a pris la décision d'élaborer un règlement local de l'affichage publicitaire (pré-enseignes et enseignes sur l'ensemble du territoire communal).

Le règlement instaurera :

- Des zones de publicité autorisées
- Des zones de publicité restreintes
- Des zones de publicité élargies

Ce règlement sera élaboré par un collège de 4 élus, de représentants de la CCI, de la chambre des métiers, des chambres d'agriculture, des associations locales d'utilisateurs visées à l'article L.121-8 du code de l'urbanisme ainsi que les représentants des professions directement concernées qui se seront portés candidats auprès des services préfectoraux.

La commune organise régulièrement des campagnes d'enlèvement de panneaux publicitaires là où ils ne sont pas autorisés.

3 **Analyse de l'état initial et des perspectives d'évolution**

3.1 **La détermination des enjeux environnementaux**

Après examen des différentes analyses diagnostiques des documents d'aménagement et de planification présentés ci-dessus, on peut mettre en évidence ici les principaux enjeux environnementaux du territoire de l'agglomération.

Le rapport environnemental

		Enjeux environnementaux	Commentaires
Dimension Ressources naturelles	Espace	<i>Limiter la consommation d'espace</i>	Le mode de développement urbain actuel est fortement consommateur en espaces.
	Ressources en eau	<i>Améliorer le rendement des réseaux</i>	94 % de la population est desservie en eau potable mais le rendement est mauvais en raison de la vétusté des réseaux : seulement 50 % de l'eau potabilisée arrive au robinet des usagers !
		<i>Maîtriser les rejets des effluents dans le milieu naturel</i>	Beaucoup d'infrastructures d'assainissement ne sont pas conformes à la réglementation. Les rejets domestiques provenant de ces installations sont à l'origine, avec les effluents industriels et agricoles, de pollutions des eaux de surface et souterraines.
		<i>Garantir l'accès à la ressource en eau en la prélevant de manière raisonnée et durable</i>	Pour garantir la distribution de l'eau potable dans le temps et l'espace, en particulier en Grande-Terre qui a connu un pénurie récemment (sécheresse 2002-2003), les collectivités améliorent les réseaux d'adduction et projettent la mise en place de retenues (Dumanoir, Moreau, etc.).
		<i>Préserver et sécuriser la qualité des ressources pour l'alimentation en eau potable</i>	Le respect des périmètres de protection des captages AEP est une priorité.
	Energie	<i>Limiter la consommation croissante des ressources fossiles</i>	La démarche de développement durable appelle à une utilisation raisonnée des sources d'énergie primaire : pétrole, charbon, gaz.
		<i>Encourager le développement des énergies renouvelables</i>	Le contexte climatique et l'objectif d'indépendance énergétique de la Guadeloupe impose le recours aux énergies renouvelables.
	Agriculture	<i>Préserver les espaces à vocation agricole contre le mitage et la pression de l'urbanisation</i>	L'agriculture représente un enjeu majeur pour la valorisation des espaces ruraux.
		<i>Ne pas freiner le développement agricole</i>	L'agriculture est un levier pour le développement économique et social.
		<i>Gestion des limites entre les espaces agricoles /espaces urbanisés /milieux naturels</i>	La diversité des paysages agricoles, naturels et urbains doit être traitée avec vigilance.
	Pêche	<i>Préserver les ressources halieutiques</i>	Le nombre de marins pêcheurs a tendance à stagner mais le stock pêché a en revanche augmenté. Faute d'outils suffisants, le stock de pêche reste mal connu à l'heure actuelle.
	Gestion et exploitation de la forêt	<i>Valoriser les ressources en bois en les exploitant de manière raisonnée</i>	Mais avec le dynamisme démographique et économique que connaît la Guadeloupe, la croissance urbaine, les défrichements agricoles et le charbonnage, deviennent aujourd'hui une menace pour la conservation des milieux forestiers, et notamment de la mangrove.
	Ressources sous-sols et matériaux	<i>Maîtriser et limiter les nuisances de l'exploitation des carrières sur les milieux naturels</i>	L'exploitation des carrières génère des impacts forts sur l'environnement (rejets liquides, déchets solides, air, poussières et bruits).
		<i>Mieux maîtriser l'extraction des ressources sous-terraines</i>	On assiste à une multiplication des petites carrières et à la prolifération de prélèvements illégaux.

Le rapport environnemental

Dimension écologie et biodiversité	Enjeux environnementaux		Commentaires
		<i>Préserver les espaces naturels à fort enjeu</i>	Le territoire de l'agglomération compte de nombreux espaces naturels protégés (maritimes et terrestre).
		<i>Sensibilisation à la qualité et la fragilité des milieux naturels</i>	La mise en place d'une démarche de sensibilisation et de protection des milieux naturels est un enjeu majeur qu'il faudra toujours garder en tête.
		<i>Préserver le corridor Biologique du pic de Guadeloupe</i>	Le couloir passage du pic de Guadeloupe entre la Basse-Terre et les Grands Fonds doit être préservé.

Les Pollutions	Enjeux environnementaux		Commentaires
	Pollution des sols	<i>Dépolluer les sites atteints par des déchets industriels</i>	La pollution des sols est parfois d'origine industrielle. Aujourd'hui, certains sites (sites en activité ou orphelins, stations services notamment) sont pollués, le plus souvent aux hydrocarbures.
	Pollution de l'air	<i>Diminuer les émissions de gaz à effet de serre</i>	En Guadeloupe, l'impact sur le réchauffement climatique de l'activité des ménages est plus marqué qu'en France hexagonale. Les 2/3 de l'électricité sont produites par de l'énergie fossile contre 15 % dans l'hexagone (prépondérance du nucléaire). Il en résulte que l'électricité que consomme un ménage produit beaucoup plus de CO2 que l'électricité que consomme un ménage de l'hexagone. L'utilisation de l'avion, est, bien -sûr, plus fréquente.
		<i>Continuer la surveillance de la qualité de l'air, notamment les particules en suspension</i>	Gwad'air, association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air, effectue d'ores et déjà des mesures quotidiennes.
	Nuisances sonores	<i>Établir une cartographie du bruit</i>	Il n'existe pas actuellement de bilan sur les nuisances sonores à l'échelle du territoire de l'agglomération.
	Déchets	<i>Traiter les déchets</i>	Les préconisations définies dans le PDEDMA de 1997 n'ont pas été réalisées : il n'existe pas d'installation de stockage de déchets ménagers répondant à l'arrêté du 9 septembre 1997 et très peu de communes se sont engagées dans une démarche de tri sélectif.
		<i>Valoriser les déchets</i>	Plus de 216 000 tonnes de déchets ménagers sont collectés chaque année en Guadeloupe dont uniquement 2 % valorisée (données 1999).
	Pollution visuelle	<i>Réduire la pollution visuelle</i>	La pollution due à l'implantation sauvage de panneaux publicitaire est importante sur le territoire de l'agglomération et tout particulièrement à Jarry. Cette prolifération est notamment un puissant frein à la lisibilité des autres informations « d'utilité publique » pourtant.

Le rapport environnemental

		Enjeux environnementaux	Commentaires
Dimension Risques	Aléa sismique	<i>Prendre en compte l'aléa sismique pour les futurs aménagements</i>	L'agglomération Centre est très exposée au risque sismique du fait de la proximité de la zone de subduction entre la plaque Atlantique et la plaque Caraïbe, et des réseaux de failles qui parsèment le socle de l'arc antillais.
	Aléa cyclonique	<i>Prendre en compte l'aléa cyclonique pour les futurs aménagements</i>	La situation de l'archipel l'amène à être régulièrement sur la trajectoire de cyclones destructeurs (Cléo en 1964, Inès en 1966, Hugo en 1989, Marilyn en 1995, José et Lenny en 1999, Jeanne en 2004, Dean 2007).
	Aléa Mouvement de terrain	<i>Prendre en compte l'aléa mouvement de terrain pour les futurs aménagements</i>	Les mouvements de terrain sont liés à des causes qui peuvent être multiples : variations topographiques (zones à fortes pentes, falaises), nature géologique des sols, sensibilité à certains éléments externes (pluies, action de la houle contre la bordure littorale...). Les risques sont parfois aggravés par l'action de l'homme : érosion des sols, urbanisation sauvage....
	Aléa inondation	<i>Limiter l'imperméabilisation des sols</i>	La condamnation de la perméabilité des sols est un facteur aggravant à l'origine des inondations.
	Incendie	<i>Limiter les facteurs incendie</i>	Les incendies représentent une menace non négligeable pour les espaces naturels, agricoles (notamment pendant le carême) ainsi que pour les habitations et commerces des zones centre.
	Risque technologique	<i>Limiter les risques industriels et maîtriser le transport des matières dangereuses</i>	La commune de Baie-Mahault, et plus précisément la zone industrielle de Jarry, englobe à elle seule plus de 90 % du stock de produits dangereux. Elle regroupe dans un rayon d'1 km une dizaine d'établissements à risques technologiques. Le risque est essentiellement lié aux produits pétroliers.





		Enjeux environnementaux	Commentaires
Dimension cadre de vie et patrimoine	Habitats	<i>Protéger et valoriser le patrimoine bâti dans les centres anciens</i>	De nombreuses constructions sont les témoins de l'histoire de la Guadeloupe et constituent un patrimoine important.
		<i>Construire des bâtiments en conformité avec l'environnement</i>	L'éco-conception et l'éco-gestion des bâtiments sont des leviers importants dans un contexte de développement durable.
	Paysages naturels	<i>Respecter les unités paysagères des zones naturelles de l'agglomération</i>	Des paysages typiques des Grand-fonds ainsi que des paysages côtiers (notamment les abords du Grand Cul-de-sac-marin) sont des zones de protégées dont il convient de préserver l'identité paysagère.
	Paysages urbains	<i>Associer la nature au paysage urbain</i>	La densification et le développement de l'urbanisation devront être réalisés en valorisant les caractéristiques environnementales du territoire au sein des zones urbanisées.
		<i>Assurer une harmonie urbaine</i>	La multiplication des aménagements et mobiliers urbains doit se concilier avec l'intégration à leur environnement.

Le rapport environnemental

3.2 L'analyse des composantes sensibles

A partir des enjeux établis pour l'agglomération et des actions du projet PDU, il est possible de déterminer les thématiques sensibles dans le cadre de ce PDU.

La sensibilité est établie selon quatre niveaux :

	Peu ou pas sensible lorsqu'elle ne concerne pas plus de 2 actions,
	Assez sensible lorsqu'elle concerne entre 2 et 5 actions,
	Sensible lorsqu'elle concerne entre 6 et 10 actions,
	Très sensible lorsqu'elle concentre plus de 10 actions.

Les thématiques les plus sensibles, sur lesquelles vont porter prioritairement l'état initial sont les suivantes :

- Très sensibles : consommation énergétique, qualité de l'air, et les thématiques transversales que sont la sécurité des déplacements et la santé.
- Sensibles : nuisances sonores, milieux naturels, patrimoine et habitats, paysages urbains et aléa inondation, consommation d'espace.
- Assez sensibles : qualité de l'eau et pollution des sols, risques technologique et aléa sismique, paysages naturels.

Le rapport environnemental

Titre	Actions	Ressources naturelles					Ecologie et biodiversité		Pollutions			Risques				Dimension cadre de vie et patrimoine		Thématiques transversales						
		Ressource en eau	Consommation d'espace	Energie	Agriculture	Pêche	Gestion et exploitation de la forêt	Ressources sous-sols et matériaux	Milieux naturels	Qualité de l'eau	Pollution des sols	Pollution de l'air	Nuisances sonores	Déchets	Aléa sismique	Aléa cyclonique	Aléa mouvement de terrain	Aléa inondation	Incinde	Risque technologique	Patrimoine et habitats	Paysages naturels	Santé	Sécurité des déplacements
1	Mettre en place puis gérer un premier réseau d'agglomération		X					X		X	X											X	X	
2	Définir les points d'arrêts du réseau et les équiper	X	X													X				X			X	
3	Renouveler le parc de matériel roulant		X						X	X	X	X							X			X	X	
4	Réaliser les études nécessaires à l'avancée du projet de TCSP		X																					
5	Réaliser la première phase du TCSP	X	X				X	X	X				X	X	X	X			X			X		
6	Définir les conditions de faisabilité et l'impact potentiel de la mise en place d'une navette maritime		X																		X			
7	Etudier la possibilité d'une intégration tarifaire																							
8	Evaluer l'opportunité et l'impact d'un renforcement de la tarification sociale		X																				X	
9	Mettre en place un système de billettique																							
10	Participer à la réflexion sur les évolutions de la profession et aider à la mise en place des évolutions																							
11	Aider à la mise en place d'une centrale d'appel à l'échelle de l'agglomération																							
12	Aider à la mise en place d'une livrée pour les véhicules																							
13	Localiser, créer ou réaménager les stations de taxis																		X		X		X	
14	Etudier la faisabilité du transfert de compétence des taxis à l'AOTU ?																							
15	Elaborer une charte de mise en accessibilité		X							X	X												X	X
16	Former les agents impliqués dans les opérations de mise en accessibilité sur la base de la charte		X							X													X	X
17	Mettre en accessibilité la voirie selon un zonage et les préconisations par zone du PMA (hors ANRU et création de voirie)		X							X												X	X	X
18	Mettre en place puis gérer une brigade de repérage des dysfonctionnements sur la voirie																						X	X
19	Mettre en place une cellule de suivi des aménagements " gardienne de l'accessibilité"																						X	X
20	Créer des zones piétonnes et calmes	X	X					X		X						X						X	X	X
21	Mettre en place des cheminements hors voirie	X	X					X		X						X	X		X	X	X	X	X	X
22	Finaliser un schéma directeur vélo	X	X							X						X			X			X	X	X
23	Mettre en place une continuité cyclable		X					X		X									X			X	X	X
24	Aider à la mise en place de parcs de vélos entreprise ou interadministrations		X							X													X	X
25	Lancer une étude d'opportunité pour la mise en place d'un service de vélos mutualisés		X							X													X	X
26	Aider à la mise en place de Pédibus		X							X													X	X
27	Lancer un PDE pilote et appuyer les démarches suivantes		X							X														X
28	Promouvoir le covoiturage		X							X														
29	Etudier l'apport de la mise en place d'actions en faveur d'une meilleure gestion des temps		X							X														
30	Elaborer une charte de partage de la voirie		X																					X
31	Etudier l'opportunité d'un système de régulation routier		X							X									X					X
32	Créer des outils d'information sur les transports collectifs		X																					
33	Créer une centrale de mobilité		X																					
34	Elaborer une charte de jalonnement sur l'agglomération (avec un point particulier sur Jarry)		X										X						X			X	X	
35	Mettre en place du jalonnement pour tous les modes selon cette charte		X										X									X	X	
36	Mieux connaître l'offre et les besoins de stationnement pour consolider la politique de stationnement		X																					
37	Consolider la politique de stationnement (tarification et dimensionnement)		X																					
38	Elargir la zone de stationnement payante centrale		X																					
39	Créer une ceinture de parkings en surface en limite de cette zone : payant, visiteurs courte durée, professionnels moyenne durée		X																					
40	Mettre à jour la signalisation et le marquage (stationnement, PMR, livraisons)		X																					
41	Organiser le stationnement de proximité dans les centralités secondaires	X	X					X								X								
42	Initier l'intermodalité VP-TC : créer des parcs relais	X	X					X								X								
43	Accroître l'efficacité de la politique de stationnement payant : renforcer les contrôles et la verbalisation, et former les agents		X																					
44	Mettre en œuvre les aménagements nécessaires pour que les voiries correspondent au niveau hiérarchique défini dans le PDU	X						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
45	Créer les maillons manquants du réseau viaire	X						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
46	Améliorer l'accueil des véhicules de livraison en centre-ville																							
47	Mettre au point une réglementation pour les véhicules transportant des marchandises																							
48	Etudier l'opportunité de mettre à profit le potentiel maritime pour le transport de fret							X																
49	Localiser et mettre en place des aires de stockage et remorques dans Jarry	X																						
50	Réfléchir à la rationalisation des flux de marchandises		X							X														
51	Inscrire les réservations nécessaires au déploiement du réseau de transport collectif dans les documents d'urbanisme																							
52	Inscrire des normes de stationnement dans les PLU (livraisons de marchandises, PMR ...)																							
53	Inscrire des principes d'intensité de développement urbain avec l'offre de transports		X					X																
54	Faire expertiser les projets d'urbanisation par les techniciens des déplacements																							
55	Sécuriser les points noirs (traiter les dysfonctionnements restant après le traitement de la voirie)																						X	X
56	Mettre en place un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste																						X	X
57	Etablir une cartographie du bruit										X												X	
58	Promouvoir les mobilités alternatives									X														
59	Faire évoluer les comportements en matière de sécurité routière																						X	X
60	Réaliser des enquêtes pour mieux connaître les caractéristiques des déplacements sur l'agglomération																							
61	Elaborer un modèle multimodal sur l'agglomération et le faire vivre																							
62	Mettre en place un observatoire des déplacements																						X	X
63	Mettre en place les structures nécessaires au suivi du PDU																						X	X

Le rapport environnemental

3.3 Analyse de l'état initial

L'état initial porte sur les thématiques sensibles listées ci-dessus.

On traitera des risques technologiques et naturels dans un même paragraphe (aléa sismique et inondation), de même pour les thématiques suivantes : patrimoine urbain, habitats et paysage urbain.

3.3.1 La qualité de l'air

Si la composition chimique normale de l'air est de 78 % d'azote, 21 % d'oxygène et 1 % d'autres gaz, les mesures réalisées sur site, et particulièrement en milieu urbain, démontrent que les activités humaines modifient cette composition.

3.3.1.1 Les principales sources de pollution à l'échelle de l'agglomération

L'agglomération est très attractive. Elle rayonne à l'échelle de la Guadeloupe tout entière en termes d'emplois et d'activités, et est à l'origine de flux pendulaires journaliers importants. Par ailleurs, le mitage du territoire, la dispersion de l'habitat, l'éloignement des lieux d'activité et d'habitat ainsi que la mauvaise organisation des transports publics ont conduit à une motorisation et à un usage croissant de la voiture ces dernières décennies.

Les principaux pôles émetteurs de pollution sur le site sont :

Jarry : la zone industrielle et commerciale la plus importante de l'Archipel (Baie-Mahault)

Située dans une zone de mangrove, la zone industrielle et commerciale de Jarry concentre l'essentiel des activités de la Guadeloupe et des entreprises industrielles fortement émettrices de polluants.

Sont présentes :

- les unités de production d'électricité de Jarry, à l'exception de la TAC (Turbine à Combustion) Nord, ne disposent pas encore de traitements des rejets et sont à l'origine d'émissions de plus de 13 000 tonnes d'oxydes d'azote par an. (Données 2003) Comparativement, l'ensemble du parc de véhicules circulant sur les deux îles (Basse-Terre et Grande-Terre) représente 5 000 tonnes/an de NOX (données estimatives de l'ADEME 2002) ;
- les centrales d'enrobage ;
- les chaudières (blanchisseries...) ;
- les imprimeurs ;
- de nombreux commerces et moyennes surfaces drainant une clientèle lointain. L'agglomération pointoise concentre plus de 70 % des surfaces commerciales de l'île, dont une grande partie se situe à Jarry ;
- quelques administrations : certaines administrations DRIRE, ASSEDIC, ANPE, etc. disposent de locaux dans cette zone multiforme.

Quotidiennement ce sont environ 30 000 véhicules qui transitent à Jarry.

Le rapport environnemental

La décharge de la Gabarre

Elle est à l'origine d'émissions diverses et variées de polluants dont la principale le méthane. Lorsque la décharge à ciel ouvert brûle, elle peut être à l'origine entre autre d'émissions d'organochlorées. 66 % des émissions de méthane de la Guadeloupe, proviennent des ordures ménagères.

Les transports maritimes et aériens

Il faut souligner la présence des principaux ports et aéroport de Guadeloupe au sein l'agglomération.

Au premier trimestre 2005, le fret aérien était de 601 616 t. Le transport aérien de personnes, de janvier 2004 à avril 2005 était de 585 174 personnes.

Le transport maritime de personnes : 1 923 mouvements de navires au premier trimestre 2005 (soit 219 467 passagers), soit une diminution de 14.76 % par rapport à la même période en 2004. Le fret maritime au premier trimestre 2005 était de 181 321 t..

La surveillance de la qualité de l'air est assurée par GWAD'AIR, Association Agréée de Surveillance de la Qualité de l'Air en Guadeloupe. Elle est née de la volonté de surveiller la qualité de l'air sur l'Archipel des services de l'État, des collectivités, de quelques industriels, et des associations de protection de l'environnement. Cette association a été créée le 30 novembre 2000 et est agréée par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable (MEDD). Elle est régie par la loi 1901 et est par conséquent à but non lucratif. Elle fait partie du réseau national de surveillance de la qualité de l'air : la Fédération ATMO, composée de 39 associations.

Les stations de mesures

Trois stations fixes sont installées sur le territoire de l'agglomération, à savoir :

- la station périurbaine de Baie-Mahault ;
- la station périurbaine des Abymes ;
- la station urbaine de Pointe-à-Pitre.

Ces trois stations de mesure situées dans l'agglomération pointoise, permettent à l'association de calculer quotidiennement l'indice AtMo. Cet indice de la qualité de l'air permet de façon simple d'informer la population sur la qualité de l'air respiré. Il est calculé à partir des 4 polluants suivants : le dioxyde de soufre (SO₂), l'ozone (O₃), le dioxyde d'azote (NO₂), les poussières de moins de 10 microns de diamètre (PM₁₀).

Le rapport environnemental

La station périurbaine de Baie-Mahault

Cette station est placée à Belcourt Baie-Mahault sur un terrain mis à disposition par la mairie. En fonctionnement depuis le 20 novembre 2003, cette cabine mesure :

- Le dioxyde d'azote (NO₂)
- L'ozone (O₃)
- Les poussières de moins de 2,5 microns de diamètre (PM_{2,5})



La station périurbaine aux Abymes

Cette station est placée au Raizet, aux Abymes sur un terrain mis à disposition par la DDE bases aériennes. En fonctionnement depuis le mois de décembre 2005, cette cabine mesure :

- Le dioxyde d'azote (NO₂)
- L'ozone (O₃)



La station mobile

La station mobile permet depuis janvier 2006 d'effectuer des mesures de la qualité de l'air à l'échelle de l'archipel guadeloupéen.



La station industrielle

Cette station fixe est implantée depuis le 15 novembre 2007 sur le site de l'espace agricole régional à Convenance, Baie-Mahault. Cette station assure la surveillance de la pollution émise par la zone industrielle de Jarry.



Le rapport environnemental

3.3.1.2 L'Indice AtMo, indice synthétique de mesure de la qualité de l'air

L'indice ATMO est l'indice de la qualité de l'air calculé pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En Guadeloupe, la seule agglomération concernée est composée des communes des Abymes, Baie-Mahault, Gosier et Pointe-à-Pitre.

Composition de l'indice AtMo

L'indice ATMO varie sur une échelle de 1 à 10 : Très bon à Très mauvais. L'indice ATMO est calculé à partir de 4 polluants qui sont :



■ L'ozone (O_3)

Il s'agit d'un polluant secondaire car il résulte de la transformation photochimique du dioxyde d'azote : monoxyde d'azote (NO_2) et azote (NO) et des composés organiques volatiles (COV), sous l'effet de l'ultraviolet.

L'ozone provoque des irritations oculaires et des altérations pulmonaires sur l'Homme. Sur l'environnement, les dommages sont d'autant plus considérables, car l'ozone crée l'effet de serre, ainsi que quelques dégradations sur les végétaux.

■ Le dioxyde de Soufre (SO_2)

Le soufre émane des industries, des transports et des volcans, principalement. Il est la cause de problèmes respiratoires (toux). En présence d'humidité, le SO_2 se transforme en acide sulfurique et participe au phénomène de pluies acides. Il est également responsable de la dégradation des pierres et autres matériaux de nombreux monuments historiques.

■ L'oxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO_2)

Regroupés sous le nom de NOX le dioxyde et le monoxyde d'azote sont émis lors des phénomènes de combustion. Le NO_2 est issu de l'oxydation du monoxyde d'azote (NO). Les principales sources d'émission sont :

Le transport (50 %), l'industrie (20 %), l'agriculture (15 %), les transformations d'énergie (10 %). Le NO_2 est un gaz irritant pour les bronches. IL favorise les infections pulmonaires chez l'enfant et augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques.

■ Les particules en suspension ou poussières de moins 10 microns de diamètre (PM_{10})

Les particules ou poussières en suspension peuvent avoir une origine humaine c'est le cas lors de la combustion de carburants fossiles, du transport automobile, de l'industrie. Elles peuvent avoir une origine naturelle : volcans, brumes de sable.

Selon leur taille, les poussières vont pénétrer plus ou moins profondément dans le système respiratoire en provoquant des irritations. Certaines poussières ont des propriétés mutagènes et cancérigènes.

Bilan pour 2005, 2006 et 2007

Le rapport environnemental

C'est le 4 avril 2005 que l'indice ATMO a été diffusé en Guadeloupe pour la première fois. Ce sont alors les deux stations de mesure de Pointe-à-Pitre et de Baie-Mahault qui ont permis son calcul :

En 2005, l'indice de la qualité de l'air a été, en moyenne, bon (3,4).

L'indice le moins élevé mesuré en 2005 correspond à 2, soit un indice très bon.

L'indice le plus élevé mesuré en 2005 correspond à 9, soit un indice très mauvais.

La tranche d'indice allant de 1 à 4, indice Très bon à Bon, est largement majoritaire et représente 86,9 % des indices calculés.

La tranche allant de 5 à 7, Moyen à Médiocre, représente 11,6 % des indices calculés.

Les indices allant de 8 à 10, Mauvais à Très mauvais, représentent 2,4 % des indices.

En 2005, il y a eu 6 mauvais indices (supérieurs ou égaux à l'indice 8). À chaque fois le polluant dominant était les poussières de moins de 10 microns de diamètre (PM10).

En 2006, l'indice ATMO a été en moyenne bon (3,27).

En 2006, le calcul de l'indice de la qualité de l'air a pris en compte les mesures des deux stations fixes de l'agglomération précitées auxquelles a été ajoutée la cabine périurbaine des Abymes. L'indice a été calculé en 2006 sur la base de 351 jours.

L'indice le moins élevé mesuré en 2006 correspond à 2 soit un indice Très bon.

L'indice le plus élevé mesuré en 2006 correspond à 8, soit un indice Mauvais.

La tranche d'indice allant de 1 à 4 : indice Très bon à Bon est largement majoritaire et représente 80,91 % des indices calculés (contre 81,77 % en 2005).

La tranche allant de 5 à 7 : Moyen à Médiocre, représente 17,66 % des indices calculés (en 2005 : 15,95 %).

Les indices allant de 8 à 10 : Mauvais à Très mauvais représentent 1,42 % des indices (2,28 % des indices).

Il y a eu 5 indices mauvais. À chaque fois le polluant dominant était les poussières de moins de 10 microns de diamètre (PM10).

Globalement la qualité de l'air en 2006 était à peu près équivalente à celle mesurée en 2005.

En 2007, l'indice ATMO a été en moyenne bon (3,34).

L'indice le moins élevé mesuré en 2006 correspond à 1 soit un indice Très bon.

L'indice le plus élevé mesuré en 2007 correspond à 10, soit un indice Très mauvais dû à un important passage de brumes sur l'archipel.

La tranche d'indice allant de 1 à 4 : indice Très bon à Bon est largement majoritaire et représente 78,97 % contre 80,91 % en 2006 pour la même classe, et 81,77 % en 2005).

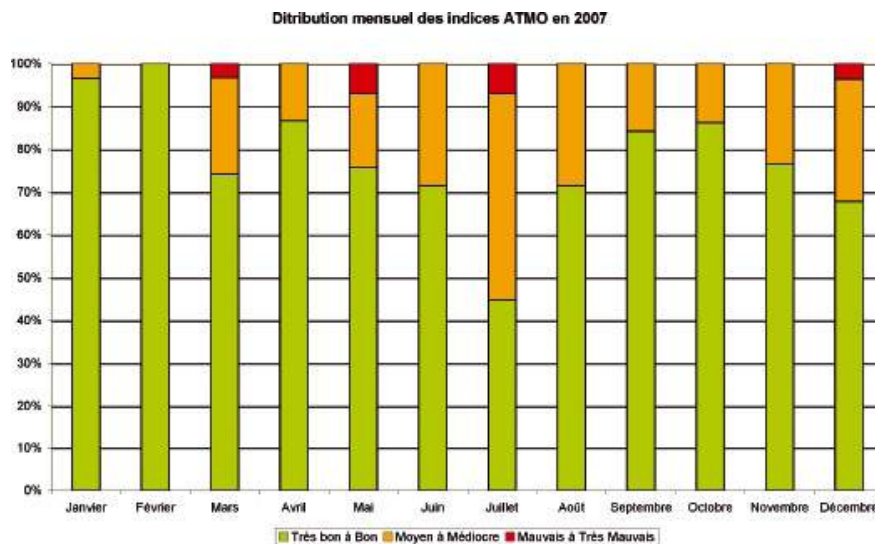
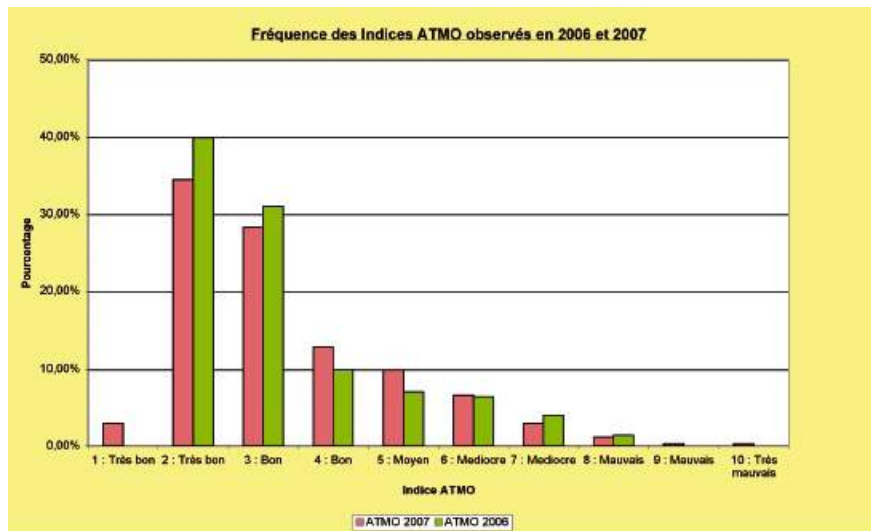
La tranche allant de 5 à 7 : Moyen à Médiocre, représente 19,59 % des indices calculés en 2007 contre 17,66 % en 2006 et 15,95 % en 2005.

Les indices allant de 8 à 10 : Mauvais à Très mauvais représentent 1,75 % des indices calculés en 2007 contre 1,42 % en 2006 et 2,28 % en 2005.

À chaque fois le polluant dominant était les poussières de moins de 10 microns de diamètre (PM10).

Globalement la qualité de l'air en 2007 était à peu près équivalente à celle mesurée en 2006, mais on constate depuis 2005 une légère diminution de la qualité de l'air dans l'agglomération.

Le rapport environnemental



Résultats par polluants

Le dioxyde de soufre (SO₂)

En 2007, le taux moyen annuel en dioxyde de soufre est très faible, il est de 1,52 µg/m³ soit une amélioration de 60% par rapport à 2006 (2,42 µg/m³). **Cette valeur est en largement en dessous du seuil d'alerte et de recommandation fixé à 300 µg/m³.** La valeur maximale mesurée en 2007 est de 35 µg/m³. Les seuils d'évaluation et les valeurs limites n'ont pas été dépassés en 2006 tout comme ce fut le cas en 2005.

Le rapport environnemental

SEUILS D'ÉVALUATION MAXIMAUX ET MINIMAUX

	Protection de la santé	Protection des écosystèmes
Seuil d'évaluation maximal	75 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 3 fois par année civile	12 µg/m ³
Seuil d'évaluation minimal	50 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 3 fois par an	8 µg/m ³

Source : Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999

VALEUR LIMITE POUR ANHYDRIDE SULFUREUX (SO₂)

	Période considérée	Valeur limite	Marge de dépassement	Date à laquelle la valeur limite doit être respectée
1. Valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine	1 heure	350 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 24 fois par année civile	150 µg/m ³ (46 %) lors de l'entrée en vigueur de la présente directive, diminuant le 1er	1er janvier 2005
2. Valeur limite journalière pour la protection de la santé humaine	24 heures	125 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 3 fois par année civile	néant	1er janvier 2005
3. Valeur limite pour la protection des écosystèmes	Année civile et hiver (du 1er octobre au 31 mars)	20 µg/m ³	néant	19 juillet 2001

Source : Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999

L'oxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂)

Regroupés sous le nom de NO_x, le dioxyde et le monoxyde d'azote sont émis lors des phénomènes de combustion. Le NO₂ est issu de l'oxydation du monoxyde d'azote (NO).

Les principales sources d'émission sont :

- le transport (50 %) ;
- l'industrie (20 %) ;
- l'agriculture (15 %) ;
- les transformations d'énergie (10 %).

Le NO₂ est un gaz irritant pour les bronches. Il favorise les infections pulmonaires chez l'enfant et augmente la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques.

La concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote est de 6,43 µg/m³ en 2007, soit une amélioration de 22 % par rapport à 2006.

Le taux moyen en dioxyde d'azote est plus important à Baie-Mahault (7,40 µg/m³) qu'à Pointe-à-Pitre (5,50 µg/m³). Ceci s'explique par la configuration des deux stations. En effet la cabine de Pointe-à-Pitre est soumise à la pollution essentiellement automobile durant la journée (de 7h à 17h environ), tandis qu'à Baie-Mahault, la cabine est soumise à la pollution venant du trafic automobile de la RN1 du centre commercial, de l'activité des riverains, et de la zone industrielle. Ainsi la plage horaire des émissions de polluants est plus vaste à Baie-Mahault qu'à Pointe-à-Pitre. La valeur maximale journalière mesurée est de 36,80 µg/m³. Toutefois, ces valeurs sont bien en dessous du seuil d'alerte et de recommandation correspondant à l'indice 8 (200 µg/m³).

Le rapport environnemental

Au cours de l'année 2007, il n'y a pas eu de dépassement des valeurs limites et des seuils d'évaluation pour le dioxyde d'azote.

SEUILS D'ÉVALUATION MAXIMAUX ET MINIMAUX

	Valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine	Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine	Valeur limite annuelle pour la protection de la végétation
Seuil d'évaluation maximal	140 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	32 µg/m ³	24 µg/m ³
Seuil d'évaluation minimal	100 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	26 µg/m ³	19,5 µg/m ³

Source : Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999

VALEURS LIMITES POUR LE DIOXYDE D'AZOTE (NO₂) ET LES OXYDES D'AZOTE (NO_X)

	Période considérée	Valeur limite	Marge de dépassement	Date à laquelle la valeur limite doit être respectée
1. Valeur limite horaire pour la protection de la santé humaine	1 heure	200 µg/m ³ NO ₂ à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	50 % lors de l'entrée en vigueur de la présente directive, diminuant le 1er janvier 2001 et ensuite tous les 12 mois, par tranches annuelles égales pour atteindre 0% au 1er janvier 2010	1er Janvier 2010
2. Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine	Année civile	40 µg/m ³ NO ₂	50 % lors de l'entrée en vigueur de la présente directive, diminuant le 1er janvier 2001 et ensuite tous les 12 mois, par tranches annuelles égales pour atteindre 0% au 1er janvier 2010	1er Janvier 2010
3. Valeur limite annuelle pour la protection de la végétation	Année civile	30 µg/m ³ NO _X	néant	19 juillet 2001

Source : Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999

L'ozone (O₃)

L'ozone est un polluant secondaire qui résulte de la transformation photochimique de polluants primaires : les oxydes d'azote et les composés organiques volatiles (COV). Ce polluant provoque des irritations oculaires et des altérations pulmonaires. Il modifie la croissance des plantes.

La concentration moyenne en ozone pour les sites de Pointe-à-Pitre et Baie-Mahault est de 17,49 µg/m³ en 2007, contre 23,94 µg/m³ en 2006. A Pointe-à-Pitre le taux moyen est égal à 24,50 µg/m³ soit plus du double de celui mesuré à Baie-Mahault (10,34 µg/m³). La concentration maximale horaire mesurée est de 132,60 µg/m³. Ces valeurs sont bien en dessous du seuil d'alerte et de recommandation correspondant à l'indice mauvais 8 (180 µg/m³), elles correspondent à un sous indice bon.

La concentration en ozone augmente au cours de la journée. En effet la formation de ce gaz dépend de la présence de gaz précurseurs et de lumière. De ce fait tout au long de la journée la concentration en ozone augmente pour atteindre un pic entre 12 et 14 h en général. On constate cependant un phénomène particulier au cours de l'année (de novembre à février) avec un apport en ozone en provenance du nord de l'Amérique.

Le rapport environnemental

En conclusion l’ozone mesuré en Guadeloupe vient à la fois d’une production locale et externe. L’ozone est périodiquement apporté vers la Guadeloupe par les vents du Nord. Cette année 2007, les valeurs limites et les seuils d’évaluation n’ont pas été dépassés pour l’ozone. Cependant la concentration en ozone a été supérieure à 180 microgrammes par mètre cube pendant plus d’une heure à 10 reprises en 2007. Ce phénomène n’avait pas été observé les années précédentes.

Valeur cible	120 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile
Objectif à long terme	120 µg/m ³ en moyenne sur 8 heures

Source : Directive 2002/3/CE du 22 avril 1999

Les particules en suspension ou poussières de moins 10 microns de diamètre (PM10)

Les particules ou poussières en suspension, peuvent avoir une origine humaine c’est le cas lors de la combustion de carburants fossiles, du transport automobile, de l’industrie. Elles peuvent également avoir une origine naturelle : volcans, brumes de sable. Selon leur taille les poussières pénètrent plus ou moins profondément dans le système respiratoire en provoquant des irritations. Certaines poussières ont des propriétés mutagènes et cancérogènes.

Cette année 2007, comme en 2006, tous les indices supérieurs à 5 (indice moyen) étaient dus aux poussières de moins de 10 microns.

La concentration moyenne annuelle en particules de moins de 10 microns de diamètre est de 27,51 µg/m³ en 2007 contre 28,14 µg/m³ en 2006. Bien que le taux de particules ait légèrement diminué en 2007, le seuil d’information et de recommandation correspondant à l’indice mauvais 8 a été dépassé à six reprises. Ainsi la concentration moyenne journalière de 80 µg/m³ a été atteinte et dépassée plusieurs fois, ceci toujours à cause de la présence de brumes de sable. Il faut cependant noter le cas particulier du 21 décembre 2007 où l’indice du jour était mauvais. Cette fois ci, c’est le tragique incendie de la rue Sadi Carnot à Pointe-à-Pitre qui a dégagé d’importantes fumées induisant un indice mauvais. La valeur limite journalière fixée à 50 µg/m³ a été dépassé 39 fois en 2007 soit 4 jours de plus que la norme autorisée. En 2006, la valeur limite avait été dépassée 42 jours soit 7 évènements de plus que la norme. Cependant en 2007, la moyenne journalière maximale en PM10 était de 157 µg/m³ contre 93 µg/m³ en 2006. Ainsi en 2007, bien que la moyenne en particules fines soit moins importante, les pics de pollution ont été plus marqués. Les particules en suspensions (particules de moins de 10 microns) proviennent essentiellement de l’industrie, des transports, des volcans et des brumes de sable (ex. : cimenterie, véhicules diesel, des combustions).

En 2007 : Le seuil d’évaluation minimal a été dépassé 191 fois en 2006 soit 184 fois de plus que la norme autorisée. Le seuil d’évaluation maximale a été dépassé 104 fois, soit 93 fois de plus que la norme autorisée. Tous ces dépassements sont dus au passage de brumes de sable, sauf lors de l’incendie du 21 décembre 2007 à Pointe-à-Pitre.

En conclusion en 2007 le nombre d’indice ATMO mauvais à très mauvais dû aux poussières de moins de 10 microns (6) est pratiquement le même qu’en 2006 (5). La concentration

Le rapport environnemental

moyenne annuelle en poussière est cependant restée stable (28 µg/m³).

SEUILS D'ÉVALUATION MAXIMAUX ET MINIMAUX

	Moyenne journalière	Moyenne annuelle
Seuil d'évaluation maximal	30 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 7 fois par année civile	14 µg/m ³
Seuil d'évaluation minimal	20 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 7 fois par année civile	10 µg/m ³

Source : Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999

VALEURS LIMITES POUR LES PARTICULES (PM₁₀)

	Période considérée	Valeur limite	Marge de dépassement	Date à laquelle la valeur limite doit être respectée
1. Valeur limite journalière pour la protection de la santé humaine	24 heures	50 µg/m ³ à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile	50 % lors de l'entrée en vigueur de la présente directive, diminuant le 1er janvier 2001 et ensuite tous les 12 mois, par tranches annuelles égales pour atteindre 0 % au 1er janvier 2005	1er janvier 2005
2. Valeur limite annuelle pour la protection de la santé humaine	Année civile	40 µg/m ³	50 % lors de l'entrée en vigueur de la présente directive, diminuant le 1er janvier 2001 et ensuite tous les 12 mois, par tranches annuelles égales pour atteindre 0 % au 1er janvier 2005	1er janvier 2005

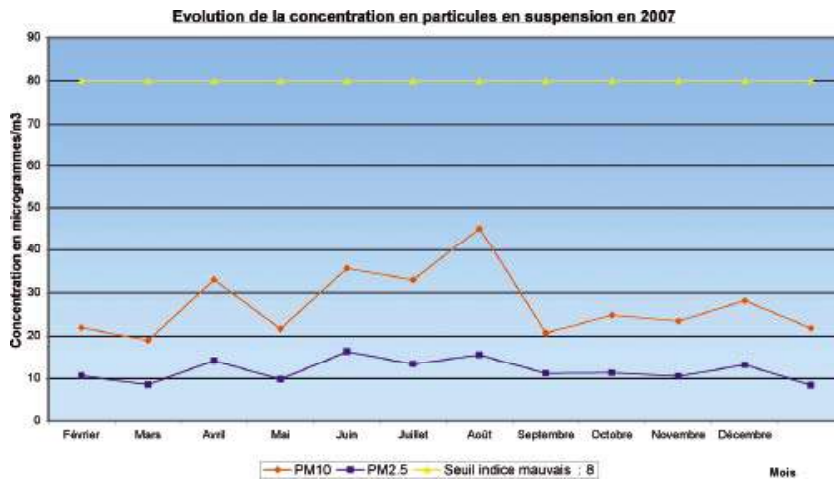
Source : Directive 1999/30/CE du 22 avril 1999

Les particules en suspension ou poussières de moins 2,5 microns de diamètre (PM_{2.5})

L'analyseur de poussières de moins de 2,5 microns de diamètre se trouve à la cabine de Baie-Mahault. La concentration moyenne mesurée en 2007 est de 12,10 µg/m³ contre 13,82 µg/m³ en 2006. La concentration maximale mesurée est de 69 µg/m³ (63 µg/m³ en 2006). Les PM_{2,5} sont essentiellement émises par le trafic automobile. Globalement le taux de PM_{2,5} suit l'évolution des PM₁₀ sauf lors du passage des brumes de sable (globalement de mai à juillet). En effet les brumes de sable sont majoritairement composées de particules comprises entre 2,5 et 10 microns de diamètre.

En conclusion les PM_{2,5} suivent l'évolution des PM₁₀ sauf lors des pics de poussières. L'évolution journalière des PM_{2,5} est directement liée au trafic automobile. En effet, ces particules sont émises en majorité par les gaz d'échappement.

Le rapport environnemental



3.3.1.3 Campagne de mesures spécifiques à l'échelle du territoire de l'agglomération pour le PDU

Dans le cadre de la mise en place du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération, GWAD'AIR a mené une campagne de mesure du dioxyde d'azote. Cette campagne de mesure préalable a pour objectif de nourrir l'analyse de l'état initial de la qualité de l'air sur le territoire de l'agglomération.

Le choix s'est porté sur la mesure du dioxyde d'azote, dégagé lors des phénomènes de combustion. Il constitue de fait un bon indicateur du taux de pollution lié au trafic, car si l'amélioration qualitative des carburants a permis une diminution des émissions des véhicules, l'effet bénéfique demeure peu perceptible compte tenu de l'augmentation forte du trafic et de l'allongement des trajets domicile/travail.

À cette fin, des mesures de la concentration en dioxyde d'azote ont été faites aux abords des grands axes de circulation et des pôles d'attraction (écoles, administrations, centres commerciaux...) afin de dresser un état des lieux concernant la pollution d'origine automobile.

Pour cette étude la technique de mesure par tubes à diffusion passive a été choisie. En effet, pour des zones d'études aussi étendues (175 Km²) il est préférable d'utiliser une technique qui allie à la fois fiabilité et coût réduit. Deux campagnes de mesure de la qualité de l'air par tubes à diffusion passive ont été réalisées.

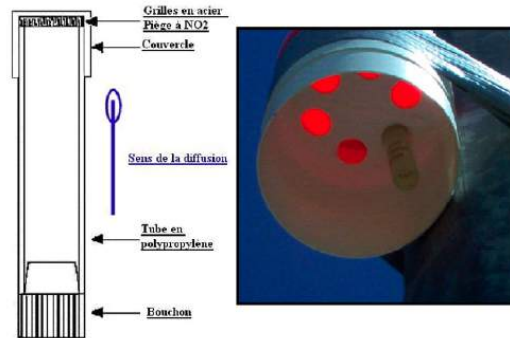
Méthodologie de l'échantillonnage passif

Le capteur passif se présente sous forme de tube cylindrique en polypropylène de 7cm de long. Les capteurs de NO₂ sont constitués à l'extrémité supérieure, d'une coiffe dans laquelle est placée une grille imprégnée d'une substance absorbante : la triéthanolamine. Ce composé permet la capture du polluant pendant la période d'exposition des tubes (2 semaines environ). À l'autre extrémité se trouve un bouchon hermétique. Au moment de la pose des tubes sur le terrain, ce bouchon est enlevé : ceci permet le passage de l'air dans le tube. Le tube est maintenu en position verticale au sein d'un abri cylindrique de protection. L'abri de protection est fixé sur un support dans l'environnement à environ 2,5 à 3 m du sol. Il permet de protéger l'échantillonneur de l'impact direct du vent, du soleil et de la pluie, optimisant ainsi les conditions de mesure. Après la période d'exposition, le tube est rebouché lors de la dépose des tubes. À l'issue des analyses, une concentration moyenne du NO₂ sur la période d'exposition

Le rapport environnemental

considérée est établie. Les tubes à diffusion ne permettent donc pas de détailler les évolutions journalières ou horaires de la pollution.

Représentation d'un tube passif



Choix des sites de mesure et des périodes d'étude

Les sites de mesures sont disposés de façon régulière sur le territoire étudié. Le plan d'échantillonnage est basé sur un maillage de 2 km de côté. De plus, le long des axes de circulation importante des points de mesures ont été placés tous les deux kilomètres. Dans les zones à forte concentration de population le maillage est plus fin (tous les kilomètres).

Le choix de localisation des différents tubes de prélèvement reposent sur les critères suivants :

- le taux de fréquentation des lieux entraînant un afflux de voiture ;
- les axes routiers convergeant dans un carrefour ;
- les zones d'habitations importantes.
- Deux campagnes de mesures de 15 jours chacune ont été réalisées :
- une campagne du 18 avril au 3 mai 2006 au cours de la saison sèche ;
- une campagne au cours du mois d'octobre durant la saison des pluies.

Ces deux campagnes permettront de comparer les effets de la météorologie sur la dispersion du NO₂ dans l'air.



Tube passif sur site

Le rapport environnemental

Assurance-qualité

Le prélèvement par tubes à diffusion passive comme toute mesure comprend une marge d'erreur. Ces erreurs, varient d'un site à l'autre, et peuvent provenir de plusieurs sources, telles que de la fabrication des tubes, la pose des tubes, l'influence des conditions météorologiques ou l'analyse en laboratoire. L'erreur totale est égale à la combinaison des erreurs individuelles provenant des différentes sources. Afin de quantifier et de diminuer au plus l'erreur de mesure, des doublons et des tubes témoins sont utilisés.

LES DOUBLONS : Pour caractériser l'erreur liée à la méthode de prélèvement et d'analyse, des doublons sont mis en place sur certains sites. Ainsi, sur le même site sont placés deux tubes à diffusion passive NO₂. Les deux tubes sont débouchés lors de la pose sur site. L'installation sur un site de doublon permet de contrôler la répétitivité des mesures des tubes à diffusion.

Un ratio est calculé : tube A / tube B. Plus ce ratio est proche de 1 et plus la mesure est fiable. On considère qu'à plus ou moins 20 % d'écart les résultats sont considérés comme corrects et exploitables.

L'évaluation de l'écart relatif (ER) entre les doublons A et B donne une information sur la dispersion des résultats :

$$\text{erreur relative} = 100 \times \left| \frac{m - a}{m} \right|$$
$$\text{avec } m = \frac{a + b}{2}$$

a : concentration mesurées par le tube A

b : concentration mesurées par le tube B

m : moyenne des concentrations mesurées

Des « blancs » ou tubes témoins : ils sont également placés sur le terrain. Ces tubes ne sont pas débouchés et restent sur le site pendant toute la durée de l'expérience. Ceci permet de s'assurer que les tubes utilisés ont été correctement préparés. En effet, les tubes-témoins après analyses doivent avoir une concentration en NO₂ nulle ou avoisinante. En cas de concentration non nulle mesurée dans les tubes témoins, la valeur obtenue est déduite des concentrations mesurées sur les tubes exposés normalement.

Les résultats de la campagne de mesure

Le niveau de NO₂ est relativement bon (16,71 µg/m³) en moyenne sur l'agglomération. La répartition de la pollution n'est pas homogène, l'écart entre les concentrations minimales et maximales est important (50 µg/m³).

Il existe des sites à forte concentrations en NO₂. Ce sont en particulier les grands carrefours encaissés : ce qui empêche une bonne dispersion de la pollution due au trafic automobile. Le plus pollué d'entre eux en termes de concentration de NO₂ est le carrefour Hibiscus.

Les zones côtières, bien qu'elles connaissent un trafic important, ont des niveaux de pollution en NO₂ faibles. En effet, les vents réguliers de direction Nord/Nord-Est permettent une dispersion rapide de la pollution. En revanche, les **zones situées à l'intérieur des terres** accumulent la pollution émise localement ainsi que celle transportée par les alizés provenant du littoral.

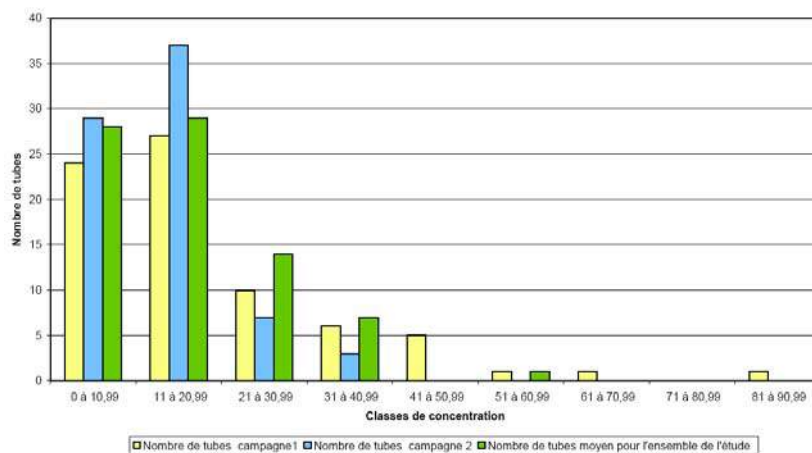
L'étude menée en 2006 a permis de mettre en évidence l'incidence de la météorologie sur la qualité de l'air en Guadeloupe.

Ainsi, la saison des pluies de juillet à novembre connaît une concentration moyenne en NO₂ de 14,90 µg/m³, soit 26,71 % de moins par rapport à la saison sèche. Les précipitations ont un effet

Le rapport environnemental

de lessivage de l'air, diminuant ainsi les taux en NO₂. Il faut noter que cette production de NO₂ peut en partie être due aux modifications du comportement des conducteurs sur les routes mouillées. En effet, la vitesse est moins importante et les émissions de NO₂ sont moindres.

Fréquence des concentrations observées



	Concentration campagne 1	Concentration campagne 2	
Moyenne	19.49	14.09	16.71
Minimum	2.34	2.84	2.80
Maximum	82.92	33.95	53.74
Nb de tubes	75.00	77.00	79.00
Médiane	15.02	13.15	14.08
Percentile 99	67.06	33.31	42.64

µg/m³ : microgramme par mètre cube

3.3.2 La consommation énergétique et les émissions de gaz à effets de serre

La LOOM (Loi d'Orientation de l'Outre-Mer) du 13 décembre 2000 accorde aux régions d'outre-mer une compétence en matière de planification énergétique. Cette démarche est actuellement en cours à l'échelle de la Guadeloupe.

3.3.2.1 La consommation d'énergie dominée par les transports

Une analyse menée pour l'année 2006 par l'ADEME, permet de mettre en évidence que la demande d'énergie en Guadeloupe est largement dominée par le domaine des transports. Ce secteur représente en effet 59 % des consommations totales de l'archipel, avec une dépendance quasi-totale au pétrole. Pour les émissions de gaz à effet de serre, le secteur des transports domine également les autres.

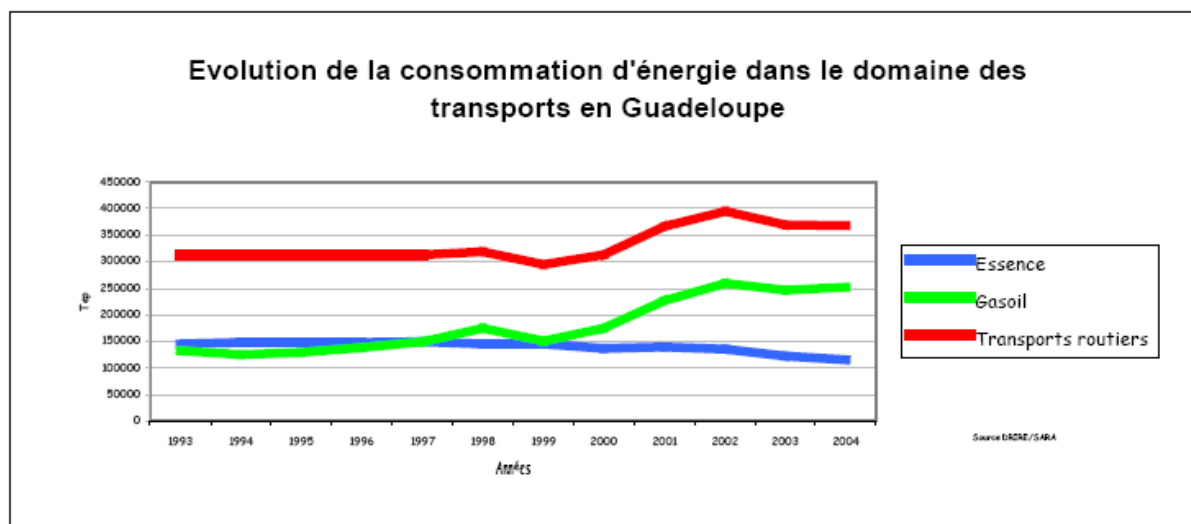
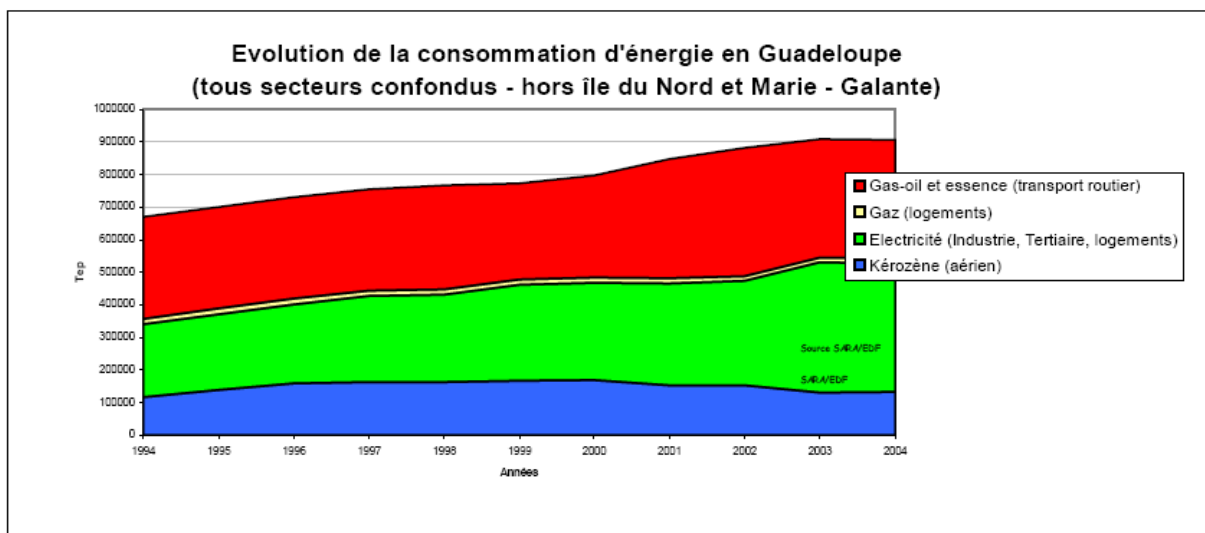
A noter qu'avec la baisse des consommations énergétiques dans le domaine aérien, la croissance de la demande énergétique des transports depuis 2000, est relativement modérée, se situant autour de 1,5 %.

La consommation énergétique liée aux trafics urbains représente 35 % de l'énergie totale consommée, dont 83 % sont liés aux déplacements de voyageurs. **Le transport de voyageurs en**

Le rapport environnemental

transport collectif représente, quant à lui, 6 % de l'énergie consommée totale. Cela illustre le potentiel existant de maîtrise des consommations d'énergie grâce au développement des transports collectifs.

On note enfin une forte diésélisation du parc roulant entre 2000 et 2006, les consommations d'essence ont diminué de 18 % sur la période au profit du diesel.



3.3.2.2 Les perspectives liées au développement des énergies alternatives

Aujourd'hui, l'électricité est produite à partir de la combustion d'énergie fossile, ce qui alourdit considérablement le bilan énergétique guadeloupéen.

Dans le cadre du projet de résolution arrêtant une stratégie optimale de développement durable en Guadeloupe, les élus régionaux et départementaux se sont réunis en congrès le 18 décembre 2006 afin de des politiques à mener dans les domaines suivants :

- les énergies ;
- l'eau ;
- les déchets ;

Le rapport environnemental

- le patrimoine naturel et la biodiversité ;
- l'éducation à l'environnement ;
- l'aménagement du territoire ;
- les transports ;
- la démocratie participative.

La politique énergétique relève du service public. Il est donc « *impératif* » que la population et les entreprises soient approvisionnées en énergies de qualité et à des coûts accessibles et en quantité suffisante.

Pour cela,

- EDF doit garantir la pérennité de l'approvisionnement électrique de la Guadeloupe;
- La région et le département doivent s'associer à la définition et à la validation de la programmation pluriannuelle des investissements pour les moyens de production d'électricité établie par EDF en Guadeloupe ;
- L'Etat doit garantir un service public de qualité en maintenant la péréquation nationale en termes de tarif de l'électricité ;
- Par ailleurs, le congrès observe le caractère indispensable du développement des énergies renouvelables qui doit renforcer l'indépendance énergétique du territoire qui constitue une opportunité de développement économique ;

Pour cela,

- L'Etat, la Région et l'ADEME doivent poursuivre et amplifier leur politique en faveur du développement des énergies renouvelables et de la maîtrise de l'énergie ;
- Les dispositions de la décentralisation en matière d'adaptation réglementaire et législative doivent être exploités au mieux afin d'optimiser les mesures permettant le développement du secteur énergétique ;
- La Guadeloupe doit être positionné comme territoire pilote pour l'expérimentation de solutions innovantes favorisant le développement des énergies renouvelables et la maîtrise de l'énergie ;
- L'Etat et la région doivent rechercher les voies et moyens réglementaires pour l'insertion dans les documents d'urbanisme, d'obligations de mise en œuvre de systèmes de production d'électricité ou d'eau chaude solaire, de stockage de l'eau ou d'économie d'énergies non polluantes.
- La demande en électricité croît régulièrement. Il convient donc de réduire les consommations d'énergies, ceci en passant par l'éducation et par l'amélioration de l'efficacité énergétique et du confort de l'habitat.
- La part des énergies renouvelables dans les énergies produites ne dépasse pas 14%. L'objectif de 25% est réaliste quand on sait le potentiel qui est disponible en Guadeloupe.
- Il convient d'adapter les techniques de constructions bioclimatiques adaptées à notre environnement et de développer la gestion de systèmes énergétiques insulaires.

Les bio-carburants

Le rapport environnemental

Une étude a été commandée⁹ par le Conseil de Direction de l'Office de Développement de l'Economie Agricole des Départements d'Outre-Mer (ODEADOM) sur les conditions de réalisation d'une filière bioéthanol aux Antilles.

Cette étude analyse les problématiques soulevées par le développement d'une production d'éthanol carburant en Guadeloupe et en Martinique, alors que dans ces deux régions les sucreries restent dans une situation économique fragile. Cette situation est due essentiellement au déséquilibre structurel qui place ces sucreries en dessous du seuil de rentabilité d'unités sucrières en activité dans les pays développés.

Ses conclusions, concernant la Guadeloupe, sont les suivantes:

1. La production d'éthanol pourrait débuter dans l'immédiat et sans investissement supplémentaire avec les excédents de mélasse des sucreries de Gardel (15 000 t) et de Marie-Galante (4 300 t) soit au total 19 300 tonnes de mélasse correspondant à une production de 4 500 t d'éthanol (52 500 Hap) équivalant à 4 % de la consommation d'essence en 2010 à pouvoir calorifique identique.

Au cours des prochaines années, il semble raisonnable de considérer que la surface cultivée en canne pourrait passer des 14 000 hectares actuels à 16 000 voire 18 000 hectares. La production potentielle d'éthanol pourrait alors être portée à moyen terme à un maximum s'établissant à environ 13 000 t (160 000 Hap) soit environ 13 % de la consommation locale d'essence. La solution la plus simple, et de mise en œuvre presque immédiate, serait l'introduction sur le marché du carburant E85.

L'ADEME a permis de mettre en évidence que le fruit de cette valorisation permettrait d'alimenter un parc d'environ 5 000 véhicules, si toutefois une adaptation de la fiscalité appliquée à ce produit permettait d'amener le prix du litre d'éthanol à un niveau compétitif par rapport à celui des autres carburants. Il est à noter que sans réorganisation du fonctionnement du secteur, il n'est pas sûr que le bilan énergétique de la filière soit positif, du fait de la désorganisation au niveau du transport des matières premières avec l'absence de plateformes de massification, notamment.

2. Un développement plus large de l'utilisation de ce type de carburant n'est envisageable qu'à plus long terme avec une réflexion en cours sur l'évolution de la filière de la canne, liée à la crise du secteur du sucre et l'arrêt de la subvention européenne au secteur à horizon 2012.

L'étude menée par l'ODEADOM donne des indications sur les possibilités de reconversion ou d'adaptation de la filière par l'emploi de variétés de canne à haute teneur en fibre qui permettraient de produire, en plus du sucre, une plus grande proportion de coproduits que sont l'éthanol et la production d'énergie (utilisation de la fibre).

Le transport représente aujourd'hui 40% de la consommation de l'énergie, ce chiffre augmente de façon significative depuis ces dernières années, il serait donc important de maîtriser cette consommation et d'implanter une filière de production et de diffusion locale de biocarburants.

Conclusion

La grande majorité des déplacements à l'échelle de la Guadeloupe s'effectue à l'aide de carburants d'origine fossile. La consommation sans cesse croissante de cette énergie, non-renouvelable, laisse prédire une pénurie forte d'ici moins de 50 ans. Cette crise de l'énergie qui a

Le rapport environnemental

des conséquences notables en matière d'environnement et notamment de changements climatiques (hausse des températures moyennes, phénomènes climatiques exceptionnels, ...). Or, en ce qui concerne l'effet de serre, la reconnaissance de l'intérêt des biocarburants est liée au fait que le secteur des transports est celui dont la contribution à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre est la plus forte et qu'il y a peu de solutions disponibles pour contrebalancer cette évolution.

3.3.2.3 Les résultats du Diagnostic Energie Environnement des déplacements (DEED)

Méthodologie

Un « Diagnostic Énergie Environnement des Déplacements » (DEED) correspondant à l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions polluantes dues à la mobilité des individus (ou des ménages) à l'intérieur de leur agglomération de résidence, a été réalisé sur la base des résultats de l'enquête ménages déplacement (EMD) menée en 2006.

Cette approche DEED se limite aux déplacements de voyageurs internes à l'agglomération, excluant les trafics d'échange ou de transit. Le diagnostic est calculé à partir des « Budgets Énergie Environnement Déplacements » (BEED) des individus.

Le BEED d'un individu est estimé pour une journée de semaine ordinaire. Il comprend :

- d'une part, un « Budget Énergie Transport » (BET), ou somme des consommations énergétiques (en grammes équivalent pétrole ou Gep) associées aux déplacements internes ;
- d'autre part, plusieurs « Budgets Émissions de Polluants » (BEP) correspondant aux sommes des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) et des 4 principaux polluants réglementés (monoxyde de carbone ou CO, hydrocarbures ou COV, oxydes d'azote ou NO_x, et particules) dues à ces mêmes déplacements.

Le BEED d'un ménage est obtenu en sommant les BEED individuels de chacun de ses membres.

La base de données « mobilité » est l'enquête-ménages. Les données, issues de l'enquête ménages, qui seront exploitées pour la mise en place du BEED seront :

- la détermination du mode principal dans la chaîne de déplacement ;
- la détermination des distances et des vitesses du déplacement considéré ;
- les caractéristiques des voitures particulières.

Le modèle utilisé est celui mis au point par l'ADEME. Les budgets énergie environnement seront définis pour la situation actuelle.

Résultats

Le BEED d'un individu moyen résidant dans l'agglomération Centre et réalisant tous ces déplacements à l'intérieur de ce périmètre la veille du jour de l'enquête est de :

Le rapport environnemental

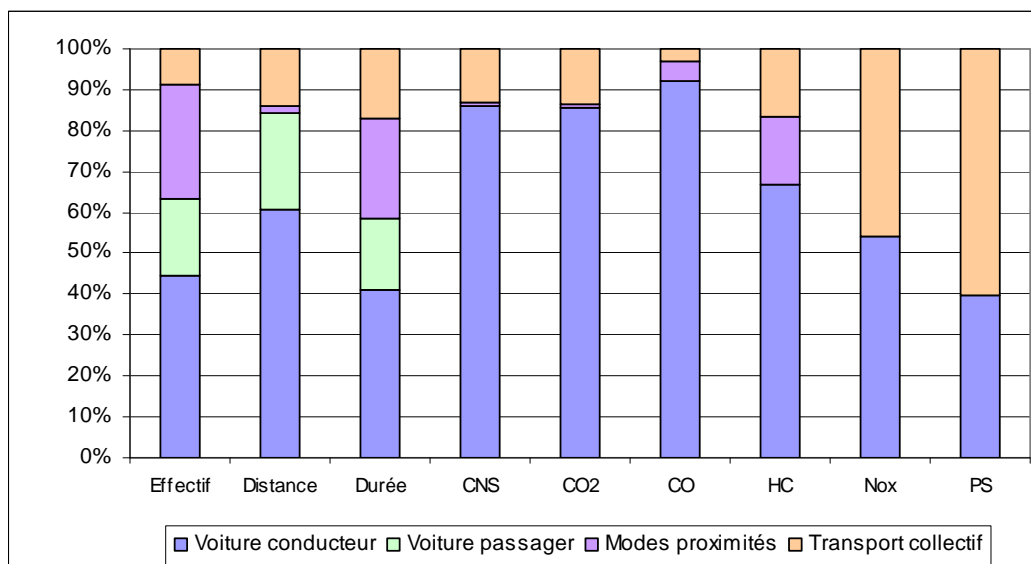
DIST (km)	DUR (mn)	CNS (gep)	CO2 (gr)	CO (gr)	HC (gr)	NOx (gr)	PS (gr)
3.4	18	142	429	5	0.66	1.02	0.04

L'analyse du bilan global à l'échelle de l'agglomération permet de noter l'apport des différents modes, des différents motifs de déplacements et des différents types de liaison.

Poids des modes de transports

La figure suivante montre la contribution des différents modes de transport au bilan global en donnant la répartition par classe modale, en pourcentage des distances et de la durée, ainsi que leurs parts dans la consommation d'énergie et les émissions globales

Part des différents modes dans le bilan énergie pollution global



La voiture est utilisée pour 63% des déplacements, ce qui représente 61% des distances parcourues. Le poids de la voiture dans le bilan énergie global est prédominant, ils comptent pour 86% de la consommation énergétique et pour plus de 80% de la plupart des polluants pris en compte.

Les transports collectifs captent 9% des déplacements et comptent pour 14% des distances parcourues ; ils participent pour 13% à la consommation énergétique globale et pour 46% des émissions d'oxyde d'azote.

Concernant les modes de proximité, ils assurent 2% des distances. La part d'énergie consommée est très faible (1%) mais émettent 16% des hydrocarbures ; ceci en raison de l'importance du taux d'émission unitaire des motos et des mobylettes.

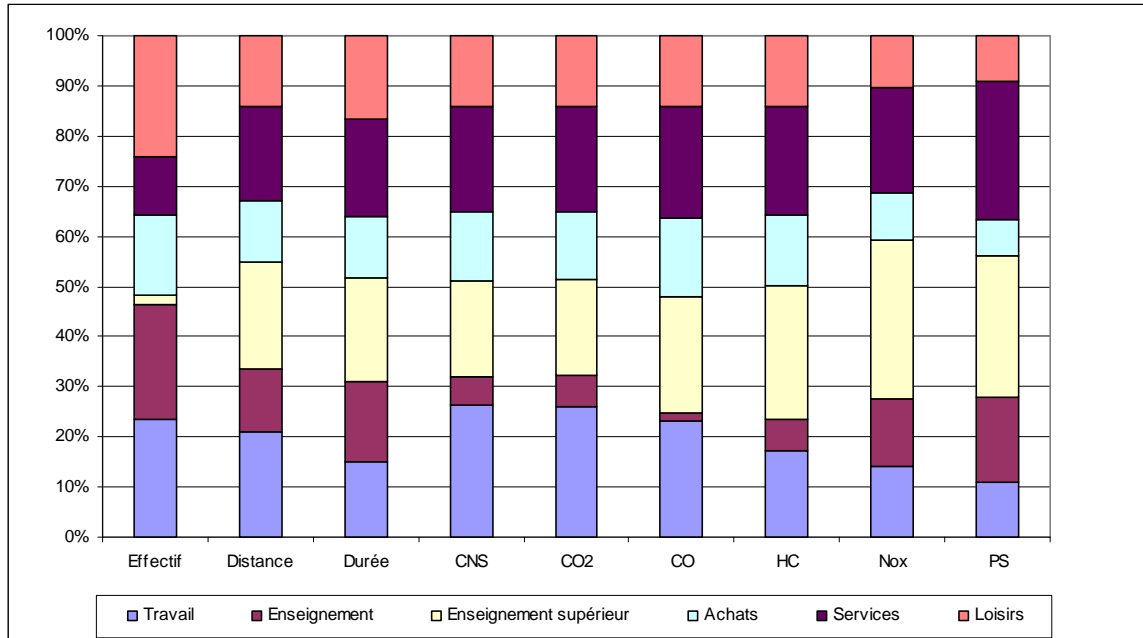
Poids des motifs de déplacement (hors retour au domicile)

Les trajets liés à l'enseignement représentent 25% des déplacements et contribuent pour 25% au bilan énergie pollution global.

Les déplacements effectués pour des activités de loisirs et d'achats représentent 40% du nombre total de déplacements et 28% de la consommation énergétique globale.

Le rapport environnemental

Part des principaux motifs de déplacements dans le bilan énergie pollution global (hors retour au domicile)

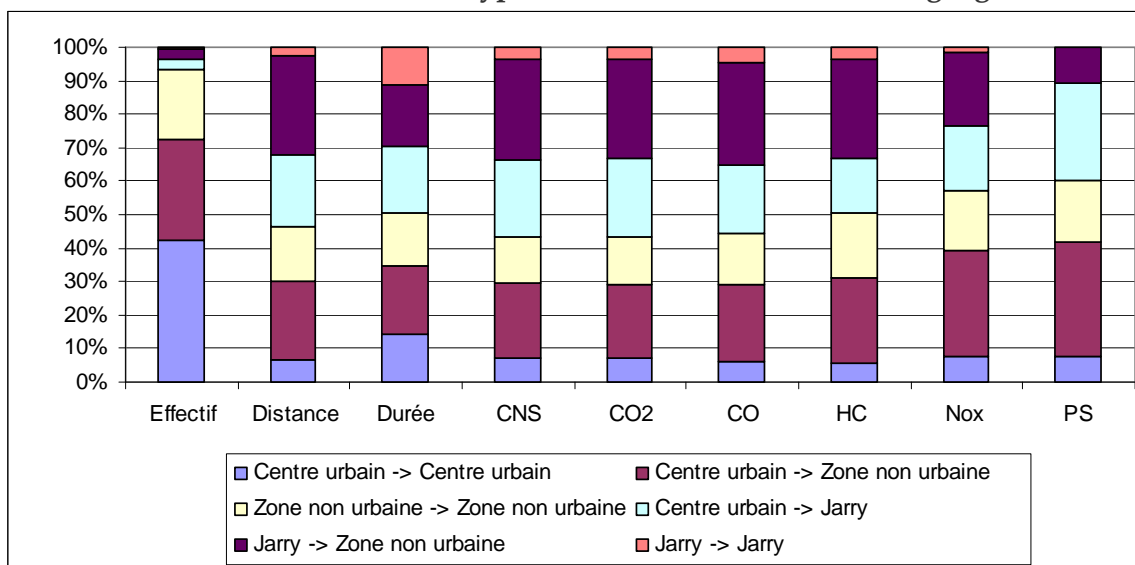


Le rapport environnemental

Poids des différents types de liaison

Les types de liaison ont des impacts différenciés dans le bilan énergie pollution global.

Poids des différents types de liaison dans le bilan énergie global



Les liaisons de centre urbain à centre urbain représentent 42% du nombre total de déplacements et 6% de la consommation énergétique globale : ce sont plutôt des déplacements courts effectués avec un mode de proximité. Les déplacements de centre urbain à zone non urbaine, représentent environ 30% des déplacements, des distances et de la consommation énergétique globale.

Les liaisons ayant pour origine ou destination la zone de Jarry totalisent 7% des déplacements et plus de la moitié (56%) du bilan énergie pollution global, en raison d'une distance par déplacement plus élevée que la moyenne.

3.3.3 La sécurité des déplacements

La sécurité routière a été déclarée cause nationale en juillet 2002. On sait que le facteur humain est en cause dans 92 % des accidents et l'infrastructure et l'environnement dans 46 % de ceux-ci.

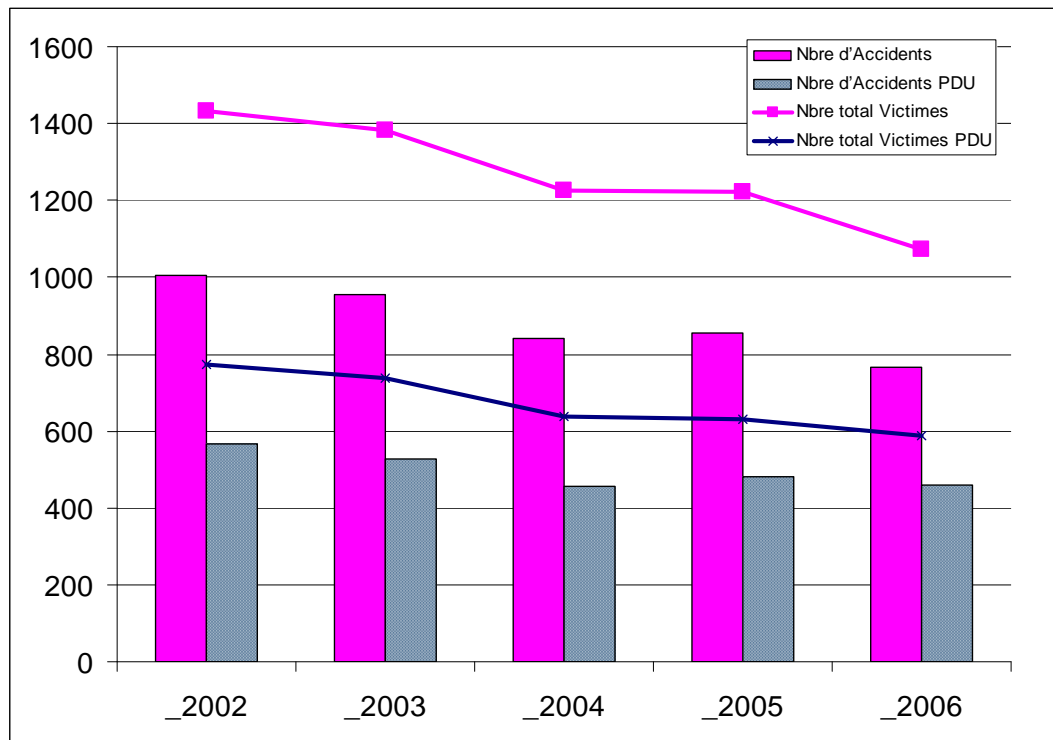
Les dernières analyses réalisées par l'observatoire régional de la sécurité routière (ORSR), sur la période de 2002 à 2006, montrent que plus de 56 % des accidents de l'archipel se situent dans l'agglomération soit près de 2500 accidents.

Si le nombre total de victimes est plus important sur le périmètre de l'agglomération qu'à l'échelle de la Guadeloupe, en revanche la gravité des accidents y est moins importante. Le nombre de tués et de blessés hospitalisés est en effet moins important dans l'agglomération que pour le département.

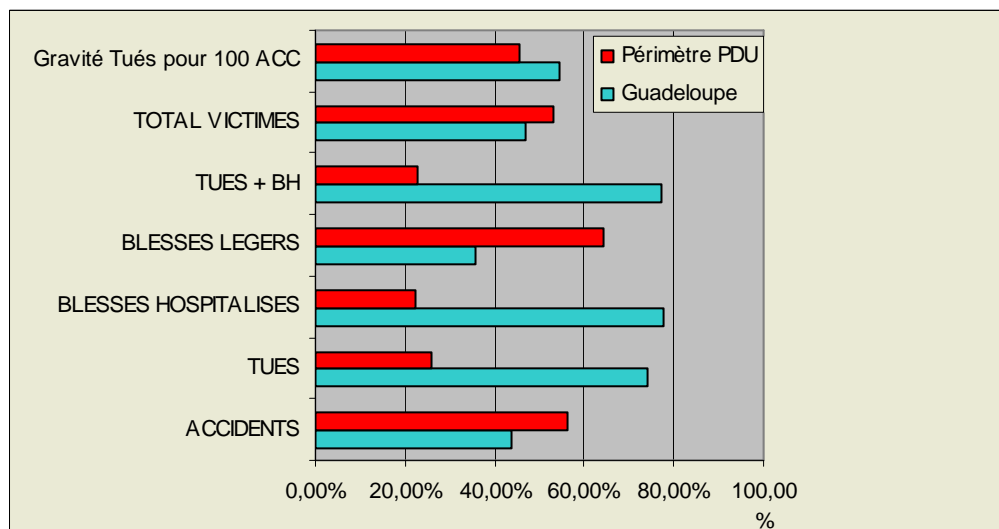
Le graphique ci-après présente l'évolution du nombre d'accidents et de victimes sur le périmètre du PDU et de la Guadeloupe.

Le rapport environnemental

On constate depuis 2002, une diminution importante du nombre d'accidents et du nombre de victimes à l'échelle de la Guadeloupe, cette diminution étant moins nette à l'échelle du périmètre du PDU entre 2004 et 2006.



Source ORSR

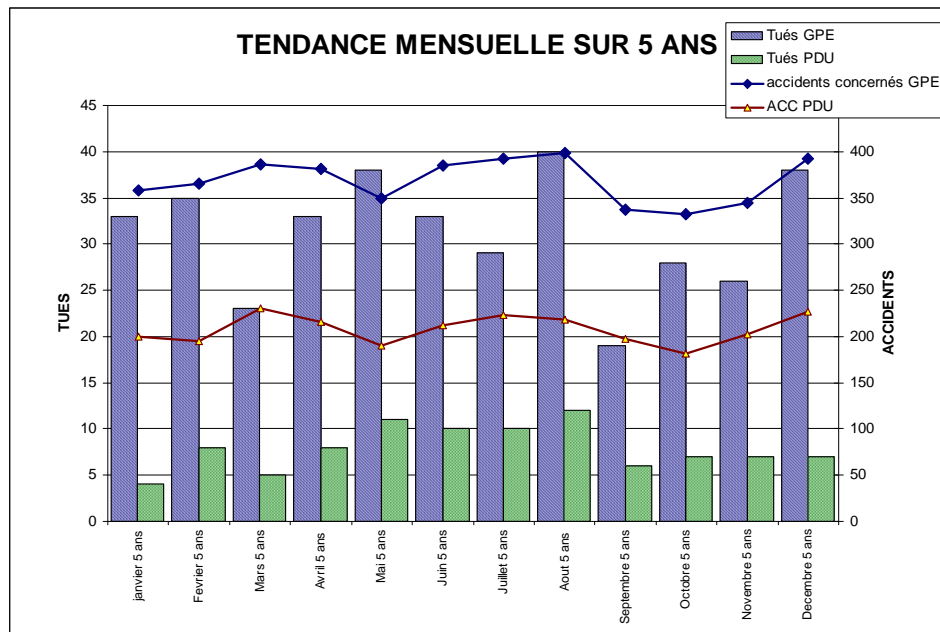


Source ORSR

C'est sur le réseau national, d'une longueur de 62 km sur le périmètre du PDU que les victimes sont les plus nombreuses avec 22 victimes par km dont 1,1 tués. A titre de comparaison, le réseau départemental d'une taille similaire n'enregistre que 14 victimes par km, dont 0,27 tués.

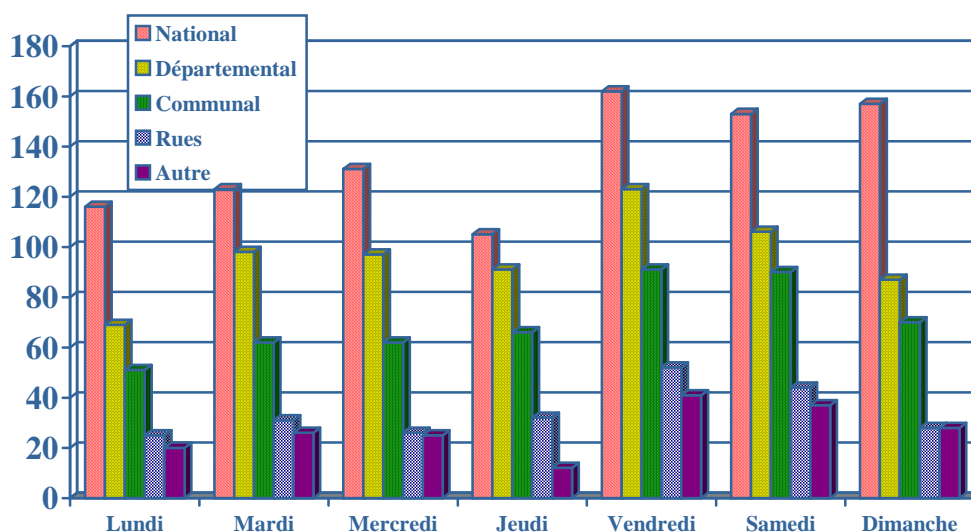
Le rapport environnemental

Si l'on effectue une analyse temporelle des accidents à partir du graphique présenté ci-dessous, on constate des pics autour de mars, juillet, août et décembre et des creux autour de janvier, mai et octobre. Le nombre de tués est plus important durant les mois de février, mai et août. Les périodes les plus meurtrières concernent les jours de fêtes ou les vacances sauf le mois de décembre pour le périmètre du PDU. Il y a plus de 5 tués par mois en moyenne dans ce secteur.



Source ORSR

De même, les week-ends et veilles de week-ends (vendredi, samedi, dimanche) sont généralement plus accidentogènes, tous types de routes confondus, avec en moyenne 423 accidents contre 370 en moyenne sur la semaine. Ils sont par ailleurs les plus meurtriers alors que le nombre de véhicules en circulation est pourtant plus faible qu'en semaine.



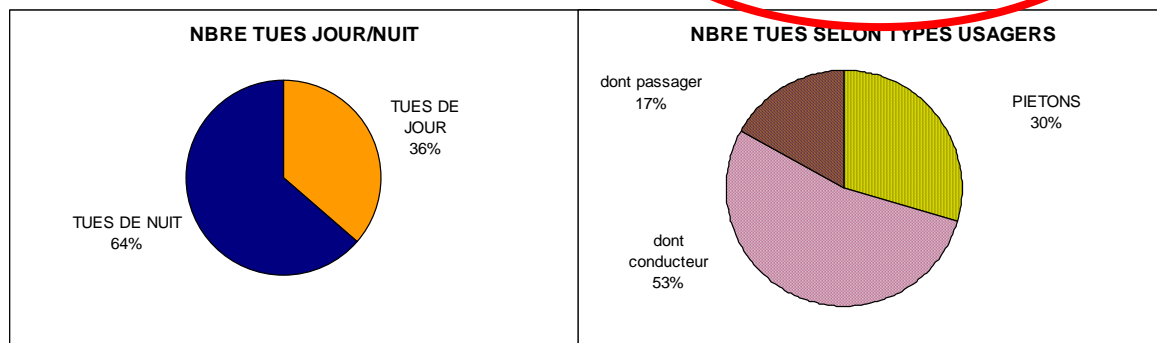
Source ORSR

Enfin, si l'on regarde la répartition des tués, on constate que ce sont les conducteurs et passagers de véhicules légers les plus touchés avec 40% des tués. Ils sont suivis des piétons (30 % env. des

Le rapport environnemental

tués), des deux-roues motorisés (25%) et des cyclistes (8%). Ces chiffres sont à rapprocher des niveaux de mobilité constatés pendant l'enquête ménage, on constate dès lors une vulnérabilité particulière des usagers des deux-roues (motorisés ou non) comme des piétons par rapport aux niveaux de mobilité constatés.

PDU	Accidents mortels impliquant au moins 1 usager	VICTIMES TUEES					INFRACTIONS	
		TOTAL TUES	dont HOMMES	dont FEMMES	dont conducteur	dont passager	ALCOOL	AUTRES
PIETONS	21	21	19	2	0	0	1	11 HORS PASSAGE PIETON
VELO	6	6	6	0	0	0	0	
CYCLO, QUAD, VOITURETTE	9	10	10	0	9	1	2	3 SANS CASQUE ET 1 SANS FEUX
MOTO	9	9	9	0	9	0	1	2 SANS CASQUE
VL ou VU	24	31	25	6	20	11	6	3 PERTES DE CONTRÔLES 1 CONTRE SENS 11 SANS CEINTURE
TOTAL	69	77	69	8	38	12	10	



Source ORSR

L'analyse des causes des accidents sur le territoire de l'agglomération est souvent rendue difficile du fait du manque de précision des fichiers de relevés d'accidents mortels, notamment du fait d'un adressage insuffisant. Les facteurs d'accidents liés aux infrastructures et à l'environnement sont détaillés dans le chapitre consacré à la voirie et à la circulation, du rapport de diagnostic.

3.3.4 La santé des habitants de l'agglomération

3.3.4.1 Affections liées à la pollution atmosphérique imputable au secteur des transports

Il est parfois difficile d'évaluer le lien de cause à effet entre un problème environnemental et une maladie, car les maladies peuvent être provoquées par de nombreux facteurs. Mais des études scientifiques recoupées à des résultats d'études identiques dans d'autres villes, permettent de lister les problèmes de santé liés à l'environnement.

Principale source de pollution atmosphérique en milieu urbain liée au secteur des transports, les voitures émettent différentes substances. Nous vous présentons ci-dessous les principales ainsi que leurs effets sur la santé.

Le rapport environnemental

Contrairement à la situation nationale, le transport n'est pas le premier secteur émettant le plus de polluants dits urbains dans l'atmosphère (oxydes d'azote, particules, aromatiques polycycliques) en Guadeloupe. Toutefois, la croissance de la consommation de carburant est soutenue (la progression de consommation de carburant dans le domaine des transports a augmenté de plus de 40 % entre 1998 et 2002) et est à l'origine d'une augmentation importante des rejets.

	Polluants secondaires	Impacts sanitaires
Particules		<p>A court terme Les plus grosses sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines peuvent pénétrer profondément dans les poumons et transporter des composés toxiques. Elles augmentent le risque d'infections respiratoires aiguës chez l'enfant et renforcent des sensibilités allergiques ou des pathologies préexistantes. Une grande partie de cette pollution vient des moteurs diesels.</p> <p>A long terme Mortalité, morbidité respiratoire et cardiovasculaire, cancers.</p>
SO ₂	Sulfates	<p>A court terme Ce gaz irritant peut entraîner des crises chez les asthmatiques, augmenter les symptômes respiratoires aigus chez l'adulte et l'enfant : gêne respiratoire, accès de toux ou crises d'asthme.</p> <p>A long terme Mortalité, morbidité respiratoire et cardiovasculaire</p>
NO _x	Nitrates	<p>A court terme Le dioxyde d'azote est un gaz irritant capable pénétrer profondément dans les poumons. Il altère l'activité respiratoire et augmente les crises chez les asthmatiques. Chez les plus jeunes, il favorise des infections microbiennes des bronches.</p> <p>A long terme Morbidity respiratoire, irritation des yeux. Acidification, eutrophisation.</p>
O ₃	Ozone	<p>A court terme L'ozone est un gaz agressif, fortement irritant pour les muqueuses oculaires et respiratoires. Il pénètre aisément jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il peut ainsi entraîner des irritations du nez, des yeux et de la gorge, des altérations de la fonction pulmonaire, des essoufflements et une toux. Il exacerbe les crises d'asthme.</p> <p>A long terme Mortalité, morbidité respiratoire, irritation des yeux.</p>
Composés organiques volatiles (COV)		Peu d'effets directs aux concentrations ambiantes excepté les HAP
Hydrocarbures aromatique polycyclique (HAP)		Cancers.
CO		<p>A court terme A fortes doses, le monoxyde de carbone est un toxique cardio-respiratoire souvent mortel. A faibles doses, il diminue la capacité d'oxygénation du cerveau, du cœur et des muscles. Sa nocivité est particulièrement importante chez les insuffisants coronariens et les foetus.</p> <p>A long terme Mortalité, morbidité cardiovasculaire.</p>

Le rapport environnemental

Dioxines	Cancers.
As, Cd, Cr, Ni	Cancers.
Hg, Pb	Morbidité neurotoxique

Source : Ifen et DRASS

3.3.4.2 Sédentarité et risques sanitaires

La sédentarité renforce toutes les causes de mortalité, double le risque de maladies cardiovasculaires, de diabète, d'obésité et augmente les risques de cancer du colon, d'hypertension artérielle, d'ostéoporose, de troubles lipidiques, de dépression et d'anxiété.

Selon l'OMS, 60 à 85 % de la population mondiale, dans les pays développés comme dans ceux en développement, a un mode de vie sédentaire, ce qui en fait l'un des problèmes de santé publique les plus sérieux de notre époque, même s'il ne retient pas encore suffisamment l'attention. On estime aussi que deux tiers des enfants n'ont pas une activité physique suffisante, ce qui aura des conséquences graves pour leur santé à l'avenir.

C'est un enjeu de taille en Guadeloupe où les enquêtes épidémiologiques mettent en évidence des chiffres alarmants concernant l'obésité des enfants. Une étude menée sur des enfants de 9 et 10 ans suivis dans un cabinet de groupe de pédiatres à Pointe à Pitre met en avant un taux de prévalence de l'obésité de l'enfant autour de 21% soit un taux beaucoup plus élevé qu'en France métropolitaine et se rapprochant des valeurs Nord Américaines. (Source : " Approche épidémiologique de l'obésité chez l'enfant en Guadeloupe ", G.BREDENT, J.BADE, R.ARISTIDE, J-B PIERRE-JEAN, N.REY, Journée d'endocrinologie pédiatrique du collège GOPG, Novembre 2001)

Le recul de la marche à pied comme mode de déplacement de proximité pourrait avoir, à l'avenir, des conséquences sanitaires importantes.

3.3.5 *Les nuisances sonores*

On appelle « bruit », toute sensation auditive désagréable et gênante. Le bruit est un ensemble de sons produits par une ou plusieurs sources qui provoquent des vibrations de l'air et se propagent en faisant vibrer le tympan de notre oreille. Le bruit n'est pas qu'une atteinte à la qualité de la vie, il constitue également un enjeu de santé publique et il faut le traiter en tant que tel.

En effet, il est montré que des niveaux de bruit élevés entravent la communication, perturbent le sommeil, entraînent une modification de la tension, aggravent les cardiopathies ischémiques et accroissent les hormones liées au stress ainsi que l'utilisation de substances psychotropes et de médicaments¹⁰. Or, le bruit lié aux transports est considérable dans les zones urbaines. Il constitue donc un impact économique et social à considérer dans l'évaluation des systèmes de transports. En la matière, l'automobile est un des modes de transport urbain parmi les plus polluants en ville.

Sur le territoire de l'agglomération, les principales nuisances sonores proviennent de l'utilisation intempestive des klaxons par les automobiles comme les conducteurs de transport collectifs, de

Le rapport environnemental

la vétusté des véhicules, de l'état dégradé de la voirie (nid de poules...), de l'absence d'aménagements et d'équipements destinés à amenuiser les nuisances sonores (écrans anti-bruits, revêtements enrobés drainants...). Beaucoup de bâtiments accueillant du public qui se situent à proximité d'un axe très circulé ne disposent pas d'une isolation phonique satisfaisante et les personnes qui les fréquentent sont donc exposées à des niveaux de nuisances sonores très élevés. Par exemple, dans l'école Léon Feix dont une partie des bâtiments donnent sur le boulevard Légitimus, le niveau sonore dans les salles de classes est si élevé, que les enseignants doivent lever la voix et les élèves tendre l'oreille pour entendre. Il est certain que ces conditions ont un effet néfaste sur l'attention, la concentration et le niveau d'assimilation des élèves.

Le constat est le même pour l'habitat privé riverain de voies de transports terrestres très circulés et dont les occupants sont exposés à des niveaux de bruits préoccupants.

Aucun diagnostic n'a encore été réalisé sur les niveaux de nuisances sonores à l'échelle de l'agglomération. Un état « zéro » devra être réalisé avant le terme des études PDU, afin de pouvoir mesurer a posteriori les impacts des actions du PDU sur ces nuisances.

3.3.5.1 Le cadre réglementaire

La loi sur le bruit de 1992 et ses textes d'application

La Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit fixe comme objectif de santé publique la suppression totale des points noirs dans un délai de 10 ans à compter de sa mise en application. L'un de ses objectifs principaux est le respect de valeurs seuils de niveaux sonores lors de la construction ou de la modification d'infrastructures de transports terrestres.

Le décret d'application ainsi que les arrêtés qui en résultent¹¹ apportent des précisions par rapport à la loi :

- ils réglementent le contenu des études d'impact pour ce qui concerne le bruit des infrastructures de transports terrestres ;
- ils fixent le seuil de trafic au-delà duquel les infrastructures doivent être classées ;
- ils définissent cinq catégories sonores (de 1 à 5, la catégorie 1 étant la plus bruyante) et des secteurs dits « affectés par le bruit » de part et d'autres des infrastructures classées (épaisseur de 10 à 300 m selon la catégorie).

Le classement constitue un dispositif réglementaire préventif. Il est arrêté par le préfet après consultation des communes concernées, les informations devant être reportées par la collectivité locale compétente dans les annexes informatives du Plan Local d'Urbanisme. Il ne s'agit ni d'une servitude, ni d'un règlement d'urbanisme, mais d'une règle de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter. Il constitue également une base d'informations utile à l'établissement d'un plan d'actions complémentaires à la réglementation sur l'isolation acoustique des locaux.

Le classement concerne toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour, quel que soit leur statut (national, départemental ou communal), ainsi que les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour, et les infrastructures ferroviaires urbaines et lignes de transports collectifs en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour.

Le rapport environnemental

Le classement réglementaire est rappelé dans le tableau suivant :

Critères de classement sonore des infrastructures

Classement	Bruit diurne dB(A)	Bruit nocturne dB(A)	type
Catégorie 1	> 81	> 76	Autoroute très circulée, voie ferrée à fort trafic de marchandises, ...
Catégorie 2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	Autoroutes, routes nationales fréquentées
Catégorie 3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	Voies classées en milieu urbain, routes nationales, ...
Catégorie 4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	
Catégorie 5	$60 < L \leq 65$	$50 < L \leq 60$	Routes à trafic modéré

15 ans plus tard, sa mise en œuvre et ses effets sont encore largement insuffisants. En Guadeloupe, il n'y a pas eu pour l'instant de classement des voies.

Réglementation dans le cas de la construction d'une nouvelle infrastructure ou à la modification significative d'une infrastructure existante

Les textes réglementaires s'appliquent en cas de construction d'une nouvelle infrastructure routière (quel que soit son statut) ou ferroviaire (ce qui englobe les infrastructures de transports guidés de type tramway, métro, etc.), ainsi qu'en cas de modification significative d'une infrastructure existante, quel que soit le maître d'ouvrage, c'est-à-dire :

- lorsque des travaux d'aménagement sur place sont prévus (ex : création d'une voie supplémentaire, création d'un échangeur dénivelé, etc.) ;
- lorsque ces travaux ont pour effet d'accroître, à terme, les niveaux sonores dus à l'infrastructure d'au moins 2 dB(A) par rapport aux niveaux que génèrerait l'infrastructure sans ces travaux.

Un certain nombre d'obligations s'imposent ainsi au maître d'ouvrage :

- il doit chercher à limiter l'impact acoustique de l'infrastructure dès sa conception ;
- il est tenu de limiter l'impact acoustique de l'infrastructure sur les bâtiments dont les modes d'occupation sont sensibles au bruit (habitat, locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale, bureaux).

Pour la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification significative d'infrastructures existantes, les seuils prescrits (arrêté du 5 mai 1995) sont de 60 dB(A) et 55 dB(A) respectivement pour les contributions sonores diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h) des routes nouvelles en façade des bâtiments initialement situés en zone de bruit modéré.

Pour la construction d'infrastructures ferroviaires nouvelles classiques, les seuils admissibles pour l'indice ferroviaire sont analogues à ceux fixés pour l'indice routier.

Dans le cas d'une exposition multiple routière et ferroviaire, les différents maîtres d'ouvrage devront rechercher ensemble une solution globale pour le traitement des sites correspondants, dans un souci de cohérence et d'optimisation des protections mises en œuvre.

Le rapport environnemental

Si les plafonds de bruit extérieur ne peuvent pas être respectés pour des motifs techniques, économiques ou environnementaux, le maître d'ouvrage a la possibilité en dernier recours de procéder à l'insonorisation des locaux concernés.

Sont néanmoins exclus de cette définition, et donc exemptés des obligations de protection afférentes aux modifications significatives :

- les aménagements de voirie ponctuels (ralentisseur) ;
- les aménagements de carrefours non dénivelés ;
- les travaux de renforcement, d'entretien ou de réparation des chaussées (le renouvellement du revêtement n'est pas considéré comme une modification significative d'infrastructure) ;
- les travaux de modernisation, de renouvellement ou d'électrification des infrastructures ferroviaires.

Directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et sa transposition dans le droit français

Dans son livre vert sur la politique future de lutte contre le bruit (1996), la Commission européenne désignait le bruit « extérieur » comme l'un des principaux problèmes d'environnement qui se posent en Europe. Suite à cela, le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne ont adopté, le 25 juin 2002, une directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

La Directive a pour objectif de poser les bases communautaires de lutte contre le bruit des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries. Elle s'applique au bruit perçu par les populations dans les espaces bâtis, dans les parcs publics ou dans d'autres lieux calmes d'une agglomération, dans les zones calmes en rase campagne, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que dans d'autres bâtiments et zones sensibles au bruit. Ne sont en revanche pas visés les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires dans les zones militaires.

Deux des principaux objectifs visés par le texte sont l'établissement d'un cadastre de l'exposition au bruit (selon des méthodes harmonisées) et, sur la base de ces cartes, l'adoption de plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement, ainsi que de préservation des zones calmes.

Dans un premier temps, la circulaire concernant le bruit des transports terrestres en date du 25 mai 2004, a apporté les premières adaptations utiles aux dispositifs existants dans le cadre des observatoires départementaux du bruit des transports terrestres, en vue de la mise en œuvre de la directive.

Parallèlement, la transposition de cette directive a été engagée par ordonnance, ratifiée par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 modifiant le code de l'environnement, et s'est achevée début 2006 avec la parution des textes réglementaires correspondants. À la suite de cette transposition, les textes en vigueur en France sont les suivants :

- les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement ;
- le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- les arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006.

Ces textes ont désigné le Préfet de département comme autorité compétente pour l'élaboration des cartes de bruit pour les infrastructures de transport suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;

Le rapport environnemental

- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;
- les aérodromes listés par l'arrêté du 3 avril 2006 (l'aéroport Pôle Caraïbes n'est pas répertorié dans cette liste, il doit donc faire l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB), conformément aux articles L 147-1 à L 147-7 et articles R 147-1 à R 147-11 du code de l'urbanisme. L'objectif étant de maîtriser l'urbanisme au voisinage des aérodromes afin de prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par les aéronefs. Le PEB doit être annexé au PLU de la commune concernée et fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

La réalisation des cartes de bruit d'agglomérations a été confiée aux collectivités locales, qui se déclinent suivant l'organisation intercommunale pour la compétence « lutte contre les nuisances sonores » : ce sont les communes ou leurs Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'ils existent.

Ces cartes concernent les agglomérations listées en annexe du décret du 24 mars 2006 ainsi que les communes qui les composent. Les communes listées comme appartenant à une agglomération de plus de 100 000 habitants sont pour la Guadeloupe : Les Aymes, Baie-Mahault, Le Gosier, Goyave, Lamentin, Petit-bourg et Pointe-à-Pitre.

Dans l'agglomération centre, ce sont donc actuellement les communes qui sont compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores. Dans le cas où une structure intercommunale voit le jour, cet EPCI pourra choisir de prendre en charge cette compétence facultative.

La réalisation des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est confiée au Préfet de département pour les infrastructures routières et ferroviaires relevant de l'État, et pour les aérodromes cités ci-dessus, et aux communes ou leurs établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, pour les grandes agglomérations. Concernant les grandes infrastructures routières hors réseau routier national, cette responsabilité est confiée à la collectivité en charge de leur gestion.

L'établissement des cartes de bruit se fera en deux temps, selon les échéances fixées par l'article L.572-9 du code de l'environnement :

- pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les infrastructures routières de plus de 6 millions de véhicules par an, les infrastructures ferroviaires de plus de 60 000 passages de trains par an et les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an, l'entrée en application est fixée au plus tard 30 juin 2007 pour les cartographies ;
- pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les routes empruntées par 3 millions de véhicules par an et les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de trains par an, l'échéance se situera au 30 juin 2012 pour les cartographies.

Un autre des objectifs visés par la directive est de garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets. Ces cartes devront donc être accessibles et diffusées au public.

Les plans d'action, dénommés « plans de prévention du bruit dans l'environnement » (PPBE), auront pour objectif de prévenir et de réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement, et de protéger les zones calmes contre l'augmentation du bruit.

Leur réalisation devra intervenir un an après les cartes de bruit qui leur sont associées.

Le rapport environnemental

Les PPBE devront être réalisés un an après les cartes de bruit qui leur sont associées, soit respectivement :

- avant le 18 juillet 2008, pour ce qui concerne les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les infrastructures routières de plus de 6 millions de véhicules par an, les infrastructures ferroviaires de plus de 60 000 passages de trains par an, ainsi que les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an ;
- avant le 18 juillet 2013, dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le long des infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an et des infrastructures ferroviaires de plus de 30 000 passages de trains par an. L'implication du public devra être importante : celui-ci devra être consulté sur les propositions de plans d'action, participer à l'élaboration ou à la révision des plans, et être informé des décisions prises. Comme pour les cartes de bruit, les plans devront être accessibles et diffusés au public.

Les cartes de bruit comme les PPBE doivent faire l'objet d'un réexamen au plus tard tous les 5 ans.

Dans le domaine des aéroports, le champ d'application de la cartographie stratégique et des PPBE est le même que celui des plans d'exposition au bruit (PEB) et des plans de gêne sonore (PGS). Une simple mise à jour du rapport de présentation du PEB reprendra les nouveaux éléments (décompte des populations et des établissements d'enseignement et de santé et cartes en indice de bruit la nuit - Ln) sans nécessiter une révision du PEB.

3.3.5.2 [La surveillance sonore à la Guadeloupe](#)

La surveillance des nuisances sonores à la Guadeloupe et sur le territoire de l'agglomération n'a pas été développée à l'heure actuelle.

Un plan d'exposition au bruit avait été établi en 1985 pour l'aéroport du Raizet.

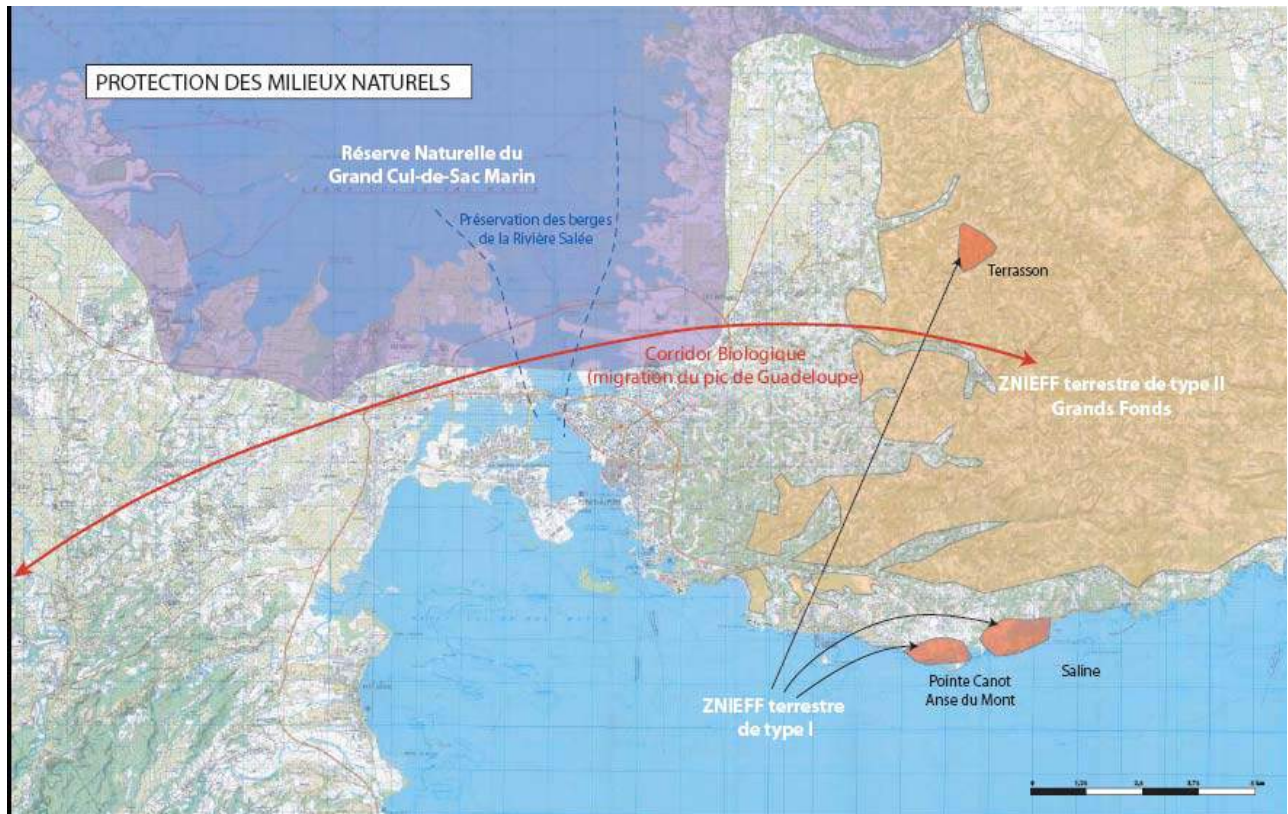
3.3.6 *Les milieux naturels protégés*

Le territoire de l'agglomération Centre est riche en espèces végétales et animales variées en milieux naturels. Ces espaces naturels sont menacés par l'expansion urbaine plus ou moins maîtrisée.

Plusieurs types de protections existent sur le périmètre du PDU du SMT.

- **Cinq zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)** concernent le périmètre du PDU, elles protègent le milieu de vie d'espèces animales et végétales particulières de l'archipel.
Elles se déclinent en trois ZNIEFF de type I (Terrasson aux Abymes, ainsi que La Pointe Canot et l'Anse Dumont à la Saline au Gosier) et deux ZNIEFF de type II (zone des Grands Fonds et plaine côtière de Belle-Plaine à Grand-Baie au Gosier)
- **Le Grand Cul-de-Sac marin et la Rivière Salée** renferment une très grande diversité d'espèces animales et végétales. Ces sites sont inscrits sur la liste des zones humides d'importance internationale depuis le 8 décembre 1993. Sa protection est confortée par le Parc national depuis l'adoption de nouvelles dispositions législatives et réglementaires en 2006.

Le rapport environnemental



- Les espaces littoraux remarquables

Les forêts domaniales du littoral se présentent de manière discontinue sur les côtes de l'archipel. Elles forment avec les espaces du conservatoire du littoral, les sites littoraux les plus remarquables de la Guadeloupe. Ces forêts sont gérées par l'observatoire national des forêts. Le Conservatoire du littoral a acquis en 1999, un site de 72 hectares dans les marais des Abymes en bordure du Grand Cul-de-sac marin au lieu dit Golconde-Belle-Plaine. La forêt de Jarry ainsi que celle de Bongoût à Baie-Mahault font également partie des espaces littoraux remarquables de Guadeloupe. Au Gosier, les forêts humides de la Pointe de la saline, de l'anse de Saint-Félix et de Grand-Baie constituent des espaces littoraux remarquables.

Le corridor biologique du pic de Guadeloupe



Ce corridor est situé entre la Basse-Terre et la Grande-Terre en passant par la Rivière Salée. L'urbanisation progresse et a tendance à empiéter sur le biotope qui doit être préservé afin de permettre les déplacements du pic entre les deux îles et précisément entre le Parc National et la zone des Grands fonds.



Petite sterne (*Sterna antillarum*) autour de la sablière de Jarry

Elle vit le long des côtes, dans les marais salants, les étangs, sur les bancs de sable, les plages aux abords des sablières et des lagunes.

Le nid est une dépression peu profonde du sol creusée par la femelle, aménagée de petits cailloux et de fragments de coquillage. La ponte est de 2 à 3 œufs, blanc sale, piquetés de brun. Les poussins sont nourris par les deux parents de petits poissons. Ils peuvent voler au bout de 15 à 17 jours environ. Les abords de la sablière de Jarry sont des lieux de reproduction de cette espèce, il



Photo S. Morin

convient donc de ne pas perturber le biotope surtout pendant la période de reproduction et de ponte des oiseaux, d'autant plus qu'ils sont protégés par la convention de Washington.

Morne Darbousier

Le morne Darbousier surplombe le site de l'ancienne usine du même nom, il est l'un des seuls mornes de Pointe-à-Pitre encore intact, il offre une belle vue sur le centre de Pointe-à-Pitre et est compris dans le rayon des 500m de protection du bâtiment principal de l'ancienne usine qui figure aujourd'hui comme monument inscrit.

Toute construction, restauration, destruction effectuée dans le champ de visibilité de l'édifice classé monument historique (c'est-à-dire en règle générale dans un périmètre d'un rayon de 500 m. autour du monument) doit obtenir l'accord de l'Architecte départemental des bâtiments de France.

Le projet d'extension du parc National¹² devra permettre la conservation d'une partie du patrimoine naturel guadeloupéen : massif forestier de la Basse-Terre culminant au sommet de la Soufrière, éco-complexe marin récifal et littoral du Grand Cul-de-Sac marin et des îlets Pigeon d'intérêt international (« hot spot » mondial de biodiversité). Le parc national étendu sera un outil particulièrement adapté pour le développement durable de la Guadeloupe.

Ce dispositif est conforme aux engagements internationaux de la France en matière de conservation du patrimoine naturel ultramarin, du patrimoine historique et du patrimoine immatériel (convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel approuvée le 11 juillet 2006 par la France).

Les territoires concernés ont été classés « Réserve de Biosphère » depuis 1992 dans le cadre du programme « Man and Biosphère » de l'UNESCO.

Depuis 1993, le Grand Cul-de-Sac marin est inscrit, par la France au titre de la Convention internationale de RAMSAR relative à la protection des zones humides d'importance internationale.

Le rapport environnemental

La convention de Rio (adoptée lors du “Sommet de la Terre” en 1992 et ratifiée par la France en 1995) précise que « *les Etats sont responsables de la conservation de leur diversité biologique et de l'utilisation durable de leurs ressources biologiques* » et que « *la conservation de la diversité biologique exige essentiellement la conservation in situ des écosystèmes et des habitats naturels* ».

La « *Stratégie française pour la biodiversité* » précise que : « *la France [...] a pour ambition de stopper la perte de biodiversité d'ici 2010. [...] Elle assume une responsabilité particulière en Europe et dans le monde [...] car elle détient, en métropole [...] et surtout outre mer, un patrimoine naturel exceptionnel.* »

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, le groupe de travail relatif à la biodiversité précise quant à lui : « *La très grande majorité de la diversité biologique nationale se situe dans ses collectivités d'outre mer et la France a une responsabilité spécifique quant à la bonne gestion de ces « points chauds » internationaux de la biodiversité.* » Une de ses conclusions est de « *conserver les patrimoines et ressources naturelles exceptionnels de l'outre mer dans le cadre du développement durable des territoires* ».

L'opportunité de la modification du décret de 1989 créant le Parc National de la Guadeloupe nécessitée par les nouvelles dispositions législatives et réglementaires adoptées en 2006 a été saisie pour apporter des éléments de solutions à ces problématiques de conservation du patrimoine naturel guadeloupéen :

- conforter la protection du Grand Cul-de-Sac marin ;
- assurer la conservation du patrimoine naturel exceptionnel et des potentialités économiques des îlets Pigeon ;
- amorcer une démarche de conservation et de gestion du patrimoine marin français des Antilles;
- optimiser les moyens mis en œuvre au travers de l'établissement public gestionnaire à différents titres de grands espaces naturels guadeloupéens.

Le rapport environnemental

3.3.7 Le patrimoine, les paysages et les nuisances visuelles

3.3.7.1 Patrimoine

Le centre-ville de Pointe-à-Pitre est remarquable par la présence d'un grand nombre de constructions et édifices classés monuments historiques. Il est aussi marqué par la présence de maisons traditionnelles en bois, de construction à structure métallique (influence Eiffel, début du XX^{ème} siècle) et de construction en béton datant des années 1940 et 1950, inspirées de l'architecture des édifices publics des années 1930. C'est ainsi que la ville de Pointe-à-Pitre a enclenché une procédure de ZPPAUP sur son territoire depuis 2006, le document est en cours d'étude et un périmètre d'application devrait être défini en 2009.

Les principaux monuments de l'agglomération sont les suivants :



- Habitation sucrière Mamiel, Abymes inscrit le 20/04/2006
- Fort Fleur d'épée, Gosier, inscrit le 21/03/2002
- Fort l'Union, Gosier, classé le 15/12/1997
- Ancienne bibliothèque Mortenol, Pointe-à-Pitre, inscrit le 11/07/1979
- Ancienne caserne d'infanterie, Pointe-à-Pitre, inscrit le 01/08/1995
- Ancien hôtel de ville, Pointe-à-Pitre, classé le 21/01/1987
- Ancien presbytère, Pointe-à-Pitre, classé le 31/03/1992
- Eglise Saint-Pierre et Saint-Paul, Pointe-à-Pitre, classé le 28/12/1978
- Externat Saint-Joseph de Cluny, Pointe-à-Pitre, classé le 05/05/1988
- Lycée Carnot, Pointe-à-Pitre, inscrit le 15/01/1979
- Maison natale de Saint John Perse, Pointe-à-Pitre, inscrit le 01/08/1995
- Maison Pagès, Pointe-à-Pitre, classé le 02/03/1979
- Marché central couvert et fontaine, Pointe-à-Pitre, classé le 31/03/1992
- Musée Schoelcher, Pointe-à-Pitre, inscrit le 17/08/1979
- Immeuble administratif de l'usine Darboussier, Pointe-à-Pitre, inscrit le 20/04/2006
- Ancien cinéma du centre-ville, Pointe-à-Pitre
- Maison l'Herminier, Pointe-à-Pitre

3.3.7.2 Les paysages

Ne disposant pas d'analyse précise sur la thématique paysages, il ne nous est pas possible d'établir un état initial exhaustif.

Toutefois il convient de souligner qu'une analyse spécifique aux entrées de ville a été réalisée par Caraïbes Paysages dans le cadre de l'élaboration du nouveau SAR de l'archipel Guadeloupe, sur une commande spécifique du bureau d'études EDR Conseil. Selon cette analyse, on peut situer actuellement quatre entrées de ville dans l'agglomération :

Le rapport environnemental

- A l'Ouest au niveau de l'échangeur de Grand-Camp ;
- Au Nord-Est, à proximité du centre commercial Milénis ;
- A l'Est, aux échangeurs de Chauvel (CHU) et Baimbridge ;
- Au Sud-Est, au niveau du giratoire de Blanchard (Marina).



Source : Caraïbes paysages

Aujourd'hui, il est assez difficile pour un visiteur de comprendre où se trouvent les limites de Pointe-à-Pitre. C'est pourquoi l'analyse préconise :

- d'anticiper l'évolution des entrées de ville en encadrant les documents d'urbanisme pour préserver une coupure d'urbanisation, contraindre la densité du bâti et imposer une

Le rapport environnemental

typologie du bâti adéquate. Ceci en veillant à ce que les règlements soient bien appliqués ;

- de créer un réseau de boulevards urbains respectant des emprises viaires confortables et régulières, des espaces publics connexes, des accompagnements arborés, une gestion restrictive de l'affichage publicitaire, une homogénéisation du mobilier urbain ;
- d'aménager les portes de ville afin de mettre en scène les entrées de ville et permettre de gérer des flux, de redonner sa place au piéton, de ponctuer le parcours du visiteur d'entrées d'animations attractives.

3.3.7.3 Pollution visuelle

Il n'existe pas de règlement spécifique sur les nuisances visuelles. Cette nuisance peut être gérée par la mise en place d'une réglementation au niveau local suivant le code de l'environnement.

La Direction régionale de l'environnement (DIREN) a mené en 2007, plusieurs actions visant à sanctionner les infractions liées à l'affichage publicitaire et à réglementer cette pratique. En effet, dans son rapport d'activité de 2007, la DIREN précise que suite à de nombreux recensement de panneaux en infraction, des sanctions administratives (mises en demeure) ont été engagées mais n'ont pas donné de résultats. Fin 2007, le procureur de Pointe-à-Pitre a mis en place une procédure de sanctions pénales qui permettra à un agent assermenté de rédiger des procès-verbaux à la place des collectivités jugées trop peu réactives à ce sujet.

Il existe au niveau national un règlement sur la publicité : le code de l'environnement et ses décrets d'application autorisent les collectivités locales à instituer sur leur territoire une réglementation spécifique pour adapter ce règlement national au contexte local et permettre l'élaboration de prescriptions particulières, pour l'installation de la publicité.

Le Règlement local de publicité (RLP) doit instaurer :

- des zones de publicité autorisées
- des zones de publicité restreintes
- des zones de publicité élargies

Dans l'agglomération, des groupes de travail s'organisent pour mettre en place des règlements locaux de publicité. Pointe-à-Pitre et Les Abymes ont déjà mis en place leurs groupes de travail créés par arrêtés préfectoraux. Baie-Mahault a composé son groupe de travail et attend la confirmation de sa création par arrêté préfectoral.

3.3.8 *Les risques naturels et technologiques*

3.3.8.1 Les risques naturels

Le risque sismique est très élevé dans l'archipel qui est classé de niveau III en termes d'exposition à cet aléa. Le risque est amplifié en fonction de la nature du sol qui peut être rendu liquéfiable en cas de séisme ou qui peut donner lieu à des mouvements de terrains.

Le rapport environnemental

Le risque cyclonique est présent en Guadeloupe entre les mois de Juin et Novembre. Les effets dus aux cyclones sont la houle cyclonique, les inondations, et la destruction d'habitations. La houle cyclonique peut altérer les zones côtières en causant des dégâts matériels et en provoquant des inondations marines (marées de tempêtes). L'abondance de précipitations pendant les cyclones peut provoquer des inondations torrentielles brutales. Généralement, pour atténuer les effets des cyclones, des aménagements spécifiques sont réalisés : enrochement des abords des rivières et des côtes, constructions paracycloniques,... Les zones de mangrove agissent comme des protections contre la houle, mais sont facilement inondables.

Le risque d'inondation concerne fortement l'agglomération qui est entourée de zones de mangrove ou de dépressions très propices aux débordements (mangrove qui bordent le grand et le petit cul-de-sac marin, bassin de Belle-Plaine au Gosier, coulées de Baie-Mahault, vallées des Grands Fonds).

Le risque de mouvement de terrain est peu présent sur le périmètre du PDU, il se manifeste par des éboulements et des chutes de blocs. L'aléa peut être provoqué par de fortes pluies ou par des séismes.

Les communes de la zone d'étude sont dotées d'un PPR qui présente les mesures à prendre pour se prévenir des risques. Compte tenu de la particularité géomorphologique des Grands-Fonds (région calcaire morcelée et karstique présentant un réseau hydrographique très ramifié), une réglementation particulière lui est affectée.

3.3.8.2 [Les risques technologiques](#)

Les risques technologiques majeurs présents en Guadeloupe sont associés à 4 catégories de produits :

- Les hydrocarbures liquides;
- Les gaz combustibles liquéfiés (butane);
- Les explosifs;
- Les gaz toxiques.

Pour chaque catégorie, les implantations géographiques et les capacités de stockage sont présentées ci-après.

Sur le territoire de la commune de Baie-Mahault

- **Tous carburants et combustibles : 160 940 m3 (classé AS)**

Etablissements situés dans la zone industrielle de Jarry : Société Anonyme de Raffinerie aux Antilles (SARA), EDF centrales Nord et Sud Jarry, SHELL Antilles Guyane.

- **Gaz combustibles liquéfiés : Butane 4000 m3. (classé AS)**

Etablissement situé dans la zone Industrielle de Jarry : Rubis Antilles Guyane (SIGL).

- **Explosifs et détonateurs : 10 tonnes**

Etablissement situé à Baie à Chat : SODIMAT.

Le rapport environnemental

- **Emploi de gaz toxique : Ammoniac**

Etablissements situés en ZI de JARRY : SOCREMA, CADI SURGELE.

Sur le territoire de la commune des Abymes

Carburant avion (Kérosène) : 3800 m3 (classé AS)

Groupeement Pétrolier Aéroport de Pointe-à-Pitre (GPAP) Raizet.

Stockage et emploi de gaz toxique Chlore :

Etablissement situé route du Raizet : CHLOREX.

Le PPRT de la Pointe Jarry est en cours d'élaboration et concerne essentiellement le dépôt pétrolier de la SARA et le centre emplisseur de gaz de Rubis Antilles Guyane.

Sur la commune des Abymes, le site de stockage de kérosène situé aux abords de l'aéroport et en marge du quartier du Raizet est classé Seveso.

Sur le territoire de la commune du Gosier

La carrière Gaddarkan à Kervino est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) autorisée (depuis le 4 Août 2004). Indépendamment de son tonnage réalisé par an, elle est soumise à autorisation au titre de la rubrique 2510-1 (exploitation de carrières).

Les carrières présentent des risques majeurs tels que les risques d'éboulement, de pollution des eaux souterraines et des eaux superficielles. Par ailleurs, l'exploitation d'une carrière peut entraîner un impact sur la qualité de l'air à cause du soulèvement des poussières et peut provoquer un impact sonore à cause de l'utilisation d'explosifs.

En 2001, la DRIRE recensait dans les Grands fonds, plus de 90 sites d'exploitation non connus dans les bases administratives.

3.3.8.3 Le transport de matières dangereuses¹³

Le transport routier

Le transport terrestre des matières dangereuses est exclusivement routier en Guadeloupe. Sur les 704 000 m3 de produits pétroliers importés annuellement (hors gaz), 204 000 m3 de fuel lourd et de gasoil sont livrés directement depuis les bateaux par pipe aux centrales EDF de Jarry et des îles du nord, 181 000 m3 de kérosène sont transportés par un pipe line de 6,5 km entre la SARA et le dépôt GPAP de l'aéroport du Raizet. Le reste, soit 319 000 m3 (carburants auto, combustibles pour l'industrie et pour les centrales des îles proches, butane) est stocké par la SARA à Jarry et par les dépôts des dépendances puis acheminé par camions vers les points de vente ou d'utilisation. Pour les carburants routiers, 65 véhicules citernes (camions ou semi-remorques) de capacité variant entre 8 et 36 m3 effectuent chaque année environ 13 000 rotations entre le dépôt SARA (ou les dépôts des dépendances) et les 119 stations services que compte l'archipel ainsi que les utilisateurs privés.

Le rapport environnemental

Pour le gaz butane, livré en vrac ou en bouteille de 12,5 ou 39 Kg, 23 autres camions de capacités variant entre 1,5 et 19 tonnes (dont 2 camions de transport de vrac) effectuent chaque année environ 2000 rotations entre le dépôt SHELL (SIGL) et les très nombreux points de vente (stations service, grandes surfaces, "lolos") ou d'utilisation (industries et collectivités).

Le processus de maîtrise des risques passe par :

- Le contrôle technique des camions assuré par la DRIRE ;
- la formation spéciale que doivent suivre les conducteurs ;
- l'aménagement des carrefours les plus sensibles et notamment ceux de Jarry (rue de la Chapelle, rue de l'industrie, Boulevard de Houelbourg) qui voient passer chaque jour ouvrable 125 camions de transport de produits pétroliers ;
- l'information préventive de la population.

Compte tenu de la configuration du département et du type de distribution des produits, l'ensemble des communes est concerné et particulièrement la commune de Baie-Mahault, point de départ et de retour de tous les camions de transport de produits pétroliers.

Les canalisations de transport

La commune de Baie-Mahault est traversée par 10 canalisations de transports de matières dangereuses.

4 Effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement

4.1 La qualité de l'air

4.1.1 Principes généraux

La pollution atmosphérique présente plusieurs effets négatifs qui peuvent affecter la santé mais aussi contribuer au réchauffement climatique.

Plusieurs travaux épidémiologiques publiés au cours des dernières années en France et en Europe suggèrent l'existence d'un risque accru de cancer du poumon après une exposition de longue durée à la pollution atmosphérique urbaine, et plus spécifiquement aux particules fines (PM_{2,5}). Les personnes les plus sensibles, comme les enfants, les personnes âgées, les grands fumeurs, les malades du cœur ou des poumons, les asthmatiques, sont les plus concernés par cette pollution. Pour celles-ci, la pollution peut favoriser l'apparition de maladies, en aggraver certaines, et parfois même précipiter le décès. Les sportifs peuvent aussi constituer une population à risque vis-à-vis de l'exposition à certaines substances comme l'ozone, du fait de l'importance de l'inhalation des polluants.

Les transports sont principalement impliqués dans les émissions de gaz à effet de serre (CO₂ principalement). Ces gaz polluants affectent non seulement la santé des humains, mais également celle de la faune et de la flore exposée.

4.1.1.1 Effets de la pollution de l'air sur la santé

Dans une population donnée, tous les individus ne sont pas égaux face aux effets de la pollution. La sensibilité de chacun peut varier en fonction de l'âge, l'alimentation, les prédispositions génétiques, l'état de santé général. Les effets dépendent aussi de l'exposition individuelle aux différentes sources de pollution, de la durée d'exposition à ces niveaux, du débit respiratoire au moment de l'exposition, mais aussi de l'interaction avec d'autres composés présents dans l'atmosphère comme par exemple les pollens ou les spores fongiques.

Les polluants peuvent agir à différents niveaux du corps humain :

- Au niveau de la peau : c'est le cas notamment des vapeurs irritantes et des phénomènes d'allergies,
- Au niveau des muqueuses,
- Au niveau des alvéoles pulmonaires : les polluants se dissolvent et passent dans le sang ou dans les liquides superficiels.
- Au niveau des organes : certains toxiques véhiculés par le sang peuvent s'accumuler dans des organes.

Les polluants peuvent avoir des effets selon diverses échelles temporelles :

- Effets immédiats, tels que ceux observés lors des accidents historiques,
- Effets à brève échéance

Le rapport environnemental

- Effets à long terme, constatés après une exposition chronique, à des concentrations qui peuvent être très faibles.

Les limites de concentration dans l'air ambiant de certains polluants (SO₂, poussières, NO₂, Pb, O₃) imposées par des directives européennes tiennent compte de ces effets.

L'organisation mondiale de la santé édicte les règles à respecter pour les divers polluants.

<p>Dioxyde de Soufre (SO₂)</p>	<p>Très soluble, rapidement absorbé par les surfaces humides de la bouche, du nez, du pharynx, une très faible fraction parvient aux poumons. Irritant respiratoire, il contribue, lors d'expositions chroniques, à la naissance ou à l'exacerbation de troubles bronchitiques tels que : toux persistante due à une hypersécrétion des glandes muqueuses, obstruction des bronches et contraction des vaisseaux bronchiques de petit diamètre. Ces troubles peuvent être irréversibles et ils augmentent l'hypersensibilité chez les asthmatiques.</p> <p>Seuil OMS: 100 µg/m³ d'air en moyenne sur l'année et 250 µg/m³ d'air en moyenne par jour. Ces concentrations associent dioxyde de soufre et particules en suspension.</p>
<p>Particules en suspension (PS)</p>	<p>Les effets sanitaires des particules en suspension (poussières et fumées noires), sont souvent associés à ceux du dioxyde de soufre, dont la transformation peut engendrer des sulfates. L'action des particules est irritante et dépend de leur diamètre. Les grosses particules (diamètre supérieur à 10 µm) sont retenues par les voies aériennes supérieures (muqueuses du naso-pharynx). Entre 5 et 10 µm, elles restent au niveau des grosses voies aériennes (trachée, bronches). Les plus fines (< 5 µm) pénètrent les alvéoles pulmonaires et peuvent, surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires ou altérer la fonction respiratoire. Une grande partie de cette pollution vient des moteurs diesels.</p> <p>Seuil OMS: 100 µg/m³ d'air en moyenne sur l'année et 250 µg/m³ d'air en moyenne par jour. Ces concentrations associent dioxyde de soufre et particules en suspension</p>
<p>Oxyde d'azote (NO, NO₂)</p>	<p>Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) engendrent des irritations de l'appareil respiratoire, crises d'asthme et bronchiolites. Le dioxyde d'azote semble le plus toxique et entraîne des lésions inflammatoires réversibles du tissu pulmonaire lors d'expositions aiguës.</p> <p>Seuil OMS: entre 200 et 300 µg/m³ d'air, sur une heure. Les valeurs habituellement rencontrées en milieu urbain sont inférieures à ce seuil, mais elles peuvent le dépasser dans certaines circonstances météorologiques (stabilité de l'air avec inversion de température).</p>
<p>Monoxyde de Carbone (CO)</p>	<p>À fortes doses, le monoxyde de carbone est un toxique cardio-respiratoire souvent mortel. À faibles doses, il diminue la capacité d'oxygénation du cerveau, du cœur et des muscles. Sa nocivité est particulièrement importante chez les insuffisants coronariens et les fœtus. Les symptômes classiques d'une intoxication accidentelle au CO sont des maux de tête, des vertiges et des nausées, parfois des troubles de la vue et de l'odorat, des pertes de mémoire, une asthénie, une diminution des performances psychomotrices, un évanouissement, voire une mort par asphyxie.</p> <p>Seuil OMS: exposition d'une heure à des teneurs voisines de 30 mg/m³ d'air, ou pendant huit heures à des teneurs voisines de 10 mg/m³ d'air. De telles concentrations sont atteintes, voire dépassées, en situation de trafic automobile intense ou dans certaines circonstances (rue étroite et mal ventilée, tunnel routier, parking...). La population régulièrement exposée à la pollution due à la circulation automobile (riverains, piétons, gardiens de la paix, conducteurs, etc.) et les sujets atteints d'affections respiratoires ou cardio-vasculaires constituent des groupes à risque important.</p>
<p>Ozone (O₃)</p>	<p>L'ozone est un gaz incolore et un puissant oxydant pénétrant facilement jusqu'aux alvéoles pulmonaires. Il provoque, dès une exposition prolongée des irritations oculaires, des migraines, de la toux et une altération pulmonaire surtout chez les enfants et les asthmatiques. Les effets de l'ozone sur l'organisme sont amplifiés par l'exercice physique.</p>

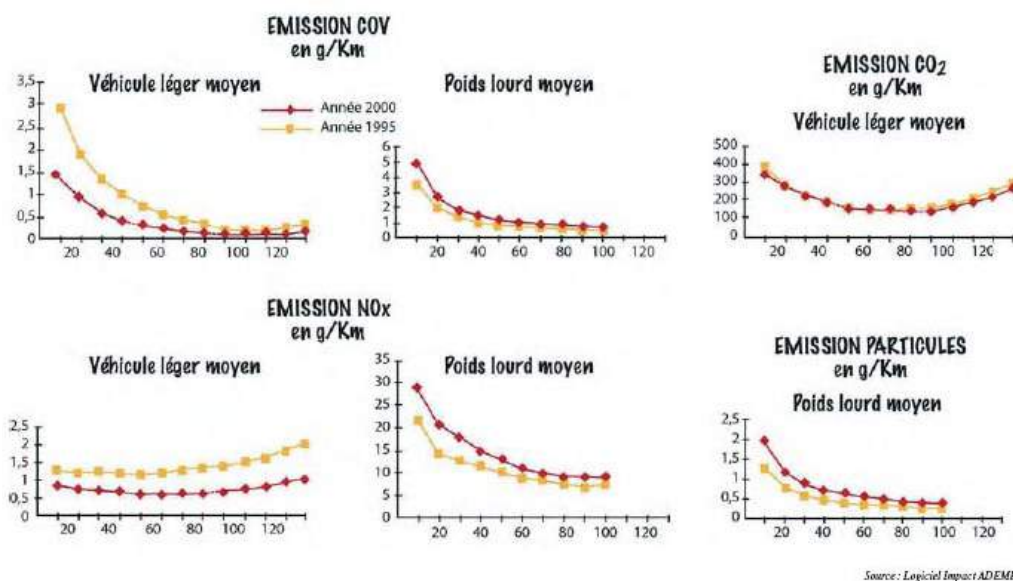
Le rapport environnemental

4.1.1.2 Relation entre la vitesse et les émissions de polluants

Les graphiques suivants mettent en évidence la relation existant entre la vitesse des véhicules (poids lourds ou véhicules légers) et les émissions de polluants. Selon les polluants, les relations sont différentes.

Ainsi pour les composés organiques volatils, les émissions diminuent avec la vitesse est inférieure à 40 km/h. pour les oxydes d'azote, les émissions des véhicules légers sont relativement stables jusqu'à 90 km/h puis augmentent au-delà.

Pour les émissions de dioxyde de carbone, les vitesses pour lesquelles les émissions sont les plus faibles se situent entre 50 et 90 km/h.



4.1.1.3 Evolution de la concentration en polluants en fonction de l'éloignement de la route

La concentration en polluants d'origine automobile diminue lorsque l'on s'éloigne de la route.

En proximité immédiate d'un axe routier, les concentrations peuvent varier en fonction du type de bâti.

Par exemple, une rue où les immeubles sont élevés de part et d'autre de la voie est propice à l'accumulation des polluants.

4.1.2 Impact du PDU sur la pollution de l'air

Les actions ayant une incidence sur la qualité de l'air sont principalement celles agissant sur le trafic routier. Il s'agit :

- **Des actions promouvant l'utilisation des transports en commun** (mise en place d'un réseau d'agglomération, mise en place d'axes de transports en commun en site propre, mise en place d'un système billettique...).

⇒ *Actions concernées : 1 à 14*

Le rapport environnemental

- **Des actions qui visent à redynamiser la pratique de la marche à pied comme mode de déplacement de proximité quotidien** et à favoriser l'usage du vélo : elles entraînent ainsi une légère baisse du trafic routier en ville notamment et donc une réduction des émissions des polluants plus ou moins significative en fonction de l'importance de cette baisse. L'action **Pédibus**, en particulier qui vise à diminuer le nombre de parents accompagnant leurs enfants à l'école, doit permettre de diminuer le nombre de véhicules en présence devant les établissements aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Les émissions de polluants sont en effet plus importantes pour ces déplacements de courte distance. Si à l'horizon du PDU, une vingtaine de démarches de type Pédibus sont mises en place dans les écoles de l'agglomération, avec pour chacune d'entre elles une vingtaine d'élève parcourant chaque jour de classe 1, 2 kilomètre à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture alors l'économie en termes d'émissions de CO2 peut être estimé à environ 14,4 tonnes par an, pour ~77 000 km parcourus.
 - ⇒ *Actions concernées : 15 à 29 et 56 et 58*

- **Des actions visant à limiter la vitesse sur la voirie** : le schéma de voirie proposé a pour effet de limiter les vitesses.
 - ⇒ *Actions concernées : 30, 44*

- **Des actions limitant l'usage de la voiture particulière par le biais du stationnement**
 - ⇒ *Actions concernées : 38, 39, 41, 42 et 43*

- **Des actions visant à mieux organiser les déplacements** : il s'agit du soutien aux démarches type PDE, d'une rationalisation des flux de marchandises mais aussi d'une étude pour une meilleure synchronisation des temps.
 - ⇒ *Actions concernées : 27, 28, 29*

- **Des actions visant à équiper la flotte de matériel roulant des transports collectifs de l'agglomération en véhicules « propres »**
 - ⇒ *Actions concernées : 3*

4.1.3 Les mesures envisagées

La plupart des actions du PDU devrait contribuer à la réduction des émissions de polluants en diminuant l'usage de la voiture grâce au développement d'un réseau de transports collectifs et des modes doux.

Il est par ailleurs impératif que l'utilisation de la voiture soit la moins polluante possible. Dans ce sens, le parc automobile évolue et doit encore évoluer vers des normes plus restrictives. D'autres alternatives seront aussi à recherche : agro-carburants...

Le rapport environnemental

4.2 La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre

4.2.1 Principes généraux

Les différents systèmes de transport de voyageurs possèdent des caractéristiques techniques propres et des capacités de charge distinctes, qui impliquent des performances énergétiques variées. L'utilisation des transports collectifs contribuera à la réduction des émissions de polluants puisque plusieurs voitures pourront être remplacées par un seul bus, dont les émissions de CO2 sont deux fois moins importantes en voyageur x kilomètre.

4.2.2 Les impacts du PDU sur la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre

Les actions concernées dans le PDU :

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Faciliter les déplacements à pied et développer l'usage du vélo
- Une politique de stationnement volontariste couplée à un politique TC

4.2.3 Les mesures envisagées

Les actions proposées par le PDU, en promouvant l'utilisation des transports collectifs et des modes doux, vont dans le sens d'une réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre. Des mesures supplémentaires sont à mettre en œuvre au niveau des équipements consommateurs d'énergie (horodateurs, panneaux information à messages variables...) et des installations d'éclairage (parc relais, arrêt de bus...). Des actions de sensibilisation concernant notamment les enjeux énergétiques liés à la mobilité, les offres de déplacements les moins consommatrices d'énergie, les carburants alternatifs (biocarburants) pourront être réalisées.

4.3 La sécurité des déplacements

4.3.1 Principes généraux

4.3.1.1 Les causes de l'insécurité routière

L'insécurité routière s'explique par de nombreux facteurs. Ils sont liés à 3 grandes catégories :

- Le comportement humain : formation à la conduite, information sur la diminution des facultés ;
- Les véhicules et les équipements : état des principaux organes (frein, éclairage...), maniement du véhicule, port du casque pour les motocyclistes, port de la ceinture pour les automobilistes ;
- L'environnement urbain : conception de l'infrastructure routière (revêtements, alignements verticaux et horizontaux, limites de vitesse, aménagements piétons...).

Le rapport environnemental

Phase		Facteurs		
		Humain	Véhicules et équipement	Environnement
Avant l'accident	Prévention des accidents	Information Attitudes Diminution des facultés Réglementation et application de cette réglementation	Aptitude à rouler Éclairage Freins Maniement Gestion de la vitesse	Aménagement routier Limites de vitesse Aménagements piétons
Accident	Prévention des traumatismes en cas d'accident	Utilisation de moyens de contention Diminution des facultés	Ceintures Autres dispositifs de sécurité Conception de protection en cas d'accident	Accotements résistants
Après l'accident	Maintien en vie	Notions de secourisme Accès à des médecins	Facilité d'accès Risque de feu	Équipements de secours Congestion

Source : OMS

Accidents de la circulation : Causes, Faits et Conséquences (Matrice de Haddon)

Le facteur humain selon des statistiques officielles est en cause dans 92% des accidents, l'infrastructure et l'environnement dans 46% des cas et les véhicules pour 26%.

4.3.2 *Impact du PDU sur la sécurité des déplacements*

Les actions ayant une incidence sur la sécurité des déplacements sont les suivantes :

- Les actions favorisant un **partage de la voirie plus équilibré entre les modes**.
⇒ *Actions concernées : 30, 44, 45*
- Les actions **facilitant la marche à pied comme déplacement de proximité** en aménageant des cheminements piétons continus et sûrs et leur entretien régulier, ainsi que celles favorisant la mise en place de démarche type pédibus.
⇒ *Actions concernées : 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 26, 34, 35*
- Les actions sécurisant la pratique du vélo.
⇒ *Actions concernées : 22, 23*
- Les actions de réaménagement de la voirie (une infrastructure conçue pour laisser une seconde chance » et le traitement des principaux points accidentogènes restant.
⇒ *Actions concernées : 55, 44 et 45*
- Les actions visant à mieux connaître les causes et les circonstances des accidents, notamment pour les usagers vulnérables de manière à mettre en place des mesures correctives rapides.
⇒ *Actions concernées : 62 et 56*

Le rapport environnemental

- L'action mettant en place des campagnes de sensibilisation ciblées en matière de sécurité routière visant à modifier les comportements.
⇒ *Actions concernées : 59*

4.3.3 *Les mesures envisagées*

Le projet de PDU qui va dans le sens d'un partage de la voirie plus équilibré et qui prévoit un suivi régulier de cette thématique, va dans le sens d'une réduction du nombre et de la gravité des accidents sur l'agglomération.

Les différents aménagements permettront également d'augmenter peu à peu la vigilance des automobilistes vis-à-vis des piétons ou des cycles et d'obtenir un meilleur partage de l'espace pour l'ensemble des usagers. L'ensemble de ces actions a un effet positif sur la sécurité routière, aucune mesure correctrice n'est donc à envisager.

4.4 La santé des habitants de l'agglomération

4.4.1 *Principes généraux*

4.4.1.1 Sédentarité et risques sanitaires

Parmi les mesures préventives, l'OMS recommande une activité physique modérée 30 minutes par jour, l'arrêt du tabac et une alimentation équilibrée. En plus des modifications individuelles du mode de vie, elle préconise aux autorités et aux responsables politiques « de bouger pour la santé » et de créer un milieu de vie favorable à l'individu en prenant diverses mesures : mise en œuvre d'une politique des transports assurant la sécurité des piétons et des cyclistes ; interdiction légale de fumer dans les bâtiments et lieux publics ; création de parcs, terrains de jeux et centres communautaires qui soient accessibles ; promotion des programmes d'activité physique dans les écoles, les communautés et les services de santé.

4.4.1.2 Nuisances sonores et effets sur la santé

Cf. « Effet du bruit sur la santé », p°362

4.4.1.3 Pollution atmosphérique et effets sur la santé

Cf. « Affections liées à la pollution atmosphérique imputable au secteur des transports », p°334

4.4.2 *Impact du PDU sur la santé*

Les actions ayant une incidence sur la santé sont les suivantes :

Les actions favorisant une activité physique quotidienne :

- Les actions **facilitant la marche à pied comme déplacement de proximité** en aménageant des cheminements piétons continus et sûrs et leur entretien régulier, ainsi que celles favorisant la mise en place de démarche type pédibus ;

Le rapport environnemental

⇒ *Actions concernées : 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 26, 34, 35*

- Les actions qui permettent d'**amorcer une politique vélo d'agglomération** en aménageant une continuité cyclable et en élaborant un schéma directeur. Il s'agit également d'actions visant à mettre des cycles à disposition de publics ciblés puis du grand public.
⇒ *Actions concernées : 22, 23, 24, 25*
- Les actions **promouvant les modes doux** ;
⇒ *Action concernées : 58*
- Les actions favorisant un **partage de la voirie plus équilibré entre les modes** ;
⇒ *Actions concernées : 30, 44, 45*

Les actions favorisant une prise en compte de la pollution atmosphérique

Cf. Impact du PDU sur la pollution de l'air p°354

Les actions favorisant une prise en compte des nuisances sonores

Cf. Impact du PDU sur l'ambiance acoustique p°362

4.5 Les nuisances sonores

4.5.1 Principes généraux

4.5.1.1 Les niveaux sonores et l'échelle de bruit

Le décibel dB(A) est une unité exprimant un niveau sonore global tout en prenant en compte des différences de sensations provoquées par des sons de fréquences différentes.

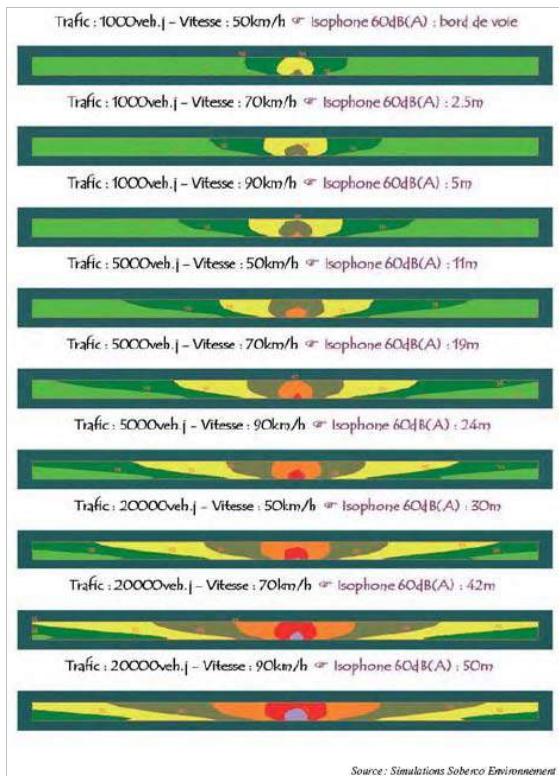
Le rapport environnemental

Communication	Environnement	dB(A)	Valeurs réglementaires
Communication impossible			> 105 dB(A) Niveau maximum à l'intérieur d'une discothèque
Obligation de crier		100	> 100 dB(A) Niveau maximum des baladeurs
Communication difficile	> 92 dB(A) Passage d'un poids lourd sur une autoroute à 10 m	90	> 85 dB(A) Seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu professionnel
	> 80 dB(A) Niveau moyen au bord d'une autoroute	80	> 72 dB(A) Niveau maximum réglementaire pour un cyclomoteur mesuré à 7 m
Communication à voix assez forte	> 70 dB(A) Rue animée A 60 m d'une voie ferrée avec 100 trains/jour	70	> 70 dB(A) Point noir de bruit routier
	> 65 dB(A) Niveau moyen dans une rue de desserte en ville A 80 m d'une RN ou à 180 m d'une autoroute moyennement chargée		> 65 dB(A) Limite réglementaire pour l'exposition des riverains de nouvelles voies routières en zone d'ambiance modérée (niveau moyen le jour)
Communication à voix normale	> 60 dB(A) A 30 m d'une petite route avec 300 véhic./heure	60	> 60 dB(A) Limite réglementaire pour l'exposition des riverains de nouvelles voies routières en zone d'ambiance calme (niveau moyen le jour)
	> 45 dB(A) Intérieur d'un appartement le jour	50	> 55 dB(A) Limite réglementaire pour l'exposition des riverains de nouvelles voies routières en secteur d'ambiance modérée (niveau moyen la nuit)
Communication à voix chuchotée	> 30 dB(A) Ambiance calme en milieu rural	40	
		30	> 30 dB(A) Niveau limite pour le bruit des équipements collectifs dans les pièces habitables (VMC, chaufferie, ascenseur).

4.5.1.2 Effets de la vitesse et de la charge de trafic sur les niveaux sonores

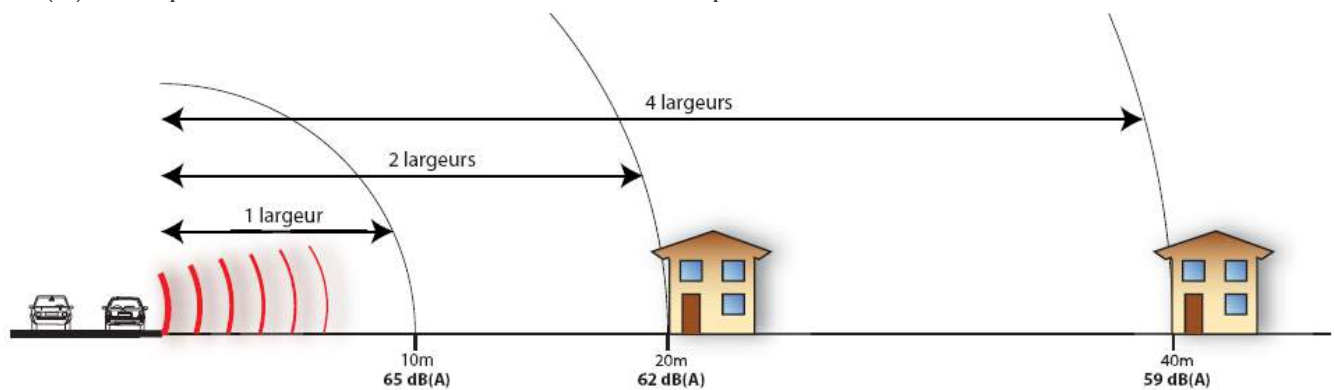
Plus la vitesse et le trafic sont importants, plus l'espace affecté par le bruit de part et d'autre de la voie est important. L'isophone 60 dB(A) définit la distance au-delà de laquelle le confort acoustique est atteint.

Le rapport environnemental



4.5.1.3 Principes de l'éloignement

Pour les sources linéaires comme les routes ou les voies ferrées, le niveau sonore diminue de 3dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur.



Pour une source linéaire, route - voie ferrée, diminution de 3 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur

Source : ADEME

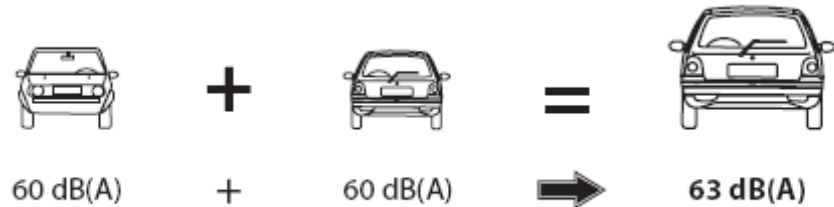
4.5.1.4 Diminution des niveaux sonores

La diminution du niveau sonore des véhicules mis sur le marché est constante depuis quelques années. La réglementation européenne actualise de manière progressive les objectifs de réduction du niveau sonore qu'elle impose aux constructeurs.

Les niveaux d'intensité sonore ne s'additionnent pas arithmétiquement. Diviser la vitesse par 2 réduit le niveau sonore de 6 dB (A) et réduire la vitesse de 50 km/h à 30 km/h permet de réduire le niveau sonore de 3 à 4 dB(A), permettant ainsi de passer d'une ambiance modérée à

Le rapport environnemental

une ambiance calme. En revanche, pour diminuer le niveau sonore de 2 dB(A), il faut diminuer le trafic de 60%.

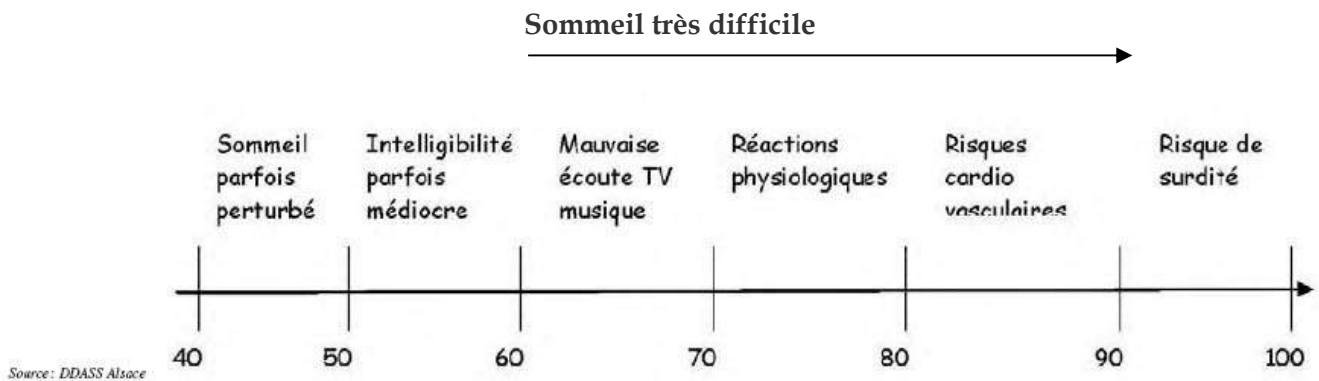


Source : Soberco environnement

% de diminution du trafic routier	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
Diminution du niveau sonore dB(A)	-0,2	-0,4	-0,6	-0,8	-1	-1,1	-1,3	-1,5	-1,8	-1,9	-2	-2,2

4.5.1.5 Effet du bruit sur la santé

Le bruit ambiant excessif a bien sûr des conséquences sur notre système auditif (surdité totale ou partielle), mais il peut également avoir des effets sur d'autres éléments de notre organisme, ainsi que sur notre santé mentale. Il existe aussi divers effets du stress dû au bruit sur notre organisme: perturbations du sommeil, dilatation des pupilles, accélération du rythme cardiaque, production accrue d'hormones (adrénaline...), réactions musculaires, mouvements de l'estomac et de l'abdomen...



4.5.2 Impact du PDU sur l'ambiance acoustique

Les actions ayant une incidence sur l'ambiance acoustique concernent :

- **Les actions promouvant l'usage des transports en commun** : elles entraînent une baisse du trafic routier et donc une diminution de l'ambiance acoustique plus ou moins significative selon cette baisse.

⇒ *Actions concernées : 1 à 14*

Le rapport environnemental

- **Des actions qui visent à redynamiser la pratique de la marche à pied comme mode de déplacement de proximité quotidien** et à favoriser l'usage du vélo : elles entraînent ainsi une légère baisse du trafic routier en ville notamment et donc une réduction des niveaux sonores plus ou moins significative en fonction de l'importance de cette baisse.
 - ⇒ *Actions concernées : 15 à 29 et 56 et 58*
- **Certains projets du schéma de voirie** qui permettent de reporter certains trafics dans des zones denses sur des axes moins denses.
 - ⇒ *Action concernée : 45*
- **Les actions limitant l'usage de la voiture particulière dans les centres-villes par le biais du stationnement**
 - ⇒ *Actions concernées : 36 à 43*
- **L'établissement d'une cartographie du bruit** sur l'agglomération devrait permettre d'évaluer le degré de nuisance sonore. Le repérage des dysfonctionnements et des points noirs et leurs traitements devraient pouvoir contribuer à réduire les nuisances sonores dues à une concentration de véhicules en un même endroit.
 - ⇒ *Action concernée : 57*

4.5.3 Les mesures envisagées

Les actions du PDU, à l'exception éventuelle des actions liées à la mise en œuvre du schéma de voirie (44 et 45), ne présentent d'incidence négative en matière d'ambiance acoustique.

Pour la mise en œuvre du schéma de voirie (transformation ou création de voiries), il convient de rappeler que la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 prévoit que le maître d'ouvrage protège l'ensemble des bâtiments construits avant même que la voirie n'existe. Les protections à la source (merlon, revêtement absorbant...) seront privilégiées.

La réglementation des vitesses de circulation ainsi que de l'optimisation du matériel roulant (bus et voiture) permettront également de limiter les nuisances sonores.

Il est en outre nécessaire :

- De prendre en compte le classement des infrastructures sonores dans les projets d'aménagement afin d'éloigner les zones à urbaniser des sources de nuisances (le niveau sonore diminue de 3dB (A) à chaque doublement de la distance source/récepteur).
- Que l'implantation d'espaces de stationnement ou d'arrêts de bus en milieu urbain prenne en compte la proximité des habitations.

4.6 Les milieux naturels

4.6.1 *Principes généraux*

Les effets des infrastructures sur les milieux naturels sont multiples :

4.6.1.1 La perte d'habitat pour la faune et la flore

La création d'une voirie peut avoir un effet d'emprise sur un espace naturel remarquable et engendrer une fragmentation des espaces. Cette fragmentation est caractérisée par une diminution de la surface d'habitat disponible et par conséquent une augmentation de l'isolement. Les domaines vitaux des différentes espèces sont réduits et certaines d'entre elles peuvent ne plus trouver les conditions d'habitat favorables à leur survie.

4.6.1.2 L'effet de coupure

La création d'une voirie peut interrompre un corridor écologique permettant les échanges biologiques entre les milieux. L'augmentation du trafic sur une infrastructure existante aggrave cet effet de coupure et certaines infrastructures peuvent devenir entièrement imperméables. Par exemple, l'une des préoccupations sur l'agglomération est de préserver le corridor biologique du pic de Guadeloupe (espèce endémique) qui emprunte les milieux marécageux des abords de la rivière salée, pour passer de Basse-Terre en Grande-Terre et réciproquement de Grande-Terre en Basse-Terre. Une urbanisation trop rapprochée de ces endroits pourrait aller jusqu'à stopper ces échanges et léser le fonctionnement traditionnel cette espèce.

Le rapport environnemental

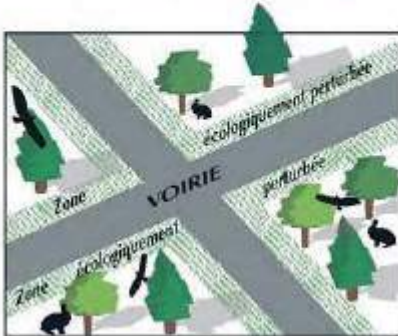
Fragmentation des milieux



BIOTOPE HOMOGENÈ
 - Diversité spécifique
 - Abondance en hausse
 - viabilité des espèces



BIOTOPE FRAGMENTÉ 80 % PRÉSERVÉ
 - Diversité spécifique en baisse
 - Abondance en baisse
 - viabilité des espèces en baisse

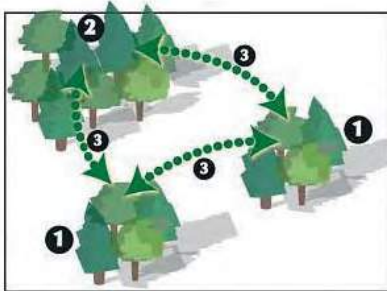


BIOTOPE FRAGMENTÉ MORCELÉ
 - Diversité spécifique en baisse
 - Abondance en baisse
 - viabilité des espèces en baisse

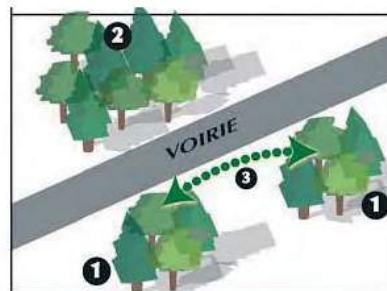


Source : Soberco Environnement

Effets de coupure sur les liaisons écologiques

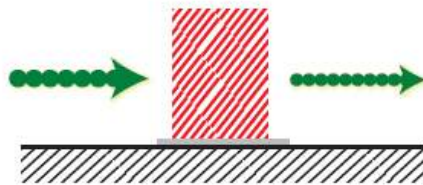


1 - Élément relais
 2 - Habitat étendu
 3 - Corridor écologique



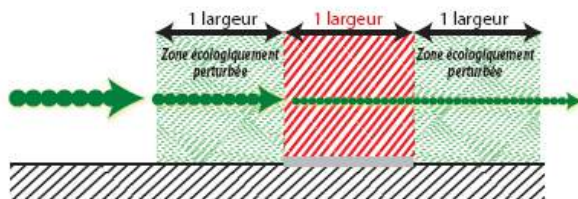
EFFET DE COUPURE
 Liaisons écologiques rompues

Source : Soberco Environnement



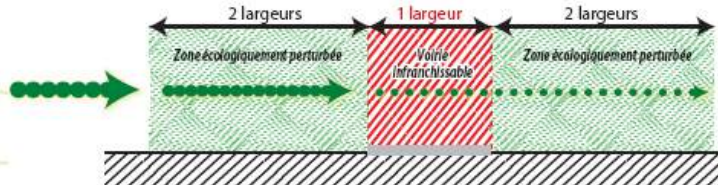
Voirie à trafic modeste inférieur à 1000 véhicules par jour

Le trafic ne perturbe gravement que les échanges de la petite faune terrestre. Les animaux tués par collisions sont nombreux, mais les échanges sont possibles.



Voirie à trafic moyen compris entre 1000 et 10 000 véhicules par jour

Le trafic moyen est perçu par la faune comme un danger. La zone perturbée équivaut à une largeur de chaussée. Les animaux tués sont nombreux, mais les échanges restent partiellement possibles.



Voirie à trafic élevé supérieur à 10 000 véhicules par jour

Le trafic élevé rend la voirie franchissable. La zone perturbée équivaut au moins à deux fois la largeur de la chaussée. Peu d'animaux sont tués, mais l'effet de coupure est total du point de vue biologique. La nuit, les conditions de

Source : Sécurité faune/trafic - École Polytechnique de Lausanne

4.6.2 Impact du PDU sur les milieux naturels et agricoles

Les actions ayant une incidence sur les milieux naturels et agricoles sont les suivantes :

- Les actions se caractérisant par un effet d'emprise potentiel sur des milieux naturels remarquables (parking, voirie nouvelle, infrastructure pour TCSP) :
 - ⇒ *Les projets de parcs relais (Baie-Mahault -RN1/RN2 et aux Abymes, CHU) ne sont pas encore localisés de manière précise mais ils ne seront pas situés dans les enveloppes des milieux naturels protégés (réserve naturelle du Grand-Cul de Sac Marin, zones ZNIEFF).*

Le rapport environnemental

- ⇒ *Les projets routiers (Recalibrage de certaines voiries dans les Grands Fonds dans une zone classée ZNIEFF (route de Grand Bois et route de Mathurin) et un nouveau maillon viaire entre Belle plaine et Poucet,*
 - ⇒ *Les infrastructures liées au TCSP. La création d'un nouveau franchissement de la Rivière Salée sera nécessairement soumise à étude d'impact. Les impacts seront a priori très différents en fonction du tracé retenu, à savoir : un doublement de l'actuel Pont de la gabarre ou la création d'un troisième franchissement depuis la pointe Morne à Savon jusque Bergevin.*
 - ⇒ *La navette maritime, si elle est retenue, pourrait également avoir des impacts sur le milieu naturel.*
- Les actions entraînant par une modification du trafic routier, une diminution ou une aggravation des effets de coupure.
- ⇒ *Les actions favorisant le développement des transports collectifs et des modes doux ont un impact globalement positif.*
 - ⇒ *L'Action 45 qui consiste à créer de nouveaux maillons viaires peut affecter la zone des Grands fonds où est concentré la majorité des projets, en provoquant des effets de coupure et d'emprise entraînant une perte de biodiversité du site.*

4.6.3 Les mesures envisagées

Les mesures pour réduire les incidences des actions du PDU sur les milieux naturels consisteront à prendre en compte, en amont des différents projets, l'intérêt écologique des milieux naturels, à privilégier les projets ayant le moindre impact sur ces milieux et à mettre en œuvre des mesures de compensation (reconstitution de milieux, aménagement de passage à faune...).

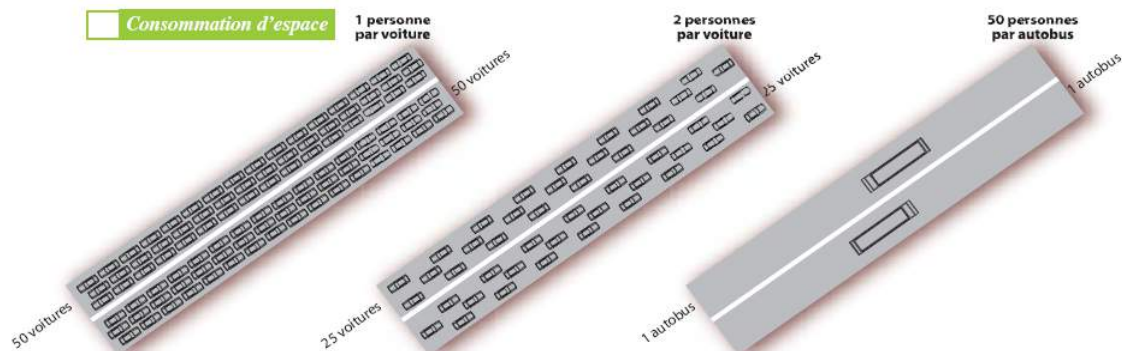
Il est également rappelé que chaque projet d'infrastructure fera l'objet d'une étude d'impact conformément à la réglementation en vigueur et que l'évaluation environnementale du PDU ne se substitue en aucun cas à celle-ci.

Le rapport environnemental

4.7 La consommation d'espace

4.7.1 Principes généraux

Les modes de déplacements, rapportés au nombre de personnes transportées, ne sont pas non plus égaux en terme de consommation d'espace.



198

Pour un même parcours, la consommation d'espace varie selon le mode de transport choisi par les usagers.
Rendement des automobiles comparé à celui des autobus

Source : Cahier de l'ADEME
Gestion des Déplacements

Les systèmes de transport consomment de l'espace non seulement pour circuler mais aussi pour stationner.

Chaque voiture nécessite en moyenne 2 à 3 emplacements de stationnement de 20 m² (domicile, travail, loisir).

Pour un trajet donné, un bus standard (70 places) en zone dense, nécessite 7 à 10 fois moins d'espace de circulation et 80 à 100 fois moins d'espace de stationnement que 70 automobiles.

Un bus de 70 personnes équivaut à environ 54 voitures en heure de pointe.

4.7.2 Impacts du PDU sur la consommation d'espace

Les actions du PDU ayant une incidence sur la consommation d'espace concernent :

- **les actions ayant un effet direct sur la consommation d'espace** : création et aménagement de parkings relais, de parkings péricentraux, de voiries, d'arrêts de bus, de pistes cyclables, de cheminements piétons, de voiries dédiées pour le TCSP ...
⇒ *Actions 2, 3, 5, 10, 11, 13, 15, 20, 21*
- les actions **ayant un effet sur le partage de l'espace entre les usagers**: meilleure organisation du stationnement, limitation du stationnement illicite, partage de la voirie en faveur des modes doux.
⇒ *Actions 7, 8, 10, 13*
- les actions ayant un effet indirect sur la consommation d'espace: amélioration de liaisons routières avec un risque de périurbanisation (notamment dans les Grands fonds). Projets routiers inscrits dans le Schéma de voirie de l'action 44

⇒ *En termes de consommation d'espace, il est possible d'estimer que les actions du PDU nécessiteront :*

Le rapport environnemental

=> une surface d'environ 20 000 m² pour la création de deux parcs relais de 400 places chacun sur le territoire de Baie-Mahault (à la jonction de la RN1 et de la RN2) et à Dothémare au niveau du nouveau CHU situé sur la commune des Abymes. (Action 42). Une place de stationnement équivaut à environ 25 m² ce qui comprend à la fois à l'espace de stationnement et à la desserte de cette place. Le parc-relais de Baie-Mahault sera construit sur des espaces vierges tandis que le parc-relais des Abymes devra être mutualisé avec les équipements prévus dans cette zone.

=> ~14 km de pistes ou bandes cyclables aménagées essentiellement en réorganisant les voiries concernées et consommant ainsi peu d'espaces supplémentaires,

=> des terrains pour la création ou la mise à niveau (élargissement) de voiries.

4.7.3 Les mesures envisagées

Le principe d'économie de l'espace sera recherché pour la mise en œuvre de chacune des actions du PDU : la largeur de voirie sera adaptée selon les usages dont elles feront l'objet ; Les principes de mutualisation des différents espaces seront développés, afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par les différents usagers.

Enfin, l'usage des modes de déplacements les moins consommateurs d'espace sera privilégié.

4.8 La qualité des eaux

4.8.1 Principes généraux

Les hydrocarbures représentent 50 % des pollutions intervenant au niveau des prises d'eau pour la production d'eau potable. Ces pollutions ont notamment pour origine le ruissellement des grandes surfaces imperméabilisées telles que les routes et les parkings des centres commerciaux.

À cela, il faut ajouter la gomme des pneus, les produits détergents de lavage des véhicules, les huiles usagées, les phénols contenus dans le bitume.

Sur 1 km de chaussée (à deux voies et bande d'arrêt d'urgence soit 1 ha) et pour un trafic de 10 000 véhicules/ jour, les charges polluantes sont voisines de celles d'un hectare urbanisé. Globalement, la charge de pollution augmente avec la charge de trafic. Elle est par ailleurs variable selon les conditions climatiques, mais aussi selon les sensibilités du milieu.

Ces polluants sont généralement rejetés dans des milieux sensibles tels que les ravines, la mangrove et la mer.

Le rapport environnemental

4.8.2 *Impact du PDU sur la qualité de l'eau*

Les actions du PDU ont globalement une incidence positive sur la qualité de l'eau, en :

- Promouvant les transports collectifs et les modes doux plutôt que la voiture individuelle
⇒ *Actions 1 à 30*
- En cherchant à limiter l'étalement urbain en corrélant offre de transports en commun et densité urbaine
⇒ *Action 53*

Toutefois certaines actions comme :

- La création de parcs relais et d'espaces viaires contribuent à l'imperméabilisation des sols et par conséquent au ruissellement des eaux (actions 42, 44, 45).

4.8.3 *Les mesures envisagées*

- Des systèmes de traitement des eaux (séparateurs à hydrocarbures débourbeurs par exemple) peuvent être envisagés pour les projets de parcs relais.

4.9 Le patrimoine, les paysages et les pollutions visuelles

4.9.1 *Principes généraux*

Le paysage est un élément clef de lecture de l'agglomération. Le traitement de la voirie et la hiérarchisation des axes viaires sont un levier pour traiter cette question.

Dans les milieux urbains, l'affichage publicitaire est un réel problème pour la qualité paysagère. En effet, le long des voies principales de l'agglomération, les abords sont jonchés de panneaux 4 X 3m qui occupent des espaces importants et masquent les paysages alentour. Il n'existe pas d'organisation des affichages et les pratiques « sauvages » (sans autorisation) sont très fréquentes et témoignent d'une totale anarchie en la matière.

4.9.2 *Impact du PDU*

Une charte de jalonnement est prévue sur l'agglomération par le PDU. Le jalonnement sur l'agglomération ne devra pas être perturbé par de l'affichage publicitaire anarchique. Les Règlements locaux de publicité (RLP) à venir devront tenir compte de l'emplacement des panneaux de jalonnement et ne pas altérer leur efficacité. En effet, l'utilisateur doit pouvoir être informé rapidement des possibilités de déplacements, de stationnements, d'arrêts et de correspondances qui s'offrent à lui. Le PDU permettra de mettre à disposition des usagers, des outils d'information et de communication qui ne nuisent pas à une bonne compréhension du réseau de déplacements.

⇒ *Actions 32, 34, 35, 40*

Le rapport environnemental

Le PDU devrait contribuer à mettre davantage en valeur les monuments historiques en instaurant notamment des espaces piétonniers au cœur du centre-ville de Pointe-à-Pitre, mais aussi en y limitant le stationnement et la circulation de véhicules particuliers. La mise en place d'un réseau de transport urbain qui dessert les centres anciens devrait permettre aux usagers de bénéficier d'un paysage urbain plus dégagé et plus agréable. Par ailleurs, les aménagements liés à la mise en place d'un système de transport en commun en site propre sont généralement associés à un projet de requalification et d'embellissement des espaces publics.

⇒ *Actions 5, 20, 21, 22, 23*

4.9.3 *Mesures envisagées*

Le PDU pourrait prévoir comme mesure compensatrice la mise en œuvre d'une charte paysagère.

4.10 Les risques naturels et technologiques

La mise en œuvre des différents projets d'infrastructures prévus au PDU devront veiller à bien prendre en compte les risques naturels et technologiques. Ceux-ci auront notamment des implications en termes de conception et d'équipement. Cela aura très probablement un impact sur le coût des projets concernés.

Toutefois, certaines actions pourront avoir des impacts positifs sur les conditions d'évacuation en cas de séisme ou d'incidents technologiques, notamment en matière de jalonnement et de mise en œuvre d'un schéma de voirie hiérarchisé.

Certains sites de l'agglomération centre concentrent des entreprises et des canalisations à risque (Jarry, Le Raizet...). Il est préconisé que la prise en compte de ces risques se fasse dans un esprit de réciprocité, avec :

- des contraintes pour l'implantation nouvelle ou le développement d'activités à risques, la nécessité que les zones d'habitats ou les établissements recevant du public ne se développent pas à proximité de ces activités lorsqu'elles existent déjà.
- Les déplacements dans l'agglomération Centre Guadeloupe devront se structurer en suivant la même logique.

5 Les motifs pour lesquels le PDU a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement

5.1 Présentation des scénarios et scénario retenu

Deux scénarios basés sur des logiques de développement territorial contrastées ont été proposés aux élus et à leurs techniciens lors de la deuxième phase d'étude du PDU. Ces scénarios impliquent notamment des objectifs différenciés pour le développement de la voirie et des transports collectifs dans l'agglomération.

Le scénario 1 privilégie le renforcement des polarités secondaires et le désenclavement de certains quartiers. Ce scénario porte une logique de maillage et de renforcement de la périphérie de l'agglomération en particulier de désenclavement des pôles secondaires en seconde couronne et de certains quartiers de 1^{ère} couronne.

Il implique pour le développement de la voirie un renforcement du maillage routier d'agglomération (niveau 2) au-delà de celui proposé dans le schéma de voirie de référence, dans les Grands Fonds et dans les hauts de Baie-Mahault, ainsi que la création de quelques tronçons de maillage local (niveau 3 à Baie-Mahault), œuvrant ainsi pour l'accessibilité tous modes à certains quartiers.

Côté développement du réseau de transports collectifs, ce scénario propose la mise en œuvre d'un réseau d'autobus maillé composé de :

- 6 lignes fortes diamétralisées offrant une desserte du cœur d'agglomération depuis les centres-villes et les pôles principaux de la 1^{ère} couronne (retraite-Calvaire à l'ouest, Boisvin, Caraque, Besson à l'est) ;
- 8 lignes sections-bourgs irriguant la deuxième couronne vers les centres bourgs et les lignes fortes circulant principalement en sites propres, mais jusqu'à Pointe-à-Pitre depuis les sections de Gosier, cette branche ne disposant d'un site propre que jusqu'à l'Université à l'horizon du PDU ;
- Des lignes de bus locales dans la partie dense et la première couronne,
- Des services à la demande accessibles aux PMR dans les zones peu denses, à rabattre au maximum aux extrémités des lignes fortes pour éviter la double correspondance et n'avoir à mettre en accessibilité PR que les lignes fortes.

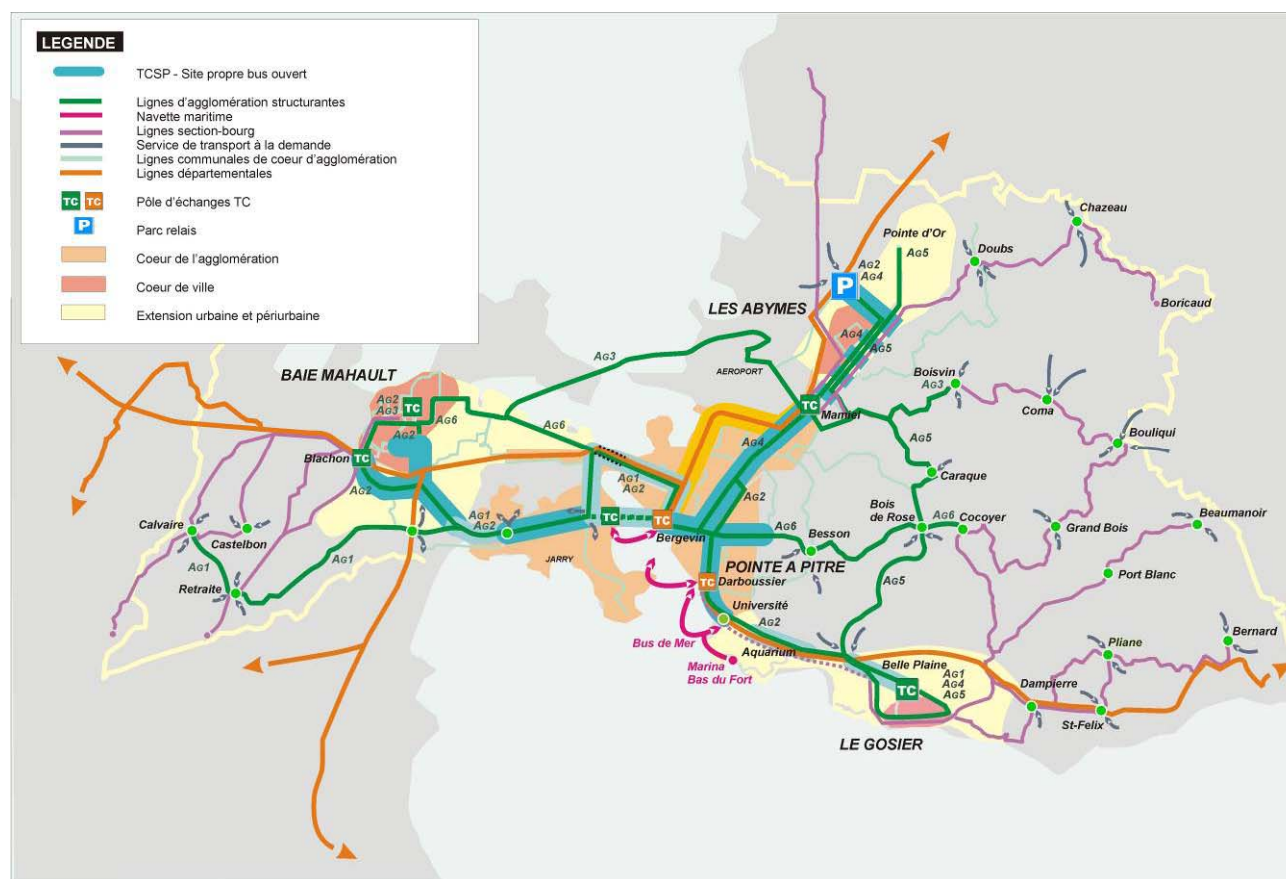
Pour répondre à l'objectif d'amélioration des vitesses de circulation, le scénario 1 propose la mise en place de sites propres bus développés en priorité sur les voiries en priorité sur les voiries du réseau d'agglomération les plus congestionnées et sur les nouveaux tronçons retenus dans le schéma de voirie du PDU.

Le principe est que toutes les lignes de transport collectif passant sur la voirie équipée puissent utiliser le site propre.

Ce scénario ne permet pas d'initier une **politique intermodale** d'envergure : rabattement en voiture dans des parcs-relais ou par d'autres lignes de bus sur les lignes fortes dans des pôles d'échanges, celles-ci n'étant pas suffisamment attractives en fréquence et en vitesse moyenne.

Le rapport environnemental

La **politique de stationnement** visant au report modal ne peut être initiée dans ce scénario que sur la branche nord où la fréquence serait la plus importante. Seul l'élargissement de la zone de stationnement réglementé centrale et le renforcement des parcs-péricentraux gratuits peuvent donc être mis en place. Dans la mesure où l'offre en parcs-relais est peu développée, il n'est pas possible en effet de dissuader fortement l'usage de la voiture pour l'accès au centre-ville au risque de décourager ses visiteurs.



Le scénario 2 privilégiant le renforcement de l'axe urbain central de l'agglomération dans une logique de dynamisation du cœur d'agglomération

Le scénario 2 s'inscrit dans la logique de densification et dynamisation de l'axe urbain central composé de 3 corridors de développement : corridor nord, de Pointe-à-Pitre centre aux Abymes, ouest de Pointe-à-Pitre centre à Baie-Mahault (Jarry-Houëlbourg et centre), corridor est, de Pointe-à-Pitre centre à Gosier (secteur touristique, centre-bourg).

Au cœur de ce scénario se trouve la réalisation d'un réseau de TCSP à 3 branches le long des 3 corridors. Le projet à long terme comprend environ 23 km de lignes : seule une première phase du projet d'environ **une dizaine de kilomètres de lignes de type BHNS** peut être raisonnablement réalisée à l'horizon du PDU, la deuxième phase du projet étant réalisée dans la période de programmation du futur 2^{ème} PDU de l'agglomération.

Le rapport environnemental

Cette première phase consisterait à réaliser la branche nord du TCSP et d'initialiser les deux autres branches : jusqu'à Bergevin et sur Houëlbourg à l'ouest et vers le centre-ville de Pointe-à-Pitre et jusqu'à l'Université ou l'Aquarium à l'est.

Les sites propres créés sont dédiés à **3 lignes fortes urbaines exploitées en BHNS** (bus à haut niveau de service). Les autres lignes circulent a priori dans la circulation générale.

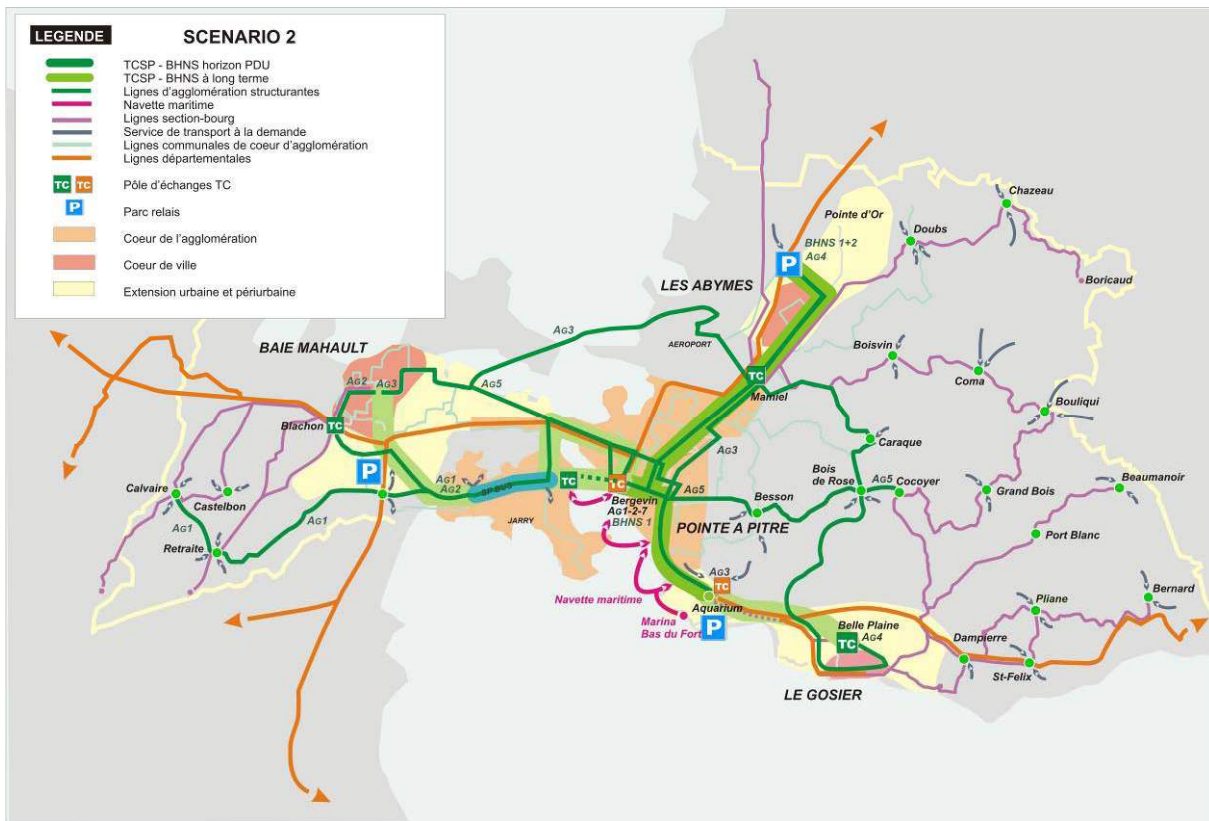
Les 3 lignes de BHNS ont la priorité aux carrefours au moyen de feux spécialisés se déclenchant à l'approche des véhicules. Ce système de régulation permet aux bus de garder régularité et vitesse sur l'ensemble de la partie de leur itinéraire en site propre.

Ce scénario axe les investissements routiers complémentaires sur la **libération des voies empruntées par le TCSP** d'une partie de leur trafic par renforcement du rôle des voiries constituant des itinéraires alternatifs d'accès au centre-ville ou du centre-bourg d'Abymes pour les automobilistes.

Ce scénario s'accompagne également d'une **requalification de certaines pénétrantes** de l'agglomération de niveau 2 accueillant le TCSP en voirie locale (réservée à la desserte riveraine et l'accès aux activités et parcs de stationnement). Le projet de TCSP peut être facilement un moteur pour les autres projets d'aménagements urbains sur son tracé.

La qualité de service atteinte avec des telles lignes BHNS permet d'envisager la mise en place d'une **politique de stationnement plus volontariste** et d'initier la politique d'offre et de tarification concentrique : parcs relais (P+R) gratuits conditionnés par l'usage des TC aux entrées d'agglomération, parkings péricentraux de moyenne et courte durée à tarification peu élevée, stationnement payant courte durée dans le centre. L'objectif est de favoriser l'accès en voiture des visiteurs de courte durée (2 heures) amis de décourager le stationnement des pendulaires (journée).

Le rapport environnemental



Le scénario 2 qui a été retenu par les élus, outre son impact positif global pour l'environnement, doit être mis en œuvre de manière progressive.

Cette démarche pragmatique présente l'avantage de permettre plus facilement des mesures correctives lors de la mise en œuvre des projets du PDU.

5.2 Focus sur le traitement de la voirie dans le PDU

Un des huit objectifs assignés par la loi aux PDU est « l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales (régionales en Guadeloupe) et départementales », afin de rendre plus efficace son usage notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation.

En outre, la loi assigne aux PDU deux objectifs majeurs :

- la sécurité des déplacements dont un des aspects est la sécurité routière ;
- la réduction du trafic automobile dans l'agglomération considérée.

Les propositions sur la voirie et la gestion de la circulation d'un PDU doivent donc répondre à ces trois objectifs.

Le rapport environnemental

Cependant, le contexte local de la problématique voirie a rendu assez délicat le traitement de celle-ci : absence d'intercommunalité, compétence voirie des communes peu exercée, omniprésence du Conseil régional principal financeur des investissements sur la route, vision très routière de la conception des aménagements de voirie, absence d'outil pour l'évaluation de scénarios ...

5.2.1 La stratégie de développement de la voirie du PDU

Les propositions en matière de voirie du PDU doivent aller dans le sens :

- d'un partage de la voirie au profit des modes doux
- d'une protection du cœur d'agglomération

Ces deux objectifs allant dans le sens d'une meilleure sécurité des déplacements.

5.2.1.1 Le partage de la voirie au profit des modes doux

Actuellement, au sein de l'agglomération, les voiries sont majoritairement des routes dédiées à la voiture. Les autres usagers ne sont pas accueillis sur la voirie sauf dans les secteurs centraux.

L'objectif du PDU est de partager la voirie entre tous ses utilisateurs en fonction de ses besoins.

L'outil est la hiérarchisation de la voirie qui définit les différents types de voirie formant le schéma de voirie, les fonctions à assurer par chacun des types identifiés puis les caractéristiques d'aménagement à mettre en œuvre sur ces voiries en fonction de l'environnement (rural, urbain).

Les études PDU se sont donc attachées à hiérarchiser la voirie.

5.3 La protection du cœur d'agglomération

La protection du cœur d'agglomération des flux de voiture passe par le report des flux de longue portée sur des voies de rocade extérieures au centre-ville. La rocade RN1 actuelle est très proche du centre-ville et intégrée dans la zone dense.

Cependant, il faut rappeler que les flux de transit de l'agglomération (sans origine ou destination à l'intérieur de celle-ci) sont très faibles (4%) et que c'est plutôt le trafic d'échanges qui représente 1/3 tiers des flux concernant l'agglomération qu'il faut cibler avec cette deuxième rocade (Grande-Terre vers Jarry, Basse-Terre vers Abymes nord) : ces voies de rocade n'ont pas besoin d'être fortement dimensionnées. C'est la continuité qui est à rechercher.

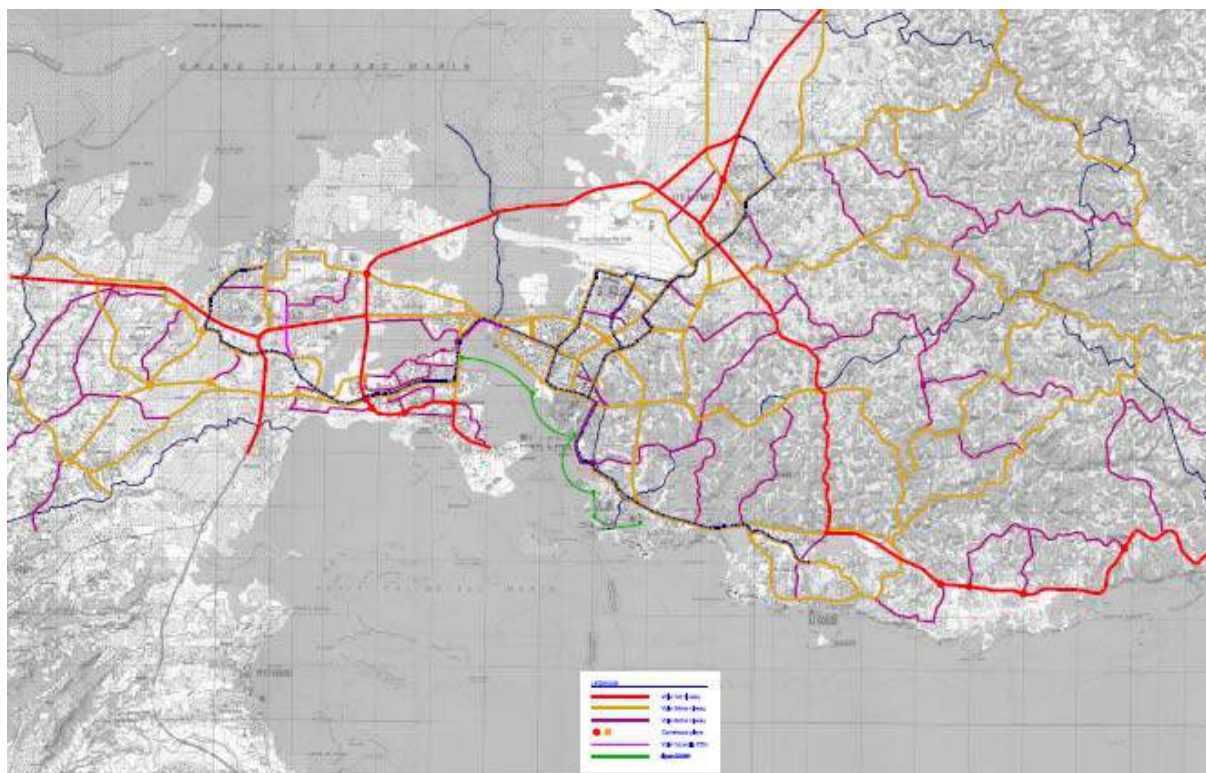
5.3.1 *Le scénario à long terme de protection du cœur d'agglomération*

Sur la base du diagnostic et des objectifs assignés aux PDU par le corpus législatif, un scénario ambitieux de protection du centre a été proposé lors de la Phase 2 du PDU avec comme actions majeures la transformation de la première rocade de Pointe-à-Pitre en boulevard urbain et la

Le rapport environnemental

finalisation à l'est de la grande rocade de Pointe-à-Pitre amorcée par la création de la RN11 et le Pont de l'Alliance.

Ce scénario permettrait d'éloigner de la partie dense de l'agglomération les flux de portée importante (transit de l'agglomération et échanges avec l'extérieur, soit plus d'un tiers du trafic touchant l'agglomération) et de réserver la voirie centrale aux flux internes à l'agglomération tous modes.



A 10 ans, horizon du PDU, les acteurs ont considéré qu'il n'était pas envisageable de prévoir la complétude de cette deuxième rocade qui conditionne d'après eux le déclassement des voies rapides internes à l'agglomération (pénétrantes et RN1) en voies de niveau secondaire d'irrigation de l'agglomération, à la fois pour des raisons techniques, environnementales et financières.

A noter que ce scénario retenait plutôt la voie verte et la rue de l'Industrie réaménagée pour assurer la sortie de Jarry et non l'actuel projet d'aménagement du Bd de la Pointe Jarry, de l'échangeur de la Gabarre et de création de nouvelle voie rapide Gabarre-Fonds Sarrail qui entrave toute possibilité de faire une véritable entrée d'agglomération et de donner de l'urbanité à ce secteur.

Cette option même à long terme a été jugée techniquement non faisable du fait de l'impossibilité d'aménager l'échangeur de La Jaille pour favoriser les flux nord-sud.

5.3.2 La protection du cœur d'agglomération dans le scénario PDU

Le réseau primaire de voirie à l'horizon du PDU est constitué du réseau actuel et des projets « coups partis » c'est-à-dire prêts à démarrer.

Le rapport environnemental

Le maillon Rocade nord (au niveau giratoire de l'aéroport) – RN5 (nouveau giratoire au dessus du site futur CHU) permettra de créer un itinéraire privilégié de transit entre Basse-Terre et Grande-Terre (représenté en marron).

Pour favoriser la continuité de l'itinéraire, le maillon La Jaille – Fonds Sarrail devra être aménagé de façon que le flux RN1 – Pont de l'Alliance soit le flux privilégié.

Les autres projets considérés comme intégrés au réseau primaire à l'horizon du PDU sont :

- le maillon Petit Pérou – Chauvel, qui permettra de poursuivre la deuxième rocade de Pointe-à-Pitre au nord-est de l'agglomération jusqu'à Chauvel où la liaison sera branchée sur la 1re rocade de Pointe-à-Pitre,
- la voie principale de Jarry (Bd de la Pointe Jarry) requalifiée en voie primaire associée à la reprise de l'échangeur de la Gabarre complété de voies permettant les mouvements Jarry – Basse-Terre (RN1) et en particulier les flux PL menés au plus direct vers la RN1 et le Pont de l'Alliance.

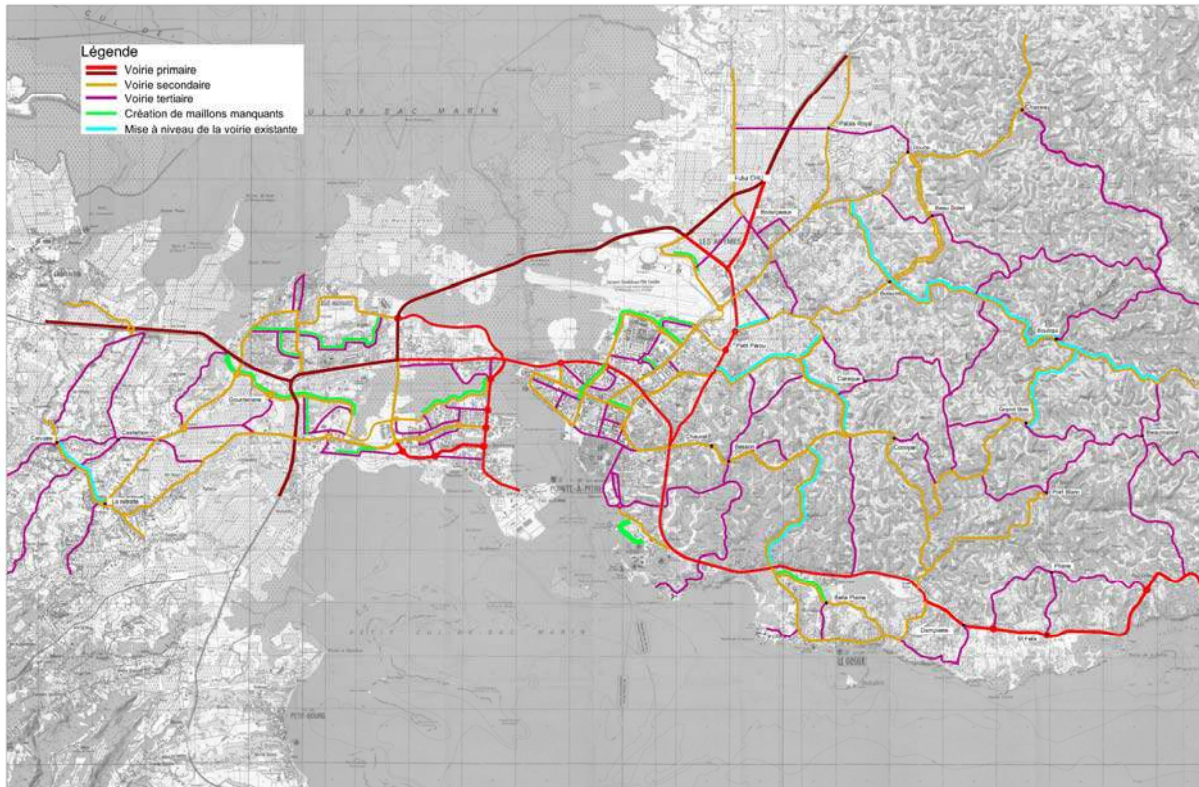
Ainsi le cœur de Jarry et ses voies principales d'irrigation et en particulier Houëlbourg seront protégées d'une partie significative du trafic PL.

- le maillon routier Gabarre – Fonds Sarrail qui vient compléter ce dispositif en permettant au trafic sortant de la voie principale de Jarry de rejoindre la rocade nord sans charger le rond-point de La Jaille.

Ces investissements sont tous sous maîtrise d'ouvrage de la Région Guadeloupe ; **considérés comme étant d'intérêt régional, leur financement n'a pas été intégré au PDU même s'ils participent au fonctionnement futur du réseau viaire recherché.**

Avec ce premier ensemble de projets on aboutit à un réseau primaire assez structuré qui devrait capter l'essentiel des flux de portée régionale ou d'échanges avec le nouveau pôle de Dothémare nord (CHU, CGR...) qui sera d'ici quelques années un pôle générateur majeur de l'agglomération.

Le rapport environnemental



Resteront toutefois deux points durs majeurs :

- le tronçon RN1 La Jaille - Fonds Sarrail (entrée rocade nord) et surtout son giratoire d'entrée, déjà saturé aux heures de pointe,
- la RN4 qui n'est pas traitée et restera une pénétrante d'agglomération et un maillon de la 1^{ère} rocade de Pointe-à-Pitre.

Le modèle en cours d'élaboration par la Région devrait permettre en 2009 de tester ce scénario, de confirmer sa faisabilité et d'identifier les points durs restants à l'horizon du PDU.

6 Les mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables du PDU sur l'environnement et mesures de suivi.

6.1 Les mesures pour éviter, réduire et compenser les conséquences dommageables du PDU

Les actions du PDU qui pourraient avoir des effets négatifs probables sur l'environnement sont aussi celles qui ont le poids le plus important en termes d'investissement. Il s'agit :

- d'une part, de la réalisation d'axes de transports en site propre, dans le cas où un doublement du pont de la Gabarre est envisagé notamment et dans la mesure où les aménagements nécessiteront des emprises foncières nouvelles. Il s'agit de l'action n°5 qui mobilisera 85 millions d'euros d'investissements, soit près de 37 % de l'enveloppe du PDU;
- d'autre part, des actions relatives à la hiérarchisation du réseau viaire (aménagement de routes existantes et création de maillons manquants). Elles induiront dans certains cas, la consommation d'emprises dans des zones protégées de type ZNIEFF. Il s'agit des actions n°44 et 45, elles mobilisent respectivement une enveloppe de 15 et 38 millions d'euros, soit près de 18 % des investissements prévus par le PDU.

Les études à venir de définition des caractéristiques techniques de ces projets devront veiller à éviter ou à minimiser au maximum les effets négatifs de ces actions notamment en termes de consommation d'espaces naturels, en particulier les espaces protégés, d'atteinte au paysage et d'émissions de nuisances sonores.

Toutefois il est préconisé d'ores et déjà de prévoir la **mise en œuvre d'une mesure visant à compenser ces effets négatifs**, à savoir la définition d'une **charte paysagère à l'échelle de l'agglomération**. La hiérarchisation de la voirie pourra ainsi se faire également à travers le traitement du paysage. La charte devra permettre à partir de l'établissement d'un diagnostic paysager de définir une stratégie pour le traitement des voies de circulation (routières, mixtes, dédiées aux modes doux et aux transports collectifs). Les prescriptions ne se limiteront pas aux axes viaires mais s'appliqueront plus largement aux espaces publics et parcs ainsi qu'aux principaux lieux structurants de l'agglomération. **Le coût de cette mesure est chiffré à 200 000 euros.**

6.2 Les mesures de suivi du PDU

Le PDU prévoit la mise en œuvre d'un observatoire de suivi des effets du PDU (action n°62) et la mise en place des structures nécessaires au suivi du PDU (action 63).

Des indicateurs de suivi du PDU sont proposés dans le cadre de l'action 62. Ils sont organisés par grandes orientations stratégiques.

Le rapport environnemental

Il sera nécessaire dès que l'observatoire des déplacements aura été mis en place d'arrêter la liste définitive des indicateurs et d'indiquer pour chacun d'entre eux la périodicité de collecte, la valeur de départ ainsi que la valeur cible à l'horizon du PDU.

Il serait intéressant que cet observatoire puisse arrêter également une liste d'indicateurs permettant de suivre l'impact des actions du PDU sur l'environnement. Un certain nombre des indicateurs proposés par grande orientation stratégique permettra d'ores et déjà d'établir ce suivi, à savoir :

Thématiques	Indicateurs	Objectifs cibles à l'horizon du PDU									
Qualité de l'air	Suivi de la pollution de l'air : moyenne de concentration des particules fines par zone ; Pourcentage de bus propres dans la flotte (norme EURO 5)	A déterminer en cohérence avec le PRQA à venir.									
Consommation énergétique	Consommation énergétique par déplacement ; part des énergies renouvelables dans la consommation du secteur des transports pour les déplacements dans l'agglomération	Réduction de la consommation énergétique unitaire et des émissions de gaz à effet de serre des individus par jour en diminuant le recours à l'automobile et en équipant la flotte du réseau de transports en commun avec des véhicules propres. <table border="1" data-bbox="959 1041 1423 1211"> <thead> <tr> <th></th> <th>CNS (gep)</th> <th>CO2 (gr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>142</td> <td>429</td> </tr> <tr> <td>Horizon PDU</td> <td>Minimum - 10 %</td> <td>Mini - 10%</td> </tr> </tbody> </table>		CNS (gep)	CO2 (gr)	2006	142	429	Horizon PDU	Minimum - 10 %	Mini - 10%
	CNS (gep)	CO2 (gr)									
2006	142	429									
Horizon PDU	Minimum - 10 %	Mini - 10%									
Santé	<p><u>Amélioration de la sécurité des déplacements</u> Nombre d'accidents mortels impliquant notamment des piétons et des cyclistes ; taux de gravité des accidents.</p> <p><u>Augmentation de la pratique de la marche à pied et du vélo considérés comme bénéfique pour la santé</u> Part de la marche à pied et du vélo dans l'ensemble des déplacements ; Nombre d'établissements scolaires concernés par des actions de type pédibus et vélobus ; nombre d'élèves concernés par ces démarches ; surfaces aménagées pour les piétons et cyclistes.</p>	<p>30% d'accidents et -40% de tués</p> <p>Aménager au minimum 200 kms de cheminements piétons</p>									

Il faudra compléter ces indicateurs en intégrant les thématiques milieux naturels, paysages, nuisances sonores, risques et qualité des eaux.

Les études d'impact des différents projets programmés par le PDU, la charte paysagère prévue comme mesure de compensation, ainsi que la cartographie du bruit qui est actée par le PDU permettront d'établir un état initial plus précis sur ces différentes problématiques.

7 Résumé non technique

La directive européenne n°2001/42/CE transcrite en droit français depuis 2005, rend obligatoire en France l'évaluation des incidences du PDU sur l'environnement.

7.1 Description de la méthode du rapport environnemental

La démarche suivie pour la réalisation de l'évaluation environnementale a été la suivante :

1. Prise de connaissance du projet de PDU : analyse de sa genèse, de son contenu.
2. Rencontres avec les différents interlocuteurs du projet et notamment les membres du comité technique de suivi du PDU.
4. Recueil et analyse des données,
5. Rédaction et échanges avec le Syndicat mixte des transports et la DIREN.

7.2 Recueil de données

Les données nécessaires à l'état initial et à l'analyse des incidences ont principalement été fournies par :

- Gwad'air pour les données sur la qualité de l'air,
- la DIREN,
- l'ADEME,
- l'Enquête Ménages Déplacements.

7.3 La démarche d'étude

L'évaluation environnementale s'est effectuée par analyse des enjeux au fur et à mesure des thématiques étudiées, dans la partie 'état initial de l'environnement', au regard de la portée environnementale du PDU sur chacune de ces thématiques.

La partie 'effets du PDU sur l'environnement' a consisté à hiérarchiser les enjeux et à les approfondir dans un souci de démarche de transversalité.

Enfin, le chapitre sur les mesures dites 'compensatoires' a été réalisé en étudiant les différentes mesures prévues dans le PDU et les réponses apportées aux enjeux relevés.

7.4 La réalisation de l'étude

L'évaluation environnementale a été réalisée par le bureau d'études SYSTRA et validée par le Syndicat mixte des transports.

7.5 Présentation du PDU

7.5.1 Objectifs et orientations stratégiques

Le Syndicat Mixte des transports (SMT) est chargé de mener les études du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération centre qui constitue le territoire du Périmètre de Transport Urbain (PTU).

Les communes des Abymes, de Baie-Mahault, du Gosier et de Pointe-à-Pitre sont concernées. Le PDU doit présenter les actions qu'il sera nécessaire de mettre en œuvre pour répondre aux objectifs réglementaires de PDU, à savoir :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, y compris les infrastructures routières, nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- l'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir...
- le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
- la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie (parc-relais), favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Le rapport environnemental

Ces objectifs réglementaires ont trouvé leur traduction dans les 7 orientations stratégiques choisies par les élus pour le projet de PDU, à savoir :

- Créer une offre de transports collectifs attractive ;
- Faciliter la marche à pied et l'écomobilité ;
- Œuvrer pour la lisibilité du système de déplacements ;
- Mettre en œuvre la hiérarchisation de la voirie, organiser les flux et réorganiser l'offre de stationnement
- Mettre en cohérence politiques d'urbanisme, de développement du territoire et de déplacements ;
- Réduire les nuisances et améliorer la sécurité des déplacements ;
- Mettre en œuvre, évaluer et suivre le PDU.

7.5.2 *Les documents d'aménagement et les démarches de planification complémentaires au PDU*

Les documents ayant une interaction avec le PDU sont présentés ci-après :

1. Le Schéma régional de développement économique (SRDE) fixe les grandes orientations stratégiques de la région en matière économique qui ont pour vocation de :

- Coordonner les actions de développement économique sur le territoire régional ;
- Définir les orientations stratégiques de la région en matière économique ;
- Promouvoir un développement économique équilibré de la région ;
- Développer l'attractivité du territoire régional ;
- Prévenir les risques d'atteinte à l'équilibre économique de tout ou partie de la région.

2. Le Schéma d'aménagement régional (SAR) est une spécificité des régions d'outre-mer, il planifie l'aménagement du territoire à l'échéance d'une quinzaine d'années. Les enjeux du SAR sont :

- L'évolution prévisible de la démographie ;
- Les problèmes environnementaux (effets actuels et prévisibles des changements climatiques, problème du transport et des déplacements des personnes) ;
- Les problèmes économiques spécifiques aux îles de l'archipel.

Les orientations du SAR sont les suivantes :

- Aménager le territoire de manière cohérente, dynamique et équitable ;
- Protéger l'environnement ainsi que les ressources naturelles et minimiser les risques sans freiner le développement ;
- Retrouver une cohésion sociale en réduisant les inégalités et en assurant l'équilibre des financements ;
- Ouvrir la Guadeloupe sur son environnement régional et mondial en optant pour un développement économique audacieux ;
- Mettre en valeur la mer au travers du Schéma de mise en valeur de la mer

3. Le Schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) est également une spécificité des régions d'outre-mer, il fait partie du SAR et a pour objet de délimiter les zones dont la vocation portuaire, industrielle ou de loisirs est liée à la mer. Le SMVM détermine la vocation générale de ces zones en respectant l'équilibre entre l'aménagement et la protection du littoral.

Le rapport environnemental

4. Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) a pour but de proposer un plan d'action permettant de concilier les usages domestiques, industriels et agricoles avec la préservation et la qualité des milieux et des ressources. Les orientations fondamentales sont de :

- Veiller à la satisfaction des besoins en eau potable, d'irrigation et industrielle ;
- Sécuriser l'alimentation en eau potable ;
- Engager des efforts importants de lutte contre les pollutions ponctuelles et diffuses ;
- Restaurer le fonctionnement biologique des milieux aquatiques ;
- Assurer la protection des personnes et des biens ;
- Se doter de moyens permettant de gérer l'eau de façon durable en Guadeloupe.

5. Le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) fixe les orientations pour atteindre une bonne qualité de l'air. Il n'a pas encore été réalisé pour la Guadeloupe, mais quand il le sera, il définira des mesures à adopter en matière de déplacements et d'infrastructures de transport pour maîtriser les émissions de polluants atmosphériques dues aux transports.

6. Le Plan régional Santé Environnement (PRSE) de la Guadeloupe a été approuvé en 2006, il est intégré au Plan régional de santé publique (PRSP) dont il constitue le volet environnement. Le PRSE est une première étape visant à garantir en Guadeloupe un environnement toujours plus respectueux de la santé de ses habitants. Les trois objectifs principaux du plan sont de :

- garantir un air et une eau de bonne qualité ;
- prévenir les pathologies d'origine environnementale et notamment les cancers ;
- mieux former les populations sensibles.

Les mesures directement liées aux objectifs du PDU sont de :

- réduire les émissions de particules diesels par les sources mobiles ;
- promouvoir des modes de déplacements alternatifs ;
- mieux prendre en compte l'impact sur la santé dans les projets de création d'infrastructures de transport.

7. Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PEDMA) sert de base pour la mise en œuvre de filières de gestion de déchets modernes, respectueux de la santé et de l'environnement.

Le plan précise les mesures à suivre pour :

- Prévenir ou réduire la nocivité des déchets en agissant sur la fabrication et la distribution des produits ;
- Organiser le transport de déchets et le limiter en distance et en volume ;
- Valoriser les déchets par le réemploi, le recyclage ou toute autre action visant à obtenir des matériaux réutilisables ou de l'énergie à partir des déchets ;
- Assurer l'information du public au sujet des effets sur l'environnement et la santé publique des opérations de production et d'élimination des déchets ;

C'est le SYCTOM de l'agglomération pointoise qui a en charge le traitement des déchets pour les 4 communes. Dans un souci de cohérence territoriale, il est nécessaire d'optimiser l'intercommunalité. L'installation d'une déchetterie au Gosier ainsi qu'une plateforme de

Le rapport environnemental

compostage est prévue au Gosier. Par ailleurs, le SYCTOM travaille à la mise en place du tri sélectif dans l'agglomération.

8. Le Schéma départemental des carrières n'a pas encore été réalisé en Guadeloupe, pourtant le besoin est bien présent car de nombreuses carrières sont exploitées aux Abymes et au Gosier, mais ne sont pas toujours respectueuses de l'environnement, à cause notamment de la diffusion de particules de poussière dans l'air lors de l'extraction et du transport du matériau. Un tel schéma permettrait d'assurer un suivi de l'activité et de fixer les objectifs à atteindre pour la remise en état et le réaménagement des sites.

9. Les Plans locaux d'urbanisme (PLU) remplacent les anciens plans d'occupation des sols (POS) et sont institués par la loi SRU. Le document comprend un plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et est soumis au PDU. L'articulation de ce document de planification avec le PDU pourra être l'optimisation de la desserte des réseaux de transport afin de minimiser le mitage des espaces naturels. À partir du PDU, les PLU en cours pourront améliorer leur zonage réglementaire afin de mieux maîtriser la progression urbaine.

10. La Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager (ZPPAUP) a pour objectifs, l'identification des enjeux patrimoniaux et la mise en place de mesures visant à assurer la protection et la gestion raisonnée du patrimoine. Les principaux monuments de l'agglomération sont situés dans le centre ancien de Pointe-à-Pitre. Le PDU devrait contribuer à mettre davantage en valeur les monuments historiques en instaurant par exemple des espaces piétonniers au cœur du centre-ville de Pointe-à-Pitre, mais aussi en y limitant le stationnement et la circulation de véhicules particuliers. La mise en place d'un réseau de transport urbain desservant les centres anciens devrait permettre aux usagers de bénéficier d'un paysage urbain plus dégagé et plus agréable.

11. Les Plans locaux d'habitat (PLH) sont de documents de programmation de la politique d'habitat. Dans l'agglomération, un syndicat intercommunal à vocation unique (SIVU) regroupe les 4 communes autour du PLH. L'un des objectifs du PLH est de rendre accessible l'habitat dans l'agglomération et de le développer de manière cohérente. Une coordination entre le PDU et le PLH est donc nécessaire pour une politique cohérente de l'habitat.

12. Les Plans de prévention des risques (PPR) ont pour objet de définir un zonage des lieux exposés aux risques et d'y réglementer l'utilisation et l'occupation des sols. Les PPR des 4 communes sont aujourd'hui approuvés. La prise en compte du zonage de ces PPR seront cruciaux lors de la définition des caractéristiques techniques des projets de transport et auront très certainement une incidence sur le coût des infrastructures.

13. Les Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) aident à définir une stratégie de maîtrise des risques sur des territoires accueillant des sites industriels à risque. Ces plans sont des outils puissants pour l'action publique, ils permettent des mesures foncières pouvant aller jusqu'à l'expropriation. Les PPRT délimitent un périmètre d'exposition aux risques autour des installations classées à haut risque et prescrivent des mesures de protection des populations face au risque encouru. Un PPRT est en cours de réalisation pour la zone industrielle de Jarry à Baie-

Le rapport environnemental

Mahault. Ces documents seront importants pour définir le parcours des transports en commun afin de ne mettre en danger ni les usagers, ni les habitants.

7.6 Les grands enjeux environnementaux du SMTPCSM

Après analyse des différents documents d'aménagement et de planification, on peut mettre en évidence les principaux enjeux environnementaux du territoire de l'agglomération.

	Enjeux environnementaux		Priorité
Dimension Ressources naturelles	Ressources en eau	Améliorer le rendement des réseaux	3
		Maîtriser les rejets des effluents dans le milieu naturel	3
		Garantir l'accès à la ressource en eau en la prélevant de manière raisonnée et durable	3
		Préserver et sécuriser la qualité des ressources pour l'alimentation en eau potable	3
	Energie	Limitier la consommation croissante des ressources fossiles	1
		Encourager le développement des énergies renouvelables	1
	Agriculture	Préserver les espaces à vocation agricole contre le mitage et la pression de l'urbanisation	2
		Ne pas freiner le développement agricole	3
		Gestion des limites entre les espaces agricoles /espaces urbanisés /milieux naturels	2
	Pêche	Préserver les ressources halieutiques	3
	Gestion et exploitation de la forêt	Valoriser les ressources en bois en les exploitant de manière raisonnable	3
	Ressources sous-sols et matériaux	Maîtriser et limiter les nuisances de l'exploitation des carrières sur les milieux naturels	3
		Mieux maîtriser l'extraction des ressources sous-terraines	3
	Dimension écologie et biodiversité	Biodiversité	Préserver la biodiversité et la vitalité des écosystèmes guadeloupéens par le maintien de leurs fonctions et de leurs échanges.
		Préserver les espaces naturels à fort enjeu	3
		Sensibilisation à la qualité et la fragilité des milieux naturels	2
		Préserver le corridor Biologique du pic de Guadeloupe	2
Les Pollutions	Pollution des sols	Dépolluer les sites atteints par des déchets industriels	3
	Pollution de l'air	Diminuer les émissions de gaz à effet de serre	1
		Continuer la surveillance de la qualité de l'air, notamment les particules en suspension	1

Le rapport environnemental

	Nuisances sonores	Établir une cartographie du bruit	1
	Déchets	Traiter les déchets	2
		Valoriser les déchets	2
Dimension Risques	Aléa sismique	Prendre en compte l'aléa sismique pour les futurs aménagements	1
	Aléa cyclonique	Prendre en compte l'aléa cyclonique pour les futurs aménagements	1
	Aléa Mouvement de terrain	Prendre en compte l'aléa mouvement de terrain pour les futurs aménagements	1
	Aléa inondation	Limiter l'imperméabilisation des sols	1
	Incendie	Limiter les facteurs incendie	2
	Risque technologique	Limiter les risques industriels et maîtriser le transport des matières dangereuses	1
Dimension cadre de vie et patrimoine	Habitats	Protéger et valoriser le patrimoine bâti dans les centres anciens	2
		Construire des bâtiments en conformité avec l'environnement	2
	Paysages naturels	Respecter les unités paysagères des zones naturelles de l'agglomération	2
	Paysages urbains	Associer la nature au paysage urbain	2
		Assurer la propreté et l'esthétique urbaine	2

Les thématiques les plus sensibles sur lesquelles vont porter l'état initial sont les suivantes :

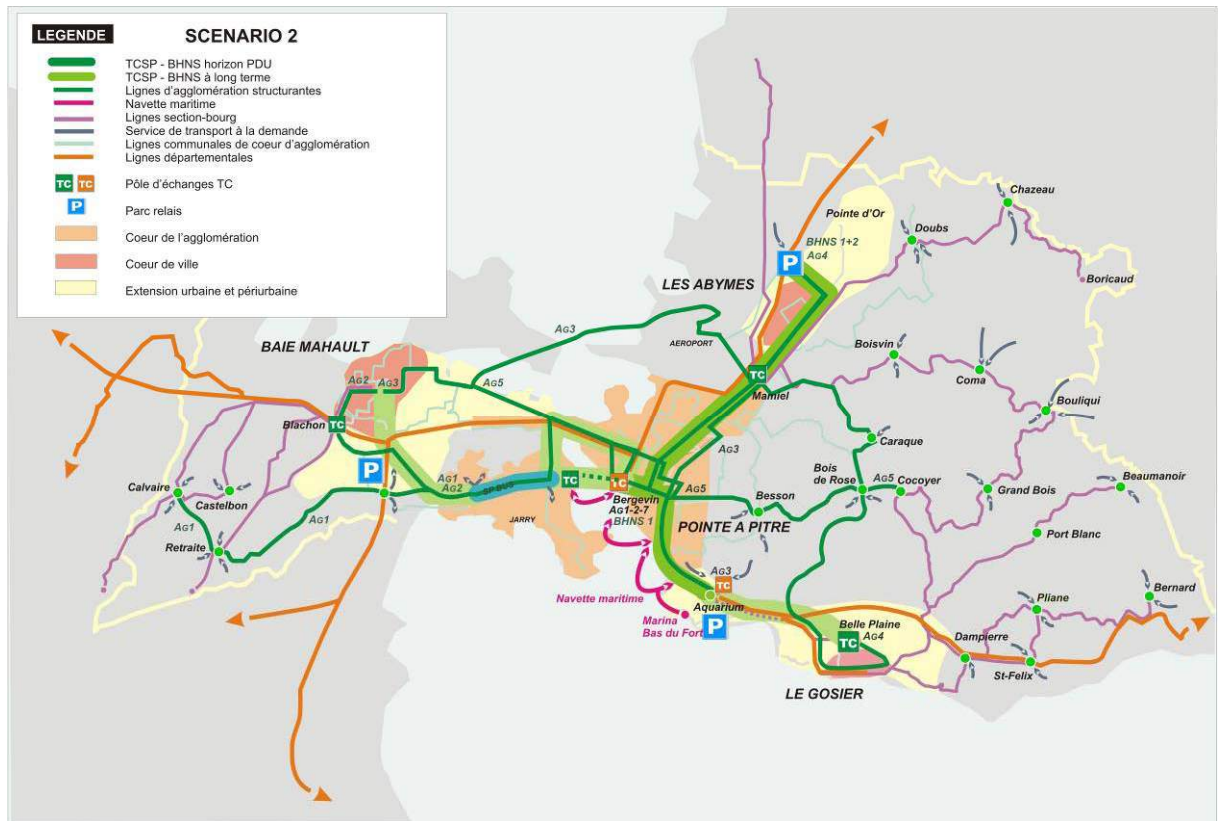
- La consommation énergétique
- La sécurité des déplacements,
- La santé,
- Les nuisances sonores,
- Les milieux naturels,
- La qualité de l'air
- Les paysages urbains,
- Le risque d'inondation,
- La consommation d'espace.

7.7 Le Projet de PDU

C'est le scénario 2 privilégiant le renforcement de l'axe urbain central de l'agglomération dans une logique de dynamisation du cœur d'agglomération qui a été retenu par les élus.

Le scénario 2 s'inscrit dans la logique de densification et dynamisation de l'axe urbain central composé de 3 corridors de développement : corridor nord, de Pointe-à-Pitre centre aux Abymes, ouest de Pointe-à-Pitre centre à Baie-Mahault (Jarry-Houëlbourg et centre), corridor est, de Pointe-à-Pitre centre à Gosier (secteur touristique, centre-bourg).

Le rapport environnemental



7.8 Etat initial de l'environnement

7.8.1 La qualité de l'air

Si la composition chimique normale de l'air est de 78 % d'azote, 21 % d'oxygène et 1 % d'autres gaz, les mesures réalisées sur site, et particulièrement en milieu urbain, démontrent que les activités

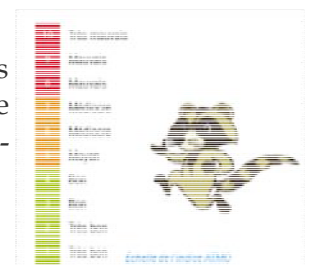
Humaines modifient cette composition. Les principaux pôles émetteurs de polluants dans l'air sont : la zone industrielle et commerciale de Jarry, la décharge de la Gabarre et les zones de transport maritime et aérien de l'agglomération. L'association Gwad'air mesure la qualité de l'air en calculant un indice ATMO (à partir du taux de 4 polluants présents dans l'air) qui permet de façon simple d'informer la population sur la qualité de l'air respiré.

Trois stations fixes sont installées sur le territoire de l'agglomération :

- la station périurbaine de Baie-Mahault ;
- la station périurbaine des Abymes ;
- la station urbaine de Pointe-à-Pitre.

Des stations mobiles sont disponibles pour des mesures partout dans l'archipel.

L'indice ATMO est l'indice de la qualité de l'air calculé pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En Guadeloupe, la seule agglomération concernée est composée des communes des Abymes, Baie-



Le rapport environnemental

Mahault, Gosier et Pointe-à-Pitre.

En 2007, l'indice ATMO a été en moyenne bon (3,34). Globalement la qualité de l'air en 2007 était à peu près équivalente à celle mesurée en 2006, mais on constate depuis 2005 une légère diminution de la qualité de l'air dans l'agglomération.

7.8.2 La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre

La consommation énergétique est dominée par les transports, c'est également le cas pour les émissions de gaz à effet de serre. Le transport collectif de voyageurs consomme très peu d'énergie alors que l'ensemble des trafics urbains consomme énormément d'énergie. Par ailleurs on assiste à une diésélisation du parc roulant depuis 2000. Aujourd'hui, une bonne partie de l'électricité est produite à partir de la combustion d'énergie fossile, ce qui alourdit le bilan énergétique guadeloupéen. La production de biocarburants tels que l'éthanol n'est pas impossible dans l'archipel. En effet, dans le cadre de l'évolution de la filière canne prévisible à partir de 2012 (arrêt probable de la subvention européenne pour le secteur cannier), l'activité pourrait être orientée vers la production de biocarburants.

Un diagnostic énergie environnement des déplacements (DEED) a été réalisé en 2006 à partir des résultats de l'enquête ménages-déplacements (EMD). Il consiste en l'évaluation des consommations énergétiques et des émissions polluantes dues aux déplacements des individus à l'intérieur de leur agglomération de résidence. Le budget énergie environnement déplacement (BEED) d'un ménage est obtenu en additionnant les BEED de chaque individu du ménage. Le BEED d'un individu moyen résidant dans l'agglomération est le suivant :

DIST (km)	DUR (mn)	CNS (gep)	CO2 (gr)	CO (gr)	HC (gr)	NOx (gr)	PS (gr)
3,4	18	142	429	5	0,66	1,02	0,04

7.8.3 La sécurité des déplacements

Les dernières analyses réalisées par l'observatoire régional de la sécurité routière ORSR sur la période 2002 à 2006, montrent que plus de la moitié des accidents de l'archipel se situent dans l'agglomération. Les périodes les plus meurtrières concernent les jours de fête ou de vacances, mais sur le périmètre du PDU, il y a plus de 5 tués par mois. Le risque est plus important les week-ends et veille de week-end malgré le nombre de véhicules en circulation plus faible qu'en semaine. Les victimes sont généralement des usagers de deux-roues ou des piétons.

7.8.4 La santé

Les voitures émettent différentes substances qui sont nocives pour la santé. Par ailleurs, la sédentarité renforce les causes de mortalité, double le risque de maladies cardiovasculaires, de diabète, d'obésité, augmente le risque de cancer du côlon, d'hypertension artérielle, d'ostéoporose, de troubles lipidiques, de dépression et d'anxiété. Deux tiers des enfants n'ont pas d'activité physique suffisante, ce qui peut avoir des conséquences graves pour leur santé à l'avenir. C'est

ainsi que le recul de la marche à pied comme mode de déplacement de proximité pourrait avoir des effets négatifs sur la santé des Guadeloupéens.

7.8.5 *Les nuisances sonores*

Le bruit n'est pas qu'une atteinte à la qualité de vie, il constitue également un enjeu de santé publique qu'il faut traiter. Sur le territoire de l'agglomération, les principales nuisances sonores proviennent de l'utilisation intempestive de klaxons par les conducteurs comme par les chauffeurs de transports en commun. Par ailleurs, la vétusté des véhicules et l'état dégradé de la voirie, ainsi que l'absence d'aménagements antibruit, favorisent les nuisances sonores. Aucun diagnostic n'a encore été réalisé sur les nuisances sonores à l'échelle de l'agglomération. Un état zéro pourrait être réalisé avant le terme des études PDU afin de pouvoir mesurer à posteriori, les impacts des actions du PDU sur ces nuisances sonores. Un plan d'exposition au bruit avait été établi pour l'aéroport de Raizet en 1985. Mais la surveillance des nuisances sonores en Guadeloupe et sur le territoire étudié n'a pas encore été développée.

7.8.6 *Les milieux naturels protégés*

Le territoire de l'agglomération Centre est riche en espèces végétales et animales. Ces espaces naturels sont menacés par l'expansion urbaine plus ou moins maîtrisée.

Plusieurs types de protections existent sur le périmètre du PDU du SMT.

- **Cinq zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)** concernent le périmètre du PDU, elles protègent le milieu de vie d'espèces animales et végétales particulières de l'archipel.

Elles se déclinent en trois ZNIEFF de type I (Terrasson aux Abymes, ainsi que La Pointe Canot et l'Anse Dumont à la Saline au Gosier) et deux ZNIEFF de type II (zone des Grands Fonds et plaine côtière de Belle-Plaine à Grand-Baie au Gosier)

- **Le Grand Cul-de-Sac marin et la Rivière Salée** renferment une très grande diversité d'espèces animales et végétales. Ces sites sont inscrits sur la liste des zones humides d'importance internationale depuis le 8 décembre 1993. Sa protection est confortée par le Parc national depuis l'adoption de nouvelles dispositions législatives et réglementaires en 2006.
- **Un corridor biologique permet la migration du pic de Guadeloupe** des forêts de la Basse-Terre vers les Grands-Fonds. L'urbanisation et l'organisation des déplacements ne doivent pas altérer ces milieux pour la survie des espèces et la pérennité du patrimoine écologique guadeloupéen.

- **Les espaces littoraux remarquables**

Les forêts domaniales du littoral se présentent de manière discontinue sur les côtes de l'archipel. Elles forment avec les espaces du conservatoire du littoral, les sites littoraux les plus remarquables de la Guadeloupe. Ces forêts sont gérées par l'observatoire national des forêts et sont des secteurs protégés au titre de l'article L.146-6 du code de l'urbanisme. Le Conservatoire du littoral a acquis en 1999, un site de 72 hectares dans les marais des Abymes en bordure du Grand Cul-de-sac marin au lieu dit Golconde-Belle-Plaine. La forêt

Le rapport environnemental

de Jarry ainsi que celle de Bongoût à Baie-Mahault font également partie des espaces littoraux remarquables de Guadeloupe. Au Gosier, les forêts humides de la Pointe de la saline, de l'anse de Saint-Félix et de Grand-Baie constituent des espaces littoraux remarquables.

- **Lieux de reproduction de la petite sterne (oiseau migrateur)**

Les abords de la sablière de Jarry sont des lieux de reproduction de la petite sterne protégée par la convention de Washington. Il convient donc d'éviter en ces lieux, tout projet qui viendrait perturber le biotope surtout en période de ponte.

- **Morne Darboussier**

Le morne Darboussier surplombe le site de l'ancienne usine du même nom dont le bâtiment principal est inscrit comme monument. Tout aménagement dans un périmètre de 500 m autour du bâtiment doit obtenir l'accord de l'architecte départemental des bâtiments de France.

7.8.7 *Paysages urbains et pollution visuelle*

Les centre-bourgs concentrent les empreintes du patrimoine architectural et historique de la Guadeloupe. En effet le centre ancien de Pointe-à-Pitre est remarquable par la présence de nombreux monuments historiques mais aussi de maisons traditionnelles en bois, maçonnerie, structure métallique et/ou béton, témoins de l'histoire architecturale de la ville. Les coupures vertes sont plus fréquentes à l'extérieur des centres urbains mais ne connaissent pas toujours de traitement paysager ni d'entretien régulier.

Par ailleurs, les paysages urbains sont affectés par la pollution visuelle qui est importante en raison d'un affichage publicitaire anarchique le long des voies principales de l'agglomération, mais aussi en raison de la prolifération de décharges sauvages et d'une mauvaise gestion des déchets. Pour lutter contre l'affichage publicitaire sauvage, la DIREN a mené en 2007 des actions de « police de la publicité » (en procédant à des opérations de dépose de panneaux publicitaires et en prenant des arrêtés de mise en demeure contre les propriétaires de panneaux en infraction). La DIREN a également encouragé la réalisation de Règlements locaux de publicité (RLP) (un groupe de travail a été mis en place à Pointe-à-Pitre depuis 2007, celui de Baie-Mahault n'est pas encore officialisé, mais la motivation de la municipalité est importante).

7.8.8 *Les risques naturels et technologiques*

Le risque naturel d'inondation est particulièrement présent dans l'agglomération d'une part du fait des milieux humides qui entourent l'agglomération (mangrove et forêts inondées du Grand et du petit Cul de Sac Marin, zones humides des Grands-Fonds), et d'autre part en raison de l'imperméabilisation des sols toujours grandissante (revêtements de routes, parking, plateaux sportifs,...). Dans les Grands-Fonds, le risque sismique et de mouvement de terrain

Le rapport environnemental

est important (nombreuses falaises calcaires), Les zones littorales habitées sont quand à elles très sensibles aux séismes : la liquéfaction des sols est envisageable en cas de séisme.

Les risques technologiques concernent surtout Jarry qui comprend une zone à risque (Seveso) autour de l'espace de stockage des hydrocarbures. Une autre zone de risques technologiques se trouve au Raizet à proximité de l'aéroport, elle concerne un site de stockage du kérosène qui est acheminé depuis Jarry par un réseau de conduites sous l'agglomération. Les autres hydrocarbures sont acheminés par voie terrestre. Des zones de stockage de matières toxiques ou explosives figurent à la Baie aux Chats (SODIMAT) et au Raizet (Chlorex) notamment.

7.9 Analyse des effets du PDU sur l'environnement

7.9.1 *La qualité de l'air*

Les transports sont principalement impliqués dans les émissions de gaz à effet de serre (CO₂ essentiellement) qui affectent non seulement la santé humaine mais également celle de la faune et de la flore exposées. En effet, les polluants peuvent agir à différents niveaux du corps humain (peau, muqueuses, alvéoles pulmonaires, organes,...) et à différentes échéances (immédiat, brève échéance, long terme).

Mais il existe des moyens de diminuer les émissions dans l'air en réduisant le trafic, en limitant la vitesse des véhicules (plus un véhicule roule vite, plus il émet de polluants).

Les actions prévues par le PDU pour diminuer la pollution de l'air sont les suivantes :

- Limiter la vitesse sur les voiries
- Limiter l'usage de la voiture particulière par le biais d'une politique de stationnement dissuasive
- Mieux organiser les déplacements par le biais de plans de déplacements des entreprises (PDE) par exemple
- Equiper la flotte de matériel roulant des transports collectifs de l'agglomération en véhicules « propres »

La plupart des actions du PDU devrait participer à la diminution des émissions de polluants en diminuant l'usage de la voiture grâce au développement d'un réseau de transports collectifs et des modes doux. Par ailleurs, le parc automobile devrait évoluer vers des normes plus restrictives en termes de pollution.

7.9.2 *La consommation énergétique*

En Guadeloupe, l'activité de transport consomme exclusivement de l'énergie fossile. Par ailleurs, le trafic étant de plus en plus important, la production de CO₂ et de gaz à effet de serre participe au réchauffement climatique. Enfin l'aménagement d'infrastructures permettant de fluidifier le trafic et de circuler à grande vitesse encourage les grandes distances (domicile-travail). L'utilisation de transports collectifs contribuera à la réduction des émissions de CO₂.

Le rapport environnemental

Les actions proposées par le PDU concernant la diminution de la consommation énergétique sont les suivantes :

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Faciliter les déplacements à pied et développer l'usage du vélo
- Appliquer une politique de stationnement volontariste couplée à une politique de transport en commun

Des mesures supplémentaires seront nécessaires pour limiter la consommation énergétiques : des actions de sensibilisation sur les enjeux énergétiques liés à la mobilité, offre de déplacements peu consommatrices en énergie, éventuellement l'usage de carburants alternatifs aux carburants issus d'énergies fossiles.

7.9.3 *La sécurité des déplacements*

L'insécurité routière est liée aux comportements humains, à l'état d'entretien des véhicules (frein, éclairage,...), à l'usage d'équipements de sécurité (casque, ceinture,...), et à l'environnement urbain (revêtement, aménagements piétons, limitations de vitesse,...). Selon des statistiques officielles le facteur humain serait en cause dans 92% des cas d'accidents, l'infrastructure et l'environnement dans 46% des cas et les véhicules pour 26% des cas.

Les actions ayant une incidence sur la sécurité des déplacements sont les suivants :

- Favoriser un partage de la voirie plus équilibré entre les différents modes de déplacement
- Sécuriser la pratique du vélo
- Réaménager la voirie (traiter les points accidentogènes)
- Mieux connaître les causes et les circonstances des accidents afin de mettre en place des mesures correctives rapides
- Sensibiliser sur la sécurité routière afin de modifier les comportements

Le projet de PDU va dans le sens d'une réduction du nombre et de la gravité des accidents. Les aménagements permettront d'augmenter progressivement la vigilance des automobilistes vis-à-vis des piétons et des cyclistes et d'obtenir un meilleur partage de l'espace pour l'ensemble des usagers.

7.9.4 *La santé des personnes*

L'OMS préconise de « bouger pour la santé » et de créer un milieu de vie favorable à l'individu en prenant des mesures : mettre en œuvre des politiques de transport assurant la sécurité des piétons et cyclistes ; interdire légalement de fumer dans les bâtiments et lieux publics ; créer des parcs, terrains de jeux et centres communautaires accessibles ; promouvoir des programmes d'activité physique dans les écoles et les communautés. Par ailleurs, des mesures contre les nuisances sonores et la pollution atmosphérique sont prises.

Le rapport environnemental

Les actions ayant une incidence sur la santé sont les suivantes :

- Favoriser une activité physique quotidienne (la marche à pied comme mode de déplacement de proximité, par exemple)
- Prendre en compte de la pollution atmosphérique
- Prendre en compte les nuisances sonores
- Promouvoir l'usage du transport collectif
- Etablir une cartographie du bruit
- Limiter l'usage de la voiture particulière dans les centres-villes (politique de stationnement)
- Reporter certains trafics dans des zones denses où les axes sont moins denses

Les actions du PDU, à l'exception éventuelle de celles liées à la mise en place du schéma de voirie, ne présentent pas d'incidences négatives en matière d'acoustique. La loi sur le bruit de 1992 prévoit que le maître d'ouvrage protège l'ensemble des bâtiments construits avant même que la voirie n'existe. Les protections à la source (merlon, revêtement absorbants) seront privilégiées.

La réglementation des vitesses de circulation, ainsi que l'optimisation du matériel roulant permettront de limiter les nuisances sonores. Enfin il sera nécessaire de prendre en compte la proximité des habitations lors du choix de l'implantation des aires de stationnement ou d'arrêts de bus en milieu urbain.

7.9.5 *Les milieux naturels*

Les effets des infrastructures et du trafic routier ont des effets multiples sur les milieux naturels. En effet, certains aménagements (création d'une voirie par exemple) impliquent de modifier et de fragmenter l'espace d'habitat de la flore et de la faune habituelle. Par ailleurs, l'augmentation du trafic sur une infrastructure aggrave cet effet de coupure, ce qui n'est pas favorable à la survie des espèces occupant ces espaces.

Les actions ayant une incidence sur les milieux naturels sont les suivantes :

- Les projets caractérisés par un effet d'emprise potentiel sur les milieux naturels :
 - projets de parcs relais,
 - projets de recalibrage de certaines voies dans les Grands Fonds (routes de Grand-Bois et Mathurin) et entre Belle Plaine et Poucet (nouveau maillon prévu) dans des ZNIEFF)
 - projets d'infrastructures liées au TCSP (en cas de nouveau franchissement de la rivière salée, une étude d'impact sera nécessaire)
 - projet de navette maritime qui pourrait avoir des impacts négatifs sur le milieu naturel
- Les projets entraînant une modification du trafic routier et une diminution ou une aggravation des effets de coupure :
 - Le développement des transports collectifs et des modes doux devraient avoir un impact positif sur les milieux naturels

Le rapport environnemental

- La création de nouveaux maillons viaires, dans les Grand Fonds notamment, pourraient entraîner des une perte de biodiversité due aux effets de coupure et d'emprise.

Les mesures pour réduire les incidences du PDU sur les milieux naturels consisteront à :

1. prendre en compte, en amont des différents projets, l'intérêt écologique des milieux naturels
2. privilégier les projets ayant l'impact moindre sur ces milieux
3. mettre en œuvre des mesures de compensation (reconstitution de milieux, aménagement de passages à faune,...)

Chaque projet d'infrastructure fera l'objet d'une étude d'impact conformément à la réglementation en vigueur (l'évaluation environnementale du PDU ne doit pas s'y substituer).

7.9.6 *La consommation d'espace*

Les modes de déplacements rapportés au nombre de personnes transportées ne sont pas égaux en termes de consommation d'espace. Par exemple, un bus de 70 personnes équivaut à environ 54 voitures en heure de pointe.

Les actions du PDU ayant un impact sur la consommation d'espace sont :

- la création et l'aménagement de parkings relais, de parkings péricentraux, de voiries, d'arrêts de bus, de pistes cyclables, de cheminements piétons, de voies dédiées au TCSP, ...
- la meilleure organisation du stationnement, la limitation du stationnement illicite, le partage de la voirie en faveur des modes doux.
- L'amélioration des liaisons routières avec un risque de périurbanisation (notamment dans les Grands Fonds).

En termes de consommation d'espace, le PDU nécessiterait une surface de 20 000m² pour la création de 2 parcs-relais, de 14 km de pistes cyclables et des terrains pour la création ou l'élargissement des voies.

La largeur des voiries sera adaptée selon les usages dont elles feront l'objet ; les principes de mutualisation des différents espaces seront développés afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par les différents usagers ; l'usage des modes de déplacements moins consommateurs d'espace sera privilégié

7.9.7 *La qualité des eaux*

Les hydrocarbures représentent 50% des pollutions au niveau des prises d'eau pour la production d'eau potable. Ces pollution ont notamment pour origine, le ruissellement des surfaces imperméabilisées (routes, parkings de centres commerciaux, ...). Aux hydrocarbures, il faut ajouter la gomme des pneus, les produits de lavage des véhicules, les huiles usagées, les phénols du bitume. Globalement la charge de pollution augmente avec la charge de trafic.

Le rapport environnemental

Ces polluants sont généralement rejetés dans des milieux sensibles tels que les ravines, les zones de mangrove et la mer.

Les actions du PDU ont globalement des effets positifs sur la qualité de l'eau :

- Promouvoir les transports collectifs et les modes doux plutôt que la voiture individuelle
- Limiter l'étalement urbain en corrélant offre de transport urbain et densité urbaine

En revanche, des actions telles que la création de parcs relais et d'espaces viaires, contribuent à l'imperméabilisation des sols et au ruissellement des eaux de surface. Mais des systèmes de traitement des eaux peuvent être envisagés pour ces équipements.

7.9.8 *Le patrimoine, le paysage et les pollutions visuelles*

Dans l'agglomération, il n'existe pas d'organisation des affichages et les pratiques « sauvages » (sans autorisation) sont très fréquentes et témoignent d'une totale anarchie en la matière. A ce jour, aucun plan de réglementation de l'affichage publicitaire n'existe dans l'agglomération.

Le PDU prévoit la mise en place d'une charte de jalonnement commune dans l'agglomération, celui-ci ne devra pas être perturbé par de l'affichage publicitaire intempestif. En effet l'utilisateur doit bénéficier d'une bonne lisibilité et de bons outils d'information et de communication quand il circule dans l'agglomération.

Le PDU doit contribuer à mettre en valeur les monuments et espaces remarquables de la ville en limitant la circulation automobile ainsi que le stationnement dans les centres-villes et en favorisant les circulations piétonnes. La mise en place d'un réseau de transport urbain devrait permettre aux usagers de bénéficier d'un paysage urbain de qualité (diminution du trafic automobile, diminution de l'insécurité routière, espaces dégagés,...)

7.9.9 *Hiérarchisation des effets*

Thématiques	Etat initial		Effets du PDU	Niveau d'impact
	Atouts	Faiblesses		
Qualité de l'air		Qualité en diminution depuis 2005 Effets sur la santé	Diminution des émissions de polluants et augmentation des déplacements collectifs	++

Le rapport environnemental

Consommation énergétique	Possibilité d'envisager des carburants propres	Actuellement : Energie exclusivement fossile	Diminution de la consommation et augmentation des déplacements collectifs	++
Santé		Peu de données Augmentation du taux d'obésité dans le département	Promotion des modes doux Prise en compte des pollutions atmosphériques et sonores	++
Milieux naturels	Richesse et diversité des espèces animales et végétales	Milieux sensibles et protégés	Consommation d'espaces et rognage des espaces naturels	-
Paysages	ZPPAUP à Pointe-à-Pitre	Affichages publicitaire anarchique et non autorisé	Espaces à valoriser par les TC et les circulations douces	+
Risques		Risques naturels et technologiques	Jalonnement et schéma de voirie hiérarchisé en prévision d'évacuations	+
Qualité des eaux			Augmentation de la pollution des eaux de ruissellement	-

7.10 Mesures de compensation

Globalement, les effets du PDU sur l'environnement seront positifs allant dans le sens d'un rééquilibrage des modes de déplacements, même si l'objectif réglementaire de réduction du trafic automobile ne semble pas pouvoir être atteint à l'horizon du PDU.

L'expérience d'autres agglomérations françaises de même taille a d'ailleurs montré que l'ensemble des objectifs réglementaires ne pouvaient être atteints lors de la première démarche PDU. Le **rééquilibrage des modes constitue donc un compromis réaliste** qui fait évoluer les pratiques de déplacement dans le bon sens, plutôt qu'un document « alibi » collant aux objectifs réglementaires mais à l'application incertaine.

Le rapport environnemental

Ceci dit quelques actions du PDU pourraient avoir des effets négatifs sur l'environnement. On constate également qu'il s'agit de celles qui ont le poids le plus important en termes d'investissements, à savoir :

- d'une part, de la réalisation d'axes de transports en site propre, dans le cas où un doublement du pont de la Gabarre est envisagé notamment et dans la mesure où les aménagements nécessiteront des emprises foncières nouvelles. Il s'agit de l'action n°5 qui mobilisera 85 millions d'euros d'investissements, soit près de 37 % de l'enveloppe du PDU;
- d'autre part, des actions relatives à la hiérarchisation du réseau viaire (aménagement de routes existantes et création de maillons manquants). Elles induiront dans certains cas, la consommation d'emprises dans des zones protégées de type ZNIEFF. Il s'agit des actions n°44 et 45, elles mobilisent respectivement une enveloppe de 15 et 38 millions d'euros, soit près de 18 % des investissements prévus par le PDU.

Dès lors, il est préconisé de mettre en œuvre deux mesures pour compenser ces effets négatifs :

- La première consiste à définir une **charte paysagère à l'échelle de l'agglomération**. La hiérarchisation de la voirie pourra ainsi se faire également à travers le traitement du paysage. La charte devra permettre à partir de l'établissement d'un diagnostic paysager de définir une stratégie pour le traitement des voies de circulation (routières, mixtes, dédiées aux modes doux et aux transports collectifs). Les prescriptions ne se limiteront pas aux axes viaires mais s'appliqueront plus largement aux espaces publics et parcs ainsi qu'aux principaux lieux structurants de l'agglomération. Le coût de cette mesure est chiffré à 200 000 euros.

Le rapport environnemental

L'annexe accessibilité

L'annexe accessibilité

1 Rappels réglementaires

Depuis février 2005, la réglementation concernant l'accessibilité de la voirie, des bâtiments publics et des transports a changé.

La nouvelle réglementation se décompose en plusieurs éléments présentés ci-après en détail :

Voirie, dont arrêts de transport en commun et stationnement	Bâtiments publics (dont gares routières ou gares classiques)	Matériel de transports
La loi s'applique à tous		
Décret du 21 décembre 2006	Décret du 17 mai 2006	Décret du 9 février 2006
Arrêté du 15 janvier 2007	Arrêté du 1 ^{er} août 2007 Pour le neuf : Arrêté du 26 février 2007 Pour l'existant : Décrets du 21 décembre 2006 Arrêtés 15 janvier 2007 Arrêté du 30 novembre 2007 Circulaire DGUHC 2007-53 du 30 novembre 2007	Arrêté du 3 mai 2007 Arrêté du 3 août 2007 (modifiant arrêté 2 juillet 1982)

Concernant le transport, les textes peuvent être complétés par la directive EQU0611470X du 13 avril 2006 qui précise et tente d'explicitier le texte.

1.1 Ce que dit la loi

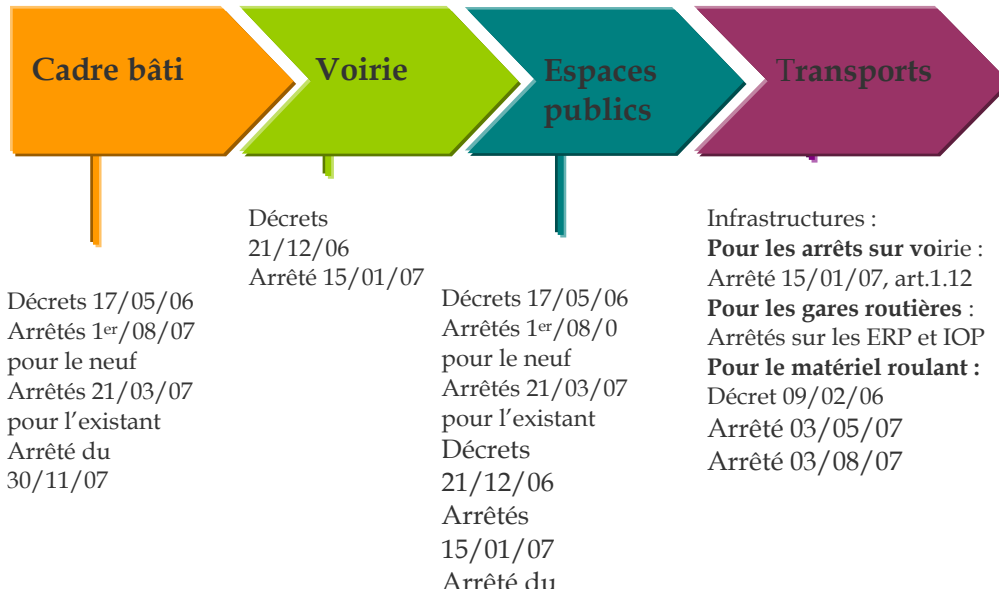
Un champ d'application élargi

La loi précise dans son article 45 que :

« *La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.* »

La loi stipule donc que toutes les composantes de la chaîne du déplacement doivent répondre aux contraintes d'accessibilité.

L'annexe accessibilité

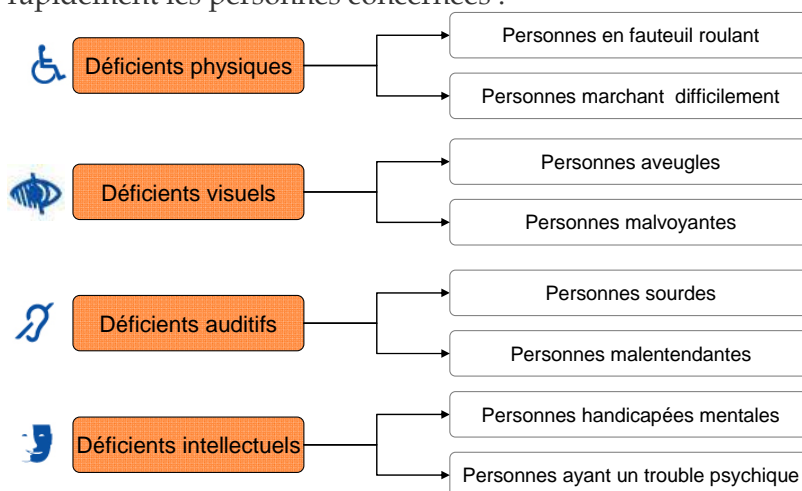


Un public spécifié

Par ailleurs, la loi précise les publics concernés par ces nouvelles règles de mise en accessibilité.

« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Cette nouvelle définition du champ d'application intègre donc un public plus large que la réglementation précédente. Un regroupement par grandes familles permet de visualiser rapidement les personnes concernées :



L'annexe accessibilité

Si les actions concernant les personnes à mobilité réduite au sens physique du terme sont aujourd'hui bien cernées et assez simples à quantifier et mesurer, il n'en va pas de même pour ce qui concerne les autres handicaps et notamment les troubles psychiques, intellectuels ou mentaux.

Une obligation de délai

Pour ce qui concerne la chaîne de déplacement, un certain nombre de délais sont fixés pour la mise en accessibilité.

Ainsi, en vertu de l'article 45 de la loi, il est stipulé pour les **transports collectifs** que :

« Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. »

Ceci signifie que ces services devront être accessibles, au plus tard, le 11 février 2015.

Par ailleurs, la loi précise que :

« Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 (...) élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi. »

Les collectivités ont donc jusqu'au 11 février 2008 pour élaborer leur schéma directeur qui :

« (...) fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport. »

Pour ce qui concerne la **voirie**, la loi impose la mise en place de « plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ».

Lorsqu'un plan de déplacement urbain est en cours ou prévu, la loi précise que « Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe ».

Le délai pour l'élaboration de ces PMA a été fixé au 20 décembre 2009 par le décret 2006-1657.

Concernant le **matériel roulant**, la loi précise également :

« Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. »

1.2 Interprétation, conditions d'application

Une obligation de résultat

Même si la loi, accompagnée de ses décrets d'application, donne des indications précises sur les moyens de mise en accessibilité (inclinaison maximum des pentes, largeurs, équipements...) son obligation principale reste l'obtention d'un résultat : **l'accessibilité de la chaîne de déplacement**.

L'idée de base de la loi est bien d'imposer la modification des réseaux de transport actuels pour que tout individu bénéficie du même service. De ce fait, **la loi n'induit pas la création de services dédiés aux personnes à mobilité réduite**.

L'annexe accessibilité

La mise en accessibilité est en effet envisagée à offre constante. Il n'est pas demandé aux collectivités de mettre en place des services complémentaires permettant de faire de l'accessibilité, mais de rendre leur offre accessible et, dans le cas d'une impossibilité avérée, de mettre en place des moyens de substitution permettant d'atteindre cette accessibilité. Dans le cas d'une ligne reliant un point A à un point B, si la mise en accessibilité n'est pas envisageable, il sera nécessaire de proposer un service accessible pour aller du point A au point B, pas forcément plus.

Une obligation de concertation

Avec l'ensemble de son dispositif, la loi impose aujourd'hui à l'ensemble des acteurs plusieurs choses :

- travailler en concertation entre collectivités qui se partagent souvent la chaîne du déplacement : les communes, la voirie ; les EPCI, les transports locaux ; le Conseil Général, les transports interurbains...
- travailler en concertation avec les associations représentatives en amont pour éviter les dépôts de plainte et donc le risque d'une remise en cause des actions.

Le Syndicat Mixte des transports du Petit Cul de Sac Marin a pris bonne note de cette obligation et a mis en place depuis le début des études PDU un travail collaboratif avec ces associations (création d'une Commission Accessibilité à l'échelle de l'agglomération).

2 Rappel du diagnostic

Cette question n'a été prise en compte par les communes de l'agglomération que très récemment. Les zones aménagées en conformité avec la réglementation sont très peu nombreuses à l'échelle de l'agglomération malgré des efforts récents.

Toutefois on constate que :

- ce sont les seules déficiences physiques qui sont prises en compte dans les aménagements, excluant de fait les autres types de handicaps ;
- certains manques de finition conduisent à une non-accessibilité malgré une volonté de départ visant la mise en accessibilité.

3 Les enjeux liés à la mise en accessibilité aux PMR

Les échanges lors de la Phase 1 de Diagnostic avaient mis en évidence les enjeux ci-dessous pour l'agglomération :

- connaître les besoins de chaque public et pour chaque élément de la chaîne de déplacements en partenariat avec les associations ;
- identifier les chaînes de déplacements prioritaires ;
- créer un réseau d'agglomération accessible ;
- concevoir une charte d'aménagement ou boîte à outils à destination des services techniques des collectivités maîtres d'ouvrage pour développer une véritable culture technique de l'accessibilité des aménagements urbains ;
- travailler à l'amélioration des conditions de concertation entre les acteurs pour la mise en place des actions.

L'annexe accessibilité

4 Méthodologie et rappel de la démarche partenariale

Un **premier travail** a consisté évaluer les deux premiers enjeux via l'exploitation de questionnaires transmis aux associations à la suite de 2 réunions de la Commission Accessibilité, mise en place par le Syndicat Mixte.

Les réponses des associations analysées en septembre et octobre 2007 ont montré clairement que **les besoins de mobilité des personnes à mobilité réduite sont identiques à ceux des personnes valides du point de vue des destinations privilégiées, des horaires de déplacement...**

Il n'y a pas de réelle spécificité qui aurait pu servir à prioriser les aménagements à réaliser.

Dans un **deuxième temps**, le Groupement a mis en place avec le Syndicat des réunions avec les services techniques des 4 communes qui ont permis de bâtir le cadre d'une **charte des aménagements accessibles**. Un **projet de charte** a ensuite été remis par MOBHILIS pour avis aux mêmes interlocuteurs fin décembre 2007.

Cette charte comprend des propositions pour la conception des aménagements de voirie (cheminements, traversées, stationnements) et des transports (arrêts TC, information).

5 Plan de mise en accessibilité de la voirie et des transports en commun

La loi de 2005 est exigeante, puisque c'est bien l'ensemble de la chaîne de déplacement qui doit être mise en accessibilité. Cette exigence est aussi une formidable occasion de réfléchir à l'échelle du territoire, pour proposer une réponse intégrée à la question des cheminements piétons.

C'est ainsi que dans les propositions, une attention toute particulière a été portée à l'articulation des réflexions sur l'aménagement de la voirie et des espaces publics ainsi que sur la conception du réseau de transport en commun.

5.1 Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les objectifs réglementaires de la mise en accessibilité nécessitent une application méthodique sur le territoire.

L'objectif de base est de permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer le plus librement possible. Dans ce cadre, la nouvelle réglementation répond à la plus grande partie des exigences. La loi est même assez exigeante dans ces normes minimales, mais il est possible et souvent souhaitable d'aller au-delà de la réglementation et d'améliorer encore les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite en mettant en œuvre des actions qui répondent à des exigences de qualité d'usage.

Rappelons que cette hausse de qualité dans les aménagements procure également plus de confort pour l'ensemble des usagers, ce qui est à rechercher prioritairement dans les zones où l'intensité des flux piétons est importante et où les conflits peuvent être importants. Par exemple, la loi impose une largeur de cheminement de 140 cm. La qualité d'usage portera cette exigence à 180 cm afin de répondre au besoin de croisement de deux personnes en fauteuil roulant.

Le territoire et les besoins des populations ne sont pas uniformes, il est donc nécessaire d'appliquer des normes différentes en fonction des besoins.

On a retenu trois niveaux d'aménagements :

- accessibilité de base : réponse qui se limite aux prescriptions réglementaires ;

L'annexe accessibilité

- qualité d'usage : réponse qui intègre et/ou adapte des aménagements de manière à permettre un plus grand confort pour les usagers ;
- haute qualité d'usage : réponse qui intègre l'ensemble des éléments qui permettent une accessibilité optimale pour l'ensemble des usagers.

Ces différents niveaux d'aménagements seront combinés et appliqués sur le territoire :

Zone 1 (rouge sur la carte) : Tous les cheminements sont traités a minima avec une qualité d'usage et certains cheminements en haute qualité d'usage.

Ce sont des zones où l'intensité des flux piétons est importante et où les conflits peuvent être nombreux. Il s'agit des zones centrales (centre-ville, équipement scolaires secondaires et universitaires, centre hospitalier, grandes continuités, zones HQE)

Zone 2 (vert sur la carte) : Un cheminement prioritaire est repéré et aménagé en qualité d'usage. Tous les autres axes sont aménagés conformément aux normes minimales.

Il s'agit de zones denses mais où l'intensité des flux piétons et les conflits d'usage sont moins importants que dans les zones de niveau 1 (lotissements, zones autour d'équipements commerciaux)

Zone 3 (bleu sur la carte) : Des cheminements prioritaires sont repérés, et sont aménagés conformément aux normes réglementaires, le reste des aménagements se fera au gré des travaux programmés sur la voirie.

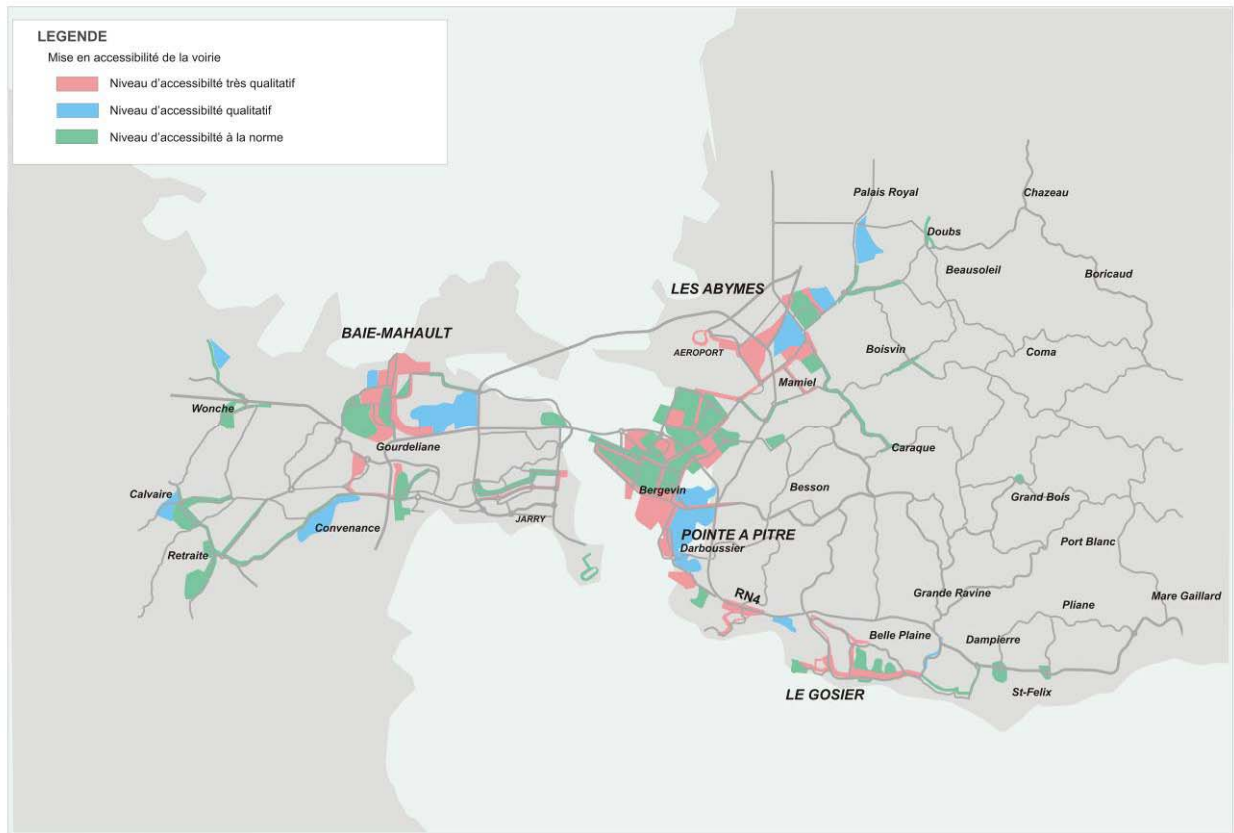
Il s'agit de zones moins denses où les flux de piétons sont moyens voire faibles mais qui peuvent être mises en accessibilité (conditions de faisabilité réunies). Il s'agit de polarités secondaires, comme dans les Grands Fonds par exemple.

Zones 4, dites dérogatoires. Elles n'apparaissent pas sur la carte puisque ce sont des zones où les contraintes techniques sont trop importantes pour envisager une mise en accessibilité. Dans cette configuration, il faut mettre en place un système de transport de substitution (à la demande) pour se conformer aux obligations réglementaires.

La transcription cartographique des principes susmentionnés a été réalisée en concertation avec les différentes communes.

La charte reprend les grands principes de zonage du territoire et présente un cahier qui détaille les prescriptions techniques pour chacun des aménagements recommandés.

L'annexe accessibilité

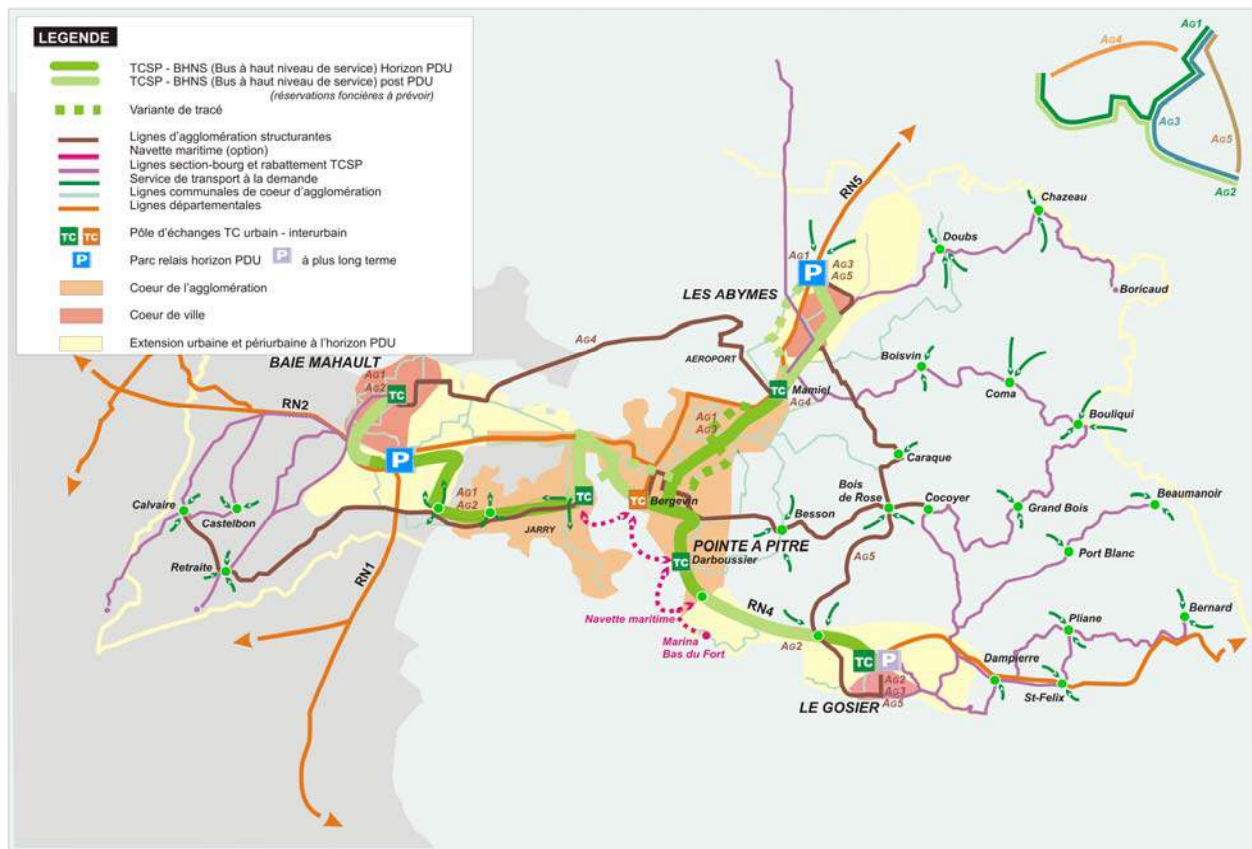


Zonage de l'agglomération pour la mise en accessibilité des cheminements piétons

Le réseau de transports en commun

Le schéma d'offre TC proposé pour le réseau urbain de l'agglomération à l'horizon du PDU intègre complètement la dimension de l'accessibilité.

L'annexe accessibilité



Le réseau à terme dans les deux scénarios est accessible aux PMR : tout déplacement d'un point A à un point B possible pour une personne sans réduction de mobilité pourra être fait par une PMR dans les mêmes conditions.

Type de lignes	Accessibilité PMR	Conditions
Lignes (TCSP)	Oui	Accès aux arrêts et arrêts accessibles
Autres lignes d'agglomération	Oui	Accès aux arrêts et arrêts accessibles
Lignes de 2^{ème} couronne	Oui mais certains arrêts seulement accessibles	Accès aux arrêts accessibles par TAD pour les PMR ou cheminements accessibles à proximité de ces arrêts
Lignes de 1 ^{ère} couronne : cœur d'agglomération Lignes locales	Oui	Accès aux arrêts et arrêts accessibles
Services TAD 2^{ème} couronne	Oui porte à porte	Rabattement sur un arrêt accessible du réseau accessible

La mise en œuvre de l'accessibilité pourra être progressive. Dans ce cas, il pourrait être pertinent de prévoir la création d'un service de TAD temporairement dédié aux personnes à mobilité

L'annexe accessibilité

réduite et répondant à leurs besoins dans l'attente de la mise en accessibilité des points d'arrêt et lignes prévue.

Déploiement de la mise en accessibilité du réseau de transport

Dans l'attente de la mise en place du nouveau réseau, le projet prévoit un déploiement progressif de l'accessibilité.

Sur le court terme (2011), c'est la mise en place **d'un service de transports spécialisé** pour les personnes titulaires de la carte d'invalidité qui est envisagée. Ce service fonctionnera sur l'ensemble de l'agglomération et permettra ainsi de pallier l'inaccessibilité du réseau classique dans l'attente de l'aménagement des points d'arrêts. Ce service fonctionnera sur réservation auprès d'un central d'appels et sera au même tarif que le réseau urbain projeté.

Sur le moyen terme (avant 2015), est prévue la mise en œuvre de l'accessibilité en parallèle de la réalisation du nouveau réseau. Pour le secteur urbain dense (cœur d'agglomération), la mise en accessibilité des points d'arrêts se fera une fois leur localisation définitive arrêtée.

L'aménagement réalisé sera conforme à la charte d'aménagement accessible du PDU. Un travail prioritaire devra être effectué sur les gares routières comme par exemple Bergevin, la nouvelle halte de Jarry et le pôle d'échanges prévu à Mamiel...

Pour le secteur périurbain, la mise en accessibilité se fera de façon prioritaire dans les pôles d'échanges secondaires identifiés.

Sur le long terme, la mise en accessibilité se fera dans la poursuite de l'aménagement du réseau et notamment pour le secteur périurbain.

Avec ce déploiement, la collectivité pourra atteindre l'objectif imposé par la loi de 2005 : une accessibilité complète du réseau à l'horizon 2011, avec le service spécialisé, et à l'horizon 2015, avec une mixité de réponse : en urbain, un accès intégral aux points d'arrêts et aux matériels, et en périurbain, un service de transport permettant de se rendre dans les pôles d'échanges pour bénéficier de correspondances pour atteindre des destinations plus lointaines.