

LES RENCONTRES

AVELO 



FORT-DE-FRANCE

JEUDI 05 MARS 2026



BIENVENUE À FORT-DE-FRANCE !



D'OÙ
VENEZ-
VOUS ?

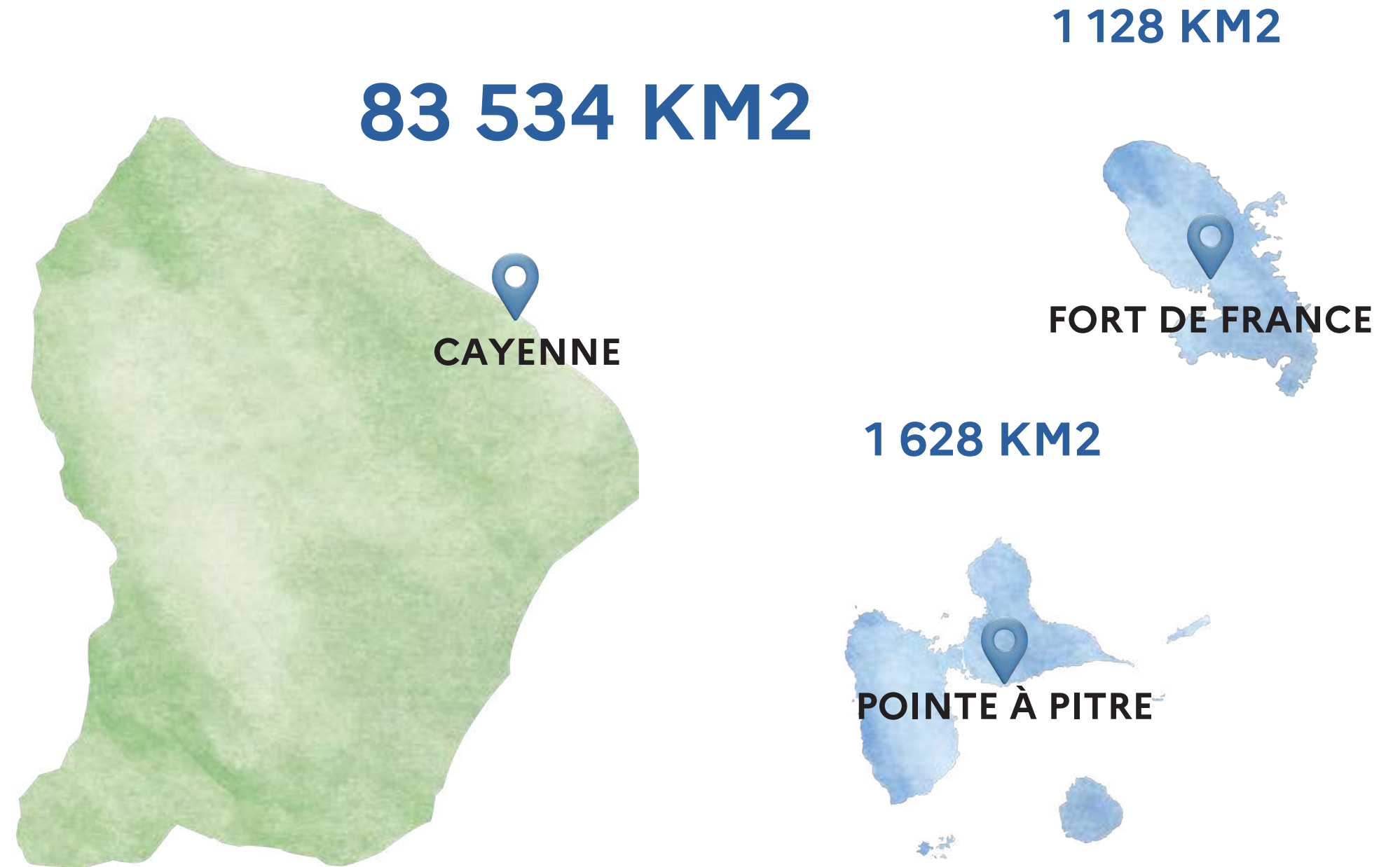
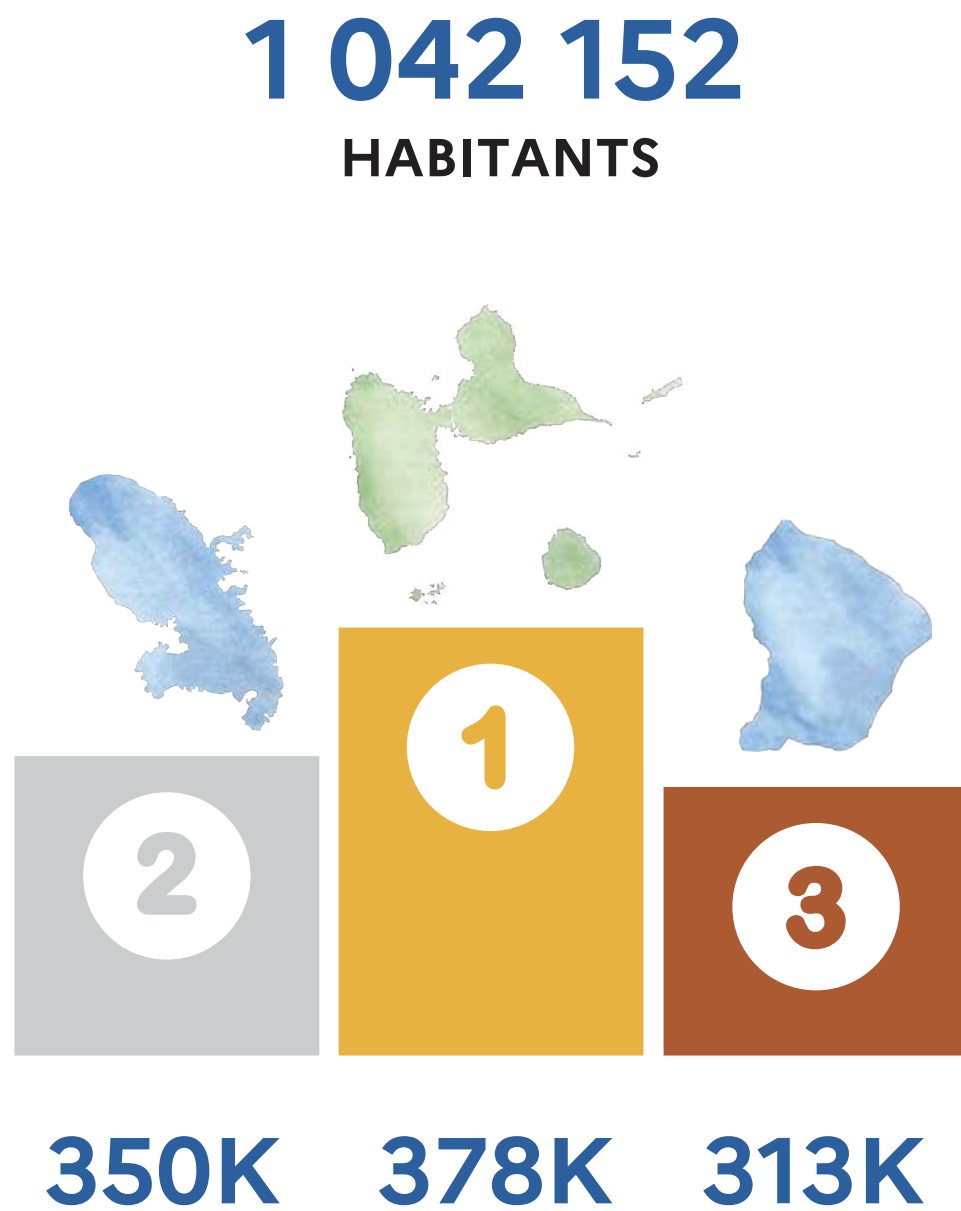


FORT-DE-FRANCE

RENCONTRES AVELO
Fort-de-France - Martinique



ANTILLES - GUYANE



MARTINIQUE



AVELO 1



AVELO 2



AVELO 3



ANABELLE VIGILANT - RÉFÉRENTE MOBILITÉS

GUADELOUPE



AVELO 1



AVELO 2



AVELO 3



JONATHAN MULLER - RÉFÉRENT MOBILITÉS

GUYANE



AVELO 1



AVELO 2



AVELO 3



LAURENT CASANOVA - RÉFÉRENT MOBILITÉS

PROGRAMME

MATIN

9H15



LES TOURS
DE PISTE

11H



LE BON COUP
DE PÉDALE

12H



PAUSE DÉJEUNER

APRÈS MIDI

14H



L'ATELIER VÉLO
CEREMA
SORTIE A VELO

16H



CINÉ VÉLO
LES ROUES DE L'AVENIR

LES TOURS DE PISTE !



30 MIN

CONFÉRENCE



"Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?"

AURÉLIEN BIGO

Chercheur sur la transition
énergétique des transports

15 MIN

QUESTIONS RÉPONSES



"Quel potentiel pour le vélo dans la transition des mobilités ?"

AURÉLIEN BIGO

Chercheur sur la transition
énergétique des transports

25 MIN

CONFÉRENCE



“Concevoir des aménagements cyclables adaptés aux topographies et au climat caribéen”



**FLAVIEN
LOPEZ**



Chef de projets
Aménagements cyclables et
espace public - **Métropole**

**FRANÇOISE
SYNESIUS**



Directrice de projets Mobilité et
Infrastructures de Transport
Direction territoriale Outre-Mer

CONCEVOIR DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES ADAPTÉS AUX TOPOGRAPHIES ET AUX CLIMATS CARIBÉENS

5 mars 2026



SOMMAIRE

Grandes familles de solutions

Paramètres fondamentaux :

- Volume de trafic motorisé
- Vitesse des véhicules motorisés
- Potentiel cyclable

Paramètres spécifiques

Possibilités en secteurs contraints

Zoom sur les revêtements

Grandes familles de solutions

LES GRANDES FAMILLES DE SOLUTIONS



Famille 1 : création
d'aménagements
dédiés aux modes actifs



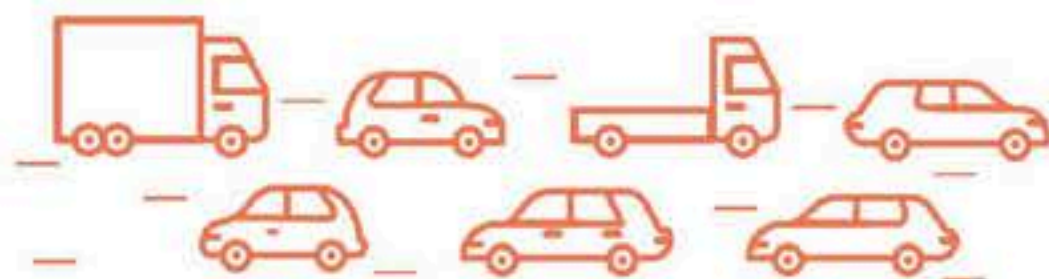
Famille 3 :
Modification de
l'exploitation de
voiries existantes

Famille 2 :
Elargissements ou ré-
organisation de voiries
existantes



Paramètres fondamentaux

PARAMÈTRES FONDAMENTAUX



Volume de trafic motorisé



Vitesse réelle des véhicules motorisés (v85)



Trafic cycliste souhaité (potentiel cyclable)



V85
VITESSE LIMITE
RÉELLEMENT
PRATIQUÉE



TRAFIC
MOTORISÉ EN
UNITÉS DE
VÉHICULE
PARTICULIER PAR
JOUR
(DANS LES DEUX
SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



RÉSEAU CYCLABLE
SECONDAIRE (TRAFIC
INFÉRIEUR À 750
CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE
PRINCIPAL (TRAFIC
COMPRIS ENTRE 500 ET
3000 CYCLISTES/JOUR)

RÉSEAU CYCLABLE
À HAUT NIVEAU DE
SERVICE (TRAFIC >2000
CYCLISTES/JOUR)

VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000	Piste cyclable		

RÉGIME DE PRIORITÉ

À choisir selon le contexte

Prioritaire sur le trafic
sécant

Paramètres spécifiques

PARAMÈTRES SPÉCIFIQUES



Largeur de chaussée



Dispositifs de modération
de la vitesse



Voirie en pente



Étalement / resserrement
heures de pointe



Trafic poids-lourds



Flux
piétons

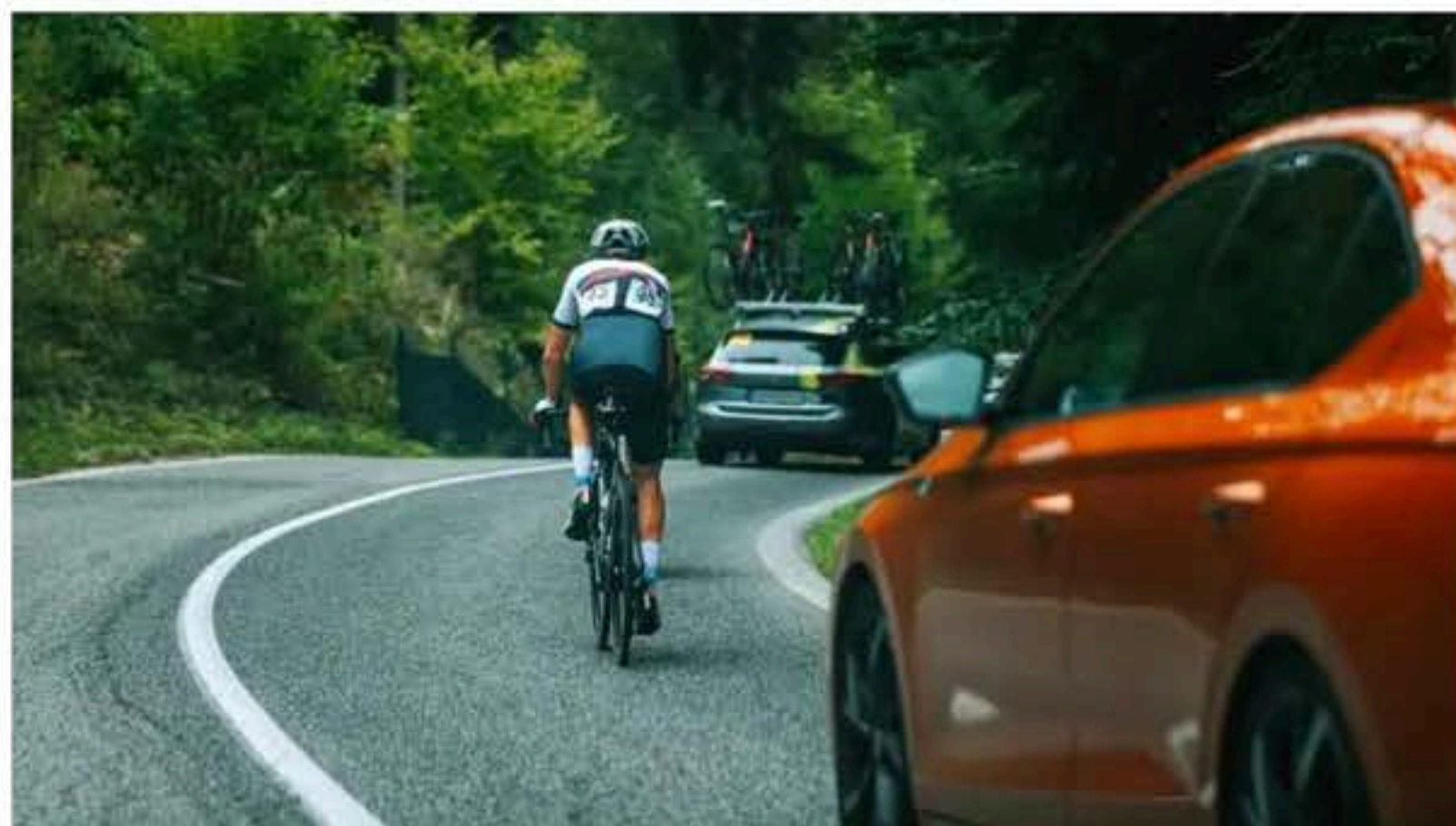
LA PENTE

- Facteur de disparité entre les cyclistes et leurs vitesses
- En montée :
 - Différentiel de vitesse accru entre cyclistes et usagers motorisés
 - Utilisation du vélo à assistance électrique : limite ces spécificités
- En descente : prise de vitesse (notamment quand la pente est $> 4\%$) => nécessite également une attention dans la conception des aménagements



LA VISIBILITÉ

- Possibilité de dépassement sur un cycliste
- Anticipation des trajectoires
- Possibilité de s'arrêter en cas d'obstacle



LES LARGEURS À PRÉVOIR DÉPENDENT...

- ...de la composition du trafic motorisé (poids-lourds, bus...)
- ... des types d'aménagements retenus, notamment en mixité ou séparatifs
- ... des fonctions, y compris routières, assurées (évitement, récupération, stationnement...)
- Attention, les largeurs des aménagements cyclables influencent les distances de dépassement (exemple : bandes étroites => dépassements rasants) : voir recommandations



Possibilités en secteurs contraints

PLUSIEURS RÉALISATIONS IDENTIFIÉES LORS D'UN TRAVAIL DE PARANGONNAGE



GT VÉLO ET ROUTES DE MONTAGNE

Restitution atelier 3 : Fiches domaines d'emploi

13/01/2025

- Des solutions ne modifiant pas les plans de circulation motorisés
- Des solutions modifiant les plans de circulation motorisés : baisse des flux
- Des solutions pour modérer la vitesse et favoriser la mixité

PISTE CYCLABLE

Suppression des BDD pour une piste cyclable bidirectionnelles



Principes

Afin de proposer un aménagement cyclable séparatif sans élargir la chaussée ou seulement de manière marginale, les deux voies de circulation sont maintenues et :

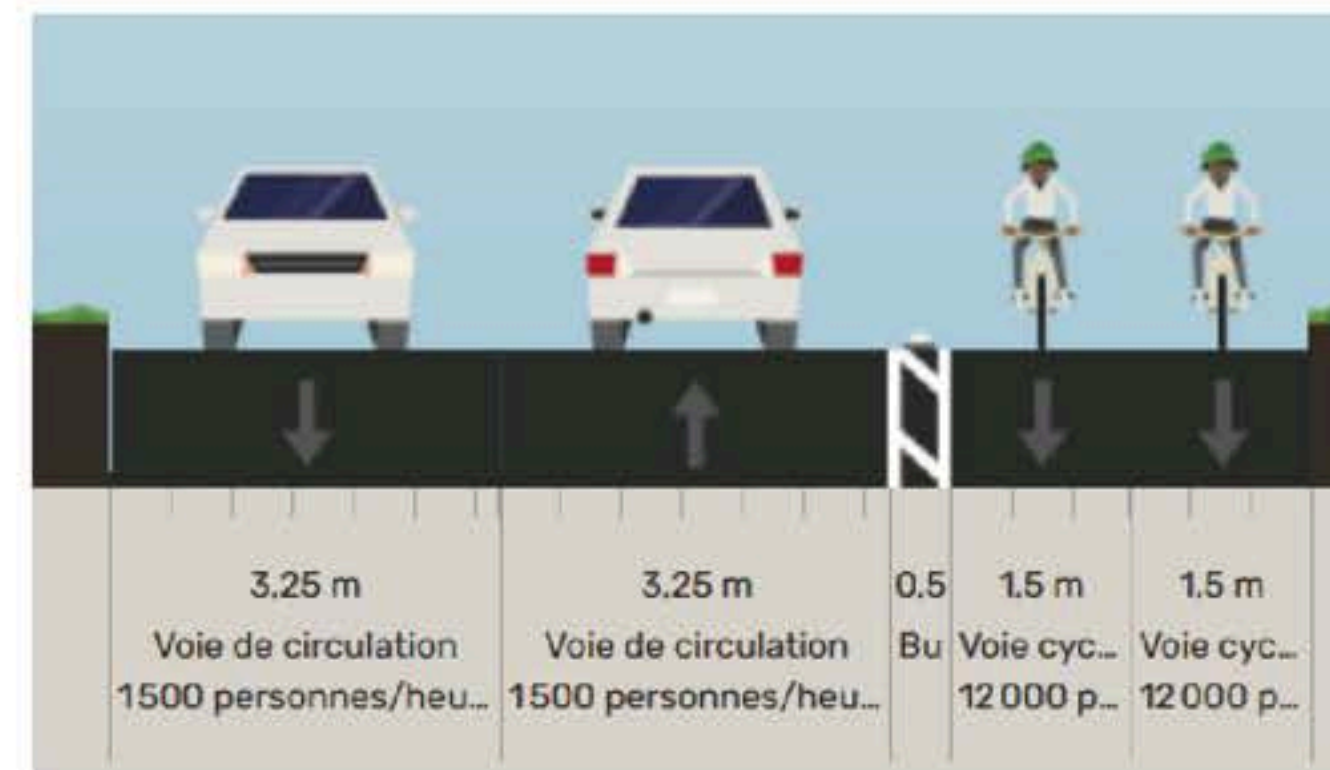
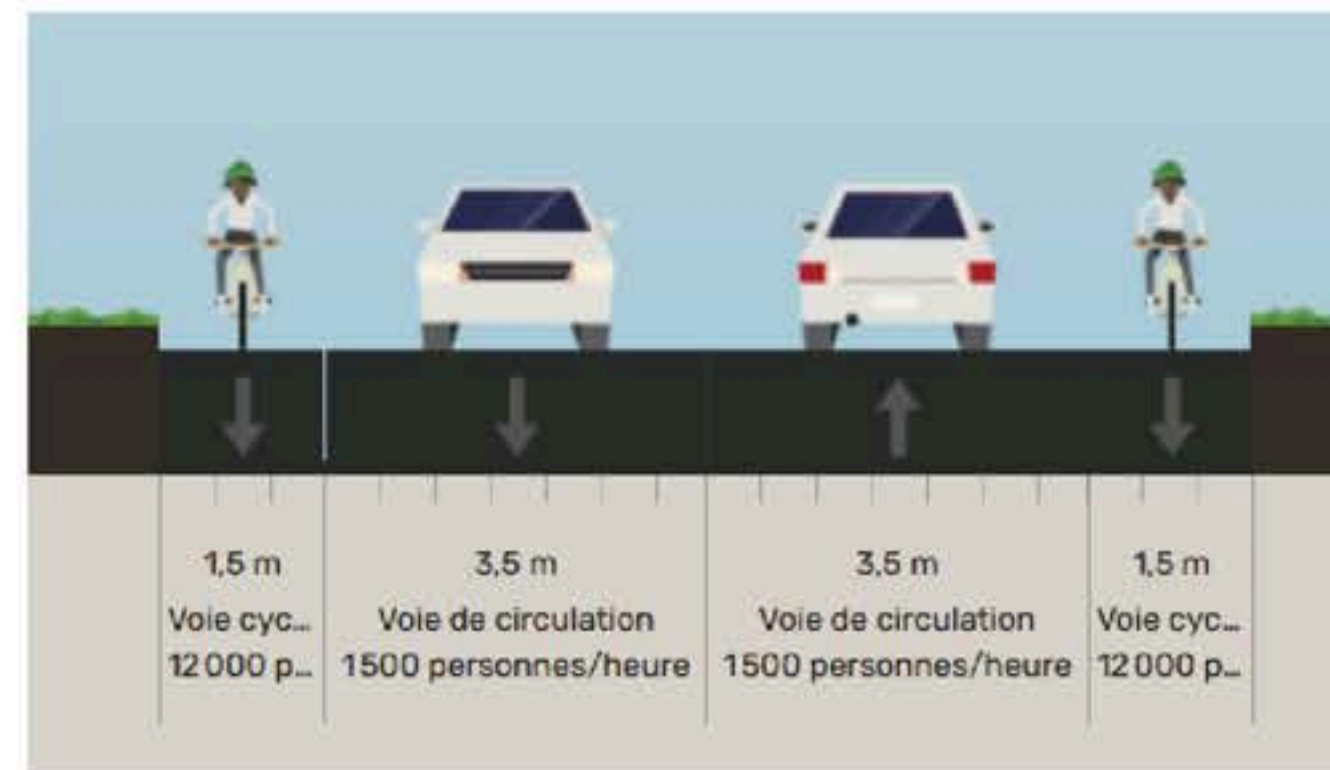
- Les BDD sont supprimées ou fortement réduites
- La largeur des voies de circulation est réduite aux seuils minimaux des recommandations
- En conséquence, il peut être nécessaire de réduire la VMA.

Domaine d'emploi

Ce type d'aménagement propose un niveau de sécurisation et de confort important pour les cyclistes, il est indiqué notamment pour les usages touristiques lorsque la mixité avec le flux motorisé n'est pas envisageable.

En cas de forte déclivité et/ou de sinuosité, les vitesses des cycles en descente peuvent devenir incompatibles en raison de l'agressivité du séparateur physique ou du différentiel de vitesse avec les usagers descendants. C'est pourquoi il est recommandé des largeurs supérieures à 3,50m avec marquage axial et surlargeurs dans les courbes.

Exemples :



Emprise minimale nécessaire ~ 10 mètres

BANDES CYCLABLES

Suppression des BDD pour des bandes cyclables



Principes

Afin de proposer un aménagement cyclable séparatif sans élargir la chaussée ou seulement de manière marginale, les deux voies de circulation sont maintenues et :

- Les BDD sont supprimées et remplacées par des bandes cyclables
- La largeur des voies de circulation est aux seuils minimaux des recommandations

L'absence de séparateur physique permet de conserver certaines fonctions de la BDD, en particulier : récupération, évitement et exploitation.

Domaine d'emploi

Cet aménagement ne propose pas de séparation physique entre les cyclistes et le trafic motorisé. Il est plutôt dédié aux axes secondaires du réseau cyclable comme du réseau motorisé. Son usage est exclu sur les axes avec un trafic supérieur à 5000 veh/j (seuil de 4000veh/j dans les recommandations du Cerema).

Dans les sections en courbe, des surlargeurs pour les voies principales et les bandes cyclables sont à prévoir.

Exemples :



© Johny MEZINO - REGION REUNION – Saint Benoit/La confiance



Emprise minimale nécessaire ~ 10 mètres

AMÉNAGEMENT UNILATÉRAL

Bande unilatérale ou piste cyclable unidirectionnelle



Principes

Afin de proposer un aménagement cyclable séparatif sans élargir la chaussée ou seulement de manière marginale, les deux voies de circulation sont maintenues et :

- Dans le sens montant la BDD est supprimée et remplacée par une bande ou une piste cyclable
- La largeur des voies de circulation est réduite aux seuils minimaux des recommandations

Domaine d'emploi

Cet aménagement est indiqué pour les axes à forte déclivité sur une longueur suffisante (éviter les contre pentes). Dans le sens descendant, la position du cycliste est de préférence centrée sur la voie, des pictogrammes peuvent être utilisés pour légitimer ce comportement.

Les seuils limites de vitesse et de volume du trafic routier sont ceux des fiches relatives aux pistes et aux bandes cyclables

[Exemples](#) :



Emprise nécessaire: 7 mètres

BDD UTILISÉE UNIQUEMENT DANS LE SENS MONTÉE

CVCB unilatérale



Principes

Il s'agit du fonctionnement type de la CVCB mais avec une rive uniquement dans le sens montant de la circulation.

L'utilisateur motorisé montant circule sur la chaussée principale et, quand un usager arrive en face de lui, se déporte sur la rive en s'assurant qu'il n'y a pas de cycliste ou de piéton.

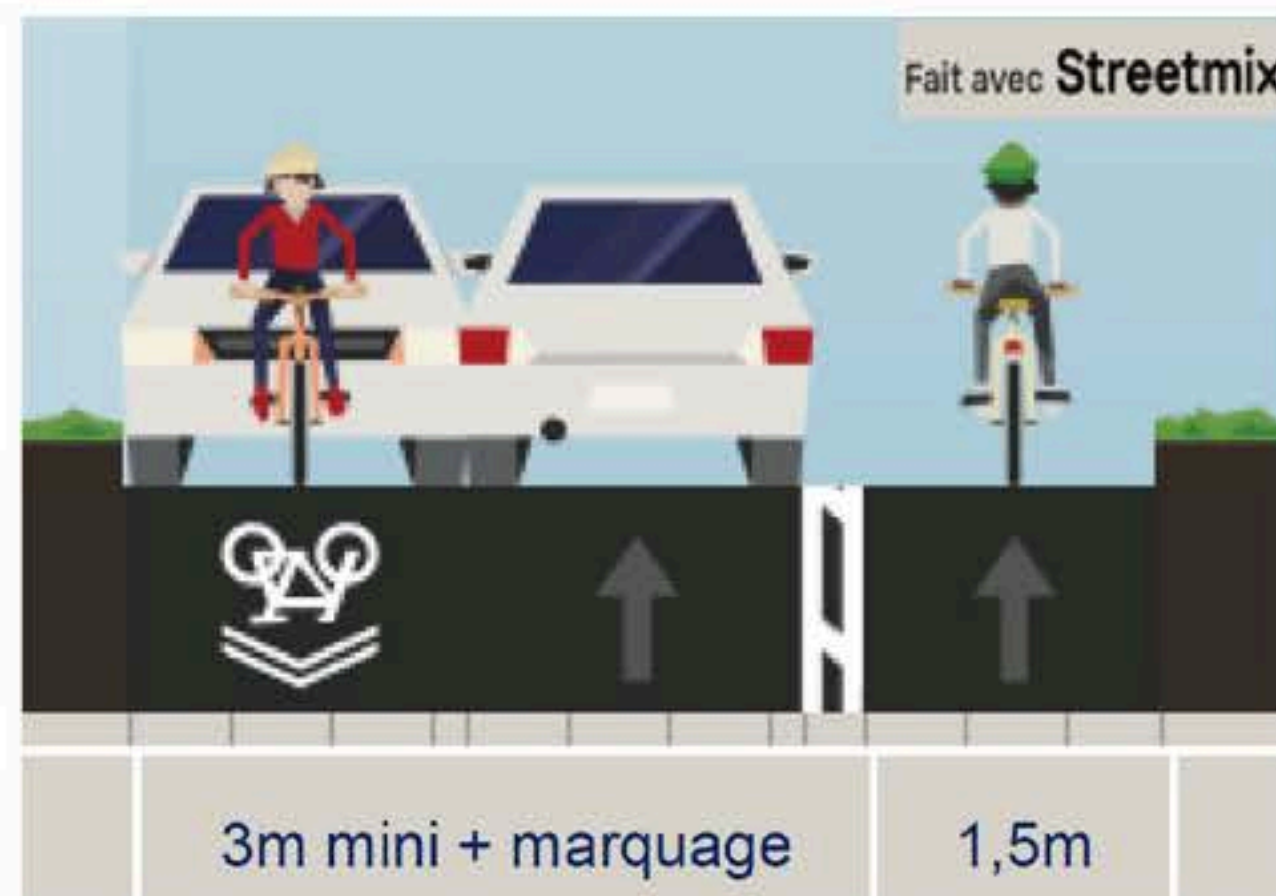
L'aménagement a l'avantage d'être facilement réalisable et pourrait agir en faveur de l'apaisement de la circulation.

Domaine d'emploi

Comme pour les CVCB classiques il s'agit d'une solution de dernier recours quand la largeur disponible est insuffisante pour proposer un autre aménagement et une CVCB avec 2 rives. Les recommandations sont les mêmes notamment sur les enjeux de visibilité et la prise en compte des stationnements motorisés.

Cette solution est à réserver aux axes à faible trafic, le seuil de 1000 veh/j est retenu. Elle s'applique également sur des sections de faible longueur.

[Exemples](#) :



Emprise nécessaire: 5 mètres

ALTERNATS AVEC OU SANS FEUX : APAISER LES VITESSES / FRANCHIR DES POINTS SINGULIERS

Alternats à vue

Principes

Aménagement réduisant ponctuellement la chaussée principale avec une gestion d'alternat à vue afin de proposer un aménagement cyclable séparatif suffisamment large sous forme de piste cyclable ou de voie verte.



Domaine d'emploi

Ce type d'aménagement se rencontre essentiellement dans des zones urbaines, mais peut être développé sur les routes de montagnes pour une VMA ne dépassant pas 70km/h et à condition de disposer d'une visibilité suffisante.

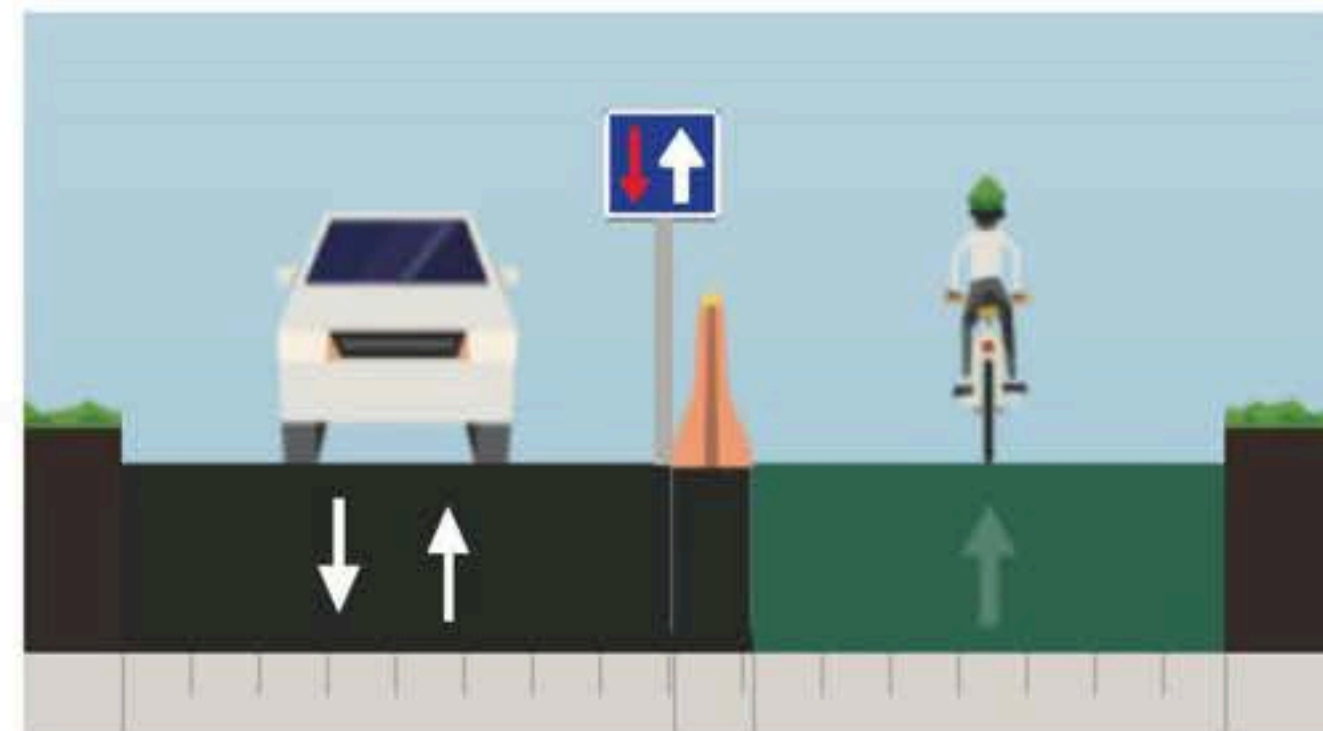
Il est pertinent pour le traitement des discontinuités, lorsque l'emprise de la voirie est réduite ponctuellement sans possibilité d'élargissement. C'est le cas par exemple au niveau d'ouvrages d'art.

Il peut être déployé sur les axes peu structurant avec un trafic inférieur à 1000veh/j.

En termes d'équipement la charte agricole 38 demande une emprise disponible de 4,50m dès lors qu'un séparateur dépasse 0,20m de hauteur, sinon 3,50m.

La signalisation peut être dynamique au besoin.

Exemples :



MIXITÉ PAR LA MAITRISE DE LA VITESSE

Chicanes et écluses

Principes

Afin de garantir des vitesses réellement pratiquées adaptées à la mixité vélo/motorisé, il s'agit de créer une ou des déflexions significatives des trajectoires des véhicules pour réduire leur vitesse.

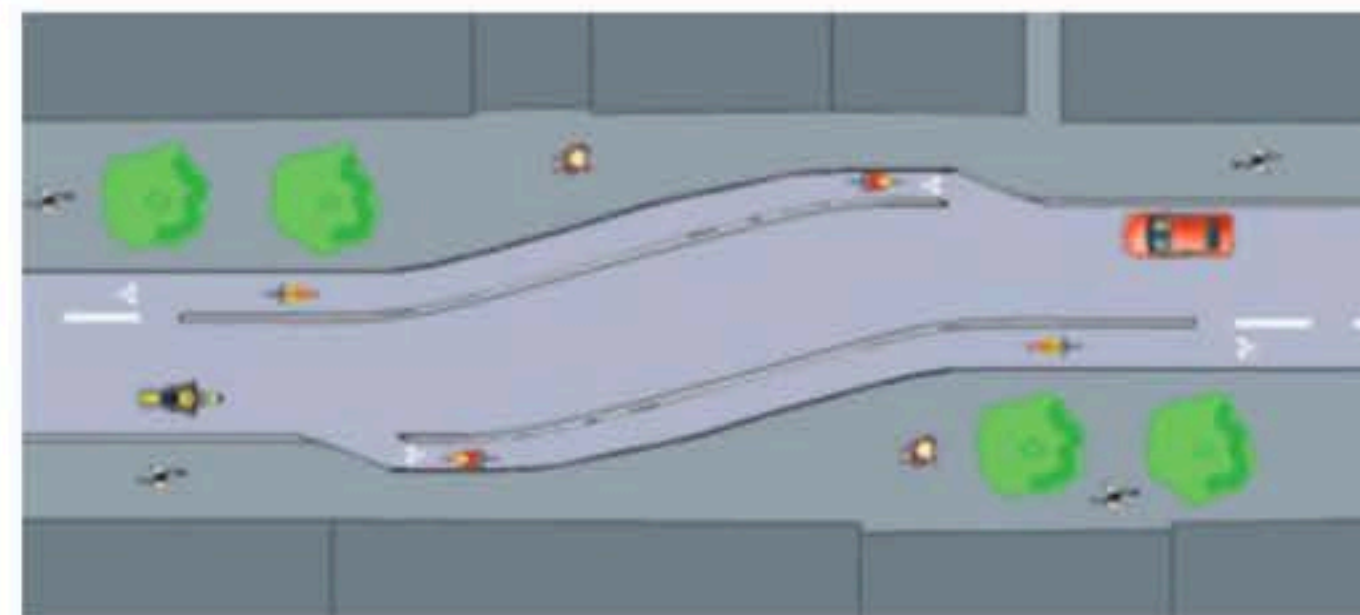
Le domaine d'emploi est défini en agglomération, y compris en entrée avec des vitesses d'approches supérieures à 50km/h. En revanche, il n'existe pas de guide pour un domaine d'emploi hors agglomération.

Domaine d'emploi

Ces dispositifs sont réservés aux routes avec une VMA de 50km/h. Ils nécessitent une répétition fréquente pour être efficace ainsi qu'une signalisation adaptée.

Ils sont plutôt destinés à des axes secondaires et sur des entrées d'agglomération.

Leur dimensionnement nécessite la prise en compte du gabarit des véhicules circulant sur l'axe, en particulier en présence de transports en commune ou de PL (cas des grumiers).



Exemples :



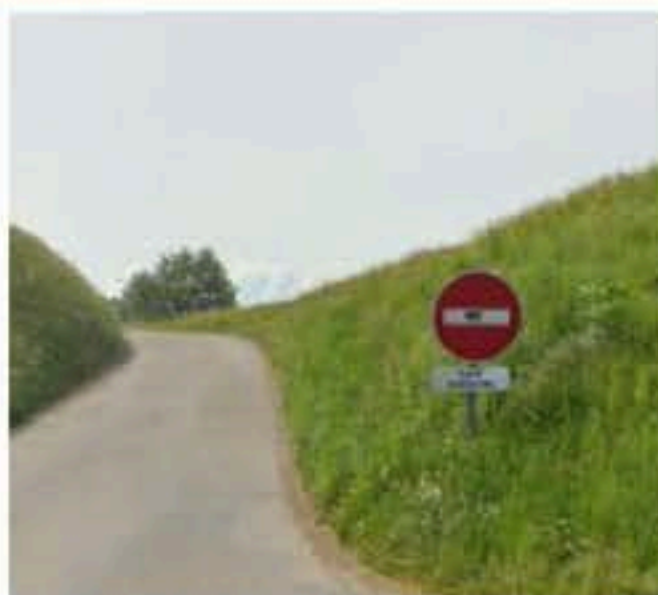
DOUBLE SENS CYCLABLE

Sens Unique sauf vélo

Principes

Ce type d'aménagement a pour principe de supprimer, au moins dans un sens, le trafic motorisé sur un axe secondaire.

Il se base sur la signalisation de police pour contraindre la circulation.

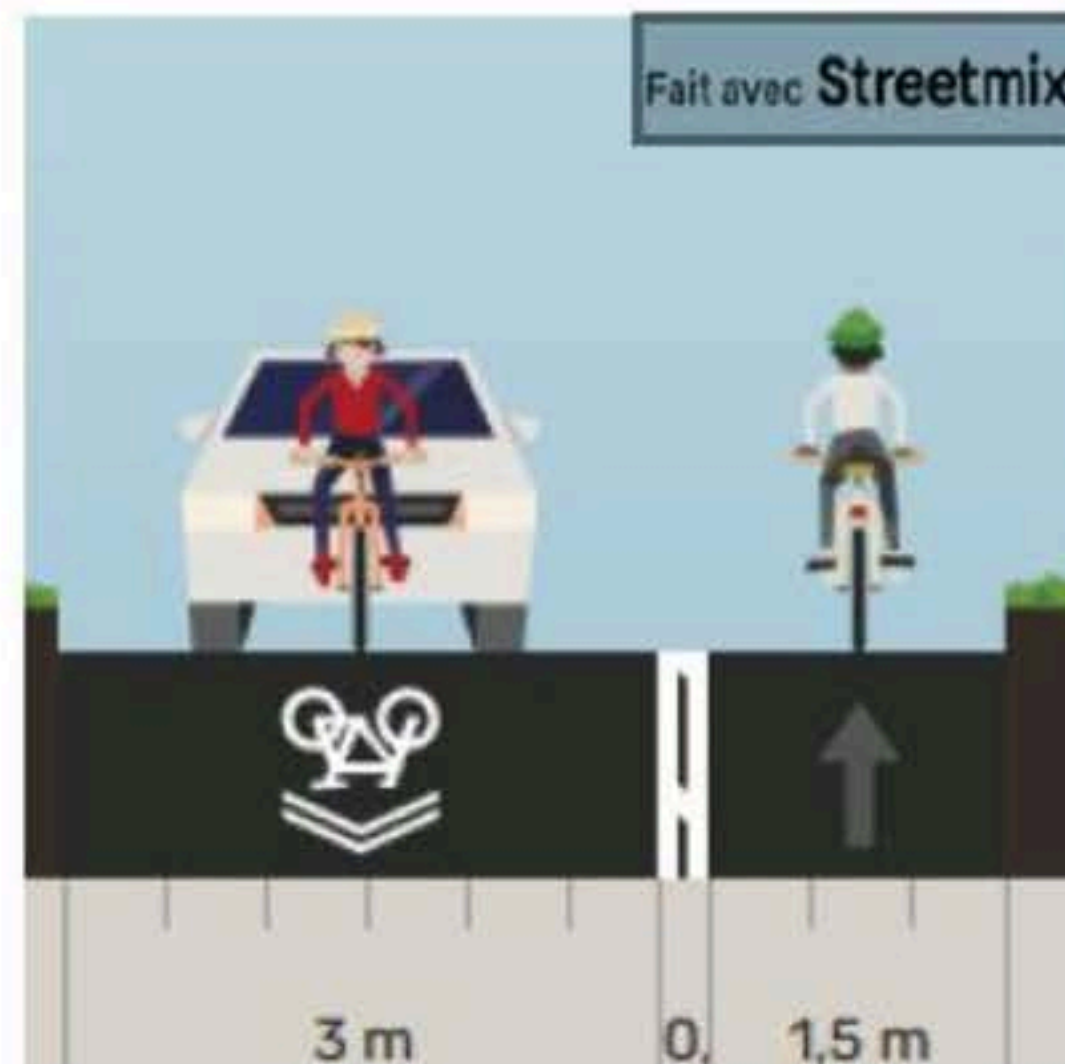


Domaine d'emploi

Sur les routes de montagnes, l'utilisation de ce dispositif est à privilégier pour améliorer le confort des cyclistes dans le sens montant en interdisant, éventuellement sauf exception le trafic dans le même sens. Relativement facile à mettre en œuvre, ce principe suppose cependant de disposer d'un réseau viaire suffisamment maillé.

Les caractéristiques suivantes sont retenues : Un marquage axial discontinu par défaut et continu en cas de visibilité réduite, ainsi que l'utilisation de pictogrammes pour délimiter l'espace des cyclistes en double-sens cyclable ; Une chaussée de 4,00m voire 4,50m en cas d'enjeu de visibilité ; Une VMA à 50km/h ; Un flux motorisé de moins de 500veh/j et sans trafic PL de transit.

Exemples



CHANGEMENT DE STATUT DE LA VOIE OU RESTRICTION DE CIRCULATION

Trafic limité et filtres modaux



Principes

Pour assurer un flux motorisé réduit, en cohérence avec le niveau de hiérarchie de l'itinéraire, des filtres modaux sont déployés pour empêcher le transit de certaines catégories de véhicule.

Les dispositifs observés peu onéreux et adaptés à une logique de test consistent en blocs ou bordures ne permettant pas le passage des VL, mais permettant celui de bus ou tracteurs. Les cyclistes et les piétons ne sont pas impactés par les dispositifs et peuvent les contourner.

Domaine d'emploi

Ces dispositifs sont initialement déployés sur les axes de dessertes locale en milieu urbain.

Ils peuvent avantageusement être déployés sur certaines routes secondaires hors agglomération présentant un enjeu d'accès aux parcelles agricoles et la possibilité d'un itinéraire alternatif.

Exemples :

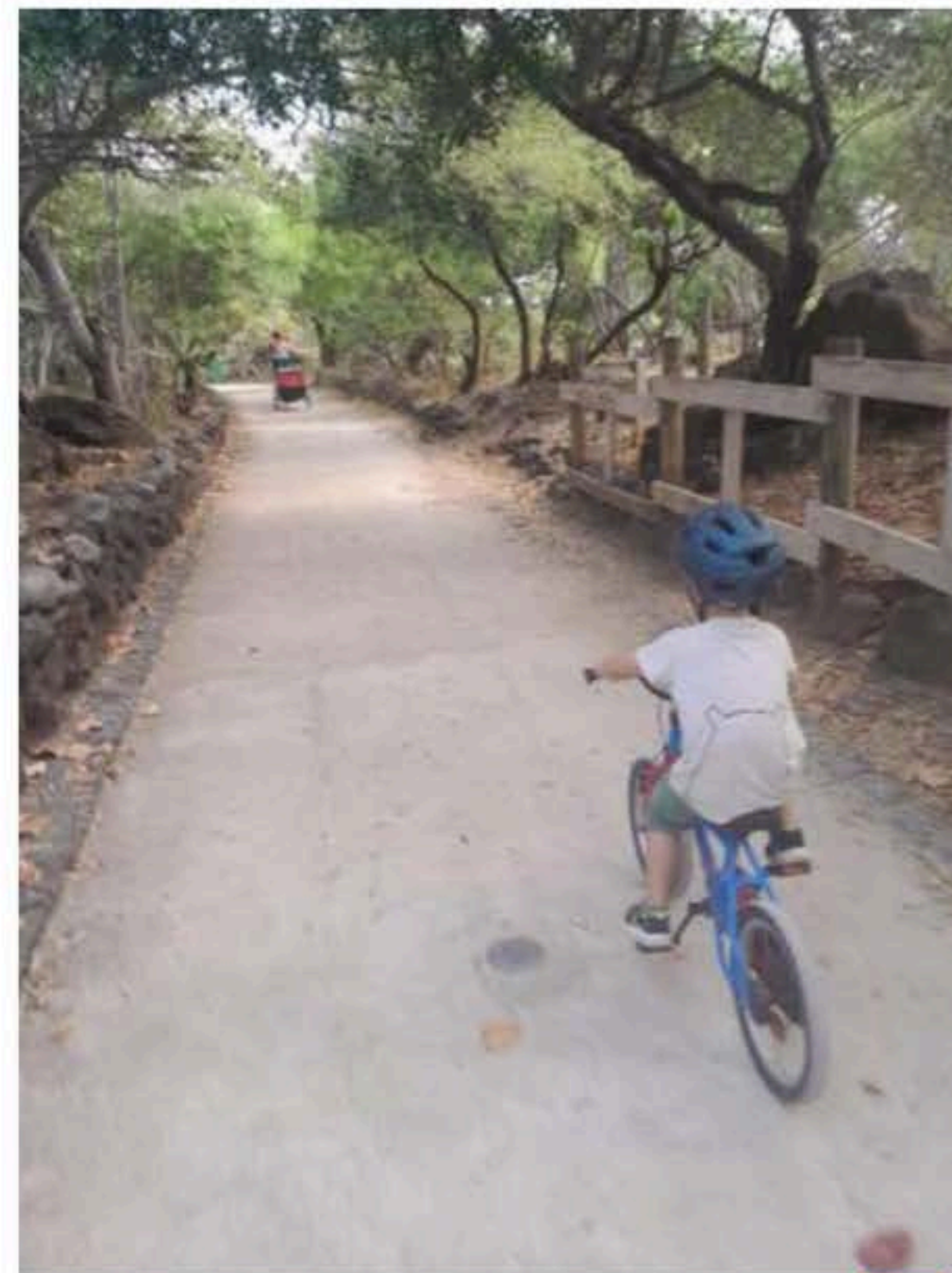


Zoom sur les revêtements



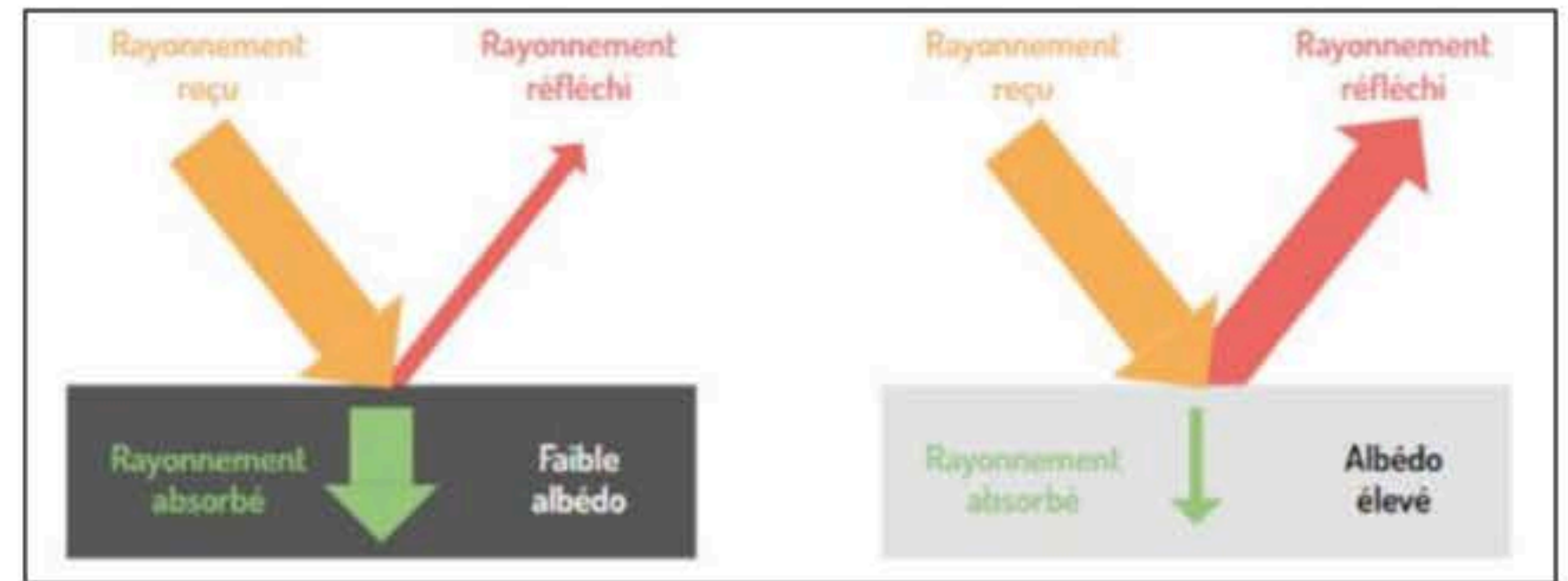
CHOISIR UN REVÊTEMENT...

- Pour les usagers :
 - Sécurité
 - Confort et efficacité (faible rugosité)
- Pour le maître d'ouvrage et le gestionnaire
 - Coût et facilité de mise en oeuvre
 - Durabilité (intempéries, trafic, etc.)
 - Période d'exécution des travaux
 - Considérations paysagères
 - ...



... ADAPTÉ AUX ENJEUX ACTUELS

- Décarbonation des infrastructures
- Réduction des îlots de chaleur
- Désimperméabilisation des sols
- Recyclabilité...



ENJEU DÉSIMPERMÉABILISATION

- Plus fort en milieu urbain (possibilité de gérer les eaux pluviales par ruissellement plutôt qu'infiltration)
- Utilisation possible de revêtements poreux
- Nécessité d'entretien régulier, notamment si forte pluviométrie



ENJEU DÉCARBONATION

- Constituants à moindre impact carbone
 - Recherche de matériaux locaux
 - Intégration de matériaux recyclés
 - Utilisation de liants biosourcés
- Température de fabrication
 - Enrobés à température abaissée
 - Enrobés à émulsion (mise en œuvre à température ambiante)
- Recyclabilité



Exemples d'enrobés au liant végétal

Que retenir?

QUE RETENIR?

- Des solutions diversifiées existent pour faciliter la circulation des cyclistes
- Les données de trafic sont essentielles pour faire des choix adaptés
- Plusieurs mesures permettent d'apaiser les circulations (plans de circulation, dispositifs modérateurs de vitesses) pour trouver des solutions de compromis lorsque les profils sont contraints
- Le choix des solutions techniques doit répondre à un examen détaillé des enjeux à satisfaire

QUE RETENIR?





Merci de votre attention

10 MIN

ÉCHANGES



Cerema

CLIMAT & TERRITOIRES DE DEMAIN

“Concevoir des aménagements cyclables adaptés aux topographies et au climat caribéen”

**FLAVIEN
LOPEZ**



Chef de projets
Aménagements cyclables et
espace public - **Métropole**

**FRANÇOISE
SYNESIUS**



Directrice de projets Mobilité et
Infrastructures de Transport
Direction territoriale Outre-Mer

BONNE PAUSE !

RDV À 11H



LE BON COUP DE PÉDALE !



50 MIN



TABLE RONDE

Les retours d'expérience des collectivités lauréates AVELO



LAURYN FOGGEA & KARIM CYRILLE

Chargée de mission AVELO 3

Préfigurateur Karu'vélo



SABRINA LABRADOR

Directrice de la Régie Municipale des Transports



YANNICK MATHURINA

Chargé de mission logistique urbaine et mobilités durables



LES V(É)LOGS



GUADELOUPE



avec



15 MIN

TÉMOIGNAGE



Retour d'expérience du Syndicat
Mixte des Transports de Guadeloupe

**LAURYN
FOGGEA**

Chargée de
mission AVELO 3

**KARIM
CYRILLE**

Préfigurateur
Karu'vélo

Services Karu'velo

Témoignage « Coup
de pédale » aux
Rencontres ADEME

*Déploiement de VAE en
libre-service et location
longue-durée*



Présentation projet | Mission AVELO 3 | février 2026

Les débuts d'une nouvelle offre mobilité

Syndicat Mixte des Transports du Petit Cul de Sac Marin

- Autorité Organisatrice de la Mobilité, depuis 2004
- Transport urbain et scolaire, covoiturage, vélo



KARU'LIS

KAROS

Karu'velo

- Territoire de 13 communes depuis le 1^{er} janvier 2026

cap excellence
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

LA DIVINA DU LÉVANT

CANBT

- Lauréat AVELO 3 pour les axes 2 et 3 « Services vélos et animation du plan vélo », 11 novembre 2024



Stand promotionnel de l'ensemble des services mobilité du SMT, lors de l'arrivée du TCIG à Baie-Mahault, Août 2025



Départ réel avec le VLS

En 2022... Karu'vélo commence avec

Création de la régie directe

35 vélos

Acquisition de 35 vélos type TITIBIKE auprès de la Centrale d'achat du Transport Public

3 stations

- Place des Dissidents (gare maritime)
- Mairie de Pointe-à-Pitre
- Place de la Victoire



Karu'vélo

En 2023... Karu'vélo poursuit son déploiement avec

15 stations supplémentaires, parmi lesquelles

- Le rond-point Miquel
- L'Université de Fouillole
- Le Mémorial ACTe
- La résidence universitaire du CROUS

Aujourd'hui...

- Extension en cours, nouvelles communes
- +100 vélos programmés



Stations VLS du Mémorial ACTe, UAG (région pointoise), Boulevard Marie-Galante (Le Raizet) et Daniel Capou (Les Abymes, bourg)

Départ réel avec le VLS

Une offre ajustée aux besoins de la population

LES TARIFS

Occasionnel

Paiement à l'usage / Dès la 1ère minute

0,05 €/min

Dépôt de garantie

50 €

Evasion

Départ unique

7 €

Dépôt de garantie

50 €

Mois

Tarif plein

10€

Dépôt de garantie

50€

Année

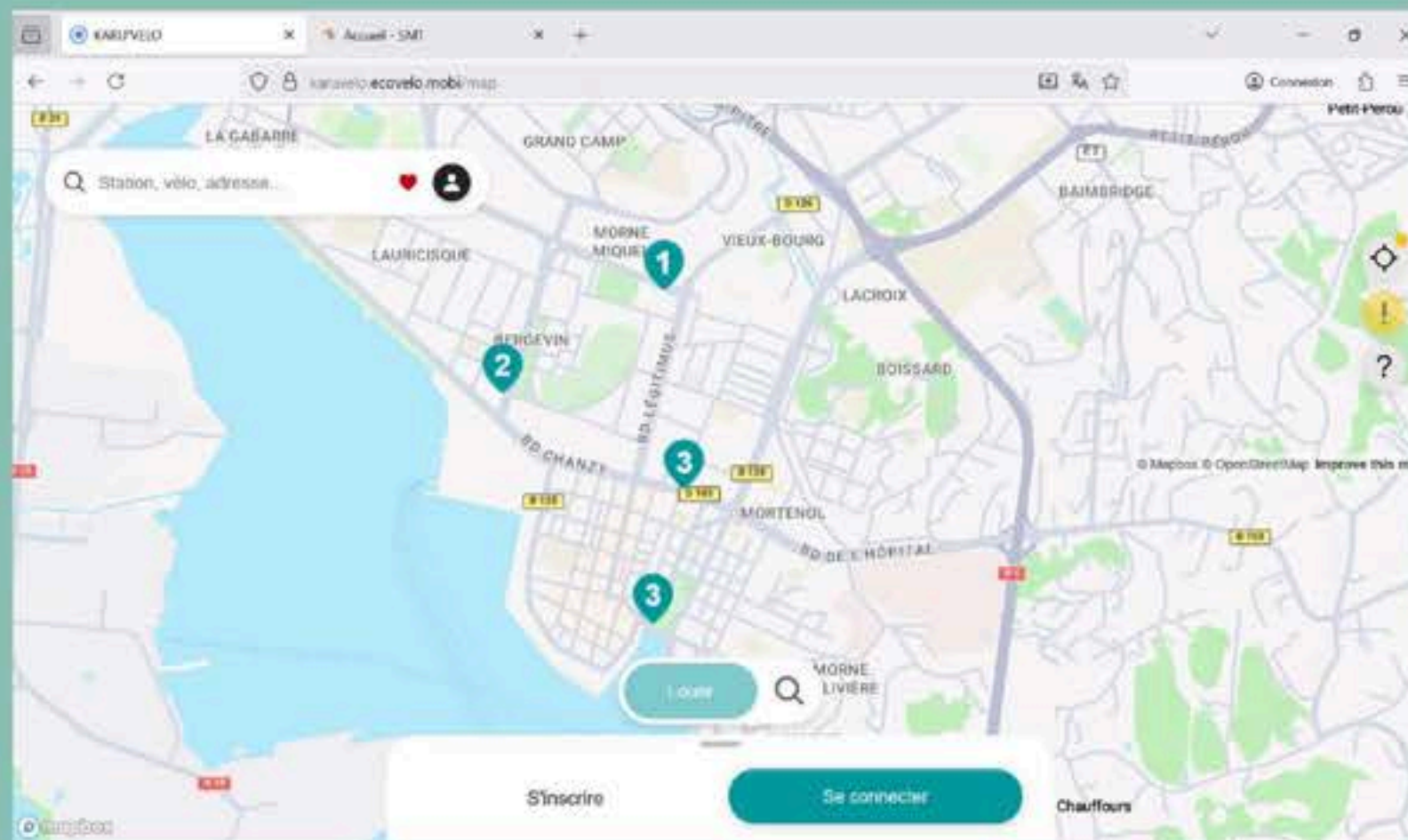
Tarif plein

40€

Dépôt de garantie

50€

- Dépôt de garantie : empreinte bancaire non encaissée
- Un tarif réduit est proposé aux - de 21ans et + de 65 ans, demandeur d'emploi, abonné bus, étudiant : mois : 5 € / année : 20€



Affichage tarification et utilisation, présent sur l'ensemble des stations VLS Karu'vélo

Interface de réservation en ligne Karu'vélo par Ecovélo

Déploiement cyclable et lancement du VLD

Un service public de mobilité accessible et attractif

- Lancé en 2024 pour favoriser les mobilités actives sur le territoire, une initiative ambitieuse au vu des enjeux
- Offre simple : abonnement mensuel ou annuel incluant équipement et entretien
- Tarif accessible : 20 €/mois en tarif plein, 15€ en tarif réduit
- Public cible : Étudiants, bénéficiaires du coefficient familial, jeunes actifs, personnes sans véhicule ou en transition de mobilités
- Objectifs :
Proposer une solution économique aux usagers,
Encourager des déplacements doux
Réduire le recours exclusif au véhicule individuel

LOCATION LONGUE DURÉE
VOTRE ÉQUIPEMENT

MODELE **CHARLIE**

- ✓ Eclairage arrière
- ✓ Sonnette
- ✓ Double antivol
- ✓ Freins à disque hydraulique
- ✓ Eclairage avant



Karu'vélo



Karu'vélo
LE SERVICE PUBLIC DU VÉLO

VOTRE VÉLO EN LOCATION
LONGUE DURÉE

Karu'vélo

Campagne d'affichage pour le lancement Karu'vélo LLD, 2024

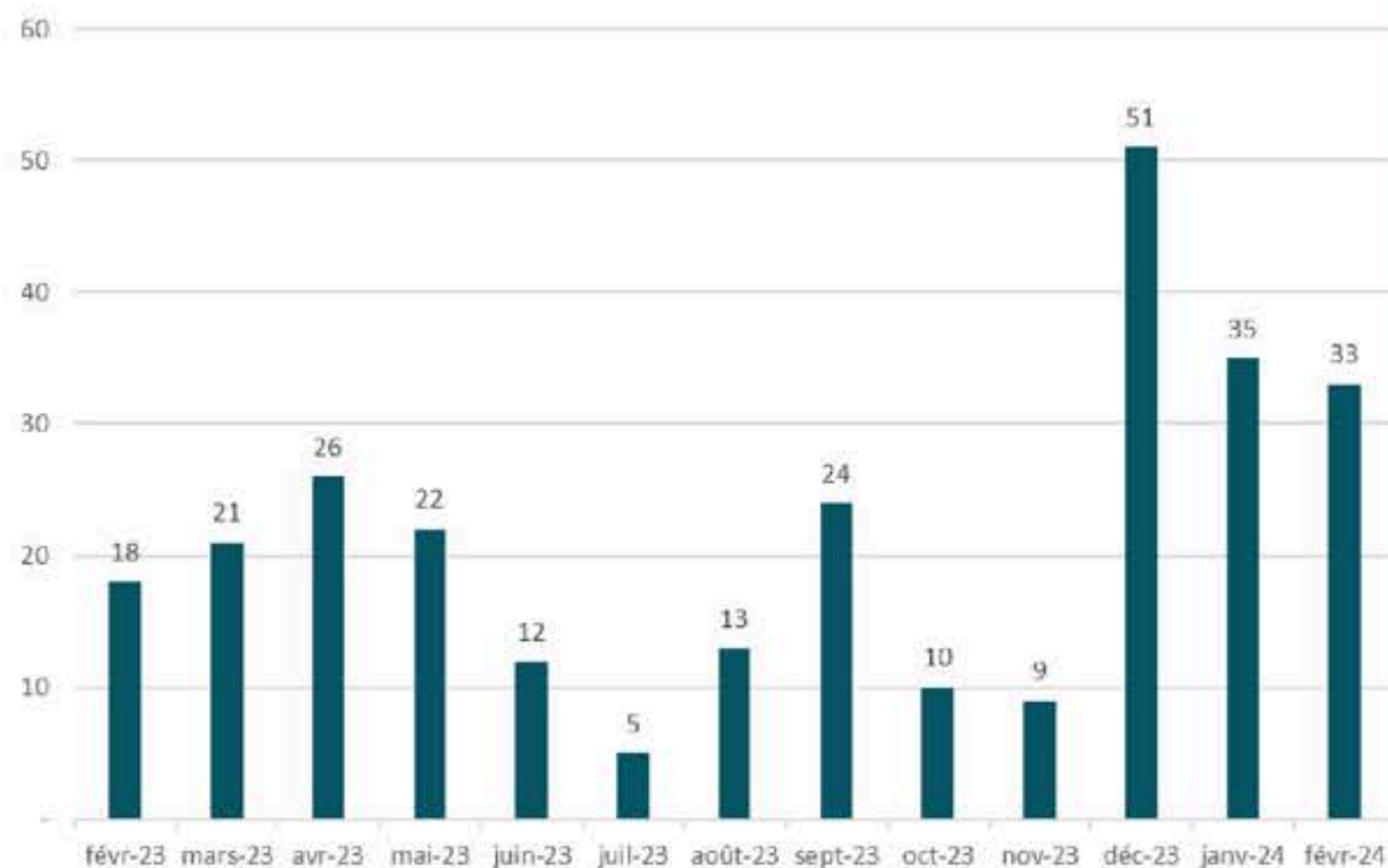
Karu'velo en quelques chiffres

Délibération de décembre 2023 – Diminution significative du tarif VLS de 0,10€ à 0,05€/min

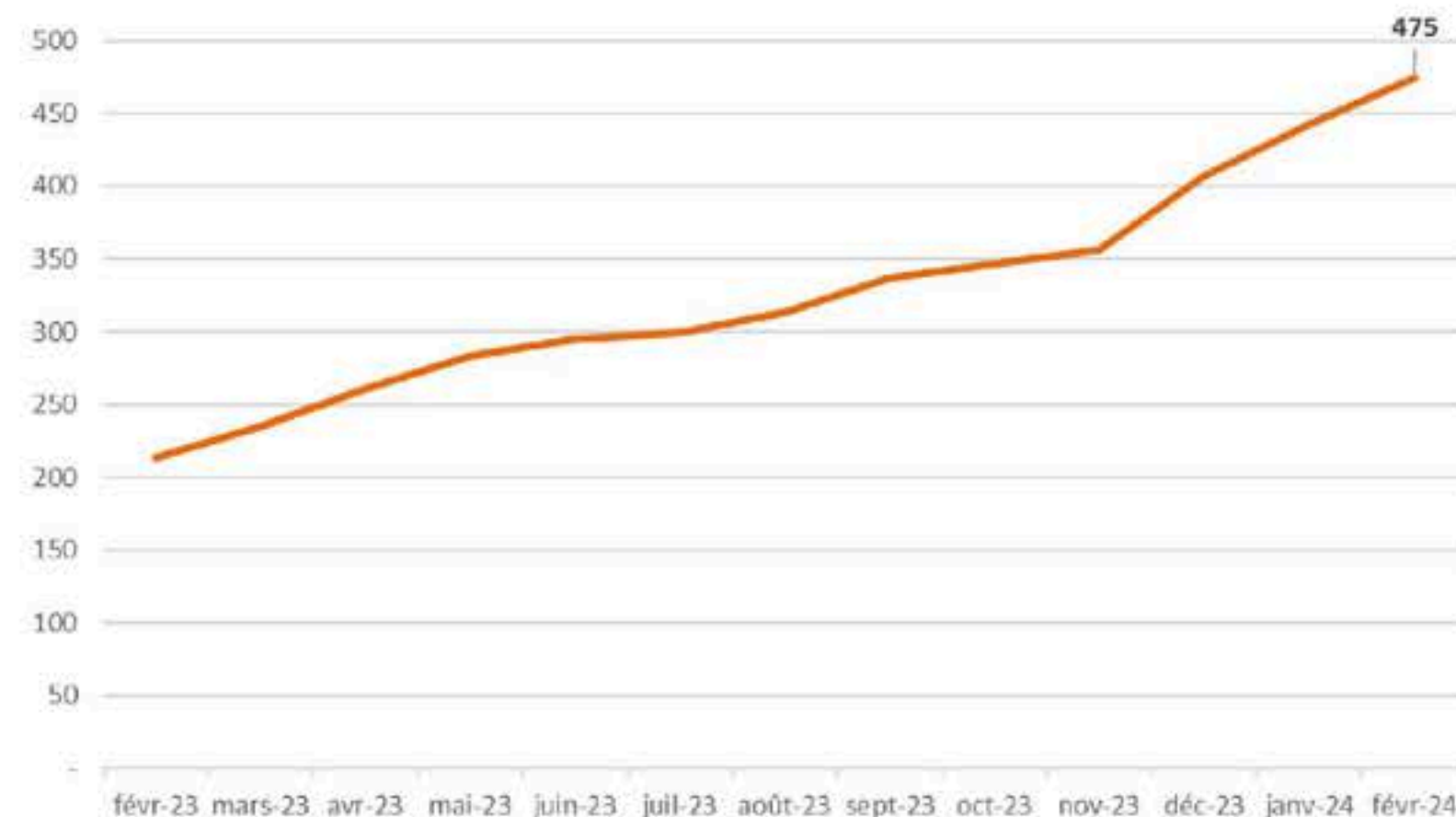
Mois	202207 à 202301	202302	202303	202304	202305	202306	202307	202308	202309	202310	202311	202312	202401	202402	TOTAL
Nombre de nouveaux usagers (3)	196	18	21	26	22	12	5	13	24	10	9	51	35	33	475
Nombre d'usagers cumul		214	235	261	283	295	300	313	337	347	356	407	442	475	

(4) Personnes inscrites ayant loué au moins une fois un vélo

Nombre de nouveaux usagers par mois



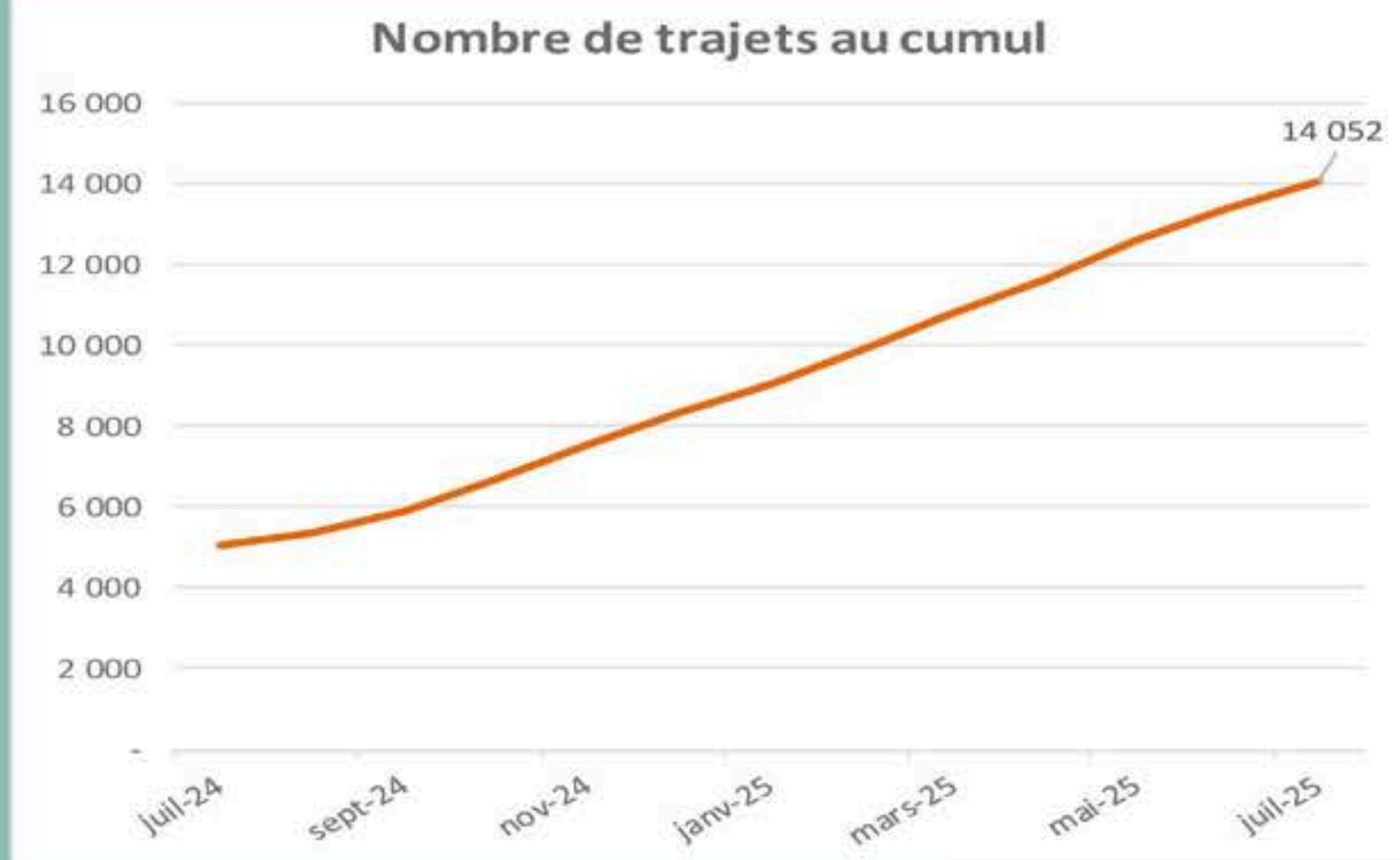
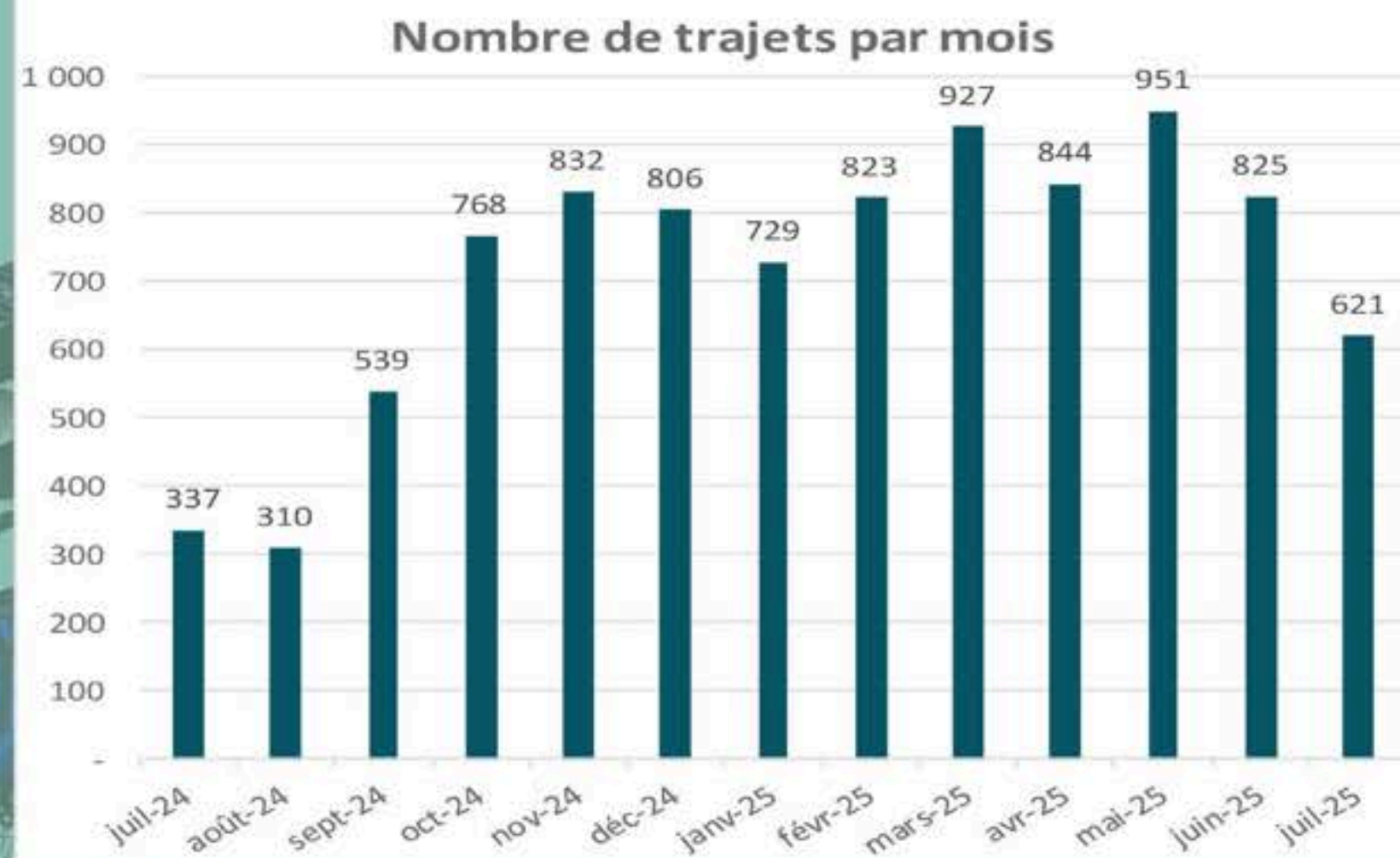
Evolution du nombre total d'usagers



Karu'vélo en quelques chiffres

Extraction juillet 2024 - *Activité normale du parc VLS*

Mois	202207 à 202406	202407	202408	202409	202410	202411	202412	202501	202502	202503	202504	202505	202506	202507	TOTAL
Locations	4 740	337	310	539	768	832	806	729	823	927	844	951	825	621	14 052



Quelques obstacles sur le parcours

- Dégradations et vols
- Lenteur d'approvisionnement en pièces détachées
- Maintenance sous-estimée
- Optimisation des stations et swap
- Enjeu de visibilité



Redémarrage de l'offre

- Diminution symbolique des tarifs par une nouvelle délibération en décembre 2025
- Modification des modalités obligatoires de location, prise en charge de l'assurance
- Révision de la cible prioritaire
- Refonte du site internet en cours, présence terrain
- Mise en place d'évènements pro-vélo et labélisation EPV en préparation

Merci pour votre attention



Formation des agents du SMT à la Roche sur Yon, usine Arcade, *simulation de pannes, mécanique diverse, maintenance préventive et curative*

15 MIN

TÉMOIGNAGE



Retour d'expérience de la ville de
Tonate-Macouria en Guyane



SABRINA LABRADOR

Directrice de la Régie Municipale des
Transports

LES V(É)LOGS



GUYANE




RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



avec

AVELO 



Retour d'expérience

Schéma Directeur Vélo de la ville de Macouria



Schéma Directeur Vélo de Macouria

Lauréate de l'appel à projets (AAP)
« Vélo et Territoire »
(programme AVELO 1)
lancé le 14 septembre 2018
par l'ADEME

Axe 1 de l'appel à projets, à savoir
soutenir la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables via le co-financement d'études.

Aide d'un montant de 70 000 € a été octroyée à la Commune

Etudes réalisées
par le **cabinet INGETEC**

48 750 €

Schéma Directeur Vélo de la ville de Macouria



Le schéma directeur vélo de Macouria visait à la mise en place d'un réseau de voies dédiées aux déplacements doux entre Matiti, Tonate et le pont du Larivot – via Soula.

Parties Prenantes



DGTM GUYANE

Direction Générale des Territoires et de la Mer



Multipolarités

Discontinuités

PPRI

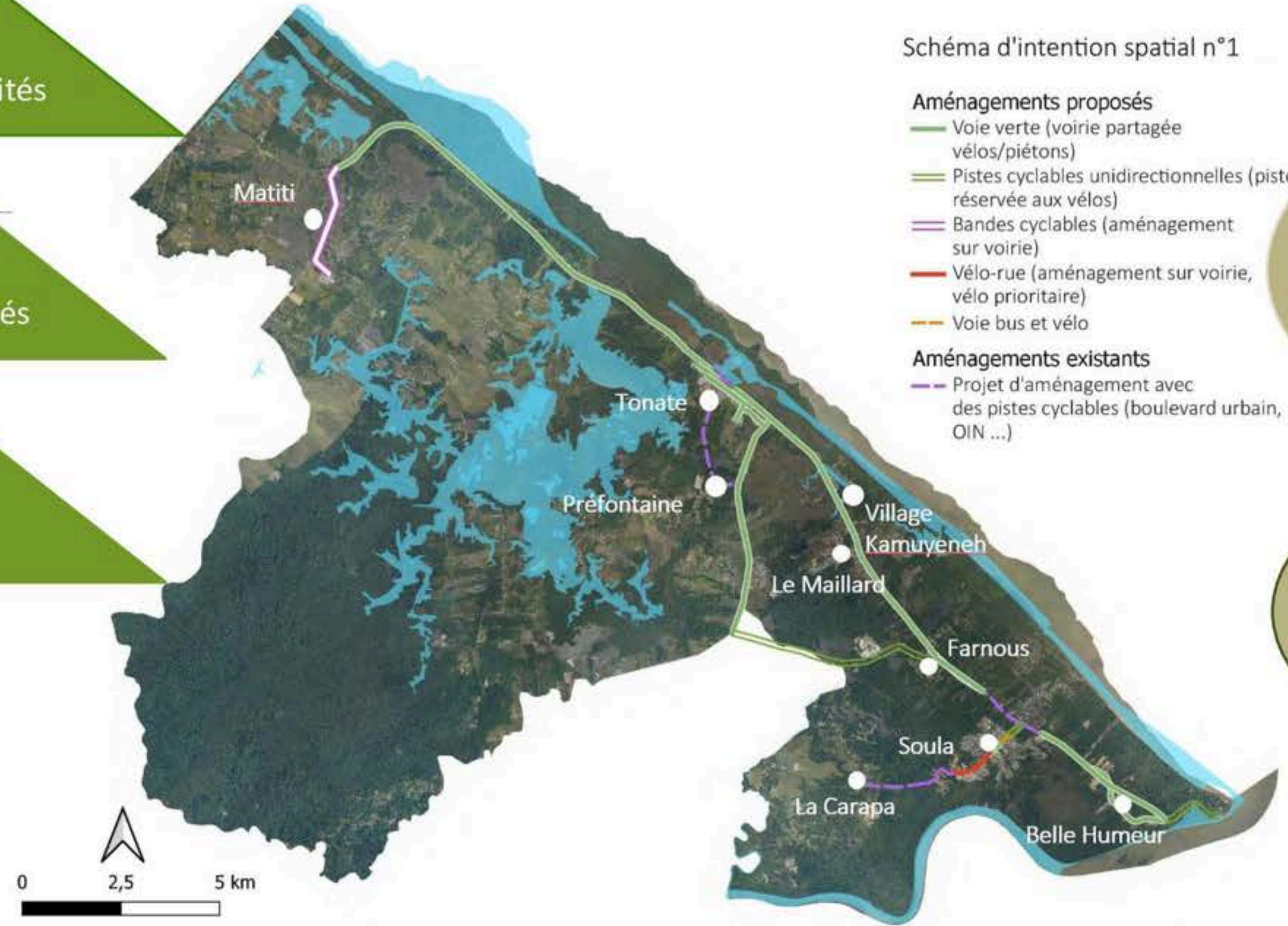


Schéma d'intention spatial n°1

- Aménagements proposés**
- Voie verte (voirie partagée vélos/piétons)
 - Pistes cyclables unidirectionnelles (piste réservée aux vélos)
 - Bandes cyclables (aménagement sur voirie)
 - Vélo-rue (aménagement sur voirie, vélo prioritaire)
 - Voie bus et vélo
- Aménagements existants**
- Projet d'aménagement avec des pistes cyclables (boulevard urbain, OIN ...)

54 km
d'aménagements
cyclables

34,6 millions
d'investissements

Tronçon 1

Pont du Larivot

➔ Soula (11,45 km)

Tronçon 2

ZAC de Soula

➔ Tonate (12,65 km)

Tronçon 3

Tonate

➔ Matiti (14,75 km)



Tronçon 4

avenue pripri
Soula (2,2 km)



-tronçon 5

-RD 51 et RD 5
(10,75 km)



Tronçon 6

Axe des écoliers
(2,65 km)



Schéma Directeur Vélo de la ville de Macouria



Objectifs généraux



**Proposer d'autres modes de déplacements
intra-communaux à la population**



**Réduire le taux d'accident des piétons, cycles
et vélomoteurs**



**Désengorger l'axe routier principal (RN1) de la
commune en pleine expansion démographique**

Schéma Directeur Vélo de la ville de Macouria



Objectifs spécifiques



Relier les différents pôles urbains entre eux par des itinéraires alternatifs et sécurisés



Desservir les pôles générateurs importants tels que les établissements scolaires ou les équipements collectifs



Créer des espaces conviviaux valorisants sur lesquels la cohabitation entre usagers est la plus confortable possible ;



Permettre une continuité des aménagements cyclables entre la commune de Macouria et l'agglomération CACL ;



Mettre en valeur les paysages traversés par la voie verte

De l' abstrait au concret : une déclinaison du PPI de 700 m à 4 km de linéaires

❑ 2022/2023 Avenue du débarcadère - 1,7 km

1,4 millions (Cofinancement 83,6% DSIL 2021 dont 250 00 euros voie verte)

Intermodalité => Navette
fluvio-maritime

❑ 2024/2025 Avenue des marguerites – 700 m

2 millions d'euros (Financement Etat/CTG 80% - EPFAG 20%)

❑ 2025/2026 Rues Héder- Lousé – Jardins de Sainte Agathe 1,6 km -

1,8 millions (cofinancement 58% : FMA 2022, FEI 2023, amendes de police)

Chemin
des écoliers

❑ 2026-2027 Avenue Belle Humeur - 2, km

1,6 millions (cofinancement 80% : Fonds vert + Dotation spéciale)

Continuité voie verte débarcadère
et Pont du Larivot

Analyse globale stratégique

Forces

- ❑ Ambition politique
- ❑ Pilotage interne

Menaces

- ❑ Calendrier politique
- ❑ Changement organisationnel
- ❑ Pandémie COVID
- ❑ Extrapolation technique
- ❑ Incivismes
- ❑ Ressources financières

Faiblesses

- ❑ Contraintes foncières, environnementales et techniques (DGTM : retrait 7 km ...)
- ❑ Gestion des carrefours et cohabitation des usagers
- ❑ Temporalité des aménagements des autres gestionnaires (Etat, CTG, CACL)
- ❑ Discontinuités

Opportunités

- ❑ Croissance du linéaire cyclable
- ❑ Circulation sécurisée des usagers
- ❑ Développement des mobilités douces



15 MIN

TÉMOIGNAGE



Retour d'expérience de la CA du
Pays Nord Martinique

YANNICK MATHURINA

Chargé de mission logistique urbaine et
mobilités durables

LES V(É)LOGS



 MARTINIQUE



avec



A horizontal row of three logos. From left to right: the French Republic logo with the text 'RÉPUBLIQUE FRANÇAISE' and the motto 'Liberté Égalité Fraternité'; the ADEME logo with a globe icon and the text 'ADEME' and 'AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE'; and the CEE logo with a green circular icon and the text 'Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE'.



Ambition CAP Nord à vélo

Schéma intercommunal des
mobilités actives et du
stationnement public

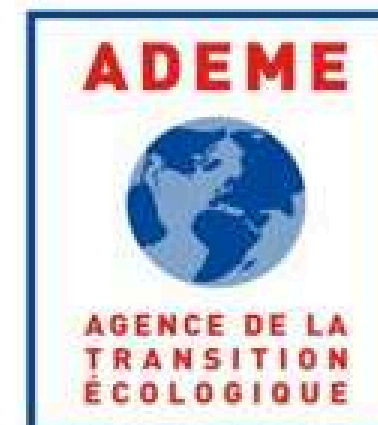


CAP Nord Martinique
Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Collectivité
Territoriale
de **Martinique**

LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES ET DU STATIONNEMENT PUBLIC ET LA DYNAMIQUE AVELO 3



CAP Nord Martinique
Communauté d'Agglomération du Nord Martinique



CAP Nord
Martinique

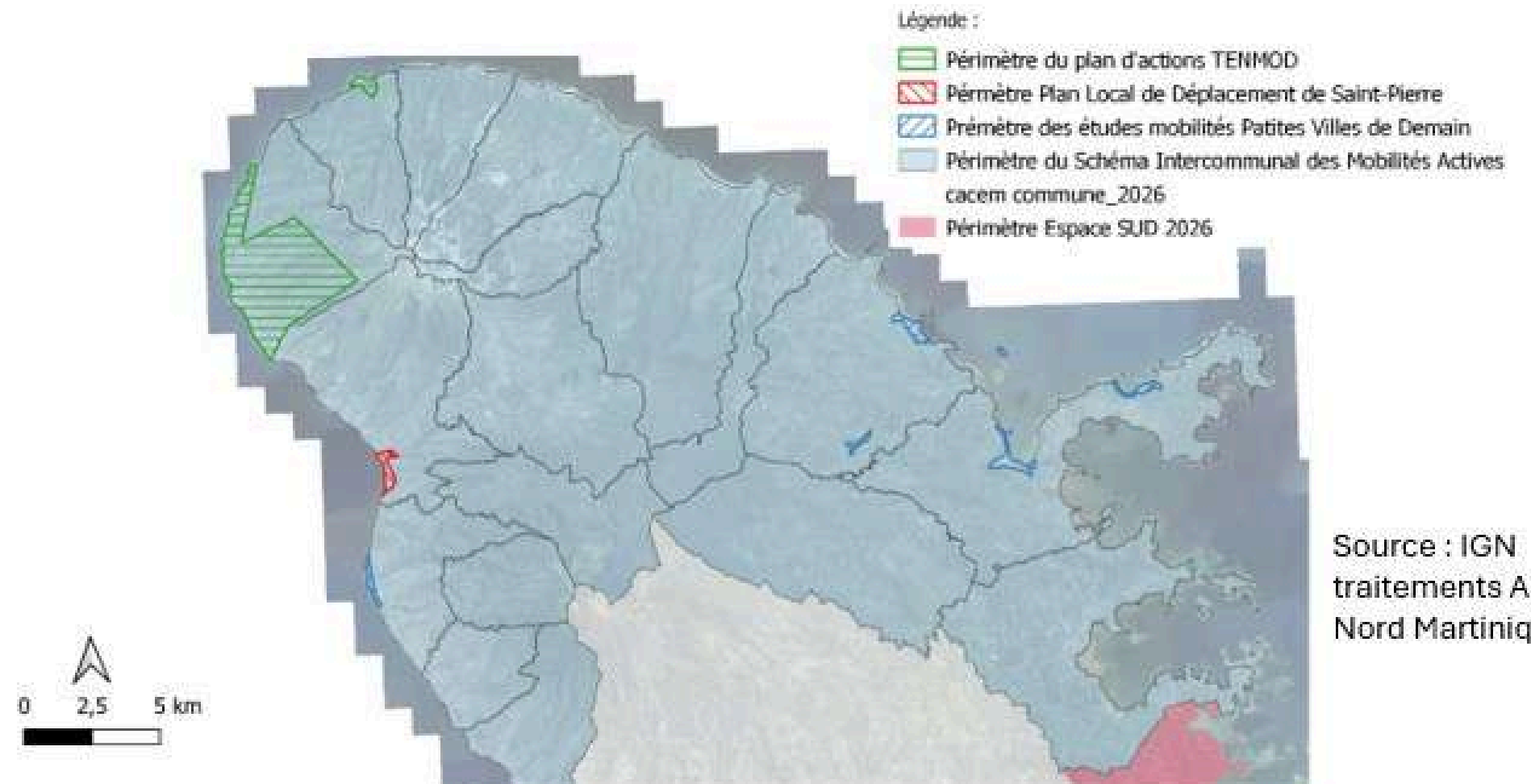


CACEM



CAESM

Panorama des projets mobilité sur le territoire du nord



Source : IGN
traitements AIEL – CAP
Nord Martinique

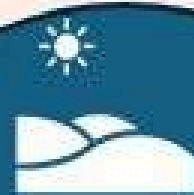
LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES ET DU STATIONNEMENT PUBLIC ET LA DYNAMIQUE AVELO 3

- **Contexte géographique**

Superficie de 49% du territoire martiniquais soit 547,9 km²



95 658
habitants



174,6
(hab/km²)



73 écoles
16 collèges



96 épiceries/
supérettes
80
boulangeries



28% en 2022
des ménages
n'ont pas de
voitures

(source : INSEE - 2019, 2022)

LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES ET DU STATIONNEMENT PUBLIC ET LA DYNAMIQUE AVELO 3

- Contexte géographique



Population active de 15 ans ou plus ayant un emploi par sexe, lieu de travail et moyen de transport (source : INSEE - 2019, 2022)

LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES ET DU STATIONNEMENT PUBLIC ET LA DYNAMIQUE AVELO 3

Enjeux territoriaux

- Le SIMA répond à la forte dépendance automobile en Martinique et aux enjeux climatiques, sociaux et économiques locaux.

Programme d'actions et co-construction

- Le SIMA structure les cheminements doux, le stationnement et fédère les acteurs locaux pour une mobilité durable partagée.

Impact territorial et attractivité

- Le schéma améliore la cohérence des aménagements et soutient les déplacements quotidiens et touristiques.

LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES : STRUCTURATION DES MOBILITÉS DOUCES ET STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC



Objectifs :



**Mobilités actives et
économie locale**



**Le développement
des mobilités
douces devra
soutenir les
activités
économiques
locales en
hébergement et
poles générateurs
de flux locaux.**

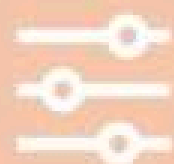


**Identité et
positionnement
touristique**



**Le Péyi Nord
s'appuie sur son
slogan et une
stratégie de
tourisme actif et
durable pour attirer
les visiteurs.**

LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES : STRUCTURATION DES MOBILITÉS DOUCES ET STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC



Cohérence territoriale et mobilité

Le dispositif favorise la cohérence territoriale et facilite le report modal pour connecter les mobilités actives aux transports collectifs et aux pôles générateurs de flux locaux.



Stratégie de planification d'itinéraires cyclables et piétons

CAP Nord Martinique souhaite planifier un réseau structurant en itinéraires cyclables et piétons sécurisés, répondant aux besoins des habitants et des visiteurs.



Stratégie de stationnement public

La stratégie vise à rassurer les acteurs des centres-bourgs et à offrir des parkings sécurisés pour vélos et autres.



LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES : STRUCTURATION DES MOBILITÉS DOUCES ET STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC

Où en est t-on ?

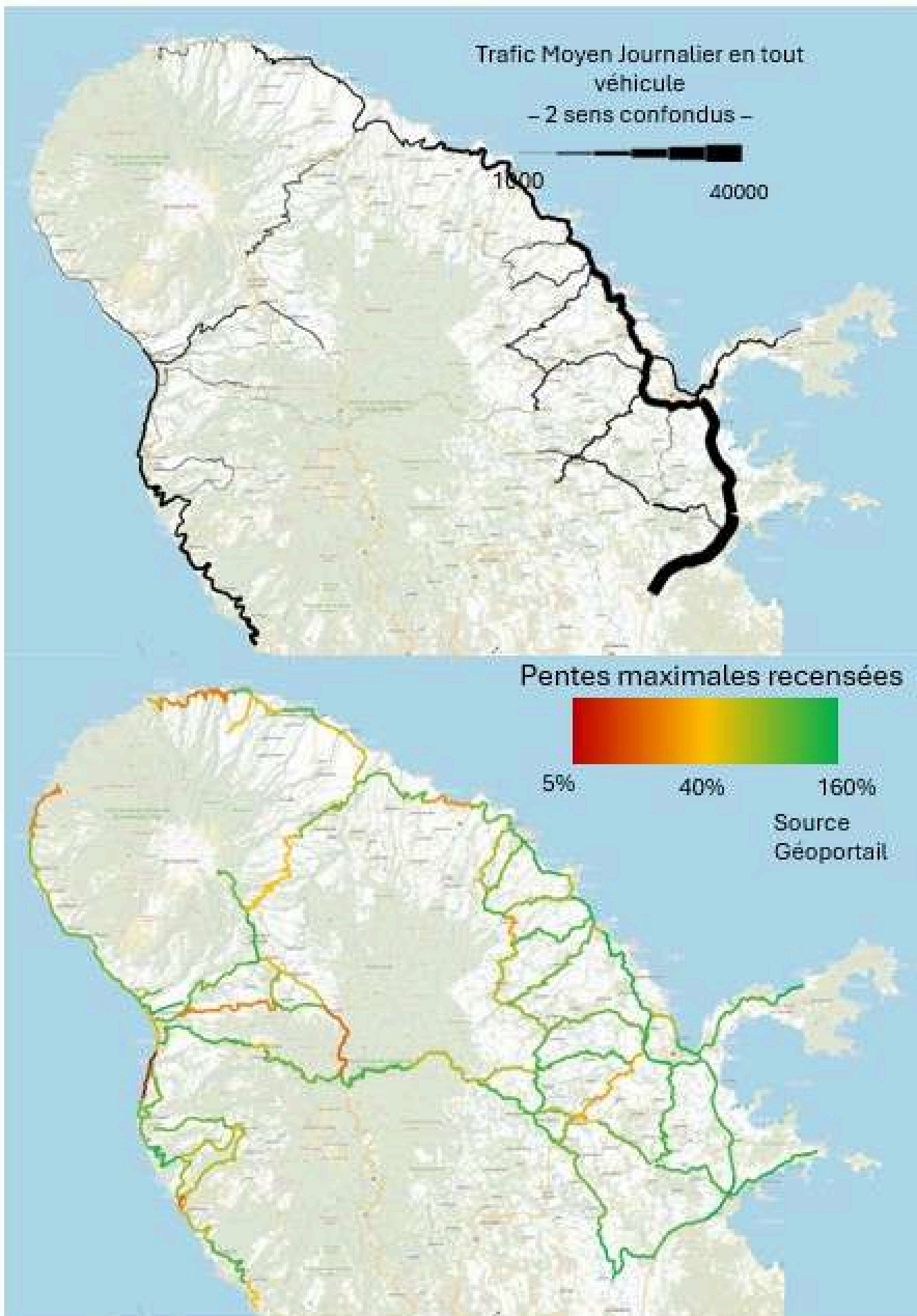
Début de la mission : septembre 2025

- Durée de la mission : 11 mois

. 18 communes à analyser (les itinéraires piétons

Compris)





LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES : STRUCTURATION DES MOBILITÉS DOUCES ET STRATÉGIE DE STATIONNEMENT PUBLIC

Où en est t-on ?

Début de la mission : septembre 2025

- Analyse documentaire : projets régionaux et communaux : PPA, Plan de dev. Touristique, stratégie sociale nord, CAP LUD 2035, SDIC, études PVD, PLD Saint-Pierre, Schéma des mobilités TENMOD

Analyse technique :

Potentiels, topographie, diagnostic urbain (organisation + trafic), comptage et enquêtes, temps de parcours, stationnement (bourgs, quartiers, sites dits touristiques), TC...

LE SCHÉMA INTERCOMMUNAL DES MOBILITÉS ACTIVES :

Charte qualitative, harmonisation des aménagements et prochaines étapes

Objectif de la charte qualitative

La charte définit des standards communs pour assurer l'harmonisation des aménagements dans le Nord de la Martinique.

Cohérence visuelle et fonctionnelle

Durabilité et adaptation climatique

La charte intègre des recommandations pour l'entretien et la durabilité des matériaux face aux événements climatiques extrêmes.

Prochaines étapes 2026 :

Informations/ sensibilisation :
communes / populations

Enquêtes : *population*

Ateliers : *administrés et acteurs économiques*





Mési an pil !!!



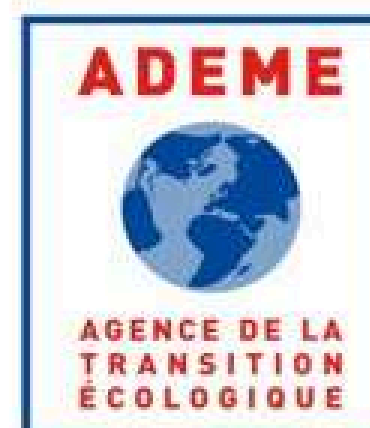
CAP Nord Martinique
Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique

Schéma intercommunal des
mobilités actives et du
stationnement public



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Collectivité
Territoriale
de **Martinique**

10 MIN



QUESTIONS / RÉPONSES

De la rencontre à l'usage quotidien du vélo :
le rôle des collectivités dans la progressivité



**YANNICK
MATHURINA**

Chargé de mission logistique
urbaine et mobilités durables



CAP Nord Martinique
Communauté d'Agglomération du Pays Nord Martinique



**SABRINA
LABRADOR**

Directrice de la Régie
Municipale des Transports



**LAURYN & KARIM
FOGGEA & CYRILLE**

Chargé de
mission AVELO 3

Préfigurateur
Karu'vélo



PROGRAMME

13H30



SORTIE AVELO

 BATIMENT 8

Equipements (vélos, casques, gilets pour un départ à **13h45** au plus tard)

14H



ATELIER CEREMA

 BATIMENT 3 - SALLE 311

Jeu de plateau collaboratif "Play-Mobile" sur la promotion du vélo

16H

CINÉ VÉLO

 BATIMENT 7 - SALLE 700





BON APPÉTIT
À TOUS !



PROGRAMME

13H30



SORTIE AVELO

 BATIMENT 8

Equipements (vélos, casques, gilets pour un départ à **13h45** au plus tard)

14H



ATELIER CEREMA

 BATIMENT 3 - SALLE 311

Jeu de plateau collaboratif "Play-Mobile" sur la promotion du vélo

16H

CINÉ VÉLO

 BATIMENT 7 - SALLE 700





BONNE PAUSE !



CINÉ VÉLO



Evan, Maud, Emilie, Augustine et Baptiste, sont convaincus que le vélo est un formidable moteur de transitions.

Ils décident d'entreprendre un voyage à deux roues, qui les amènera beaucoup plus loin que ce qu'ils croyaient.

À travers les témoignages d'économistes, d'urbanistes, d'associations, de politiques, de sociologues, le film explore les différentes manières de mettre le vélo au centre de nos villes, et l'impact que cela aurait sur nos vies.

Rendez-vous juste après le film pour un ciné-débat avec **Baptiste LEMAÎTRE**, porte-parole et producteur du film.

CINÉ DÉBAT



Baptiste LEMAÎTRE,
porte-parole et producteur du film

MERCI
À TOUS !

