



Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

MARIE-GALANTE

1^{re} Communauté de
Communes d'Outre-Mer

*Marie-Galante,
Pour un territoire solidaire et dynamique*



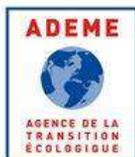
ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE MARIE-GALANTE



Réunion en Comité de Pilotage – 20 septembre 2023

Phase 3 : Déclinaisons opérationnelles du scénario retenu - fiches actions

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité



SOMMAIRE

- 01. PRÉAMBULE - MOT DE LA PRÉSIDENTE**
- 02. RAPPEL DE L'ÉTAT DES LIEUX**
- 03. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE**
- 04. LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ**
- 05. PLAN D' ACTIONS DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE**
 - 05.1 FICHES AMENAGEMENT D'ITINERAIRES**
 - 05.2 TRAITEMENT DES CENTRES-BOURGS**
 - 05.3 PLAN DE STATIONNEMENT ET AUTRES SERVICES VELOS**
 - 05.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRECONISATIONS**
 - 05.5 MISE EN OEUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA**



DÉPOSE
MINUTE

01.

PRÉAMBULE

1. PRÉAMBULE – MOT DE LA PRESIDENTE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

- **Lauréate de l'Appel à Projet « AVELO 2 », la CCMG est engagée, au travers de son schéma directeur cyclable 2021 – 2030 dans une programmation des aménagements et des services en faveur du vélo (Axe 1 de l'Appel à Projet).**
- De façon à proposer un **maillage global à l'ensemble du territoire**, la CCMG a initié la révision de son schéma directeur cyclable, visant à orienter et encadrer le développement de la politique du territoire pour les 10 prochaines années.
- *Le schéma présenté dans ce document s'intéresse à l'ensemble des déplacements (travail, loisirs, études, achats, visites, sports, découverte, tourisme, ...) en particulier pour les trajets intercommunaux.*
- **Le schéma présenté ici est le fruit de nombreux échanges au cours de la période fin 2022 - 2023 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire ainsi que de concertations et de sollicitations de la population.**
- **Ce schéma directeur cyclable avait pour objectifs d'analyser l'offre et la demande d'aménagements cyclables en 2022 et d'élaborer un plan d'actions pour favoriser l'usage quotidien du vélo sous toutes ses formes.**
- **L'objectif fixé nationalement étant de tripler la part modale du vélo pour les déplacements du quotidien en passant de 3 à 9%, ce qui correspond pour Marie-Galante à un objectif de 6 à 18%.**
- Ce plan d'actions fixe à court, moyen et long terme de grandes orientations permettant le déploiement d'un réseau cyclable **favorisant des déplacements sécurisés et continus**, ainsi que des actions et services complémentaires à mettre en place (stationnement, signalétique et jalonnement, communication, ...)
- Ce document a pour objectif de proposer le développement d'un réseau cohérent à l'échelle des 3 communes. Mais également d'inscrire la CCMG dans une politique volontariste en matière de déplacements doux.
- **Le développement de ce réseau cyclable ne peut se faire qu'en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (Région, Routes de Guadeloupe, Département, communes) afin d'apporter de la cohérence dans son organisation et d'éviter toutes discontinuités.
- L'obligation légale rappelée par la Loi d'Orientation des Mobilités d'intégrer la prise en compte systématique des aménagements cyclables ou du besoin d'aménagements cyclables dans les travaux de voirie est essentielle dans le déploiement du schéma directeur cyclable et sa mise en œuvre.

1. PRÉAMBULE

LA CCMG : Lauréate des 4 axes de l'Appel à Projet AVELO 2, le 14 septembre 2021

→ **Axe 1 : Soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le financement d'études**

→ **Axe 2 : Soutenir l'expérimentation de services vélo dans les territoires**

→ **Axe 3 : Soutenir l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées à l'échelle du territoire**

→ **Axe 4 Soutenir l'ingénierie pour mettre en œuvre une politique cyclable intégrée à l'échelle du territoire**

**FIN DU
PROGRAMME :
JUN 2024**

**FIN DU
PROGRAMME :
SEPTEMBRE 2025**



1. PRÉAMBULE

Quels sont les différents modes d'utilisation du vélo et leurs attentes ?



UTILITAIRES

- Déplacements quotidiens : Travail, loisirs, études, achats, visites, ...;
- Distances courtes, s'allongeant avec le VAE, trajets récurrents souvent en zone urbaine;
- Recherche de trajets directs, sûrs, sur des aménagements cohérents;
- Besoin d'un stationnement à proximité immédiate du pôle de destination ou de correspondance;
- Vélo standard, VAE, vélos cargos;



LOISIRS / BALADE

- Promenades, utilisation familiale, récréative, touristique;
- Destinations variées, distances moyennes dans/et hors agglomération;
- Trajets agréables, sécurisés par la séparation des usages avec des aménagements confortables;
- Tout type de vélos.



TOURISME

- Vacances à vélo : Voyages ou découverte et visites à vélo;
- Voyages : 400km hebdomadaires en moyenne sur des itinéraires agréables, sécurisés (sites propres si possibles), services spécialisés pour cyclistes (train+vélo, stationnement, réparation, ...);
- Visites : 30km de trajet en moyenne, cadre agréable et itinéraires jalonnés et sécurisés.



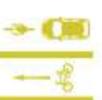
SPORTIF

- Longues distances, sur voirie en interurbain;
- Trajets sportifs, sécurisés par la limitation du trafic, hors des pistes pour des raisons de confort;
- Vélos de route/sportifs.

1. PRÉAMBULE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

LES IDEES RECUES A COMBATTRE

 <p>A vélo, les gens devraient porter des gilets fluo</p>	 <p>C'est trop vallonné chez moi</p>	 <p>Construire des pistes cyclables coûte trop cher</p>	 <p>Les personnes handicapées ne peuvent pas faire de vélo</p>	 <p>Les pistes cyclables ralentissent les vélos</p>	 <p>Les vélos conduisent n'importe comment</p>
 <p>Il faut du matériel spécial pour circuler à vélo</p>	 <p>Il faut plus de voitures électriques</p>	 <p>Je suis trop vieux pour faire du vélo</p>	 <p>Les vélos doivent rouler au bord de la route, pas au milieu</p>	 <p>Les vélos mettent les piétons en danger</p>	 <p>Les vélos provoquent des embouteillages</p>
 <p>La météo ne convient pas au vélo</p>	 <p>Le vélo est dangereux</p>	 <p>Le vélo fait transpirer</p>	 <p>Nos routes sont trop étroites</p>	 <p>Nous ne sommes pas comme les Danois ou les Hollandais</p>	 <p>On ne peut pas aller très loin à vélo</p>
 <p>Le vélo n'est pas adapté avec des enfants</p>	 <p>Les aménagements cyclables ne sont pas sûrs</p>	 <p>Les commerçants ont besoin que leurs clients puissent se garer</p>	 <p>On respire davantage d'air pollué à vélo</p>	 <p>On va se retrouver avec des pistes cyclables nulles</p>	 <p>Personne ne préfère un vélo à une voiture de son plein gré</p>
 <p>Les couloirs de bus sont adaptés aux vélos</p>	 <p>Les cyclistes devraient porter un casque</p>	 <p>Les cyclistes ne paient pas les routes</p>	 <p>Si les gens conduisaient mieux, on pourrait faire du vélo en toute sécurité</p>	 <p>Tout le monde doit partager la route</p>	 <p>Une assurance devrait être obligatoire pour le vélo</p>
 <p>Les cyclistes ont besoin de formations, et non d'aménagements</p>	 <p>Les gens n'utilisent même pas les aménagements cyclables déjà en place</p>	 <p>Les magasins ne pourront plus se faire livrer</p>			



RAPPEL DE L'ÉTAT DES LIEUX

L'objectif de ce diagnostic est de mettre en lumière les forces et les faiblesses mais également les opportunités de développement de la pratique du vélo sur le territoire de la CCMG.

Le diagnostic constitue un éclairage nécessaire à l'élaboration d'une stratégie des modes actifs cohérente à l'échelle du territoire.

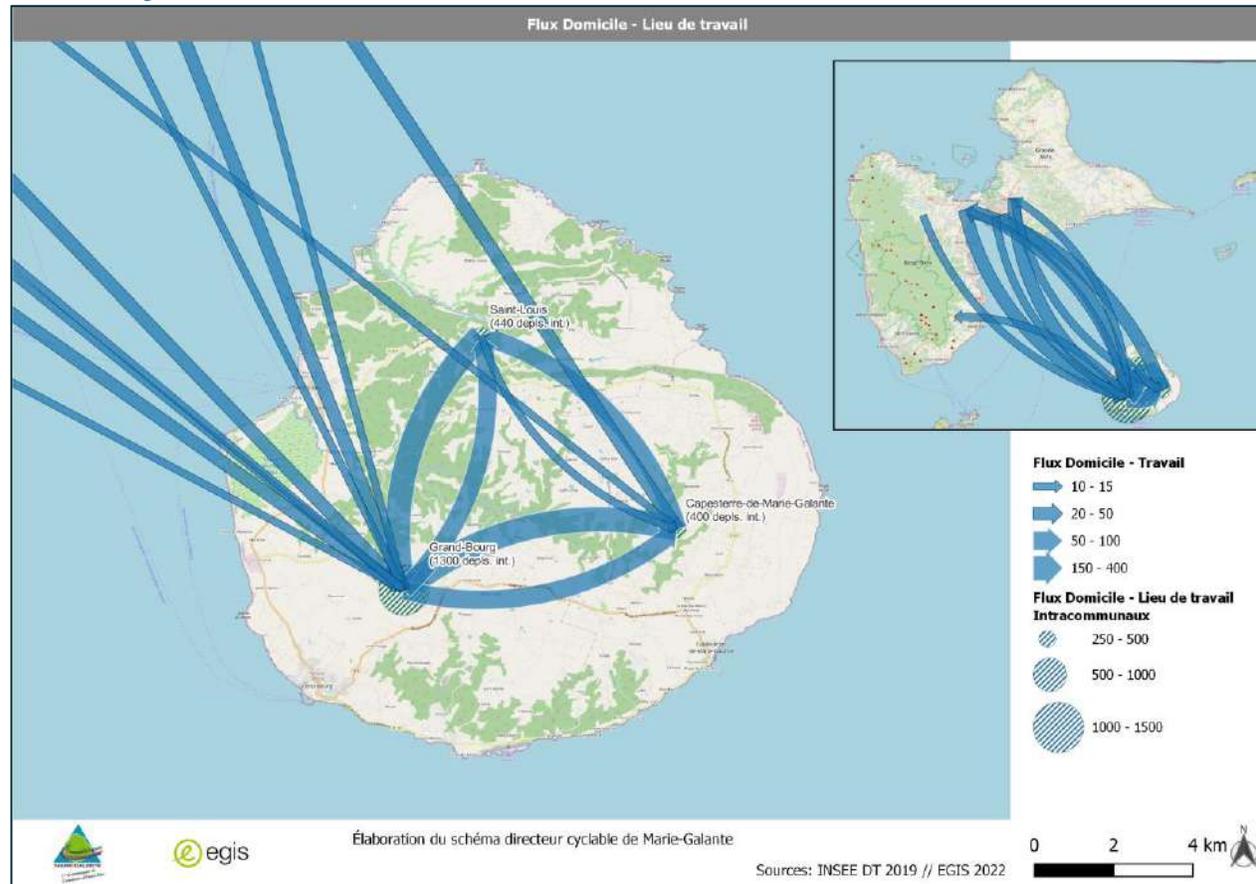
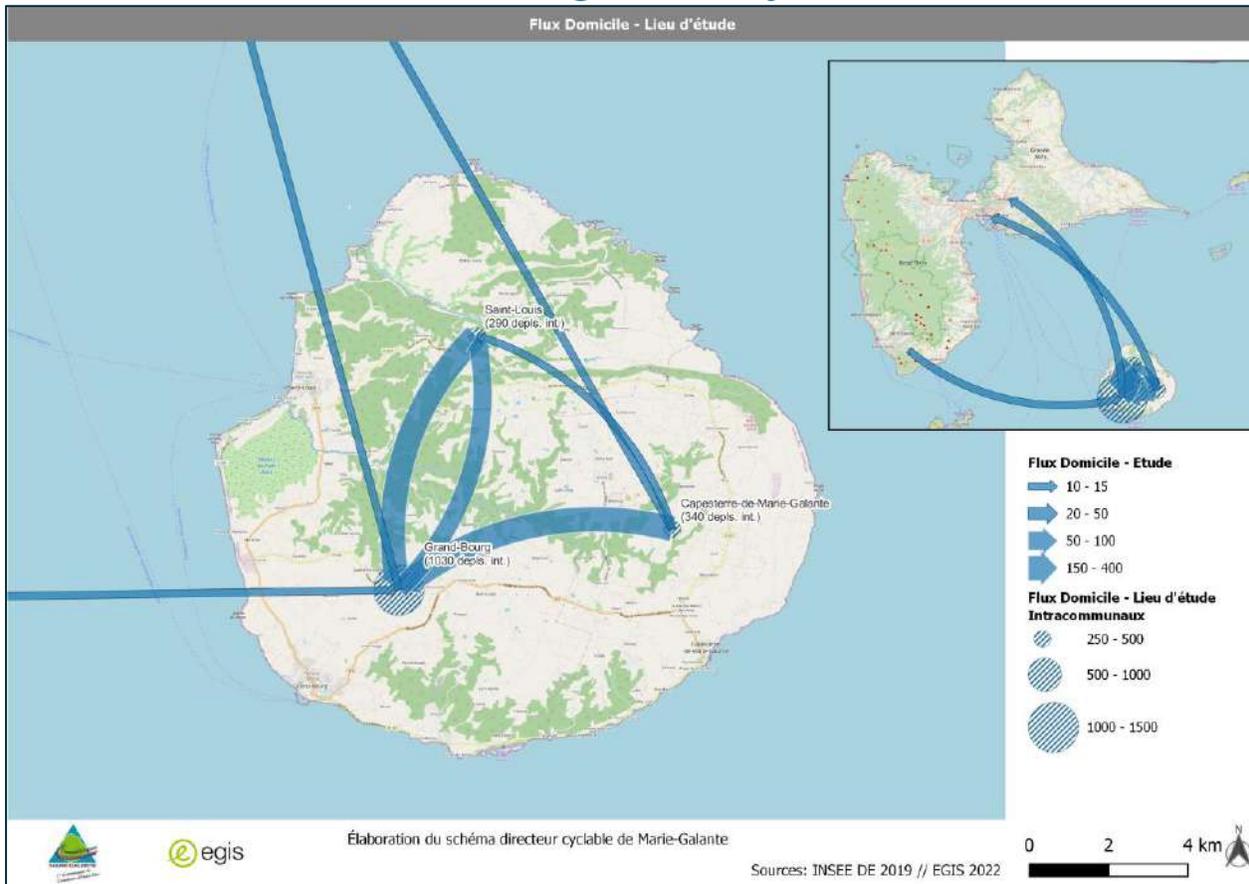
2. RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Les flux de déplacements domicile-étude et domicile-travail

■ Plus de 2000 élèves se déplacent tous les jours pour se rendre à l'école, au collège ou au lycée

■ Plus de 2850 actifs se déplacent tous les jours pour rejoindre le lieu de travail



CRÉER UN MAILLAGE PERMETTANT DE RELIER LES 3 COMMUNES AINSI QUE LES LAISONS SUR DES CORRIDORS DE FLUX IMPORTANTS

2. RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX

La pratique du vélo sur le territoire en 2023

- Une prédominance de l'usage de la voiture particulière
- Un usage minoritaire du vélo pour les déplacements du quotidien
- Une part modale pour le vélo significative (6%), en particulier pour se rendre sur le lieu d'étude (15%) et les loisirs (11%)

6% : c'est bien mais il faut aller plus loin !!!!

=> Démarche qui s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de transition écologique



FAIRE PLUS DE PLACE AU VELO À L'INTÉRIEUR DES COMMUNES AFIN DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE COURTES DISTANCES

**Objectif :
Augmenter la part du vélo dans les déplacements du quotidien**

Echéance	Ambition report modal
	
2022	6%
2025	8%  +33%
2030	12%  +50%
2040	20%  +67%

Court Terme

Moyen Terme

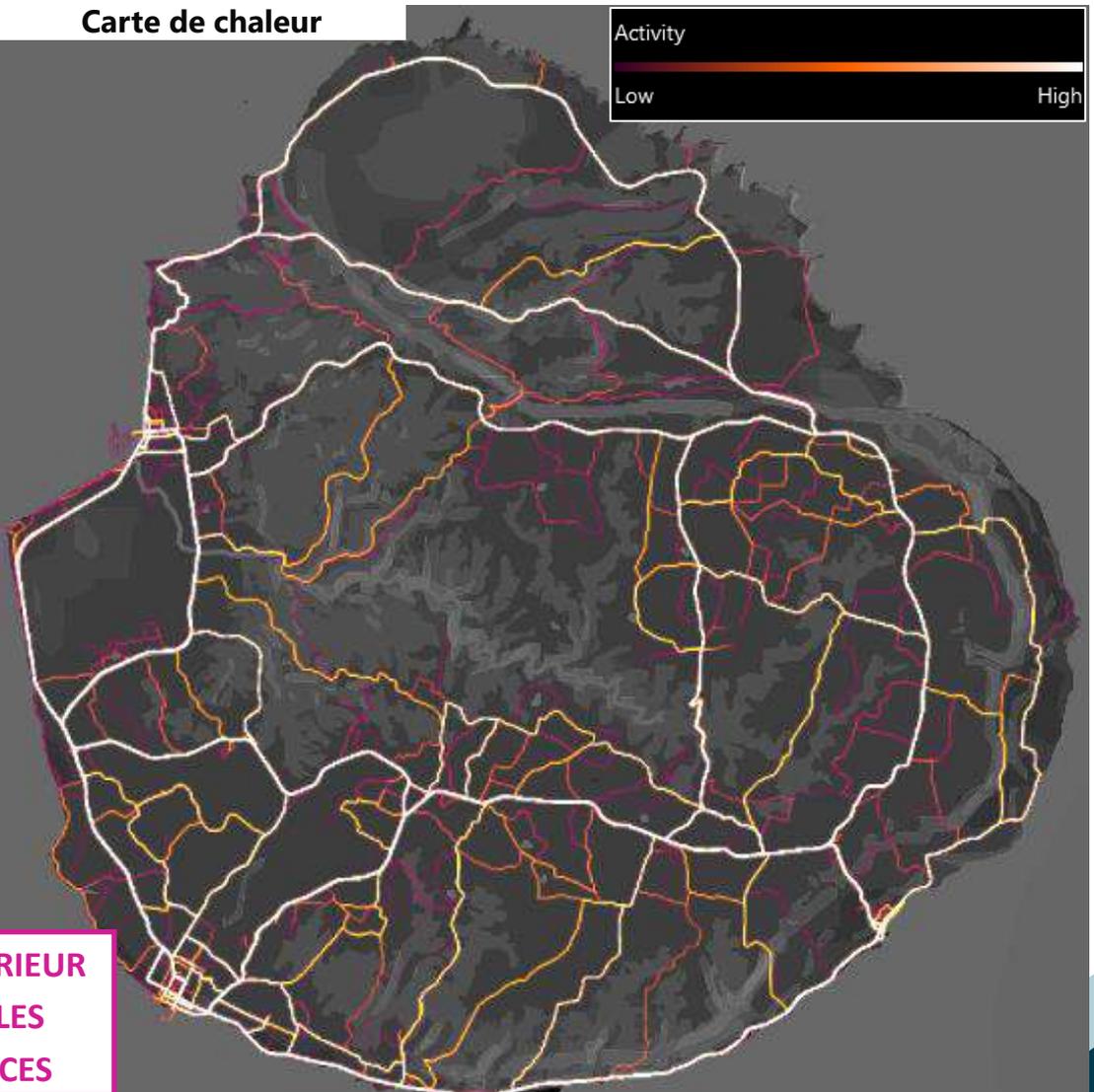
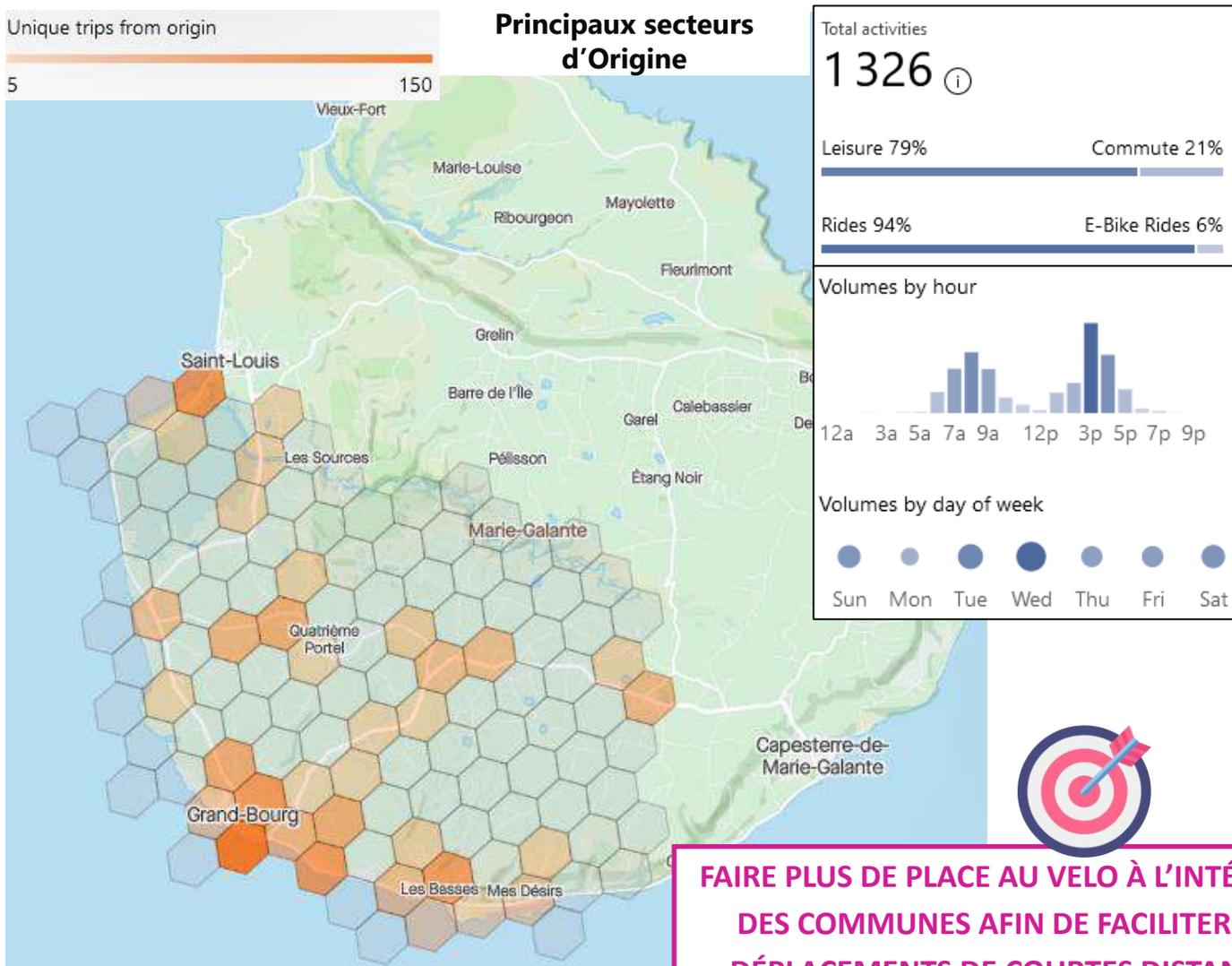
Long Terme

2. RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX

La pratique du vélo sur le territoire en 2023

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Cartes montrant les passages de cyclistes utilisant l'application Strava sur les 5 dernières années



FAIRE PLUS DE PLACE AU VELO À L'INTÉRIEUR DES COMMUNES AFIN DE FACILITER LES DÉPLACEMENTS DE COURTES DISTANCES



Important : Propriété Strava – données strictement confidentielles et réservées à cette étude - à ne pas diffuser

2. RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX

Les aménagements existants et futurs

- **Début 2023 on recense sur le territoire 0,7 km d'infrastructures cyclables ou de cheminements doux pouvant s'apparenter à une infrastructure mixte vélo et piéton :**
 - **0,700 km** d'aménagements de partage de voirie : de type bandes cyclables
 - **Aucun** aménagement en site propre n'est recensé : pistes cyclables et voies vertes.
 - **Plus d'une centaine de km de** cheminements doux potentiellement utilisable par des vélos.
- Cela représente 12-13% du linéaire revêtu de la CCMG (793 km de voies revêtues, de chemins et sentiers).

- **Le schéma directeur propose la création de :**
 - 55 à 60 km d'aménagements « mixtes et non séparatifs » sur voirie (bandes cyclables, CVCB, voie partagée)
 - 37 à 50 km d'aménagements en site propre « exclusif » (piste cyclable et voie verte)



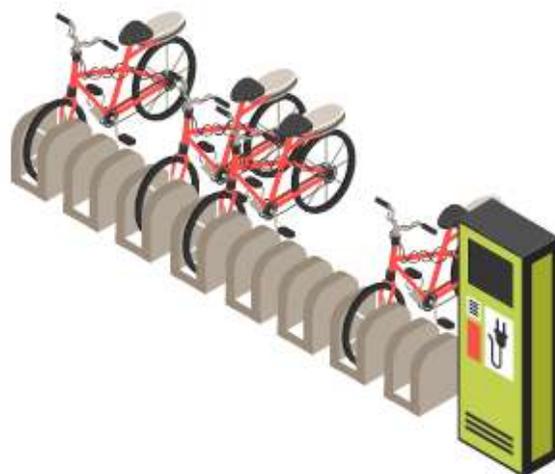
LA CONCRÉTISATION DE CES AMÉNAGEMENTS PERMETTRAIT DE CRÉER UN LINÉAIRE D'ITINÉRAIRE JALONNE ET D'INFRASTRUCTURE CYCLABLE DE PLUS DE 100 KM.

2. RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX

L'offre existante de services

■ La mise en place de stationnement vélo à proximité des pôles suivants est primordial :

- La gare maritime de Grand-Bourg
- Le centre-bourg de Saint-Louis
- Le centre-bourg de Capesterre
- La gare routière de Grand-Bourg
- Les arrêts de transports en commun d'importance
- Les établissements scolaires
- Les pôles sportifs, culturels et de loisirs
- A proximité des commerces et services
- Dans les parkings voitures existants
- Sur les itinéraires touristiques stratégiques



■ Développer dans les 3 centre-bourg, une offre de services multiples pour faciliter les déplacements à vélo :

- Accueil, conseils et documentation (itinéraires personnalisés, ...)
- Location de vélos variés (VAE, VTTAE, urbain, pliant, VTC, randonneuse, vélo-cargo, ...) de courte, moyenne et longue durée
- Parc de stationnement fermé et couvert accessible au vélo en location et au vélo en particulier
- Entretien mécanique et réparations (atelier participatif, ou réparation sur devis, ...)



RENFORCER L'OFFRE DE SERVICES : OFFRE DE STATIONNEMENT ET DE LOCATION À DESTINATION DES HABITANTS ET VISITEURS DU TERRITOIRE

2. RAPPEL DE L'ETAT DES LIEUX - STRATÉGIE PROPOSÉE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Axe 1 :

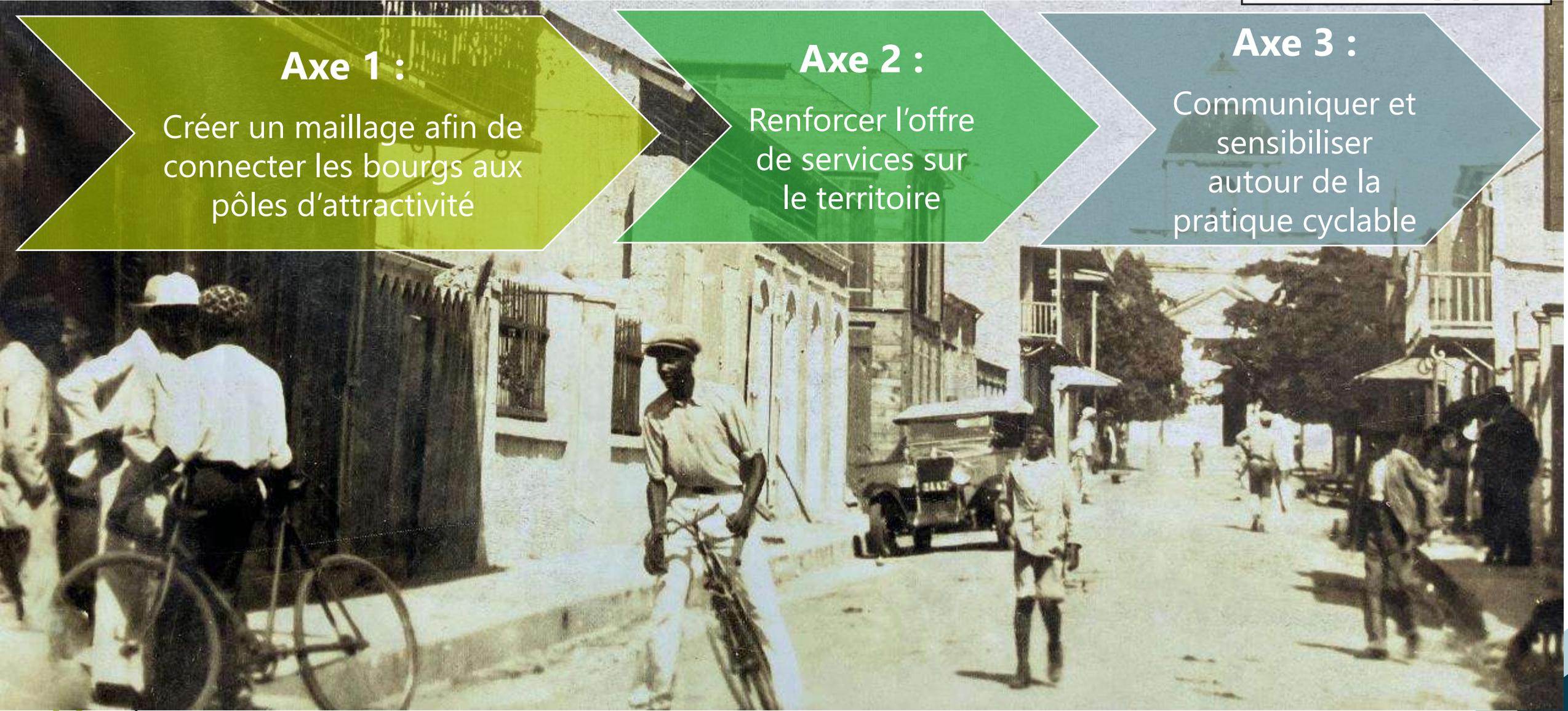
Créer un maillage afin de connecter les bourgs aux pôles d'attractivité

Axe 2 :

Renforcer l'offre de services sur le territoire

Axe 3 :

Communiquer et sensibiliser autour de la pratique cyclable



LES PRINCIPES FONDATEURS DU SCHÉMA DIRECTEUR RECYCLABLE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

ITINÉRAIRES

RÉSEAU « ARMATURE » ou « STRUCTURANT »

Aménagement des axes structurants & stratégiques **en SECURITE**

Valorisation de liaison **intercommunales prioritaires**

Desserte de pôles et polarités à forts enjeux : pôles du quotidien, sites de loisirs & tourisme majeurs

Résorption des points durs identifiés notamment des traversées de voies, des intersections, des giratoires, ...

Développement du jalonnement associés

RÉSEAU « LOCAL »

Liaisons du quotidien intra-communales

Boucles locales (touristiques locales, desserte locale, desserte ERP...)

•+ **Compléments locaux intra communaux**

ÉQUIPEMENTS



STATIONNEMENT

Plan d'implantation de stationnement vélo

Développement d'une **politique d'implantation de mobiliers et de services vélo associés**

Cibler les **points intermodaux** à équiper (gare maritime, centre-bourgs, arrêts de bus majeurs, aires de covoiturage, parking « relais » vélo).

SERVICES

CENTRES-BOURGS & POLARITES DU RESEAU CYCLABLE

Identification des secteurs stratégiques sur les axes routiers structurants et en connexion avec le réseau cyclable ARMATURE

Implantation d'aires de services vélo (petits équipements et services sur place, réparation, commerces...) selon fonctions (du quotidien ou tourisme) le long des itinéraires/circuits vélo

INTERMODALITÉ

Raccorder toutes les arrêts TC et pôles d'échange au réseau Armature

Aménager l'accessibilité cyclable des arrêts de bus

LOCATION VÉLO & AIDES A L'ACHAT

Ex : **Accompagner les porteurs de projets et collectivités** qui souhaitent mettre en place ces services de location et trouver des pistes de mutualisation

Service de location / Aides à l'achat

ANIMATION/PROMOTION

CRÉATION D'UNE INSTANCE DE SUIVI

Sensibilisation sur la présence des vélos et au partage de la voirie

- Promouvoir/communiquer (Encourager la pratique du vélo, changement de comportement à partir de l'usage du vélo pour le tourisme)

- Animer (challenge, fête du vélo ... Inciter (Mai à Vélo, ...)

Suivre le Schéma Directeur Cyclable.

- Assister les communes pour solliciter les aides liées aux actions existantes dans le Schéma.

Fédérer les acteurs

SCOLAIRES

Accompagner la sensibilisation des plus jeunes dans le cadre du programme « Savoir Rouler »



ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE

03.

3. ÉLABORATION DE LA STRATÉGIE – RÉTRO PLANNING

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

ETAPE 1 ON ANALYSE FIN 2022 – FEVRIER 2023

Proposition d'itinéraires,
Analyses multicritères
Ateliers de travail,
Comité Technique
Comité de Pilotage

ETAPE 3 ON PLANIFIE JUILLET 2023 – SEPTEMBRE 2023

3 horizons :
A court terme (avant 2026)
A moyen terme (2026-2028)
A long terme (2028-2030)

1

2

3

4

Diagnostic, Analyses,
Cartographies,
Audit voirie,
Ateliers participatifs,
Comité Technique
Comité de Pilotage

ETAPE 2 ON SE PROJETE MARS 2023-JUIN 2023

Estimations financières & planning,
Préconisations gestion & services
Comités Techniques
Comité de Pilotage

ETAPE 4 ON MET EN ŒUVRE 2023 - 2030

3. ELABORATION DE LA STRATÉGIE

PHASAGE PROPOSE :

■ **Priorité 1 (2023, 2024, 2025) – Projets structurants intercommunaux**

- **2023** – Projets engagés ou travaux en cours (ex : Bd Maritime et rond-point du Sacré Cœur)
- **2024** – Projets structurants permettant de sécuriser les pratiques, d'améliorer le jalonnement et en ligne avec aménagements récents et projets engagés
- **2025** – Suite des projets permettant de résorber les discontinuités et sécuriser les pratiques, dans la continuité des Projets 2023 et 2024

■ **Priorité 2 (2026 – 2030) – Projets de développement d'itinéraires et circuits touristiques et maillage complémentaire**

- Inclus les projets avec de fortes contraintes ou difficultés de réalisation
- Autres projets moins structurants à court terme

3. ELABORATION DE LA STRATÉGIE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

« FAIRE DE MARIE-GALANTE UN TERRITOIRE PILOTE DES MOBILITES ACTIVES »

■ Une stratégie à deux échelles :

1. Au niveau de l'île, orientée en priorité vers les déplacements du quotidien et intégrant également les liaisons aux grands sites touristiques (plages, habitations, distilleries, sites naturels, ...)
2. Au niveau des 3 centre-bourgs

■ Une mise en œuvre progressive d'aménagements, articulée selon une logique de création d'un réseau continu, sécurisé et jalonné.

■ Une stratégie centrée sur l'aménagement graduel d'infrastructures vélo et le développement en parallèle d'un écosystème favorable à la pratique du vélo (stationnement, jalonnement, communication, etc.).



3. ELABORATION DE LA STRATÉGIE

« FAIRE DE MARIE-GALANTE UN TERRITOIRE PILOTE DES MOBILITES ACTIVES »

- **Orientation 1 : Aménager une liaison structurante intercommunale Saint-Louis – Grand-Bourg – Capesterre**
 - Axe RD 206, RN 9, RD 203 via Grand-Bourg
- **Orientation 2 : Jalonner des liaisons secondaires à vocation touristique, de loisirs et pendulaire**
 - Axes touristiques : tour de l'île via la route des galets et chemin Ménard, découverte du Moulin de Bézard, Habitation Bellevue, via RD 202 et chemin), ...
- **Orientation 3 : Expérimenter & tester des aménagements**
 - Créer des espaces de test : rue-écoles, bike-park et espace aménagé pour permettre l'apprentissage de l'usage des deux roues ...
 - Proposer des évènements : journée sans voitures, journées vertes, ...
- **Orientation 4 : Apaiser et organiser les circulations dans les centres bourgs et leurs périphéries**
 - Zone 20, Zones 30, double sens-cyclable, accessibilité des trottoirs, parkings d'entrée de ville accessibles
- **Orientation 5 : Développer un écosystème vélo pour Marie-Galante**
 - Les services à développer / le stationnement / le jalonnement / la communication et l'animation du schéma cyclable (auprès des collectivités et du grand public) / la sensibilisation et l'éducation pour accompagner les changements de comportement

3. ELABORATION DE LA STRATÉGIE

Les critères retenus pour le choix des itinéraires :

- Niveau de sécurité & Qualité & Confort
- Niveau de continuité & lisibilité de l'itinéraire
- Largeur disponible
- Impact sur l'existant
- Dangereusité de l'itinéraire : croisements d'accès et carrefour (sécurité)
- Impact environnemental et foncier
- Coût & cofinancement
- Délais de mise en œuvre



Cf Tableau dédié

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

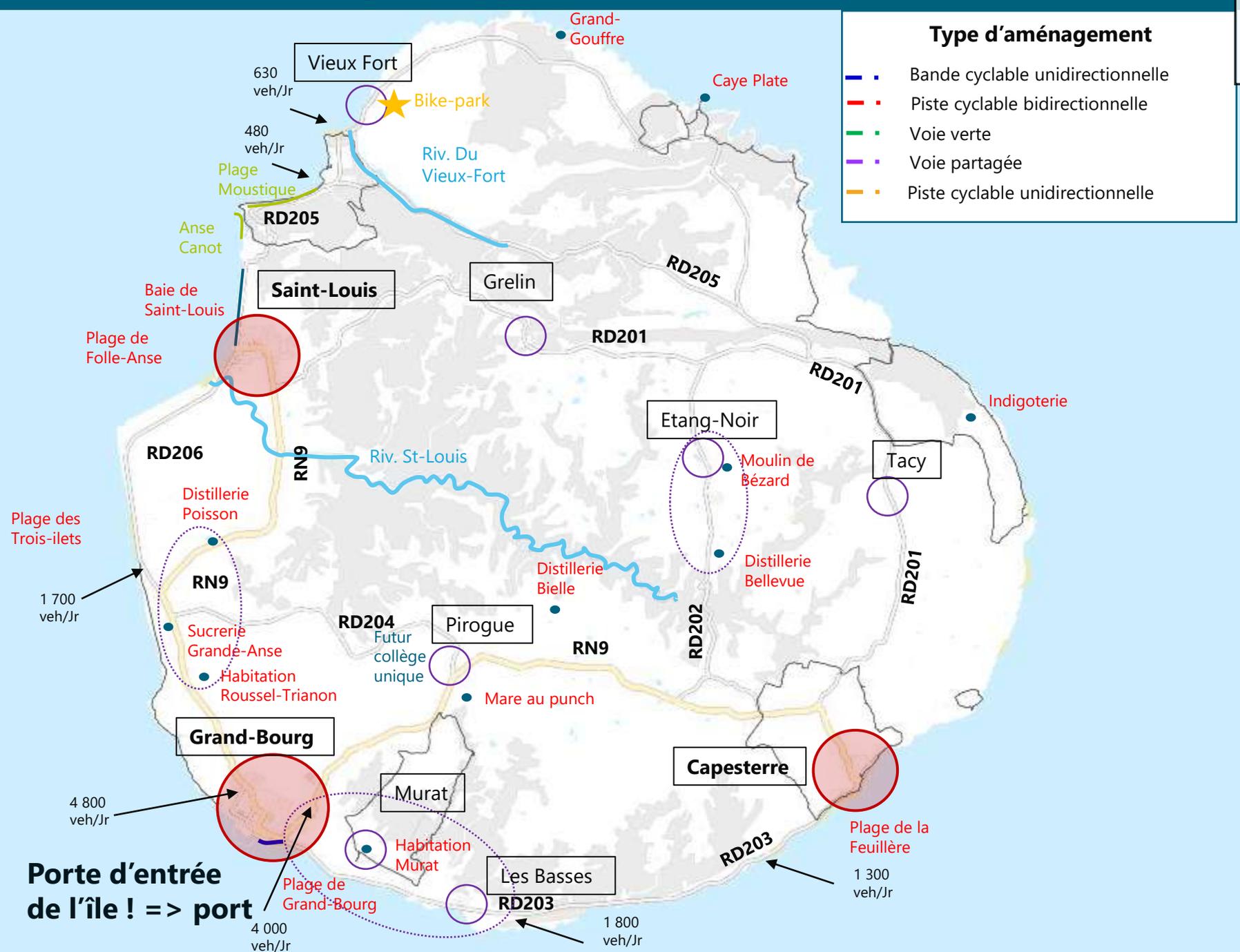
Berser
Levrault

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

04.

Aménagements cyclables « EXISTANTS »

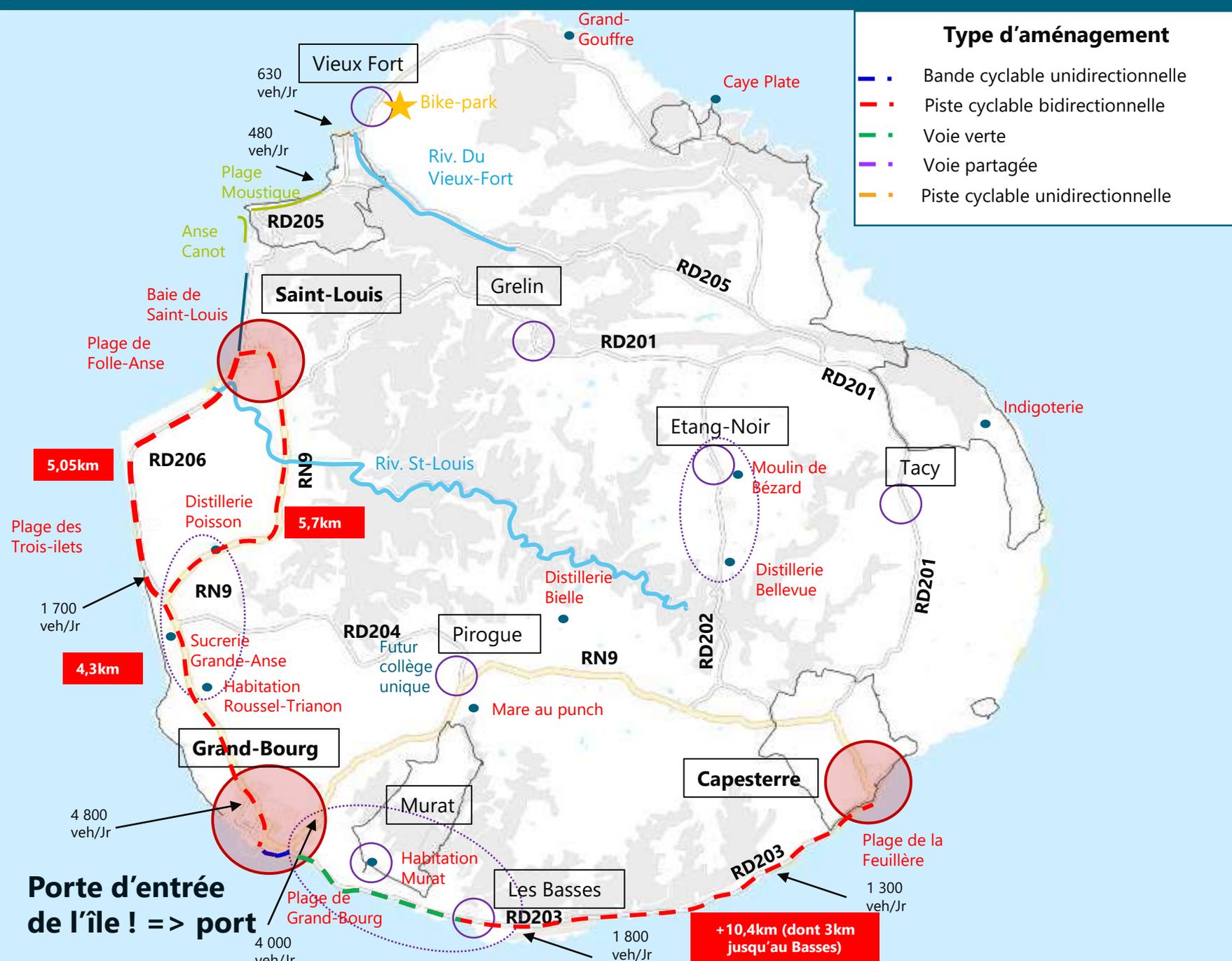


Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le 14/10/2023
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

« cyclables » EXISTANTS



Aménagements cyclables « EXISTANTS » + PROJETS RETENUS (Priorité 1 – 2023, 2024, 2025)



Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le 14/10/2023
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

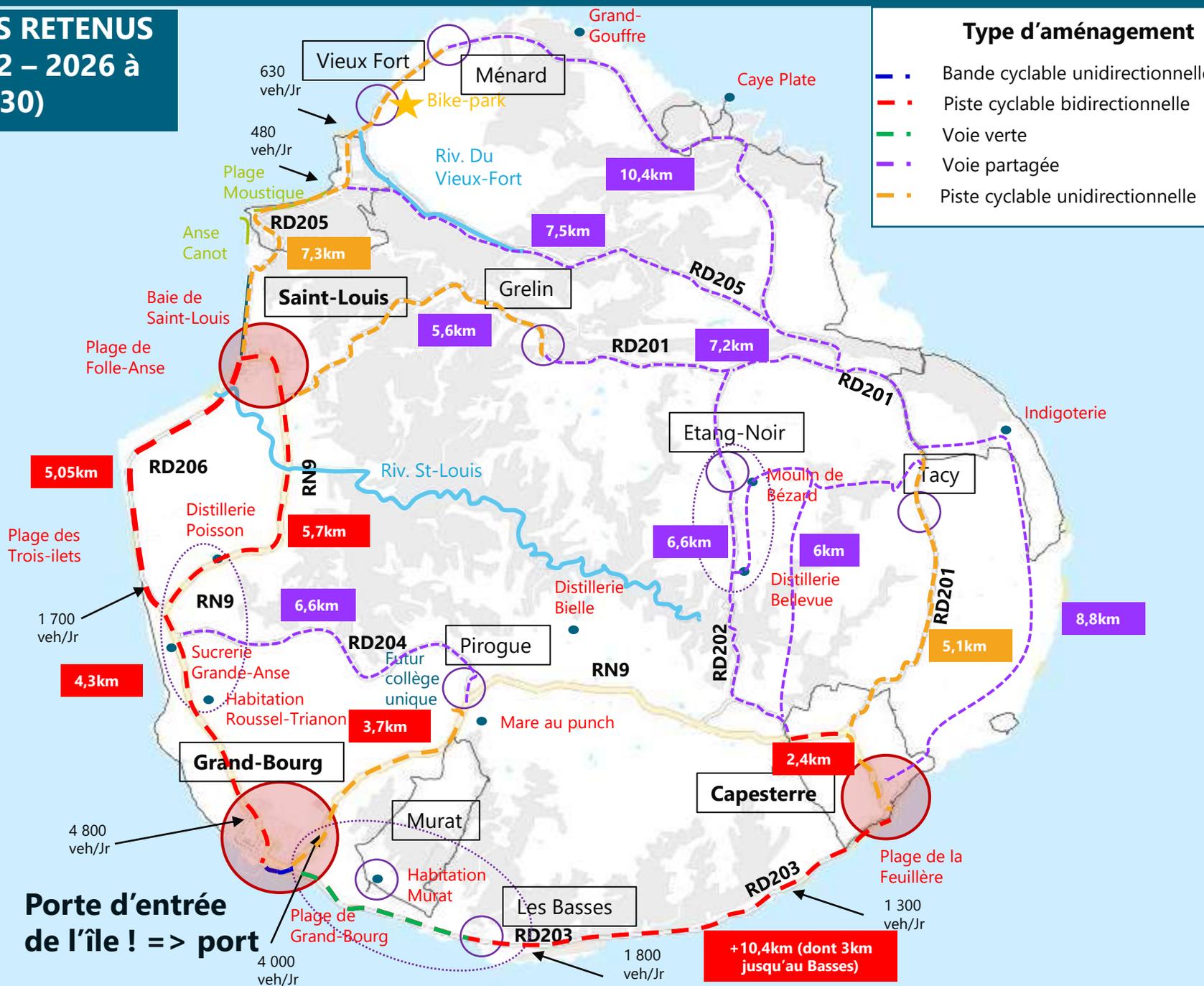
0,700 km
d'aménagements
« cyclables »
EXISTANTS

+ 10,4 km
d'aménagements
« cyclables » EN
PRIORITE 1 en 2024

+ 15,1 km
d'aménagements
« cyclables » EN
PRIORITE en 2025

Aménagements cyclables « EXISTANTS » + PROJETS RETENUS (Priorité 1 – 2023, 2024, 2025)

+ PROJETS RETENUS (Priorité 2 – 2026 à 2030)



Type d'aménagement

- Bande cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Voie verte
- Voie partagée
- Piste cyclable unidirectionnelle

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le 14/10/2023
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

« cyclables » EXISTANTS

+ 25,5 km d'aménagements « cyclables » EN PRIORITE 1

+ 84 km d'aménagements « cyclables » EN PRIORITE 2

Porte d'entrée de l'île ! => port

+10,4km (dont 3km jusqu'au Basses)

4. LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

Synthèse par typologie d'aménagement

Type d'aménagement	Linéaire existant (en km)	Linéaire projeté (en km)
Aménagements en site propre « Exclusif »		
<i>Piste cyclable unidirectionnelle</i>		
<i>Piste cyclable bidirectionnelle</i>	0,6	
<i>Piste cyclable unidirectionnelle et bidirectionnelle – hypothèse basse</i>		37,6
<i>Piste cyclable unidirectionnelle et bidirectionnelle – hypothèse haute</i>		49,9
<i>Voie verte (section RD203)</i>		
Aménagements « mixtes et non séparatifs » sur voirie		
<i>Bandes cyclables et double sens cyclable – hypothèse basse</i>	0,1	12,85
<i>Bandes cyclables et double sens cyclable – hypothèse haute</i>		15,35
<i>Cheminements mixtes yc Trottoirs « cyclable » (logo vélo sur trottoir)</i>		39,7
<i>Voies partagées (dont CVCB)</i>		4,3
<i>Accotement revêtu, « bande dérasée de droite » (BDD) ou « bande multifonctionnelle »</i>		
Total (hypo basse)	0,7	101,8

4. LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ – SYNTHÈSE FINA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Plan Pluriannuel d'Investissement

Niveau de priorité	Linéaire (en km)	Coût financier total (en Euros TTC)
Priorité 1		
2023	0,7	<i>Voir coût des travaux réalisés</i>
2024	10,4	5 564 000€
2025	15,1	<i>Entre 2 822 550€ et 5 743 550€</i>
<i>Sous-total</i>	26,0	Entre 8 386 550€ et 11 307 550€
Priorité 2		
<i>Sous-total</i>	84,0	<i>Entre 5 185 400 et 8 300 000€</i>
Total		Entre 13 571 950€ et 19 607 550€

NOTA : Il s'agit d'estimations basées sur des ratios devant permettre d'orienter les décisions, de mobiliser des financements et d'élaborer un échéancier d'investissement pluriannuel. Des études techniques complémentaires devront être réalisées afin de préciser ces coûts. Ces chiffrages intègrent uniquement la fonction cyclable des aménagements proposés, hors acquisitions foncières et autres travaux (assainissement, réseaux divers, mobilier urbain, embellissement, espaces verts, ...)

PLAN D' ACTIONS DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

Sur la base des éléments du diagnostic terrain, des analyses de données et des rencontres avec les communes, le réseau cyclable proposé est construit en vue de créer un maillage cyclable global.

Le réseau cyclable projeté est très ambitieux puisqu'il vise à développer près de 100 km d'itinéraires cyclables. Cet objectif est atteignable sur le long terme.

Afin de réaliser ce projet, le schéma doit être organisé dans sa phase opérationnelle pour permettre le développement progressif du vélo sur le territoire.

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

Berser
Levrault

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

FICHES D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES

05.1

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°1 : Grand-Bourg (rond-point du Sacré-Cœur) – Capesterre (carrefour Bd Maritime)

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 11 200 ml (entre 9 et 12m de large)

Localisation : RD203 (communes de Grand-Bourg et Capesterre)

Gestionnaire de voirie : Département

Phasage : Priorité 1

Aménagement principal préconisé : Voie verte ou piste cyclable bidirectionnelle de 3m avec bordure séparative

Hiérarchisation : Réseau structurant

Stade d'avancement : cf : étude 2019-2020 : « liaison cyclable Grand-Bourg – Habitation Murat, RD203, commune de Grand-Bourg » - 922 346 € HT

Points de vigilance / impacts : Création rond-point au pied de Lalane ; largeur d'emprise restreinte à Vigo (risque d'acquisitions foncières)

Impact environnemental : Fort, préservation du littoral

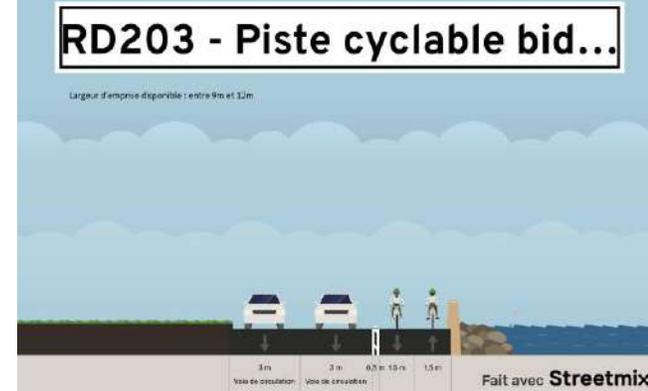
ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

2 565 000€ - Possibilité de mobiliser des cofinancements en raison du niveau de qualité d'aménagement proposée (AAP, Europe, ...)



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale



- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Voie rectiligne
 - ⇒ Trafic de 1 800 véh/jr
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50, 70 et 80km/h
- **Aménagement privilégié coté littoral : peu de croisements et entrées / sorties de riverains à traiter :**
 - ⇒ Report de stationnement longitudinal à prévoir (secteur plage de Grand-Bourg)
 - ⇒ Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
 - ⇒ Etude spécifique à mener sur les risques sur la préservation du littoral (principalement entre le bourg de Capesterre et l'Aérodrome des Basses).
- **5 sections homogènes d'aménagement répertoriés**
- **Aménagement cyclable existant à raccorder (Bd Maritime + rond-point du Sacré-Cœur)**

Réalisation Egis - Septembre 2023

4.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°2 : Grand-Bourg (débarcadère Gare maritime) – Saint-Louis (Mairie)

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 15 100 ml (entre 8,5 et 12m de large sur RD206 et entre 9 et 12m sur RN9)

Localisation : RN9 et RD206 (communes de Grand-Bourg et Saint-Louis)

Gestionnaire de voirie : Département pour la RD206, Région pour la RN9

Phasage : Priorité 1

Aménagement principal préconisé : Voie verte ou piste cyclable bidirectionnelle de 3m avec bordure séparative

Hiérarchisation : Réseau structurant

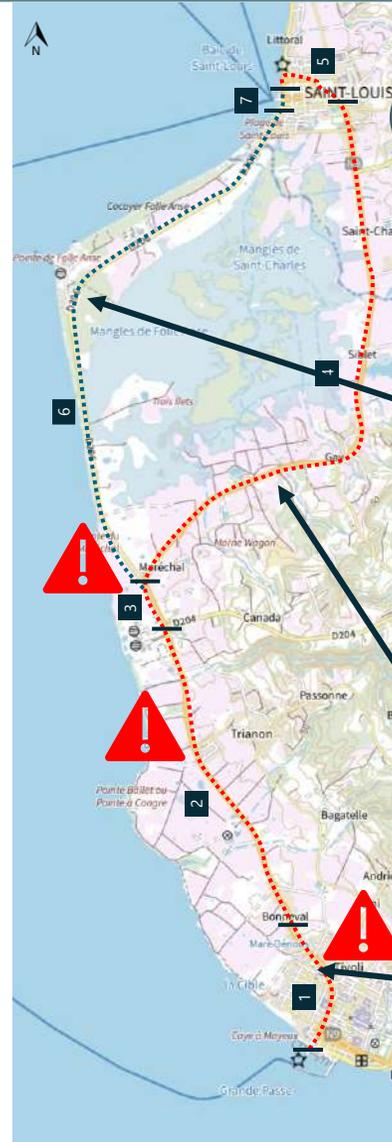
Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour

Points de vigilance / impacts : Carrefours RN9 x Chemin de treille à traiter ; Rond-point de la sucrerie ; Croisement à traiter pour assurer les continuités ; pont rouge ; largeur d'emprise restreinte à Roussel, Maréchal et Cimetière

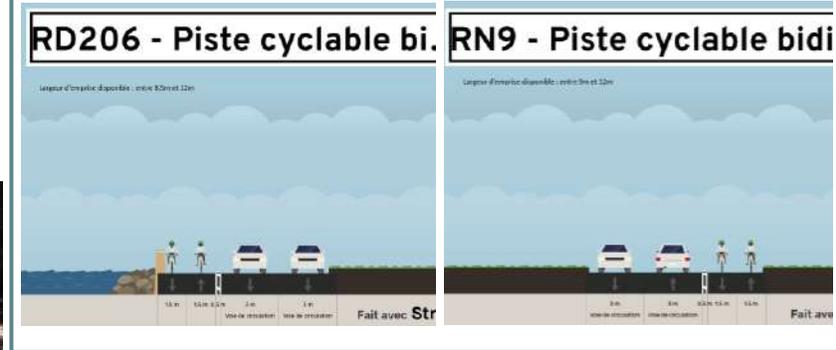
Impact environnemental : Fort, préservation de la biodiversité sur la RD206

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :
 2 800 000€ (hypo basse) à 5 800 000€ : (hypo haute) - Possibilité de mobiliser des cofinancements en raison du niveau de qualité d'aménagement proposée (AAP, Europe, ...)



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale



- **2 itinéraires complémentaires à valoriser :**
 - ⇒ RN9 : vitesse réglementée à 80km/h
 - Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ RD206 : vitesse réglementée à 80km/h
 - Risque de besoin d'élargissement ponctuel
 - Études spécifiques à mener sur les risques de préservation de la biodiversité
- **Aménagement privilégié coté littoral : peu de croisements et entrées / sorties de riverains à traiter sur la RD206**
 - ⇒ Report de stationnement longitudinal à prévoir (secteur centre de Grand-Bourg)
- **Risques d'acquisitions foncières sur RN9**
- **6 sections homogènes d'aménagement répertoriés**
 - ⇒ 2 sections communes sur RN9 (4 800 véh/jr)
 - ⇒ 1 section sur RN9 dédiée
 - ⇒ 1 section sur RD206 dédiée (1700 véh/jr)
 - ⇒ 3 en cœur de bourg (Grand-Bourg et Saint-Louis)

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°3 : Grand-Bourg (rond-point du Sacré-Cœur) – Pirogue (futur collège)

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 3 700 ml (entre 9,5 et 10m)

Localisation : RN9 (commune de Grand-Bourg)

Gestionnaire de voirie : Région

Phasage : Priorité 2

Aménagement principal préconisé : Piste cyclable unidirectionnelle avec bordure séparative

Hiérarchisation : Réseau structurant

Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour. A coordonner avec la création du collège unique et l'arrivée du SDIS

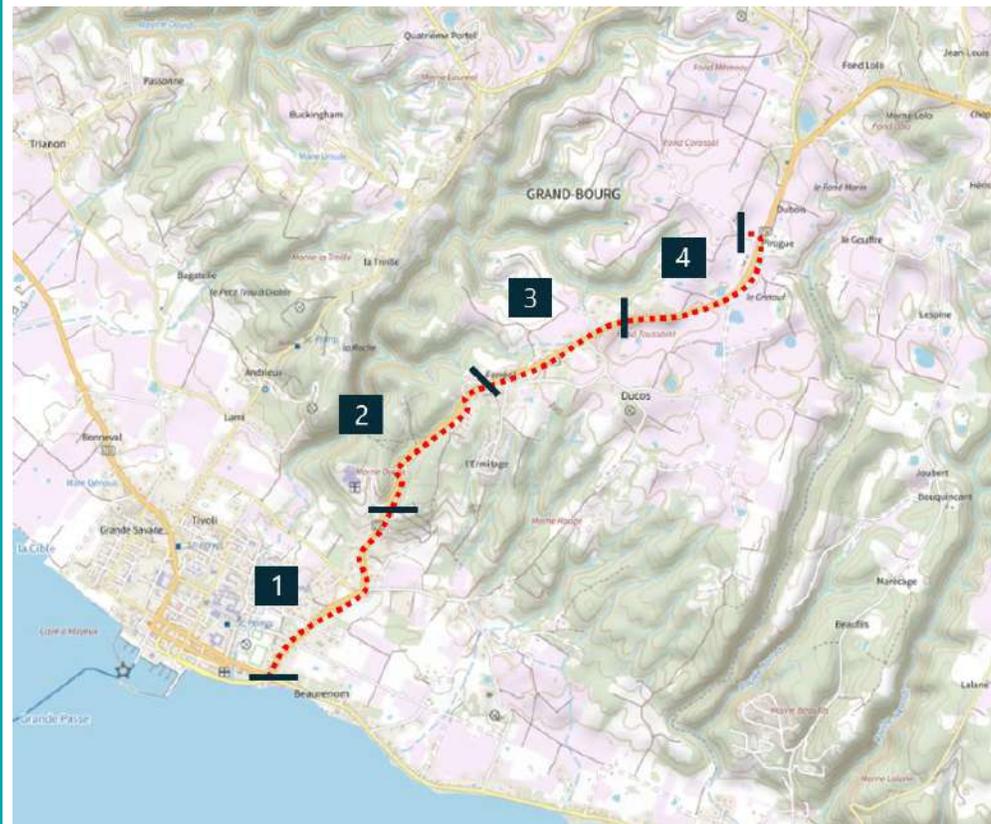
Points de vigilance / impacts : Déclivité (gestion du différentiel de vitesse)

Impact environnemental : Faible

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

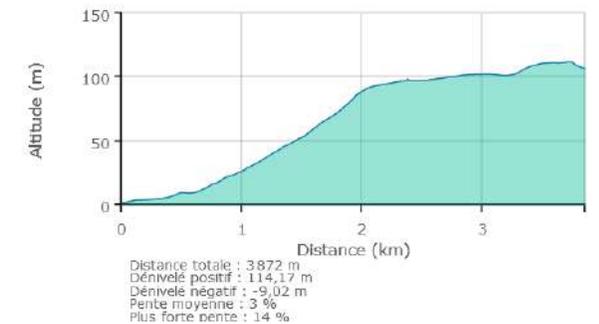
800 000€ (hypo basse) à 850 000€ : (hypo haute) - Possibilité de mobiliser des cofinancements en raison du niveau de qualité d'aménagement proposée (AAP, Europe, ...)



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale



PROFIL ALTIMÉTRIQUE



- **Forte déclivité :** plus d'1km avec une pente supérieure à 10%
- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Trafic de 4 000 véh/jr
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50 (en agglomération) et 80km/h (hors agglomération)
- **Aménagement unidirectionnel privilégié :**
 - ⇒ Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
- **5 sections homogènes d'aménagement répertoriés**
- **Aménagement cyclable existant à raccorder (Bd Maritime + rond-point du Sacré-Cœur)**

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°4 : Saint-Louis – Vieux-Fort

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 7 250 ml (entre 6 et 11m de large)

Localisation : RD205

Gestionnaire de voirie : Département

Phasage : Priorité 2

Aménagement principal préconisé : Piste cyclable unidirectionnelle avec bordure séparative (si emprise suffisante)

Hiérarchisation : Réseau secondaire

Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour

Points de vigilance / impacts : Croisement à traiter pour assurer les continuités ; largeur faible à partir de la section n°5 (risque d'acquisitions foncières)

Impact environnemental : Moyen, préservation du littoral

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

1 965 000€ (hypo basse) à 2 647 000€ : (hypo haute)



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale

Vieux-Fort



- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Trafic très faible : 600 véh/jr
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50 (en agglomération) et 80km/h (hors agglomération)
- **Aménagement unidirectionnel privilégié :**
 - ⇒ Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
- **7 sections homogènes d'aménagement répertoriés**

Réalisation Egis - Septembre 2023

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°5 : Saint-Louis – Grelin

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 5 450 ml (entre 9 et 11,5m de large - (sauf à Morne Romain 7,5m !))

Localisation : RN9 et RD201

Gestionnaire de voirie : Département

Phasage : Priorité 2

Aménagement principal préconisé : Piste cyclable sur la RN9 et piste cyclable unidirectionnelle avec bordure séparative ou bande cyclable avec chicane sur la RD201

Hiérarchisation : Réseau secondaire

Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour

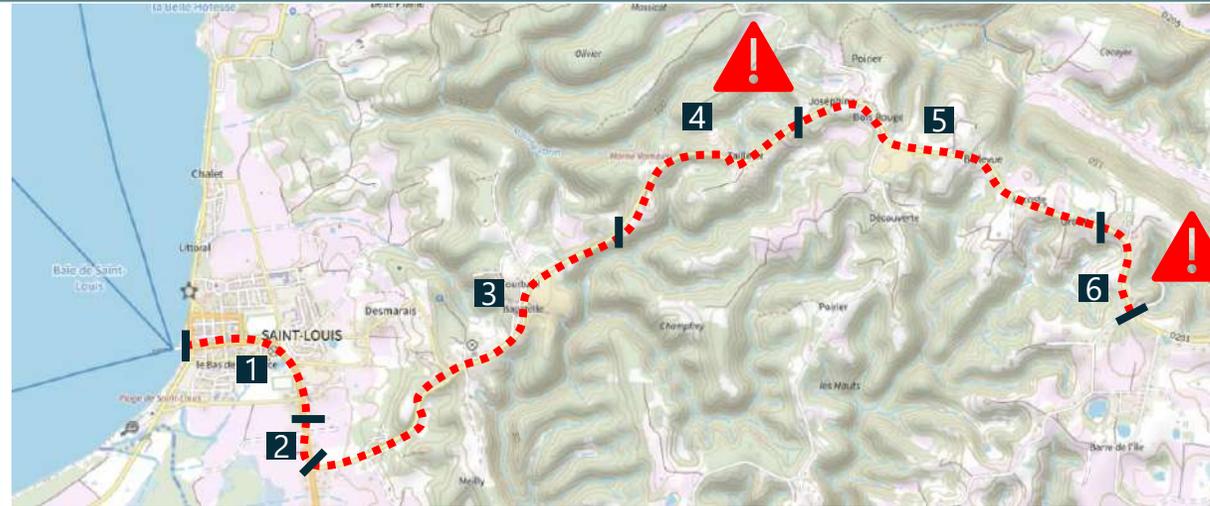
Points de vigilance / impacts : Croisement à traiter pour assurer les continuités ; Déclivité (gestion du différentiel de vitesse) ; Largueur faible dans la côte de Morne Romain et dans Grelin (risque d'acquisitions foncières)

Impact environnemental : Faible

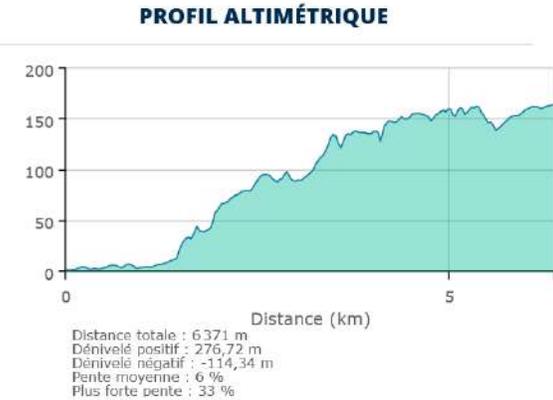
ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

926 000€ (hypo basse) à 918 000€ : (hypo haute)



« La limitation de vitesse n'étant pas toujours respectée, la commune souhaite mettre l'accent sur la sécurité et souhaite expérimenter la pose de ralentisseurs dans la montée. »



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale



- **Forte déclivité :** plus d'1,5km avec une pente supérieure à 10%
- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50 (en agglomération) et 80km/h (hors agglomération)
- **Aménagement unidirectionnel privilégié :**
 - ⇒ Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
- **6 sections homogènes d'aménagement répertoriés**

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°6 : Capesterre – Etang Noir

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 8 650 ml - 8m sauf à Héloin 6,66m

Localisation : RD202 et voie communale de Capesterre

Phasage : Priorité 2

Aménagement principal préconisé : Piste cyclable unidirectionnelle avec bordure séparative ou bande cyclable

Hiérarchisation : Réseau secondaire

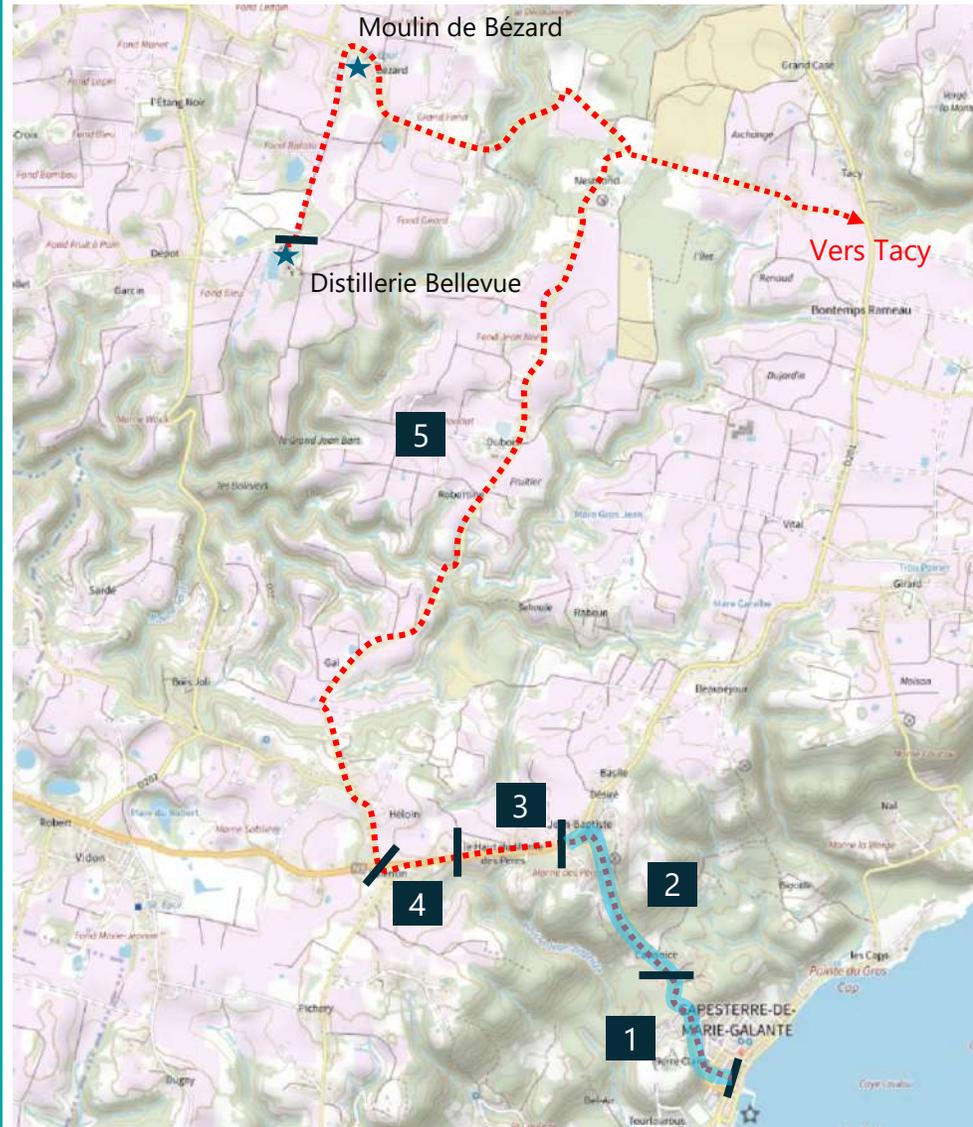
Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour

Points de vigilance / impacts : Croisement à traiter pour assurer les continuités ; Déclivité (gestion du différentiel de vitesse) ; Largeur faible à partir de la section n°4 (risque d'acquisitions foncières)

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

194 500€ (hypo basse) à 364 500€ : (hypo haute), dont 93 500€ (hypo basse) à 263 500€ (hypo haute) pour la partie commune avec l'itinéraire Capesterre – Tacy



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale



PROFIL ALTIMÉTRIQUE



- **Forte déclivité :** plus d'1km avec une pente supérieure à 10%
- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50 (en agglomération) et 80km/h (hors agglomération)
- **Aménagement unidirectionnel privilégié :**
 - ⇒ Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
- **5 sections homogènes d'aménagement répertoriés**

Réalisation Egis - Septembre 2023

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°7 : Capesterre – Tacy

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 6 100 ml

Localisation : RN9 – RD201

Gestionnaire de voirie : Région pour la RN9 et département pour la RD201

Phasage : Priorité 2

Aménagement principal préconisé : Piste cyclable unidirectionnelle avec bordure séparative ou bande cyclable

Hierarchisation : Réseau secondaire

Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour

Points de vigilance / impacts : Croisement à traiter pour assurer les continuités ; Déclivité (gestion du différentiel de vitesse) ; Largueur faible à Dubois (risque d'acquisitions foncières)

Impact environnemental : Faible

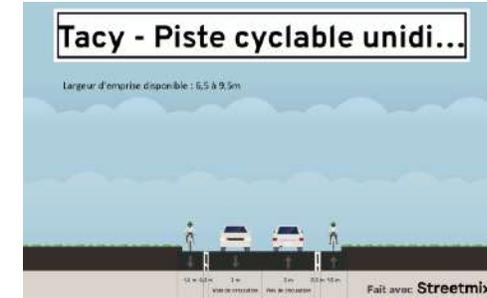
ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :

452 500€ (hypo basse) à 2 722 500€ : (hypo haute), dont 93 500€ (hypo basse) à 263 500€ (hypo haute) pour la partie commune avec l'itinéraire Capesterre – Etang-Noir



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale



PROFIL ALTIMÉTRIQUE



- **Forte déclivité :** plus d'1km avec une pente supérieure à 10%
- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50 (en agglomération) et 80km/h (hors agglomération)
- **Aménagement unidirectionnel privilégié :**
 - ⇒ Possibilité d'insertion si réduction de la chaussée
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
- **4 sections homogènes d'aménagement répertoriés**

5.1 FICHE D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES :

Itinéraire n°8 : Capesterre – Indigoterie de la Côte Est

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Longueur : 8 800 ml (entre 6,5 et 8m)

Localisation : Chemin des Galets

Gestionnaire de voirie : Département

Phasage : Priorité 2

Aménagement principal préconisé : Chaucidou entre Capesterre et Capharnaum

Hiérarchisation : Réseau secondaire

Stade d'avancement : absence d'étude réalisée à ce jour

Points de vigilance / impacts : Enjeux de l'itinéraire à questionner ; Croisement à traiter pour assurer les continuités

Impact environnemental : Moyen, préservation du littoral

ESTIMATIONS FINANCIERES

Coût d'investissement (HT) :
475 000 €



PROFIL EN TRAVERS PROPOSÉ – section principale

Route des Galets



- **Axe à caractère routier :**
 - ⇒ Sections avec des vitesses réglementées à 50 (en agglomération) et 80km/h (hors agglomération)
 - ⇒ Trafic routier non disponible mais très fiable au regard des observations réalisées
- **Aménagement de type CVCB (Chaucidou) privilégié :**
 - ⇒ Largeur minimale nécessaire : 5,5m
 - ⇒ Risque d'acquisitions foncières
- **3 sections homogènes d'aménagement répertoriés**



Réalisation Egis - Septembre 2023

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

Berser
Levrault

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

TRAITEMENT DES CENTRES-BOURGS

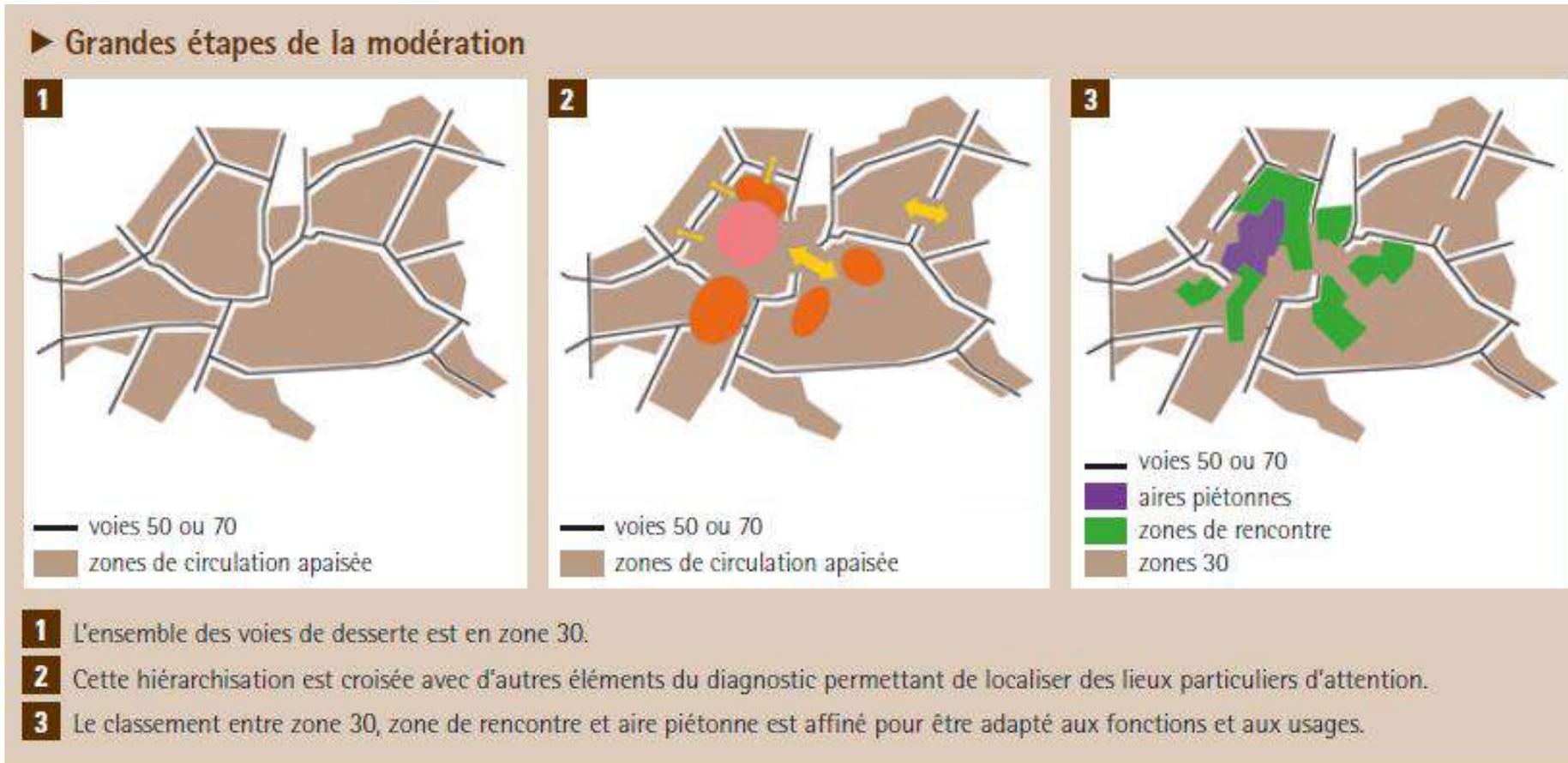
05.2

5.2 LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

Les dispositifs retenus dans le centres-bourgs = LA ZONE 30

- Aménager des rues apaisées
- Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE



5.2 LE RÉSEAU CYCLABLE PROJÉTÉ

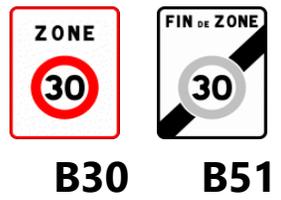
Les dispositifs retenus dans le centres-bourgs = LA ZONE 30

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Berser
Levraut

ZONE
30

- Aménager des rues apaisées
- Organiser la cohabitation avec le trafic motorisé



5.2 LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

Les dispositifs retenus dans le centres-bourgs = LA ZONE 30

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

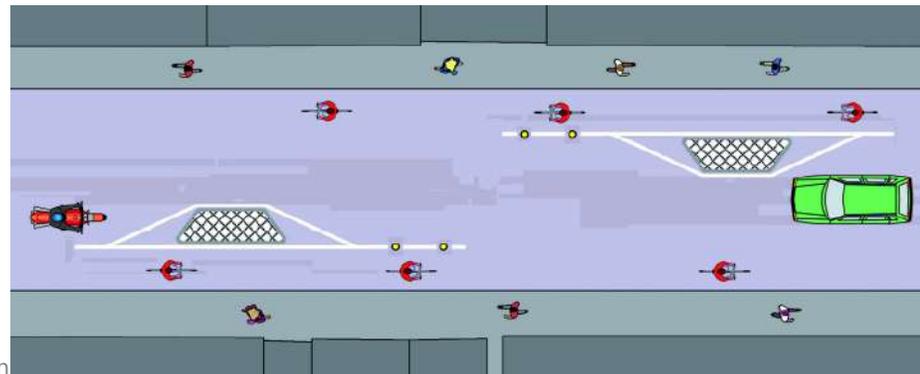
ZONE

Besler
Levrault

30

- **Les cyclistes et les modes motorisés se partagent la chaussée sans nécessité de ségrégation avec des voies dédiées**

- ✓ Prendre en compte les cyclistes dans les aménagements de modération de la vitesse :
 - coussins et plateaux,
 - une écluse dotée d'un bypass,
- ✓ Mais aussi dans certaines configurations
 - forte pente,
 - trafic important (> 4000 véh./j),
 - pôle générateurs public jeune



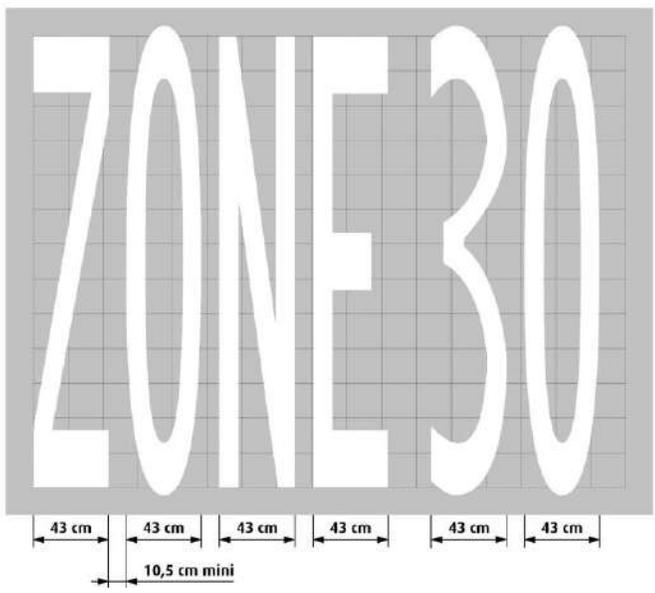
5.2 LE RÉSEAU CYCLABLE PROJÉTÉ

Les dispositifs retenus dans le centres-bourgs = LA ZONE 30

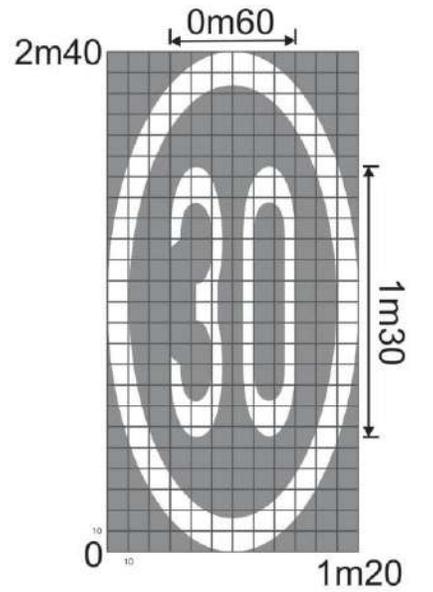
Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

ZONE
Berser
Levrault
30

Entrée, en complément de la signalisation verticale



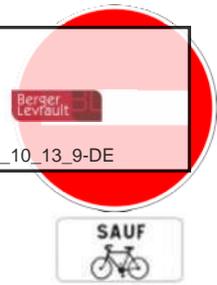
Rappel, à l'intérieur d'une zone 30



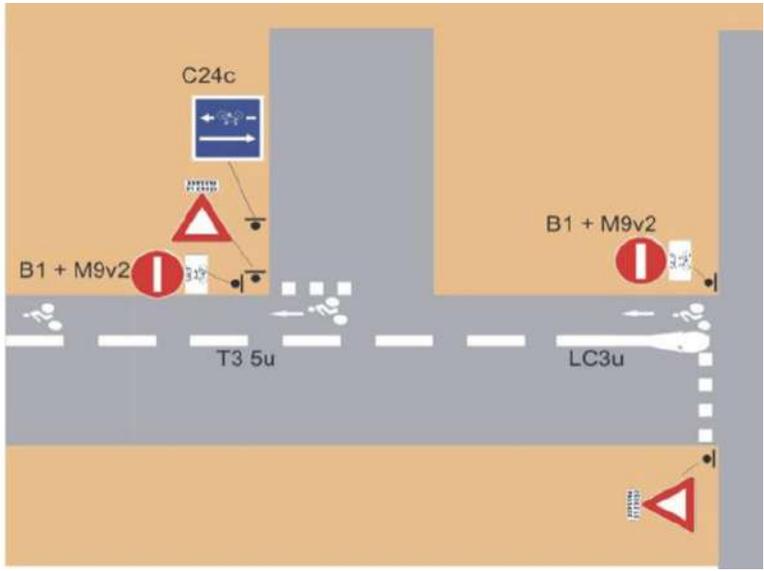
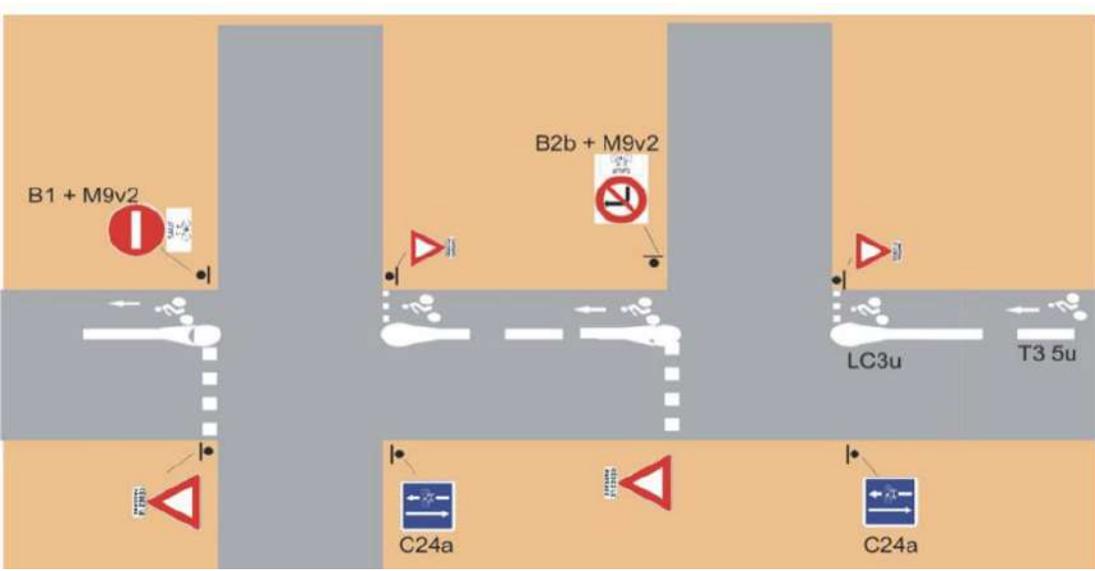
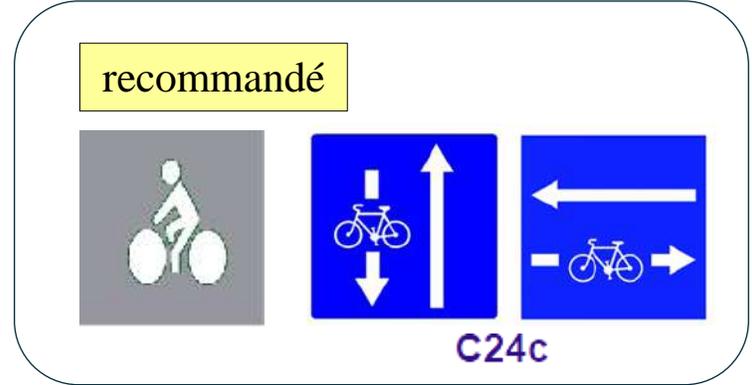
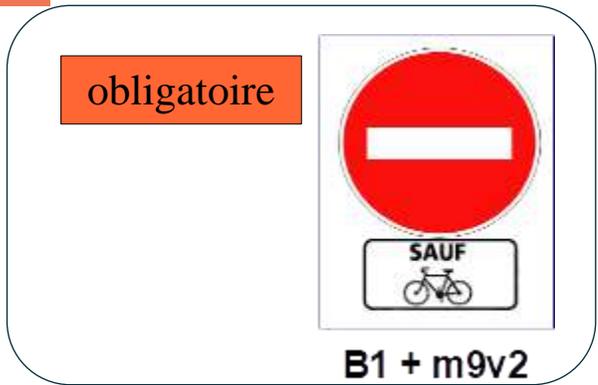
5.2 LE RÉSEAU CYCLABLE PROJÉTÉ

Les dispositifs retenus dans le centres-bourgs = LE DOUBLE SENS CYCLABLE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE



Signalisation



5.2 LE RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE



Les dispositifs retenus dans le centres-bourgs = **AGIR SUR LE STATIONNEMENT**

EX : LA PLACE JEAN JAURÈS A MANDUEL (7 000 HAB DANS LE GARD)

Avant

Après



SCÉNARIO RETENU DANS GRAND-BOURG

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le



ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

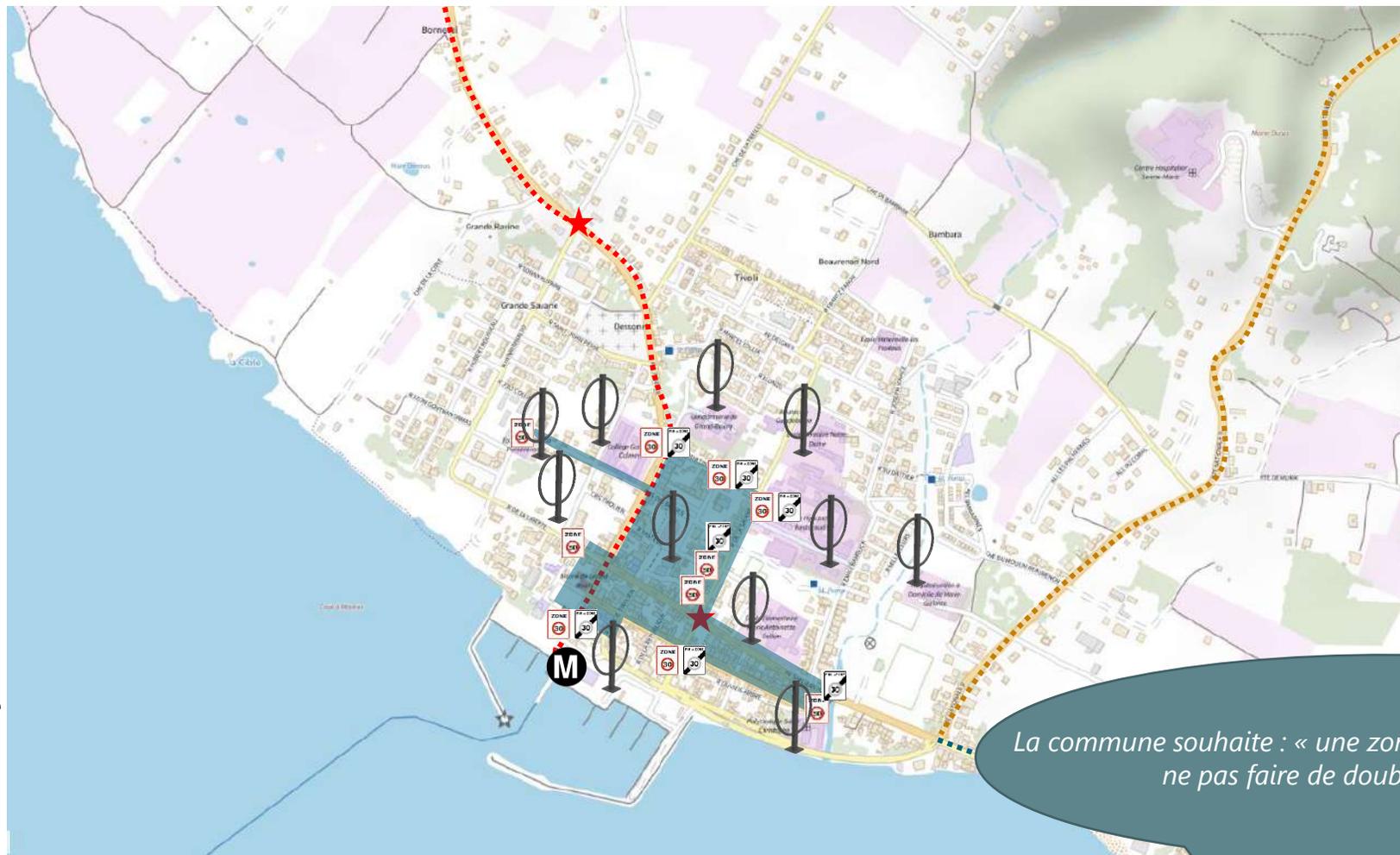
SECTION – Grand-Bourg							
CRITERE	DETAIL DU CRITERE	Scénario Zone 30		Scénario périmètre Double-sens cyclable avec zone 30		Scénario Report stationnement automobile	
		Evaluation	Explication	Evaluation	Explication	Evaluation	Explication
Niveau de Sécurité & Qualité & Confort	Séparation des véhicules ; vitesse	+	Partage de la voirie avec abaissement de la vitesse de circulation	-	Partage de la voirie en sens inverse des véhicules motorisés	++	Plus de place pour les cyclistes, meilleure visibilité
Niveau de continuité & lisibilité	Continuité de la liaison avec les sections amont et aval notamment par le choix du côté aménagé	+	Continuité des itinéraires	+	Continuité des itinéraires	+	Continuité des itinéraires
Largeur disponible	Dimension à minimum 3ml de large pour une piste cyclable bidirectionnelle	++	Pas d'impacts notables relevés	+	Risque de besoin d'élargissement ponctuel	++	Pas d'impacts notables relevés
Impact sur l'existant	Impact sur la voirie, le stationnement et/ou les alignements d'arbres	++	Pas d'impacts notables relevés	++	Pas d'impacts notables relevés	++	Pas d'impacts notables relevés
Croisement d'accès et carrefour (sécurité)	Croisement avec des carrefours, des entrées charretières, présence d'espace tampon contre ces entrées	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités
Impact environnemental et foncier	Impact + / - conséquent sur l'environnement et le foncier	++	Aménagement sur voirie existante	++	Aménagement sur voirie existante (sauf si besoin d'élargissement)	++	Aménagement sur voirie existante
Coût	Coût approximatif des travaux (hors acquisition) pour la création de l'aménagement cyclable par rapport aux contraintes d'aménagement	+	1 700 000€ pour 12,7km aménagés	++	60 000€ pour 2km aménagés		?
Délais de mise en œuvre	Réalisation à très court terme (2024), court-moyen terme (avant la fin du mandat : avril/juin 2026), long terme (après 2026)	+	Court-moyen terme	+	Court-moyen terme	+	Court-moyen terme
Co-financement	Co-financement de l'aménagement cyclable par des AAP, institutions, etc	-	Possibilités de cofinancement plus réduites	-	Possibilités de cofinancement plus réduites	-	Possibilités de cofinancement plus réduites

SCÉNARIO RETENU DANS GRAND-BOURG

Scénario « périmètre Double-sens cyclable avec zone 30 »

Commune	Type	Aménagement	Envoyé en préfecture le 14/10/2023	Total HT
Grand-Bourg	Principal	Zone 30	Reçu en préfecture le 14/10/2023	0 350
Grand-Bourg	Principal	Arceaux vélo	Publié le 50	7 500
Grand-Bourg	Principal	Ellipse au sol	ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE	3 400
Grand-Bourg	Principal	Station recharge vélo	1	1500
				1 500

-  Zone 30
-  Panneau double zone 30
-  Carrefour à sécuriser
-  Stationnement vélo
-  Mobilib
5 VLS par commune + scooters



 Variante 1 Grand-Bourg – Saint-Louis

 Variante 1 Grand-Bourg – Pirogue

 Variante 1 Grand-Bourg – Capesterre

SCÉNARIO RETENU DANS CAPESTERRE

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le 
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

SECTION – Capesterre

CRITERE	DETAIL DU CRITERE	Scénario Zone 30		Scénario Double-sens cyclable		Scénario Report stationnement automobile	
		Evaluation	Explication	Evaluation	Explication	Evaluation	Explication
Niveau de Sécurité & Qualité & Confort	Séparation des véhicules ; vitesse	+	Partage de la voirie avec abaissement de la vitesse de circulation	-	Partage de la voirie en sens inverse des véhicules motorisés	++	Plus de place pour les cyclistes, meilleure visibilité
Niveau de continuité & lisibilité	Continuité de la liaison avec les sections amont et aval notamment par le choix du côté aménagé	+	Continuité des itinéraires	+	Continuité des itinéraires	+	Continuité des itinéraires
Largeur disponible	Dimension à minimum 3ml de large pour une piste cyclable bidirectionnelle	++	Pas d'impacts notables relevés	+	Risque de besoin d'élargissement ponctuel	++	Pas d'impacts notables relevés
Impact sur l'existant	Impact sur la voirie, le stationnement et/ou les alignements d'arbres	++	Pas d'impacts notables relevés	++	Pas d'impacts notables relevés	++	Pas d'impacts notables relevés
Croisement d'accès et carrefour (sécurité)	Croisement avec des carrefours, des entrées charretières, présence d'espace tampon contre ces entrées	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités
Impact environnemental et foncier	Impact + / - conséquent sur l'environnement et le foncier	++	Aménagement sur voirie existante	++	Aménagement sur voirie existante (sauf si besoin d'élargissement)	++	Aménagement sur voirie existante
Coût	Coût approximatif des travaux (hors acquisition) pour la création de l'aménagement cyclable par rapport aux contraintes d'aménagement	+	420 000€ pour 3,2km aménagés	++	42 000€ pour 1,4km aménagés		?
Délais de mise en œuvre	Réalisation à très court terme (2024), court-moyen terme (avant la fin du mandat : avril/juin 2026), long terme (après 2026)	+	Court-moyen terme	+	Court-moyen terme	+	Court-moyen terme
Co-financement	Co-financement de l'aménagement cyclable par des AAP, institutions, etc	-	Possibilités de cofinancement plus réduites	-	Possibilités de cofinancement plus réduites	-	Possibilités de cofinancement plus réduites



SCÉNARIO RETENU DANS CAPESTERRE

Scénario « Scénario Zone 30 »

Commune	Type	Aménagement	Unité	Prévu / Zone	Total HT
Capesterre	Principal	Zone 30	11	14/10/2023	6 050
Capesterre	Principal	Arceaux vélo	11	Reçu en préfecture le 14/10/2023	550
Capesterre	Principal	Ellipse au sol	25	Publié le	3 750
Capesterre	Principal	Station recharge vélo	14	ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE	2 200
			1		1 500
					1 500

-  Zone 30
-  Panneau double zone 30
-  Carrefour à sécuriser
-  Stationnement vélo
-  Poche de stationnement

Projet Mobilib
5 VLS par commune
+ scooters



« Le centre bourg de la commune est déjà entièrement en zone 30. La commune souhaite la matérialiser avec de la signalisation verticale et horizontale. la création du collège unique libérera de l'espace de stationnement face au collège actuel. »

..... Variante 1 et 2 Grand-Bourg – Capesterre



PROPOSITIONS SCÉNARIOS DANS SAINT-LOUIS

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le



ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

SECTION – Saint-Louis

CRITERE	DETAIL DU CRITERE	Scénario Zone 30 avec voie principale et sections autour de mairie en double sens cyclable		Scénario Double-sens cyclable		Scénario Report stationnement automobile	
		Evaluation	Explication	Evaluation	Explication	Evaluation	Explication
Niveau de Sécurité & Qualité & Confort	Séparation des véhicules ; vitesse	+	Partage de la voirie avec abaissement de la vitesse de circulation	-	Partage de la voirie en sens inverse des véhicules motorisés	++	Plus de place pour les cyclistes, meilleure visibilité
Niveau de continuité & lisibilité	Continuité de la liaison avec les sections amont et aval notamment par le choix du côté aménagé	+	Continuité des itinéraires	+	Continuité des itinéraires	+	Continuité des itinéraires
Largeur disponible	Dimension à minimum 3ml de large pour une piste cyclable bidirectionnelle	++	Pas d'impacts notables relevés	+	Risque de besoin d'élargissement ponctuel	++	Pas d'impacts notables relevés
Impact sur l'existant	Impact sur la voirie, le stationnement et/ou les alignements d'arbres	++	Pas d'impacts notables relevés	++	Pas d'impacts notables relevés	++	Pas d'impacts notables relevés
Croisement d'accès et carrefour (sécurité)	Croisement avec des carrefours, des entrées charretières, présence d'espace tampon contre ces entrées	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités	-	Croisement à traiter pour assurer les continuités
Impact environnemental et foncier	Impact + / - conséquent sur l'environnement et le foncier	++	Aménagement sur voirie existante	++	Aménagement sur voirie existante (sauf si besoin d'élargissement)	++	Aménagement sur voirie existante
Coût	Coût approximatif des travaux (hors acquisition) pour la création de l'aménagement cyclable par rapport aux contraintes d'aménagement	+	780 000€ pour 6km aménagés	++	48 000€ pour 1,6km aménagés		?
Délais de mise en œuvre	Réalisation à très court terme (2024), court-moyen terme (avant la fin du mandat : avril/juin 2026), long terme (après 2026)	+	Court-moyen terme	+	Court-moyen terme	+	Court-moyen terme
Co-financement	Co-financement de l'aménagement cyclable par des AAP, institutions, etc	-	Possibilités de cofinancement plus réduites	-	Possibilités de cofinancement plus réduites	-	Possibilités de cofinancement plus réduites

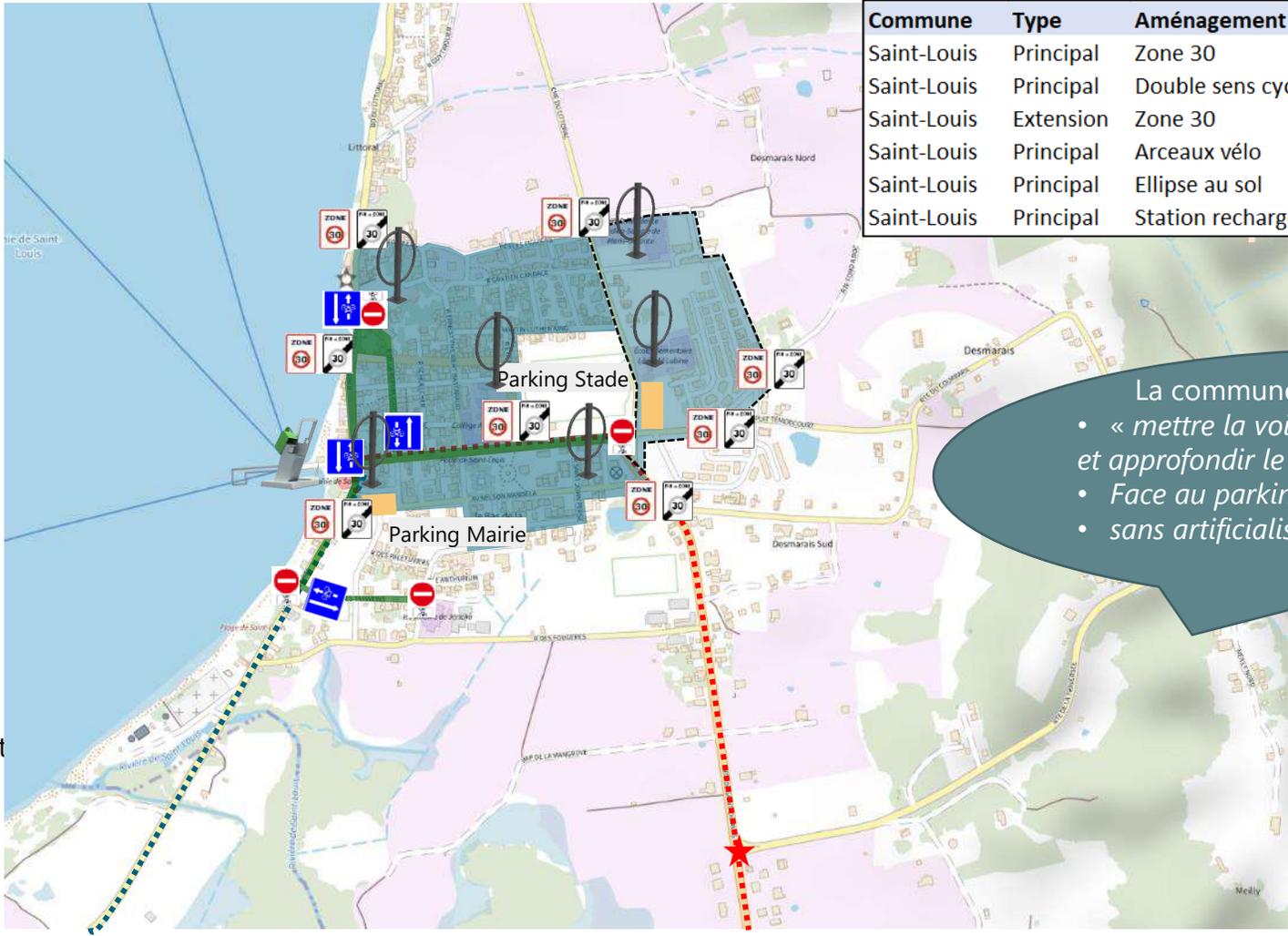
SCÉNARIO RETENU DANS CAPESTERRE

Scénario « Zone 30 avec voie principale et sections autour de mairie en double sens cyclable »

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le 
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

-  Double-sens cyclable
-  Zone 30
-  Extension zone 30
-  Panneau double zone 30
-  Panneau double sens cyclable
-  Carrefour à sécuriser
-  Stationnement vélo
-  Stationnement + recharge vélo
-  Poche de stationnement

Projet Mobilib
 5 VLS par commune
 + scooters



-  Variante 1 Grand-Bourg – Saint-Louis
-  Variante 3 Grand-Bourg – Saint-Louis

Commune	Type	Aménagement	Unités	Prix unitaire	Total HT
Saint-Louis	Principal	Zone 30	12	550	6 600
Saint-Louis	Principal	Double sens cyclable	8	350	2 800
Saint-Louis	Extension	Zone 30	4	550	2 200
Saint-Louis	Principal	Arceaux vélo	25	150	3 750
Saint-Louis	Principal	Ellipse au sol	24	200	4 800
Saint-Louis	Principal	Station recharge vélo	1	1 500	1 500

La commune de Saint-Louis souhaite :

- « mettre la voie principale en double sens cyclable et approfondir le scénario de Zone 30.
- Face au parking de la mairie (prévoir un parking sans artificialisation, avec pose de grillage sur gazon)

Coût de création d'un parking végétalisé

- 4 à 5 000€/place (intégrant la voirie d'accès)



PLAN DE STATIONNEMENT ET AUTRES SERVICES VELOS

05.3

5.3 PLAN DE STATIONNEMENT ET AUTRES SERVICES

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le 
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

■ Proposer une offre de stationnement adaptée à chaque type de public et à chaque type d'usage.

Quatre catégories de stationnement vélo sont préconisées :

Durée de stationnement	Type de public	Usage	Stationnement recommandé
Courte (inférieure à 2h)	Chaland	Démarches administratives, petits achats	Arceaux
Moyenne (entre 2 et 6h)	Visiteurs, touristes	Visites, achats	Abri
Longue (supérieure à 6h)	Pendulaires (actifs, étudiants)	Travail, études la journée ou résidents la nuit et les WE	Boxes individuels, consignes à vélos, parc relais vélos et stations-vélos.

Arceaux :
250 à 500 € / u
Courte durée



Abris collectifs couverts :
5 000 € / u
Moyenne durée



Box individuel :
3 000 € / u
Longue durée



Consigne collective (local) :
50 000 € / u
Longue durée



L'offre de stationnement est à définir en fonction des usagers cible et doit répondre à une demande potentielle dans un premier temps.

L'évolutivité de l'offre de stationnement devra être considérée au fur et à mesure afin de répondre à l'évolution de la demande, le cas échéant.

Lieux préférentiels :
au niveau des équipements et services de proximité de centre-ville (mairies, écoles, pôles de commerces, ...)

Lieux préférentiels :
Au niveau des équipements d'envergure à forte concentration (collège, lycée, équipements de loisirs, sportifs et culturel, ...)

Lieux préférentiels :
Au niveau des lieux d'intermodalité (arrêts TC stratégiques, gares maritimes et gares routières, futurs pôles d'échange multimodaux, ... Copropriétés - résidences)

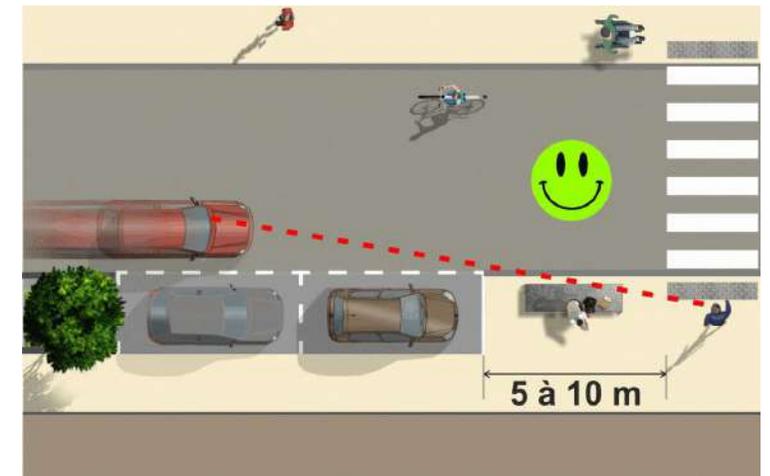
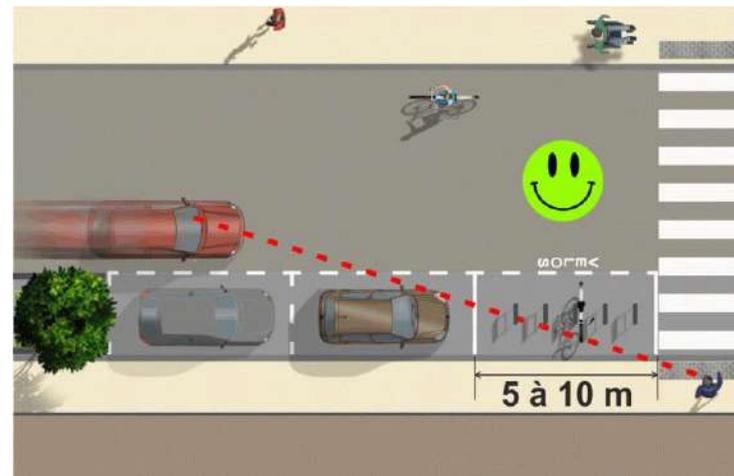
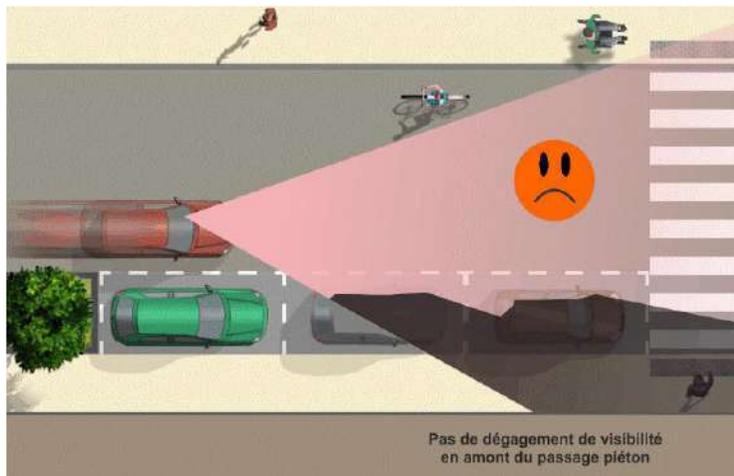
Lieux préférentiels :
Au niveau des lieux d'intermodalité (arrêts TC stratégiques, gares maritimes et gares routières, futurs pôles d'échange multimodaux, ... Copropriétés - résidences)

5.3 PLAN DE STATIONNEMENT ET AUTRES SERVICES

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

■ Proposer une offre de stationnement adaptée à chaque type de public et à chaque type d'usage.

- **Remplacement du stationnement des véhicules par du stationnement vélo** (décret 2015-808 du 02/07/2015 relatif au Plan d'Actions pour les Mobilités Actives et au stationnement).
 - La mise en œuvre d'arceaux sur les places anciennement réservées aux voitures permet en outre d'éviter l'engorgement des trottoirs qui sont parfois très étroits. On peut ainsi garer 8 vélos sur 1 emplacement voiture
- **Neutralisation des places aménagées dans les 5 à 10m en amont du passage piétons**
 - Interventions plus ou moins lourdes, avec maintien de l'existant ou reprise de bordures (intérêt de donner une fonction à l'espace neutralisé)

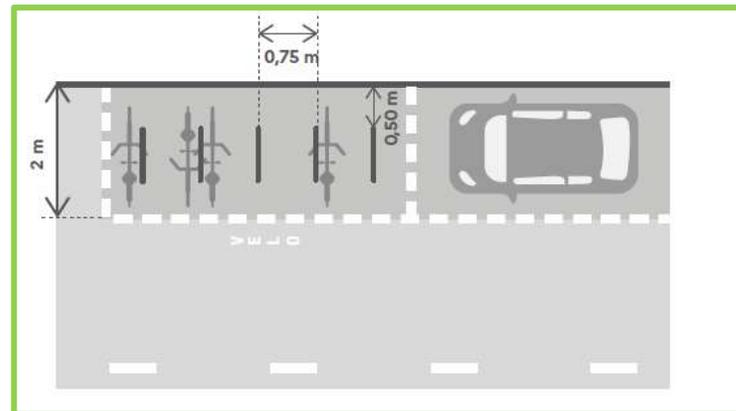


5.3 PLAN DE STATIONNEMENT ET AUTRES SERVICES

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

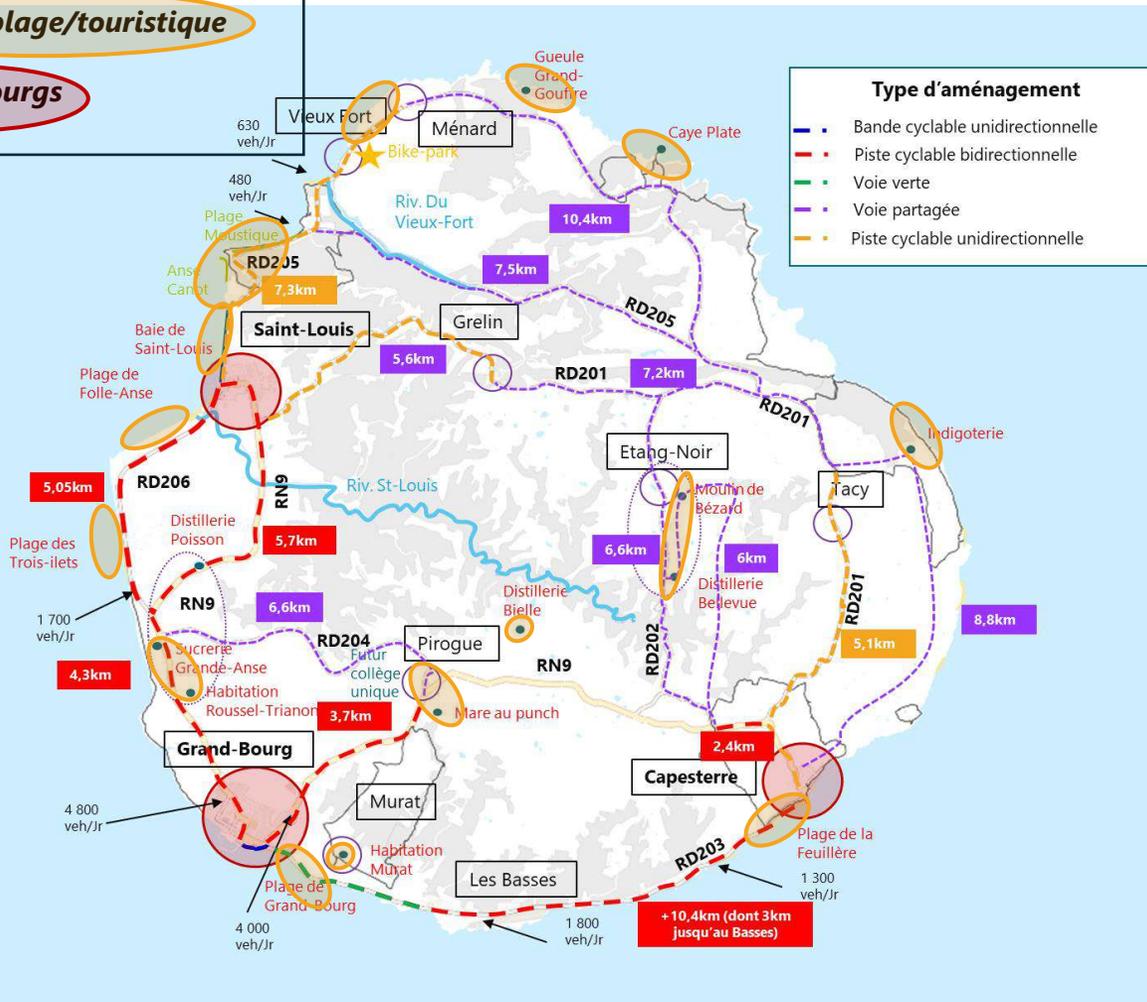
- Proposer une offre de stationnement adaptée à chaque type de public et à chaque type d'usage.

Moins de stationnement pour les motorisés ...
plus de stationnement pour les vélos



Déploiement

- Zones de plage/touristique
- Centres bourgs



L'offre de stationnement doit se déployer au niveau des principaux équipements de la commune tels que :

- Établissements scolaires : écoles, collèges, lycées
- Gares routières et ferroviaire :
- Commerces de proximité
- Équipements sportifs
- Équipements culturels
- Équipements administratifs
- Établissements de santé
- Équipements touristiques

Communes cibles	Sites identifiés
Grand-Bourg	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-Bourg : 50 arceaux : • Hors centre-bourg : ex : plages, collège, habitations, ..., 20 arceaux
Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-bourg : 25 arceaux • Hors centre-bourg : 15 arceaux
Capesterre	<ul style="list-style-type: none"> • Centre-Bourg : 25 arceaux : • Hors centre-bourg : 15 arceaux

Une estimation de 100 à 150 arceaux, 3 modules de deux consignes individuelles, 2 abris vélo, 3 stations de réparation

Coût € HT=50 000 à 60 000€

5.3 PLAN DE STATIONNEMENT ET AUTRES SERVICES

■ Renforcer l'offre de services connexes

■ Location de vélos classiques ou à assistance électrique avec accueil personnalisé & Bornes de recharge : projet Mobilib

■ 3 stations identifiées : 1/commune ; 5 vélos par commune + location de scooters

▶ Service de location de courte moyenne et longue durée avec un accueil personnalisé. Ces services peuvent être gérés en interne, par une délégation de services publics ou par une association. Possible vocation sociale.

+ bornes de recharge avec consigne individuelle et connectique

+ plan du réseau

+ support de stationnement

■ Station multi-outils = bornes de réparation : outillage et gonflage

■ Des services de réparation ou de station de gonflage peuvent être mise en place sur des points stratégiques du notamment à proximité des lieux les plus fréquentés par les vélos :

▶ Pôle de transport multimodal

▶ Le long des grands itinéraires vélos

▶ Dans les stationnements vélo collectifs

■ Installation de 3 compteurs sur des axes principaux : coût : 5K€/u



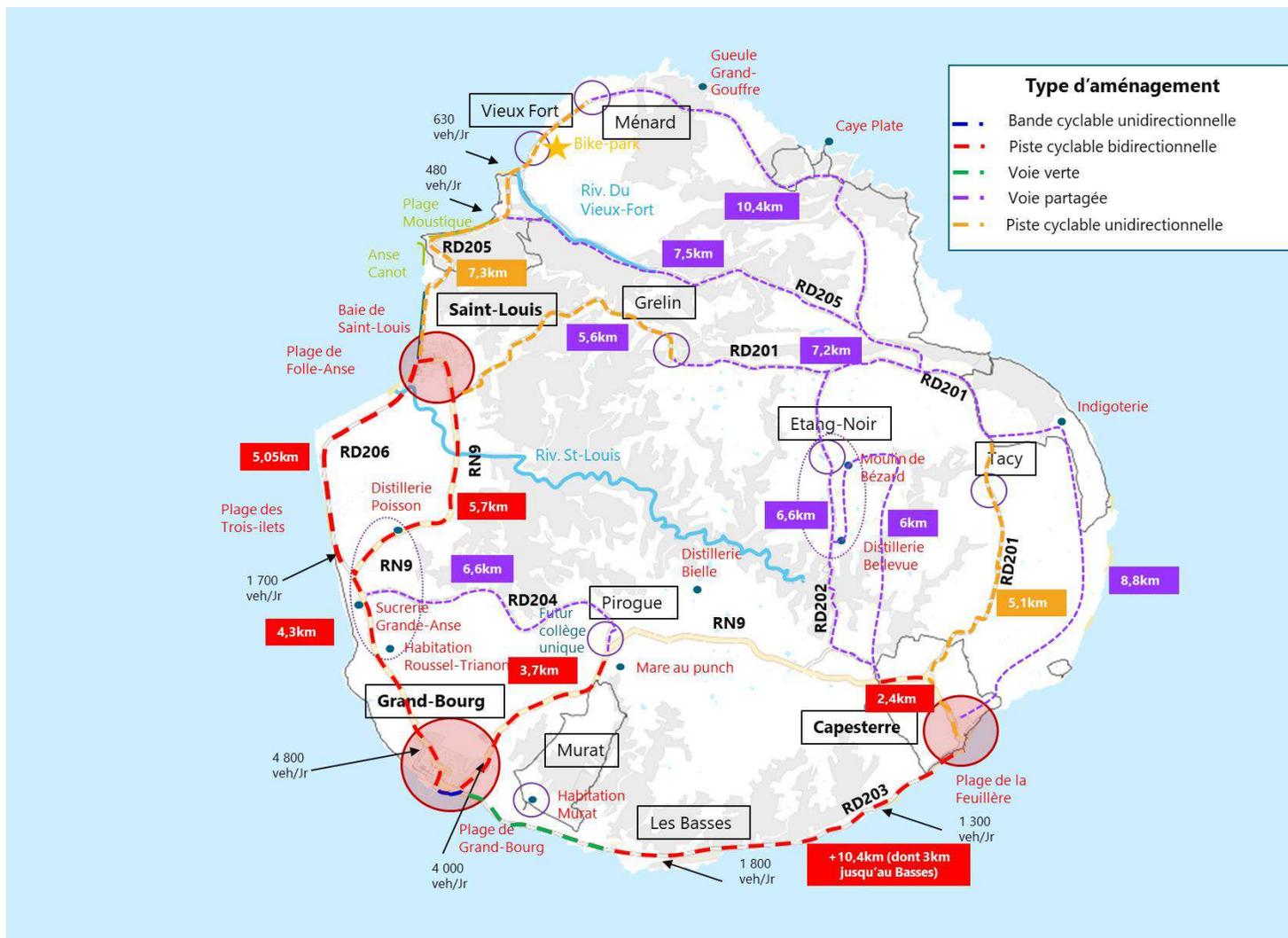
LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRECONISATIONS

05.4

5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le Berser Levraut
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Jalonner les itinéraires projetés



Près d'une centaine de carrefours à flécher

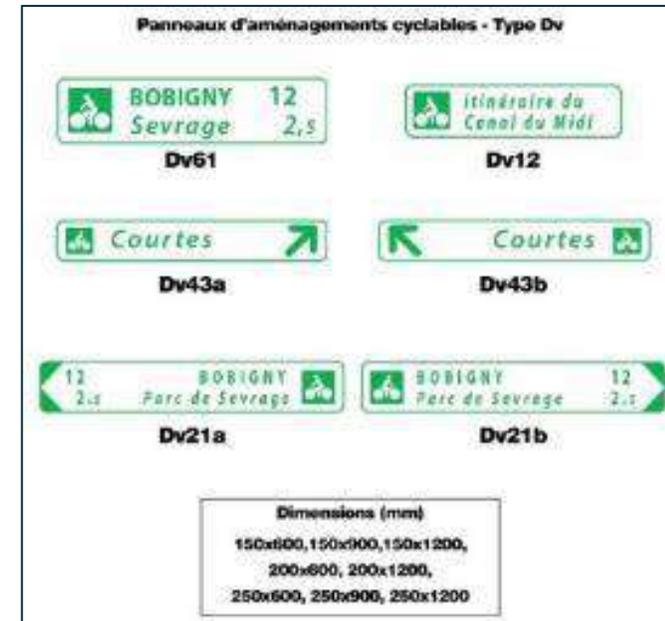
- Panneau DV avec mention
- Panneau DV sans mention
- Marquage au sol (figurine vélo)

5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

⇒ Préconisations générales sur la politique de jalonnement

- Au-delà des aménagements cyclables et du stationnement vélo, **la signalisation des itinéraires est essentielle au développement de la pratique cyclable**. Il s'agit notamment d'enjeux d'amélioration de la visibilité du réseau, mais aussi d'orientation de l'utilisateur dans son choix d'itinéraire le plus adapté.
- Il s'agit d'accompagner le déploiement du réseau structurant par l'implantation de panneaux de jalonnement.
- Il existe principalement 3 types de panneaux de signalisation :
 - les panneaux de pré-signalisation Dv40,
 - les panneaux de position Dv20,
 - les panneaux de confirmation Dv60.
- Afin de calibrer le jalonnement, il s'agit notamment de **définir les pôles et les directions que l'on souhaite signaler. La mise en place du jalonnement cyclable repose sur un principe de hiérarchisation des pôles à signaler**.
 - Pôles de niveau 1 (jalonnement principal) : les centres des communes ;
 - Pôles de niveau 2 (jalonnement de proximité) : les pôles majeurs (ZA, collèges, sites majeurs, ...);
 - Pôles touristiques (jalonnement touristique) : office de tourisme, gare.
- Les pôles majeurs situés en dehors de la zone d'étude peuvent être pris en compte.
- Dans les zones à forte densité de services (commerces, hébergements, restaurants) l'information doit être synthétisée.



5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

⇒ Préconisations techniques sur le jalonnement cyclable :

- En site propre, une implantation à 1 mètre du sol est optimale. Une implantation jusqu'à 2,30 mètres de hauteur est toutefois à privilégier en cas de vandalisme. Cette dernière hauteur est également à privilégier en ville et en milieu urbain plus dense.
- Les registres sont assemblés sur un mono-mât ou un bi-mâts et dégagent un gabarit piéton de 2m50 sous panneaux dans les zones urbaines contraintes.
- La face active est rétro-réfléchissante de classe I sur fond blanc avec lettrage, listel vert et symbole de type SC2.
- Le lettrage est de hauteur 40mm et de type L1 pour les noms des communes et de type L4 pour les services et quartiers.
- Les noms communs ne comportent pas de majuscule en début de mot.

Coût du jalonnement vélo / éléments financiers

- **Support** : 200€ / support
- **Lame directionnelle** : 100€ / lame
- **Pose** : 200€ / pose
- **Soit un ensemble** : 500€
- **Lame supplémentaire** : plusieurs lames sur un support 100€ / lame complémentaire
- **COÛT GLOBAL : 1000€/carrefour**

Nous incluons également le coût du marquage au sol dans ce dernier, cette solution permettant une meilleure prise en compte de l'information par les usagers et notamment les automobilistes

Possibilité de coupler la signalisation directionnelle vélo avec la SIL locale dans les centres-villes, en ajoutant une indication de temps du panneau à la destination identifiée. Comptez dans ce cas € / lame, en réutilisant les supports existants de la SIL.

■ Estimation du coût de déploiement des équipements de signalisation :

- ▶ Entre 50 et 100 000€

Panneau de continuité



Panneau de jalonnement



Monomât



Bi-mât



5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE-119
 Berset Levraut

Baliser des circuits VTT

LE BALISAGE DES CIRCUITS

LE TYPE DE PARCOURS
 Cette balise indique le type de circuit et le sens du parcours

- CIRCUIT LOCAL**, balise la plus commune
- GRANDE TRAVERSÉE VTT** ou circuit de plus de 80 km
- Circuit traversant un **PARC NATUREL RÉGIONAL**

BALISAGE SPÉCIFIQUE
 Avec des parcours majoritairement descendants, les circuits Enduro font l'objet d'un balisage légèrement différent.

Les circuits VTTAE et Fat Bike disposent également d'indications spécifiques.

AUTRES EXEMPLES DE BALISES RENCONTRÉES SUR LES SITES VTT-FFC®

- FAUSSE ROUTE**
- DANGER, PRUDENCE, RALENTIR**
- DOUBLE SENS**
- LIAISON**

LA COULEUR DE VOS CIRCUITS
 Chaque circuit dispose d'un numéro et d'un code couleur indiquant le niveau de difficulté. Les numéros de circuit sont collés sur le support de la balise.

- Très facile
- Facile
- Difficile
- Très difficile

En attente des plans des boucles de la part de l'UVMG :



Jalonner les sentiers pédestres en sentiers pédestres et cyclables

- Les sentiers pédestres de Marie-Galante peuvent être requalifiés pour accueillir les cyclistes dans le cadre d'une pratique sportive ou de découverte de l'île.
 - balisage et panneauage dans le cadre d'une activité de loisirs (découverte de l'île) ou sportive, ...



5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

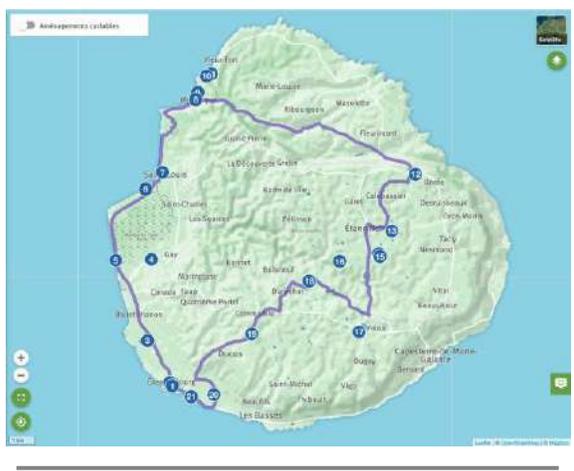
Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

■ Identifier sur le terrain les circuits touristiques existants sur l'application Géovélo



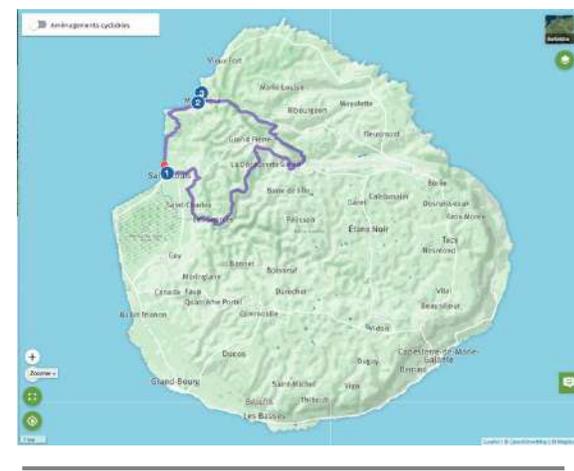
Tour de Marie-Galante

🚲 54km ⌚ 04h00 ↑ 340m



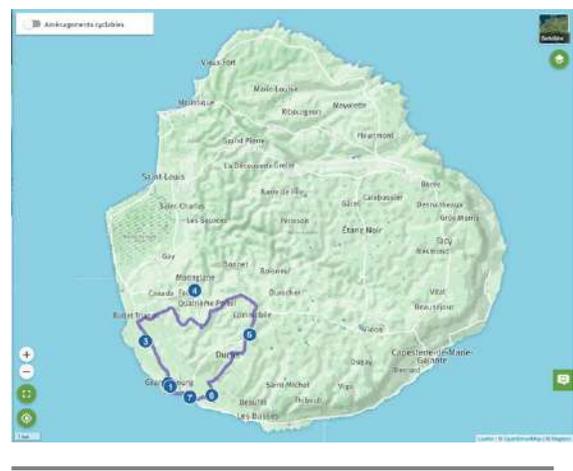
Marie-Galante Ile Durable

🚲 45km ⌚ 03h15 ↑ 378m



Tour de Saint-Louis

🚲 21km ⌚ 01h30 ↑ 323m



Tour de Grand-Bourg

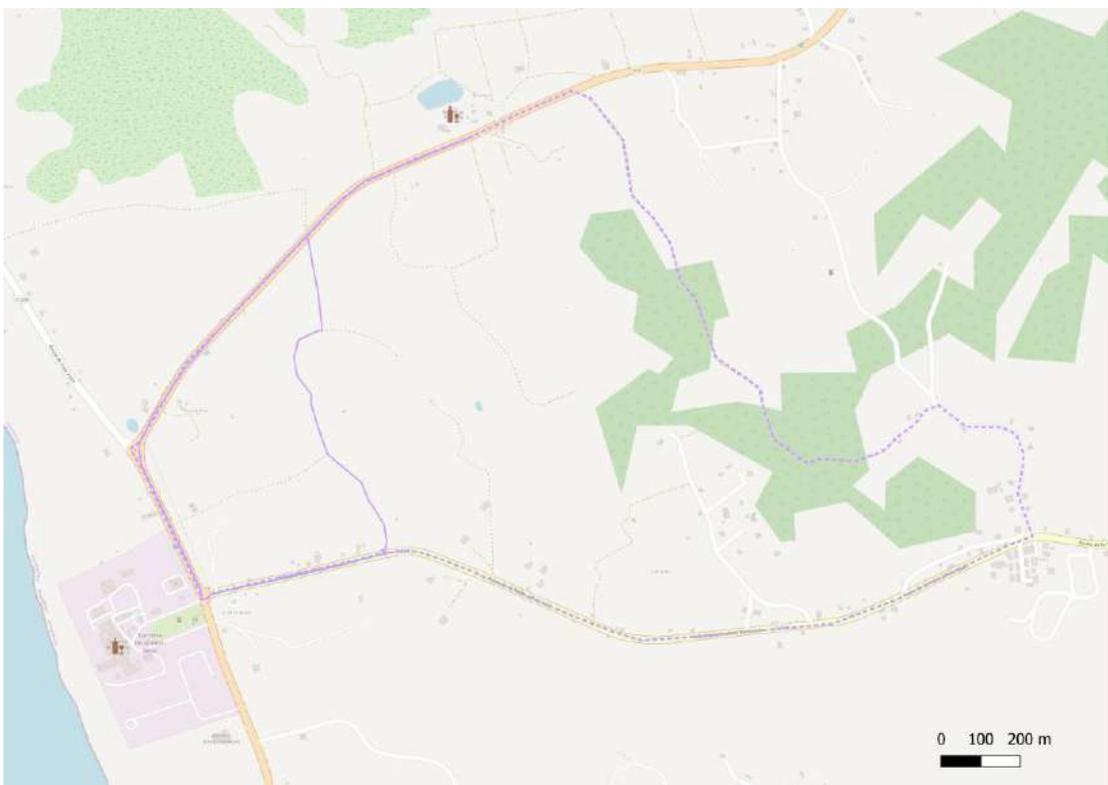
🚲 16km ⌚ 01h00 ↑ 101m

5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

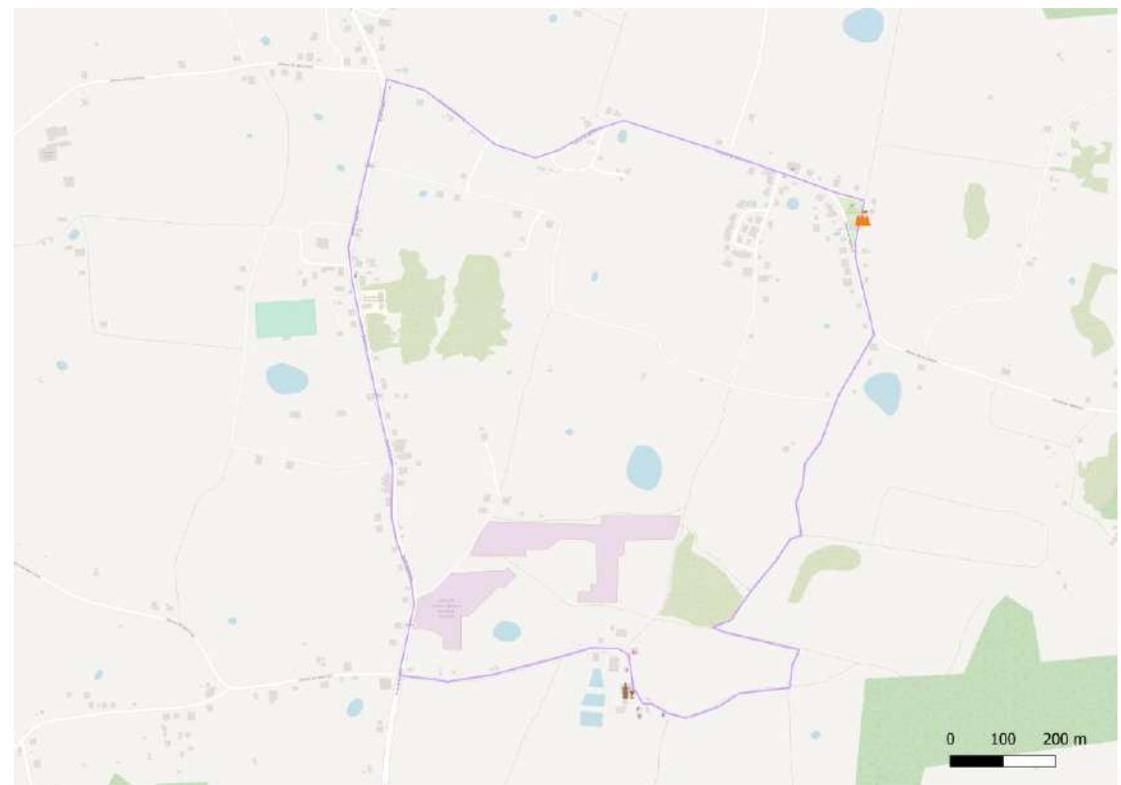
Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

■ Identifier sur le terrain des boucles locales à vocation touristique

Boucle de la sucrerie – distillerie Poisson



Boucle de Bezard



— Boucle « courte » Boucle « longue »

🚲 3,6km

🚲 6,2km

🚲 4,2km



5.4 LE JALONNEMENT DIRECTIONNEL VELO – PRINCIPES & PRÉCONISATIONS

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

■ Identifier sur le terrain des boucles locales à vocation touristique

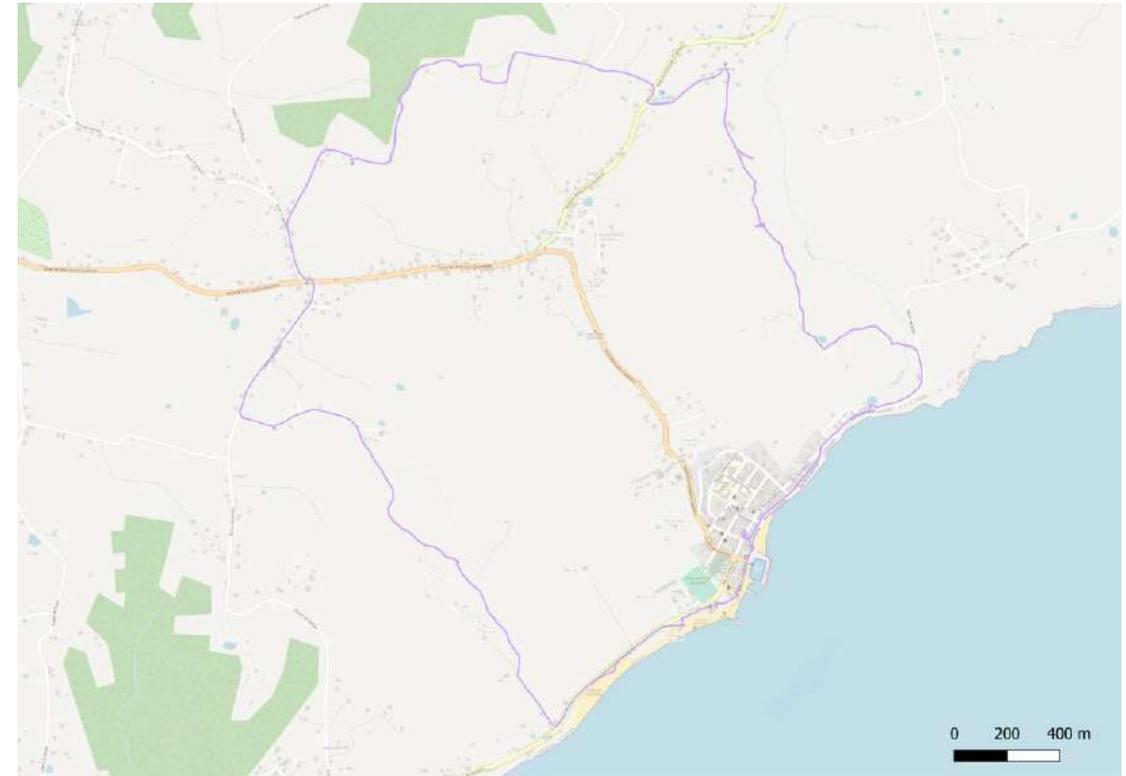
Boucle de Murat



🚲 7,6km

Reprise des sentiers pédestres et intégrer le cycle ?

Tour de Capesterre



🚲 9,7km

Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

Berser
Levrault

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

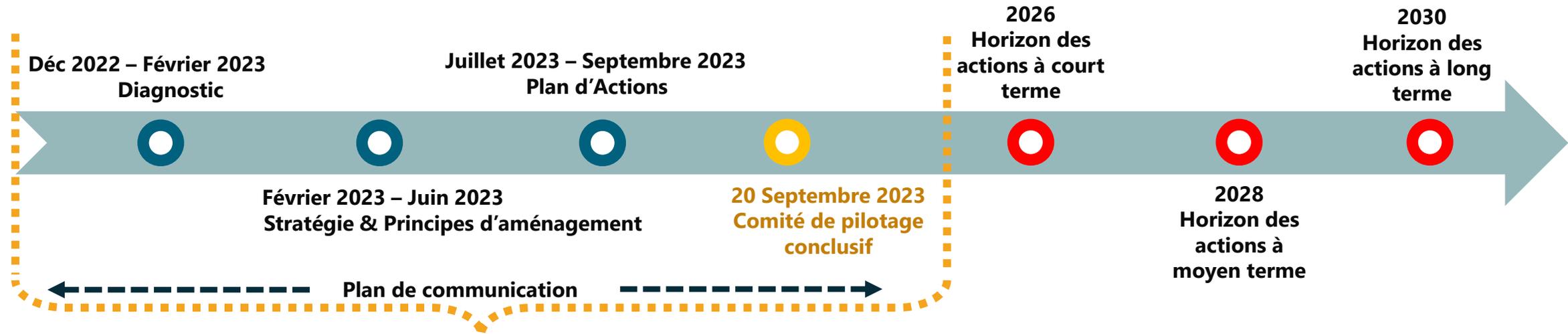
MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHÉMA

05.5

5.5 MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

⇒ SUIVRE & ANIMER



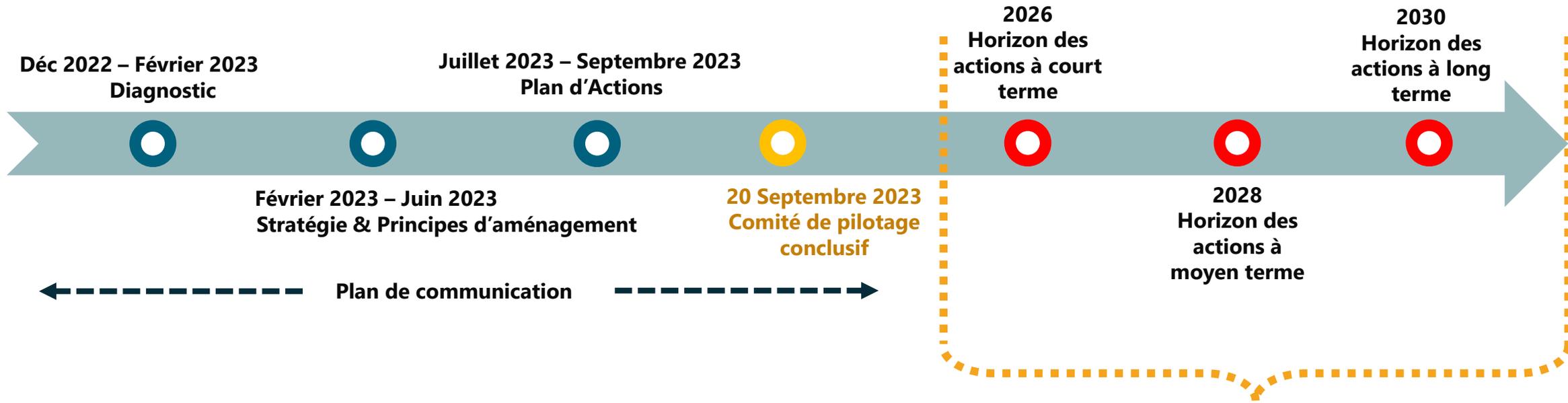
Le Schéma Directeur Cyclable de Marie-Galante a été établi en étroite collaboration avec les partenaires et acteurs institutionnels (DEAL, Région, Département, élus et techniciens des communes voisines) et les représentants de la société civile (associations) du territoire.

Cette participation témoigne d'une volonté forte de développer les modes actifs.

5.5 MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

⇒ SUIVRE & ANIMER



Mise en œuvre opérationnelle de la révision du Schéma Directeur Cyclable après l'étude

5.5 MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
 Reçu en préfecture le 14/10/2023
 Publié le
 ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Actions d'animation et de communication sur le vélo

Créer des cartes :

Objectif : Aider au repérage des usagers et promouvoir le réseau cyclable :

- Plan vélo avec localisation des services publics et activités touristiques

Plan avec niveaux de difficulté et pentes

- + Encart « mobilités »
- + Encart « sécurité »
- + Encart « idée de trajet pour tous »
- + Encart « adresses utiles »

Développer la page itinéraire sur le site de l'Office de Tourisme :

- <https://www.ot-mariegalante.com/marie-galante-à-vélo>

Coût CCMG : 3 000 €

The collage contains several key documents:

- PLAN VÉLO:** A cover page for the cycling plan, featuring the text 'Communauté de communes du Clunisois' and 'septembre 2021'.
- CHRONOMAP:** A detailed network map showing various cycling routes across the island of Marie-Galante, with labels for different paths and distances.
- SÉCURITÉ ROUTIÈRE & BIENFAITS DU VÉLO:** A brochure with sections on '501 CONSEILS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE' and '504 BÉNÉFICES DU VÉLO', providing safety tips and health benefits of cycling.
- ADRESSES UTILES:** A list of useful addresses for cyclists, including bicycle shops and repair services in Marie-Galante.
- QUELQUES IDÉES DE TRAJET... SANS TROP FORCER!:** A section offering specific cycling route suggestions, such as 'POUR ALLER À LA BIBLIOTHÈQUE DE JONCY DEPUIS MUYET' and 'POUR ALLER AU COLLÈGE DE CLUNY DEPUIS JALONGY'.
- MOBILITÉ DANS LE CLUNISOIS:** A brochure detailing mobility services and transport options available in the Clunisois region.



5.5 MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

SENSIBILISER & EDUQUER

■ L'année est ponctuée d'évènements qui peuvent être l'occasion de développer une communication autour du vélo :

- Tour de Marie-Galante
- Semaine européenne de la mobilité
- Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège
- Mai à vélo
- Ayav
- Journée Mondiale de la Terre – 22/04

■ La collectivité peut mettre en place une fête du vélo ou plus généralement des mobilités douces. Ces événements sont très divers mais ce qui est le plus souvent organisé consiste en :

- Des stands dont par exemple :
 - ▶ de la collectivité ou elle peut expliquer sa politique vélo (nouveaux itinéraires et services à disposition, etc).
 - ▶ D'associations de cyclistes, de vélo-école ...
 - ▶ De vélocistes locaux.

- Des animations ludiques dont :
 - ▶ Bourse à vélo;

■ Coût CCMG : 5 000 € / an



5.5 MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

SENSIBILISER & EDUQUER

■ Atelier de réparation et de maintenance

La possibilité d'entretenir ou de réparer son vélo est essentiel pour amener une personne à utiliser ce moyen de transport quotidiennement. Les ateliers de réparation et de maintenance font partie intégrante d'un système vélo.

Or, un nombre très important de vélos restent inutilisés par manque de connaissances mécaniques et d'outils.



■ Formations et programme d'apprentissage du vélo : (programme SRAV)

Certaines personnes ne se sentent pas assez à l'aise pour se déplacer à vélo, ou bien n'ont pas encore eu la chance d'apprendre à faire du vélo.

■ Création de vélo-écoles qui permettent l'acquisition des bases nécessaires aux déplacements



5.5 MISE EN ŒUVRE, SUIVI, COMMUNICATION DU SCHEMA

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

SENSIBILISER & EDUQUER

■ Sensibiliser les cyclistes et les automobilistes aux bonnes pratiques de sécurité

Objectif : sensibiliser les cyclistes aux règles de bonne conduite sur les pistes cyclables

■ Partenariat avec la prévention routière / police municipale et gendarmerie

- Communication (affiches / film...)

- Coût annuel en fonctionnement :

- CCMG : 2 à 5 000 €



MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le 
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

CONTACTS

www.egis-group.com



Nicolas Tournier

Egis
Nicolas.tournier@egis-group.com
06 77 57 58 13

Héliopole Bâtiment D - BP. 13115
33-43, Avenue Georges Pompidou
31131 Balma Cédex

Mathilde Delaire

Egis
Mathilde.delaire@egis-group.com
06 43 32 65 86

Héliopole Bâtiment D - BP. 13115
33-43, Avenue Georges Pompidou
31131 Balma Cédex

Kévin Bataille

Egis
kevin.bataille@egis-group.com
06 60 58 35 08

ZAC de Jabrun, 97122 Baie-
Mahault



Envoyé en préfecture le 14/10/2023

Reçu en préfecture le 14/10/2023

Publié le

Berser
Levrault

ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

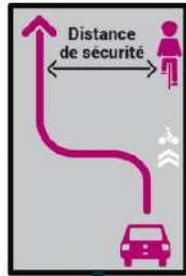
ANNEXES



LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS SUR LES ITINÉRAIRES

Les dispositifs de partage de l'espace

Signalisation Verticale



Signalisation Verticale



Aménagement conseillé et réservé aux cycles



Aménagement obligatoire et réservé aux cycles

Signalisation Horizontale



Route partagée : signale aux véhicules la présence de vélo



Bande cyclable : voie dédiée aux cycles



Piste cyclable unidirectionnelle
Voie dédiée aux cycles et séparées du trafic routier



LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS SUR LES ITINÉRAIRES

Envoyé en préfecture le 14/10/2023
Reçu en préfecture le 14/10/2023
Publié le
ID : 971-249710047-20231013-2023_10_13_9-DE

Les dispositifs lumineux au sol



Exemple à Kourou : une piste cyclable, qui longe la mer, près du grand parc de la Cocotaerie,

Des pierres photolumineuses, qui captent et stockent la lumière du soleil de la journée, rendent la balade du soir agréable.

Ce projet a été porté par la ville de Kourou



Actuellement en test par la Métropole de Montpellier

LES DIFFÉRENTS DISPOSITIFS SUR LES ITINÉRAIRES

Les dispositifs de ralentissement

Signalisation Verticale



Signalisation Horizontale



Chaucidou : sécurisation des cyclistes par une voie dédiée de chaque côté et ralentissements des véhicules motorisés



Chicane : ralentissement de la Vitesse des véhicules motorisés