



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT
ET DU LOGEMENT

GUYANE

DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT DE LA GUYANE

**Etude sur la connaissance des usages et aménagements
cyclables en Guyane**

Fiches actions

Novembre 2018

MANDATAIRE : INDDIGO
CO-TRAITANT : ALTER



www.inddigo.com

DEPUIS
1986



REDACTEURS



Eve MAUVILAIN
e.mauvilain@inddigo.com
06 84 27 52 56

Julien WASSERSCHIED
j.wasserscheid@inddigo.com
06 08 00 02 02

Historique des versions du document :

Version	Date	Commentaire
1	15/11/18	
2	07/12/18	

Affaire suivie par :

Organisme	Inddigo	Inddigo
Nom	Julien Wasserscheid	Eve Mauvilain
Tel	06 08 00 02 02	06 84 27 52 56
Courriel	j.wasserscheid@inddigo.com	e.mauvilain@inddigo.com

Sommaire

● INTRODUCTION.....	5
<i>Les mesures proposées</i>	<i>6</i>
<i>Application du plan d'actions sur les trois territoires étudiés.....</i>	<i>7</i>
● LES ACTIONS.....	9
ACTION 1.Sécuriser la pratique en développant les réseaux cyclables	10
<i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>10</i>
<i>Descriptif de l'opération.....</i>	<i>11</i>
<i>Indicateurs</i>	<i>14</i>
<i>Pour aller plus loin.....</i>	<i>14</i>
ACTION 2.Sécuriser la pratique en assurant l'entretien des aménagements existants	15
<i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>15</i>
<i>Descriptif de l'opération.....</i>	<i>16</i>
<i>Indicateurs</i>	<i>17</i>
<i>Pour aller plus loin.....</i>	<i>17</i>
ACTION 3.Développer l'offre de stationnement vélo.....	18
<i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>18</i>
<i>Descriptif de l'opération.....</i>	<i>19</i>
<i>Indicateurs</i>	<i>23</i>
<i>Pour aller plus loin.....</i>	<i>23</i>
ACTION 4.Assister le déploiement des ateliers vélos	24
<i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>24</i>
<i>Descriptif de l'opération.....</i>	<i>25</i>
<i>Indicateurs</i>	<i>26</i>
<i>Pour aller plus loin.....</i>	<i>26</i>
ACTION 5.Accompagner les usagers dans l'acquisition d'un vélo	27
<i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>27</i>
<i>Descriptif de l'opération.....</i>	<i>28</i>
<i>Indicateurs</i>	<i>32</i>
<i>Pour aller plus loin.....</i>	<i>32</i>
ACTION 6.Développer des vélo-écoles.....	33
<i>Contexte et enjeux.....</i>	<i>33</i>
<i>Descriptif de l'opération.....</i>	<i>34</i>

<i>Indicateurs</i>	36
<i>Pour aller plus loin</i>	36
ACTION 7. Déployer une politique de communication et sensibilisation sur la pratique du vélo	37
<i>Contexte et enjeux</i>	37
<i>Descriptif de l'opération</i>	39
<i>Indicateurs</i>	45
<i>Pour aller plus loin</i>	45
ACTION 8. Inciter les Etablissements scolaires à engager des démarches de plans de déplacements scolaires	46
<i>Contexte et enjeux</i>	46
<i>Descriptif de l'opération</i>	48
<i>Indicateurs</i>	49
<i>Pour aller plus loin</i>	49
ACTION 9. Instaurer un dispositif d'aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique	50
<i>Contexte et enjeux</i>	50
<i>Descriptif de l'opération</i>	51
<i>Indicateurs</i>	53
<i>Pour aller plus loin</i>	53
ACTION 10. Inciter les entreprises et groupements d'entreprises à engager des démarches de « Plan de Mobilité »	54
<i>Contexte et enjeux</i>	54
<i>Descriptif de l'opération</i>	57
<i>Indicateurs</i>	59
<i>Pour aller plus loin</i>	60

INTRODUCTION



La DEAL de la Guyane a souhaité engager une étude sur la connaissance des usages et aménagements cyclables en Guyane afin de proposer aux collectivités locales un outil d'aide à la décision concernant le déploiement d'une politique cyclable. En effet, le diagnostic réalisé en mars 2018 montre que si la pratique est particulièrement importante, aucune démarche coordonnée sur le sujet n'a été engagée sur le territoire. Cette absence de prise en compte génère des opérations réalisées « au coup par coup », créant des réseaux cyclables sans logique de développement, des discontinuités fortes et par conséquent sans prise en compte des besoins réels des usagers. De même, l'absence de services dédiés ne permet pas d'optimiser la pratique qui reste cantonnée aux seuls usagers disposant d'un vélo et circulant parfois dans des conditions de sécurité non assurée.

Volontairement menée sur les trois territoires urbains les plus peuplés de Guyane (Ile de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni) ciblant ainsi près de 70% de la population et une large majorité des usages utilitaires de la bicyclette, cette étude s'adresse à l'ensemble des collectivités locales. Les mesures contenues dans ce rapport apportent ainsi des solutions permettant de développer les réseaux cyclables mais également d'offrir des solutions de mobilité à vélo par la mise en place de services dédiés. Il s'agit d'une aide aux premiers pas dans la volonté de structurer une réelle politique cyclable, en définissant des priorités d'intervention et une planification des mesures à appliquer.

Les mesures proposées

Dix mesures composent ce plan d'actions ; elles peuvent se regrouper au sein de trois familles d'intervention :

L'infrastructure	Les services	La sensibilisation
<ul style="list-style-type: none"> La réalisation d'aménagements, notamment par le biais de schémas cyclables L'entretien des aménagements existants Le déploiement du stationnement 	<ul style="list-style-type: none"> Un service de location L'aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique Les ateliers vélos Les vélos-écoles Les plans de Mobilité Les plans de déplacements d'écomobilité scolaire 	<ul style="list-style-type: none"> L'information et la communication

Chaque action est présentée de manière détaillée dans ce document, en abordant la question des enjeux de mise en œuvre, les méthodologies à appliquer, les acteurs à mobiliser ou encore les coûts engendrés (investissements et fonctionnement).

Application du plan d'actions sur les trois territoires étudiés

Afin de proposer un plan d'actions adapté aux attentes des territoires, des ateliers de travail ont été organisés au mois d'Octobre 2018 ; les participants ont été invités à sélectionner puis prioriser les actions les plus pertinentes à déployer sur leurs territoires respectifs.

LE VOLET « INFRASTRUCTURES »

D'une manière générale, les collectivités plébiscitent dans un premier temps le volet « infrastructures ». Il est capital en effet de proposer aux usagers des réseaux plus denses que ceux existants actuellement. L'entretien est également indispensable pour offrir de bonnes conditions de circulation à tous les usagers.

Enfin, le stationnement est incontournable pour garantir la sécurité des vélos, et permettre aux usagers de posséder des vélos de meilleure qualité sans craindre le vol.

LE VOLET « SERVICES »

On observe pour ce volet des orientations plus disparates entre collectivités :

- Sur l'île de Cayenne, l'accent est plutôt mis sur la location. L'opération menée en ce sens par la Kaz à Vélo a été un succès, les vélos proposés ayant été distribués très rapidement. Un déploiement de ce service à plus grande échelle (sous la forme d'une location payante ou un don de vélo selon condition) semble s'imposer. L'atelier vélo, toujours sous l'égide de la Kaz à Vélo, rencontre également un succès grandissant. Son aire d'influence limitée incite toutefois à développer des services similaires sur d'autres quartiers de Cayenne, ainsi que sur les communes de Matoury et Remire.
- Kourou est la collectivité qui semble la plus volontaire sur le déploiement de services vélos : un service de location (payant ou dons), un atelier vélo ou encore une vélo-école ont été régulièrement cités sans priorisation particulière. Kourou souhaite organiser le déploiement de sa politique cyclable sur l'amélioration des conditions de circulation des cyclistes actuels. Les mesures visant à développer la pratique ne sont pas jugées prioritaires, celle-ci étant déjà aujourd'hui particulièrement prégnante.
- Saint-Laurent-du-Maroni insiste sur la nécessité de cibler sa politique sur la pratique des plus jeunes, et notamment des collégiens. La part importante des moins de 18 ans dans la population est un enjeu conséquent dans la pratique actuelle du vélo ; aussi la mise en place d'une action sur les collèges sous la forme de PDES ou d'un volet spécifique dans le schéma cyclable est souvent citée. Un atelier vélo est également en cours de réflexion en partenariat avec l'association « Ranjé to Bisiklet ».

LE VOLET « SENSIBILISATION »

La communication et l'information représentent la seconde thématique la plus citée après l'infrastructure, chaque collectivité ayant conscience que l'amélioration de la

pratique et de la cohabitation entre usagers passe par une sensibilisation à grande échelle.

LES MESURES ECARTEES

Sur les 10 mesures proposées, certaines ont été mises de côté assez rapidement :

- L'aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique : d'une part, le coût d'un VAE semble rédhibitoire pour les guyanais, même avec une aide financière ; d'autre part, la Guyane manque de compétences pour vendre mais surtout assurer l'entretien de ces vélos.
- Les plans de mobilité : il n'est pas nécessaire d'encourager à la pratique du vélo dans un premier temps, celle-ci étant déjà conséquente. Saint-Laurent du Maroni ne dispose pas d'entreprise de grande taille pour engager une démarche PDM efficace.

SYNTHESE

Le tableau ci-dessous récapitule les choix définis lors des ateliers de travail :

Action	Ile de Cayenne	Kourou (pas de priorisation)	St-Laurent-du-Maroni
Développement du linéaire – Schéma cyclable	1 ^{er}	3 ^e	1 ^{er}
Entretien	1 ^{er}	1 ^{er}	2 ^e
Stationnement	3 ^e	2 ^e	3 ^e
Atelier		1 ^{er}	4 ^e
Location	5 ^e	3 ^e (dons)	
Vélo-école		4 ^e	
Communication	4 ^e	5 ^e	4 ^e
PDES			5 ^e
VAE			
PDM			

Lorsque des mesures non pas été citées, cela ne signifie pas qu'elles ont été écartées définitivement, mais plutôt remises à plus long terme.

LES ACTIONS



ACTION 1. SECURISER LA PRATIQUE EN DEVELOPPANT LES RESEAUX CYCLABLES

Publics cible	Niveau de priorité		
<ul style="list-style-type: none">▪ Utilitaires▪ Loisirs▪ Sportifs▪ Itinérants	1 / 2 / 3		
Porteurs	Partenaires	Budget	
<ul style="list-style-type: none">• Intercommunalités ou communes (si compétence transport)	<ul style="list-style-type: none">• DEAL Guyane• Communes• Milieu associatif• Etat français	Entre 20 et 40.000 € pour une étude externalisée selon la taille de la collectivité	

Contexte et enjeux

La Guyane constitue l'un des territoires français enregistrant les niveaux d'usage du vélo les plus élevés. L'absence d'enquête ménage à l'échelle de la collectivité ne permet pas d'évaluer précisément la pratique réelle, mais la simple observation des déplacements notamment aux heures de pointe du matin suffit à se rendre compte de la forte proportion de cyclistes.

L'enquête réalisée au cours des mois de Mars et de Mai a permis d'apporter des enseignements intéressants en termes de pratique :

- Pas d'écart de pratique entre la saison sèche et la saison des pluies
- Des usages majoritairement axés sur une pratique utilitaire, avec une part importante de scolaires, surtout à Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni
- Une pratique subie plutôt que choisie
- Des taux d'accidentologie supérieurs aux valeurs métropolitaines...

Sur ce dernier point, on constate en effet que l'accidentologie présente des valeurs cinq fois plus importantes sur le nombre de personnes tuées, et quatre fois plus élevées pour les personnes blessées. Ces valeurs nécessitent de réfléchir à la sécurisation des aménagements, qu'ils soient existants ou en projet. Il convient en effet de proposer des infrastructures adaptées aux besoins des usagers (équiper les liaisons enregistrant les déplacements à vélos les plus conséquents) mais également à l'environnement

immédiat de cette infrastructure. Cela revient à réfléchir à la typologie de l'aménagement par rapport à la voirie qu'elle longe, au niveau de trafic routier, à la fréquentation cyclable, aux conditions de stationnement voiture, au nombre d'intersections à franchir...

Pourtant, aujourd'hui ces pratiques et ces enjeux de sécurité ne sont pas encadrés par les collectivités locales, qui constatent ces niveaux d'usages sans proposer d'interventions planifiées visant à les optimiser. Aussi les opérations réalisées se limitent à la création d'aménagements ponctuels, souvent réalisés dans le cadre de travaux de voiries ou en fonction des opportunités qui se présentent, sans faire l'objet d'une stratégie de développement spécifique ou d'une réflexion appuyée en matière de prise en compte de la sécurité.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS | Organiser la structuration et le développement d'un réseau d'itinéraires cyclables répondant aux besoins et attentes des usagers, en privilégiant dans un premier temps les pratiques utilitaires.

L'engagement d'une démarche volontariste de développement de la pratique du vélo sur un territoire intercommunal nécessite de définir le cadre stratégique de sa mise en œuvre, ainsi que le positionnement technique et financier de la collectivité. La définition d'un schéma directeur cyclable permettra de définir la politique à engager, bien souvent sur 10 ans, et d'éviter un développement « au coup par coup » n'engendrant que rarement des résultats efficaces.

Généralement, ces démarches intègrent deux thématiques distinctes et indissociables :

1. **Un volet « infrastructures »**, définissant le maillage du territoire par des itinéraires cyclables et assurant la desserte sécurisée des pôles principaux. Ce maillage s'articule à partir d'une hiérarchisation des itinéraires identifiés :

- Un échelon intercommunal, assurant les connexions entre les communes du territoire étudié, lorsque l'EPCI détient la compétence transport
- Un échelon local, assurant la desserte des pôles générateurs identifiés

La définition, le portage et le financement de ces tracés (réalisation et entretien) est à étudier en partenariat avec les différentes collectivités et instances concernées par ces linéaires, notamment par le moyen de schémas directeurs.

2. **Un volet « services »**, consistant à définir les services vélo à mettre en œuvre pour répondre aux besoins et attentes des usagers (location, hébergement, restauration, communication...)

Ce volet services sera décliné en lien étroit avec les fiches actions présentées dans le présent rapport. Il convient en effet de privilégier l'homogénéité dans leur mise en œuvre, à l'échelle de la Guyane, pour favoriser leur essor.

L'étude se compose d'une phase diagnostic, consistant à mettre en évidence les enjeux en matière de pratique, les cibles à privilégier, les pôles à desservir pour définir un schéma d'intention qui sera décliné en itinéraires définitifs au cours d'une seconde phase plus technique.

Un plan d'actions sera ensuite déterminé ainsi qu'une planification sur 10 ans permettant de valider un budget annuel de mise en œuvre.

Une charte technique des aménagements cyclables est souvent produite en annexe, visant à rappeler les réglementations en matière d'infrastructures à réaliser : code de route, largeur, champs d'application, ratios financiers.

Publié en septembre 2018, le plan vélo et mobilités actives constitue un engagement du gouvernement français auprès des collectivités soutenant une politique cyclable. Le volet I, sur la sécurité, propose d'assister les collectivités dans le développement d'aménagements cyclables à travers les points suivants :

- **Création d'un fonds national « Mobilités actives », d'un montant de 350 M€** visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables (premier appel à projets à partir de 2019)
- **L'appel à projets « Vélo et territoires », opéré par l'ADEME, est lancé dès le 14 septembre 2018, afin de permettre aux territoires d'anticiper la mise en œuvre du fonds national « Mobilités actives »** et plus généralement de les soutenir, notamment les agglomérations moyennes, dans la définition de leur politique cyclable. Le premier relevé est ouvert jusqu'au 10 décembre 2018 ; un second relevé est prévu le 11 février 2019.
- **Renforcement de la planification des réseaux structurants pour les mobilités actives.** La future loi d'orientation des mobilités renforcera le contenu relatif aux mobilités actives des documents de planification ; elle prescrira l'élaboration de réseaux structurants cyclables et/ou piétons continus et sécurisés ainsi que des zones de stationnement vélos. Ces schémas seront inscrits dans les documents de planification.

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer le niveau d'avancement de la mise en œuvre d'un schéma cyclable intercommunal.

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre de collectivités engagées	Recensement des collectivités (communes, intercommunalités) ayant engagé une étude de schéma cyclable	Relevés annuels
2	Linéaire d'aménagements réalisés	Comptabilisation des linéaires réalisés en fonction du type d'aménagement (site propre, pacification de trafic, sites partagés)	Relevés annuels
3	Linéaire par habitant	Mètres linéaires d'aménagement par personne.	Relevés annuels
4	Investissements annuels	Montants dépensés consacrés à la réalisation du schéma cyclable	Relevés annuels
5	Investissement par habitant	Même principe que l'indicateur n°2. Il s'agit d'un bon outil comparatif entre collectivités locales pour positionner le niveau d'implication d'une intercommunalité dans le déploiement de sa politique cyclable	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- « Plan vélo et mobilités actives », 14 septembre 2018, République Française
- Appel à projets « Vélo et territoires » de l'ADEME : <https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/VELO2018-71>

ACTION 2. SECURISER LA PRATIQUE EN ASSURANT L'ENTRETIEN DES AMENAGEMENTS EXISTANTS

Publics cible		Niveau de priorité	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires ▪ Loisirs ▪ Sportifs ▪ Itinérants 		1 / 2 / 3	
Porteurs	Partenaires	Budget	
<ul style="list-style-type: none"> • Intercommunalités ou communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Collectivité territoriale de Guyane • Communes • Etat français 	Montants généralement inclus dans les budgets d'entretien des voiries	

Contexte et enjeux

La fiche Action n°1 évoque la nécessité de développer les réseaux cyclables afin d'améliorer les conditions de sécurité des usagers. Cet aspect ne constitue toutefois qu'une partie de la solution au problème. En effet, un aménagement cyclable de qualité engendrera une hausse de l'accidentologie s'il subit une dégradation naturelle ne faisant pas l'objet d'un entretien régulier. La présence de branches, feuilles, sable... sur la section sont autant d'obstacles pouvant entraîner des chutes plus ou moins graves. De même, la dégradation des revêtements génère des irrégularités du sol voire des arrachements de chaussée dangereux pour les cyclistes.

Enfin, il convient de noter que la reprise régulière des peintures au sol des bandes cyclables est essentielle au maintien de continuités sécurisées ; il a en effet été observé à de nombreuses reprises un effacement plus ou moins prononcé de ce type d'aménagement, notamment sur Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni.



Exemples de défaut d'entretien sur les aménagements guyanais

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS Planifier l'entretien des infrastructures cyclables urbaines au même titre que l'entretien courant et lourd du réseau de voirie.

DETAIL DE LA MESURE Les communes et la CTG possèdent un planning d'entretien de leurs réseaux de voirie respectifs. L'objectif consiste ici à établir un calendrier similaire pour les aménagements cyclables, puis de l'intégrer à celui de la voirie pour optimiser les frais d'intervention.

L'entretien des aménagements cyclables peut se résumer en deux types d'interventions :

L'entretien courant	Quelle mutualisation avec le réseau de voirie ?
<ul style="list-style-type: none"> Entretien des accotements 	Mutualisation nécessaire
<ul style="list-style-type: none"> Le jalonnement et la signalisation routière 	
<ul style="list-style-type: none"> Fauchage, balayage, désherbage 	Mutualisation possible pour les aménagements sur voirie de type bande cyclable
<ul style="list-style-type: none"> Reprise ponctuelle du revêtement 	Interventions spécifiques éventuelles pour les pistes cyclables et voies vertes
L'entretien lourd	Quelle mutualisation avec le réseau de voirie ?
<ul style="list-style-type: none"> Reprise ponctuelle du revêtement 	Variable en fonction du contexte et du type d'aménagement. Pour les aménagements en site propre (piste cyclable en bordure de giratoire, ces interventions peuvent être isolées
<ul style="list-style-type: none"> Reprise totale du revêtement 	Le plus souvent, une reprise totale est incluse dans un programme général de réfection de voirie ou d'entretien des réseaux

Indicateurs

Les indicateurs en matière d'entretien nécessitent une attention particulière, les fréquences de passage étant plus élevées que les autres actions :

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Fauche	Tonte de l'herbe et des végétaux débordant sur les infrastructures	Deux à quatre passages annuels
2	Balayage	Nettoyage des infrastructures : graviers, sable, déchets végétaux...	Deux à dix passages annuels
3	Désherbage	Par moyen mécanique (travail du sol, sarclage) préférentiellement aux moyens chimiques	Un passage annuel
4	Entretien signalisation	Nettoyage des panneaux de jalonnement ou de signalisation routière Remplacement des panneaux détériorés	Deux passages annuels Remplacement selon l'état des panneaux
5	Reprise ponctuelle ou complète	Réfection de tout ou partie de la bande de roulement afin de combler les ornières, niveler la chaussée	En fonction de l'état de dégradation de la chaussée

La récupération de ces informations dans le cadre du suivi de la politique cyclable s'effectuera par le biais d'un contact avec les services techniques communaux ou de la CTG.

Pour aller plus loin...

- https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/FICHE_ACTION-5_Entretien_ENPAGE_V3.pdf
- <https://ffvelo.fr/wp-content/uploads/2013/10/amenagements-cyclables-charte-cyclable.pdf>

ACTION 3. DEVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT VELO

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none">▪ Utilitaires▪ Loisirs▪ Sportifs▪ Itinérants	1 / 2 / 3

Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none">• Communes• Intercommunalités	<ul style="list-style-type: none">• Communes et intercommunalités (financements et communication)• Etat français	<ul style="list-style-type: none">• Environ 20.000 € pour une étude dédiée sur un territoire intercommunal• De 150 à 1.500 € par place de stationnement en fonction du type de mobilier implanté

Contexte et enjeux

Une politique clé pour encourager les déplacements à vélo consiste à mettre en place un réseau de stationnement sécurisé, tant à l'origine qu'à la destination du déplacement. En effet, la mise à disposition de mobilier d'accroche et d'abris de vélos sont des compléments indispensables aux aménagements cyclables : comme pour l'automobile, chaque déplacement commence et se termine par un stationnement et s'avère fortement conditionné par les conditions de stationnement sur le lieu de destination.

L'offre de stationnement est très réduite en Guyane, ce qui explique en partie un taux élevé de vol des vélos. Seuls quelques équipements ont été recensés, dont la plupart ne répondent pas aux besoins en stationnement, que ce soit en matière de localisation ou de mobilier implanté :

- Dispositif en « pinces-roues » devant les établissements publics et quelques commerces
- Quelques arceaux vélos souvent mal agencés et localisés trop loin du pôle générateur desservi

Il apparaît nécessaire de mener une démarche structurée visant à respecter certains critères incontournables à travers la mise en place d'une politique de déploiement coordonnées.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS Doter les villes de parcs à vélos adaptés aux besoins de stationnement des pôles desservis, en engageant des études de définition d'un programme d'équipement.

DETAIL DE LA MESURE Une étude de stationnement vélo se structure en deux phases :

- Une phase de diagnostic, visant à évaluer le niveau d'équipement actuel du territoire (nombre d'emplacements, qualité du mobilier, adaptation aux besoins...), et sélectionner les pôles et quartiers résidentiels à équiper.
- Une phase d'évaluation des besoins et de planification, permettant d'estimer le nombre et le type de parcs à implanter, ainsi que le nombre de places par équipement. Une estimation financière de l'opération ainsi qu'un travail de hiérarchisation des besoins permettra d'aboutir à la définition d'une planification pluriannuelle.

Cette démarche ne peut être réalisée que sur les équipements et espaces publics. L'équipement des immeubles (existants ou en projet) ne pourra être engagé que dans le cadre du respect de l'article 12 des PLU.

- **Sur les espaces publics**, le mobilier sera implanté à proximité des pôles générateurs, notamment aux abords des commerces de fréquentation quotidienne (tabac, alimentaire, ...).
- **Sur les lieux d'intermodalité**, les arrêts de transports en commun structurants pourront être équipés d'arceaux couverts pour le stationnement en journée.

Sur les espaces privés enfin, il conviendra d'adapter les documents d'urbanisme pour intégrer le stationnement vélo dans toute construction nouvelle ou réhabilitée. Le plan vélo récemment voté apporte les précisions suivantes : Lors de la construction neuve d'immeubles de bureau ou d'habitation, le Code de la Construction et de l'Habitation prescrit la réalisation de places de stationnement vélo, sécurisées ou non, selon le type de bâtiments ; dans les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, par exemple, ils doivent permettre le stationnement vélo d'au moins 15 % des salariés accueillis simultanément dans les bâtiments. L'obligation d'aménagement d'infrastructures permettant le stationnement des vélos sera prescrite également lors de travaux sur des bâtiments existants disposant d'un parc de stationnement automobile. Des standards de stationnement portant sur les espaces privés et publics, neufs ou existants, sont en cours d'élaboration et seront diffusés via un guide. L'objectif est de permettre un stationnement sécurisé aux utilisateurs du vélo pour la plupart de leurs déplacements ponctuels ou quotidiens. Décret pris après la promulgation de la loi et avant la fin de l'année 2019.

Typologie de stationnements vélo

ARCEAUX VELOS



Caractéristiques	Les supports en U ou ses variantes sont les mobiliers les plus adaptés au stationnement des vélos. Ils offrent de très bonne garantie contre le vol, avec un prix d'achat attractif. Il permet de verrouiller le vélo avec deux antivols, en fixant le cadre et les deux roues au support. Sur le marché il existe de nombreux modèles qui répondent aux exigences des accroches vélo.
Durée recommandée	Courte durée
Type de pôle	Achats de proximité, activités de loisirs... Modèle recommandé en centre-ville.
Coûts	Environ 300 € pour un arceau (deux places)

ARCEAUX VELOS ABRITES



Caractéristiques	Les caractéristiques sont les mêmes que le mobilier précédant. Une couverture est toutefois ajoutée, permettant de préserver les vélos des intempéries
Durée recommandée	Moyenne durée
Type de pôle	Lieux de travail, établissements scolaires, arrêts de transports en commun structurants...
Coûts	Environ 900 € pour un arceau (deux places)

BOX VELOS



Caractéristiques

Ces box protègent chaque bicyclette contre le vol, le vandalisme et les intempéries. Les consignes permettent non seulement de laisser la bicyclette mais aussi d'autres accessoires (sacs à dos, casque, sacoques, vêtements, etc.), ce qui constitue un service supplémentaire pour le cycliste. Un abonnement permet aux cyclistes un accès quotidien aux box. Certains systèmes fonctionnent à l'aide d'une clef, plus simple et plus économique.

Durée recommandée Courte et longue durée, avec stationnement de nuit

Type de pôle Option appropriée dans des environnements résidentiels où aucune possibilité de stationnement à l'intérieur des immeubles n'est offerte.

Coûts Environ 700€ par vélo d'investissement + 150€ par vélo par an d'exploitation

PINCES-ROUES



Caractéristiques

Il n'est pas recommandé d'utiliser le système de pince-roues dans les espaces publics en raison de la faible garantie qu'ils offrent contre le vol. Ils peuvent toutefois convenir pour une utilisation en espace fermé (hors espace public) pour du stationnement d'appoint, bien que leur utilisation régulière puisse déformer progressivement la roue (voilage).

Durée recommandée Courte durée uniquement et espaces clos privés

Type de pôle Ensembles résidentiels

Coûts Environ 20 et 40€ par vélo selon solution choisie

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer le développement du stationnement vélo.

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre d'équipements implantés	Recensement des parcs à vélos	Relevés annuels
2	Nombre de pôles et d'immeubles équipés	Recensement des pôles où un stationnement a été implanté, en dissociant les pôles initialement non équipés des pôles où le stationnement a été remplacé	Relevés annuels
3	Investissements annuels	Montants dépensés consacrés au financement de ces équipements	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- « Plan vélo et mobilités actives », 14 septembre 2018, République Française
« Stationnement des vélos dans les espaces privés : dimensions et caractéristiques », novembre 2013, Ministères de l'Égalité des territoires et du Logement, et de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

ACTION 4. ASSISTER LE DEPLOIEMENT DES ATELIERS VELOS

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires <input type="checkbox"/> Loisirs <input type="checkbox"/> Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3

Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • Milieu associatif 	<ul style="list-style-type: none"> • Communes et intercommunalités (financements et communication) 	<ul style="list-style-type: none"> • 40.000 €/an, comprenant salaires, loyers et charges, pièces neuves, etc. • Les subventions annuelles sont de l'ordre de 15 à 20.000 € par an, comprenant ou pas la mise à disposition gratuite d'un local.

Contexte et enjeux

L'accès à un vélo peu coûteux et surtout à sa maintenance est souvent une difficulté pour les personnes précaires. Les ateliers de réparation permettent de se former aux techniques de base, de trouver des pièces à bas prix afin de remonter soi-même son propre vélo avec des cadres et pièces. Ils constituent une réelle opportunité en Guyane, en donnant accès à un service peu onéreux pour des populations n'ayant pas les ressources financières pour acheter ou même faire entretenir un vélo auprès de vélocistes.

Il existe aujourd'hui en Guyane un seul atelier de réparation, *La Kaz A vélo*, dans le quartier de Cabassou depuis juillet 2017. L'atelier dispose d'un local de 50 m², ouvert les mardis, mercredis et vendredis de 15h à 20h et les samedis de 10h à 13h puis 14h à 18h. L'atelier compte aujourd'hui près de 200 adhérents, essentiellement des jeunes du quartier.

Descriptif de l'opération

LES PRINCIPES DE BASE

Le rayonnement d'un atelier vélo est généralement inférieur à 5 km. Il convient donc d'encourager l'émergence d'initiatives locales pour proposer le service à un nombre plus important de gyanais. Plusieurs solutions sont envisageables :

- L'ouverture de nouveaux ateliers, prioritairement dans les communes principales de Guyane : Saint-Laurent-du-Maroni, Kourou, Remire, Matoury.
- L'extension du service initial proposé en développant un service de réparation itinérant, allant à la rencontre des populations dans les quartiers denses selon un agenda prédéfini.

La Kaz A vélo réfléchit actuellement au développement de ces deux dispositifs. L'association est très intéressée pour accompagner les autres territoires dans la mise en place d'ateliers locaux, que ce soit en leur faisant bénéficier de son expérience, voire en portant le service.

FACILITER LA CREATION DE NOUVEAUX ATELIERS DANS LES VILLES

La difficulté réside dans le montage de ces ateliers, notamment avec les moyens humains et financiers disponibles. Il s'agit bien souvent de démarches basées sur le bénévolat et issues du milieu associatif vélo d'un territoire.

A ce titre, un partenariat pourrait être engagé, dès le lancement du processus, entre les collectivités locales et les associations, garantissant un fond d'investissement minimal pour lancer le démarrage de l'atelier ; de plus, le local constitue également un gage de réussite. Une surface minimale de 150m² semble nécessaire pour garantir un fonctionnement de base. On observe en effet que les ateliers d'une surface inférieure dépassent rarement 750 adhérents, soit un nombre trop faible pour garantir la pérennisation du service.

En plus des subventions, la collectivité peut ainsi mettre un local à disposition de l'association, au moins sur les premières années d'exercice.

A noter, les communes de Kourou et St-Laurent-du-Maroni ont d'ores-et-déjà engagé une démarche de partenariat avec l'association « Ranjé to Bisiklet » pour l'implantation d'un atelier vélo sur leur territoire.

Indicateurs

Les indicateurs ci-dessous permettent de suivre le développement des dispositifs d'ateliers vélo.

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre d'ateliers créés	Recensement des associations vélos	Relevés annuels
2	Nombre d'adhérents	Détail du nombre d'adhérents par atelier, avec données personnelles pour ciblage des utilisateurs (âge, sexe, CSP...)	Relevés annuels
3	Financements utilisés	Enveloppes financières allouées au montage et à la pérennisation des ateliers vélos	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- « Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les vélo-écoles », Septembre 2016, ADEME

ACTION 5. ACCOMPAGNER LES USAGERS DANS L'ACQUISITION D'UN VELO

Publics cible		Niveau de priorité	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires ▪ Loisirs <input type="checkbox"/> Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3		
Porteurs	Partenaires	Budget	
<ul style="list-style-type: none"> • CACL • Communes 	<ul style="list-style-type: none"> • Vélocistes 	Estimation à affiner (parc de 500 à 1 000 vélos) : <ul style="list-style-type: none"> • Vélostation : 300 k€/an • Don de vélo : 200 k€ 	

Contexte et enjeux

L'analyse des usages a permis de montrer que la question de l'équipement en Guyane est un point important concernant la sécurisation de la pratique. Ainsi, différentes pratiques ont été observées, chacune pouvant conduire à des situations accidentogènes :

- Des adultes (ou jeunes adultes) circulant sur des vélos de taille enfant,
- Des usagers, souvent des jeunes, circulant à 2 voire 3 personnes sur un même vélo,
- Un parc de vélos vieillissant et mal entretenu.

Par ailleurs, compte-tenu du niveau de pauvreté, Il est possible d'imaginer que certaines personnes pourraient souhaiter se déplacer à vélo, mais n'en ont pas (faute de moyens financiers) ou plus (vol). Le taux d'équipement en vélo des ménages n'atteint que 27,3% (*données INSEE enquête budget de famille 2011*).

La pratique du vélo étant largement « subie » en Guyane, c'est-à-dire réalisée par des usagers ne disposant pas d'autres moyens de déplacements, il est important que chacun puisse bénéficier de cette solution de transport.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS	Proposer un service permettant à tous les guyanais de pouvoir disposer d'un vélo de qualité et adapté à ses besoins.
DETAIL DE LA MESURE	<p>Deux solutions peuvent être mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none">• Création d'une « vélostation » : service public de location humanisée permettant la location de vélo, sur de la courte, moyenne ou longue durée, à tous les publics, avec différents vélos (classique, pliant, électrique, cargo). Le service comprend la mise à disposition du vélo et de ses équipements ainsi que l'entretien et les réglages réguliers. Cela permet donc de répondre en partie aux difficultés de réparation des vélos en Guyane qui peut être un frein pour les usagers. Les prix du service sont variables et peuvent être adaptés en fonction des publics (tarification jeune, tarification sociale). Par ailleurs, s'agissant d'un service public de transport, la location peut être prise en charge par l'employeur à hauteur de 50%.• Don de vélo : opération d'acquisition d'un parc de vélo à donner aux usagers. Il s'agit d'un investissement pour la collectivité, sans frais de gestion sur la durée.

La vélostation

Définition d'un lieu pouvant accueillir ce service.

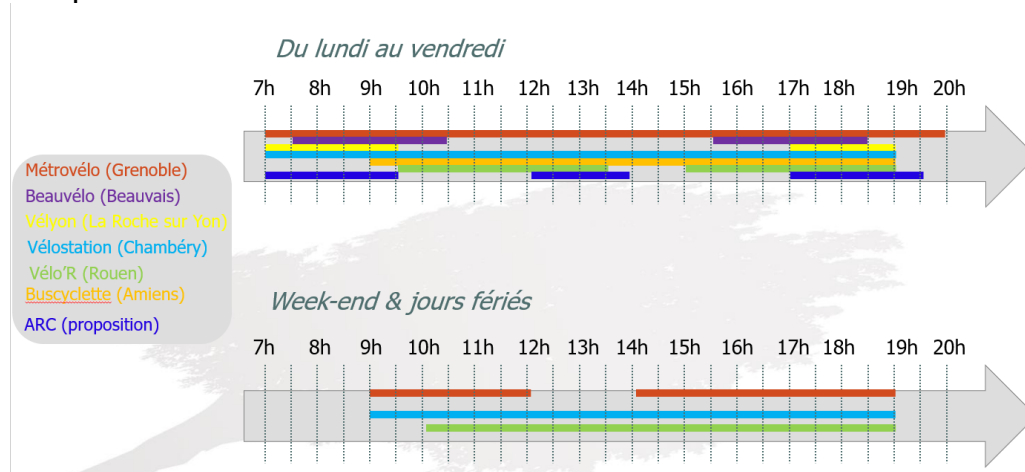
- Le lieu doit être central, sur un lieu de passage.
- Pour faciliter la mise en œuvre du service, il est possible de mutualiser avec un lieu déjà existant (office de tourisme, mairie, ...). Cela permet de réduire le coût du service, l'ouverture du lieu étant déjà assurée par du personnel.
- Si l'option est choisie d'un local spécifique, il convient de trouver un local permettant de : stocker une dizaine de vélos (le reste du parc pouvant être stocké ailleurs,) avoir une borne d'accueil et d'information, un atelier de réparation. Le détail du dimensionnement est précisé ci-dessous :

Accueil : 15m², Atelier : 15/20m², Espaces privatifs : 15m², Bureau : 10m², Espace de lavage des vélos : 3m², Espaces de circulation et de dégagement entre ces zones : taille très variable suivant agencement, base de 30m², Espace de stockage des vélos de location la nuit (10 vélos) : 7,5m².

Définition de l'amplitude d'ouverture :

- Plus les horaires d'ouverture sont larges, plus le service coûtera cher, car cela nécessite d'avoir plusieurs ETP (sauf à mutualiser la vélostation avec un local existant).

Exemples d'horaires sur des services similaires en France :



Dimensionnement du parc :

La taille du parc doit être définie en fonction des besoins à satisfaire, des possibilités d'investissements et de gestion de la collectivité, et de la demande ponctuelle liée aux touristes, notamment.

Définition des modes de gestion :

Un tel service peut être géré en régie, en marché ou en DSP (éventuellement intégré à une DSP transport).

Définition de la grille tarifaire :

Le service proposé pourrait proposer une grille tarifaire très détaillée et adaptée aux niveaux de revenus et activités des futurs usagers :

- Un service très subventionné pour les plus modestes, donc très peu cher (à définir à partir du quotient familial),
- Un prix plus élevé pour les actifs, la moitié de l'abonnement devant obligatoirement être pris en charge par l'employeur,
- Un prix différent pour les touristes.

Exemple de la vélostation de Chambéry :



Les coûts du service sont extrêmement variables en fonction des choix faits, mais il est à noter que la question du local et de l'amplitude des ouvertures sont les éléments influant le plus sur le coût final.

Le don

Plusieurs collectivités en France ont mis en place depuis quelques années le « don de vélos » : La Rochelle (17), Aubagne (13), Blagnac (31), Arcachon (33).

Cette action peut être comparée à certaines politiques menées par les collectivités sur le fait d'offrir à des cibles spécifiques (collégiens, lycéens) des ordinateurs portables ou tablettes, afin de lutter contre les inégalités sociales.

- Acquisition d'un parc de vélos :

Passer une commande (idéalement groupée, afin de bénéficier de tarifs dégressifs). Le choix du type de vélo est important, il devra répondre aux exigences du climat guyanais, être solide, de bonne qualité afin d'éviter de multiplier les réparations.

- Définition de la cible :

Souvent l'action est menée très largement auprès de tous les publics, dans ce cas, seul le critère de lieu de résidence est pris en compte. Elle peut également être ciblée : collégien, lycéen, public en insertion, demandeur d'emploi, ...

- Définition de la durée :

Le prêt (et non « don ») peut être fait sur une durée limitée mais reconductible. Cette solution permet de responsabiliser l'utilisateur qui doit régulièrement (une fois par an, par exemple) ramener le vélo. Cette solution peut également permettre à la collectivité d'assurer un suivi dans l'entretien du parc de vélo (coût supplémentaire).

Pour que le service soit complet, il est important que le vélo soit donné avec un minimum d'équipement de sécurité (antivol, éclairage, ...).

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer le succès d'un dispositif de location :

Vélostation

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre de contrats par an	Comptabiliser le nombre de contrats signés chaque année	Relevé bi-annuel
2	Nombre de journées de locations	Détailler le premier indicateur, en fonction de la durée de chaque contrat	Relevé bi-annuel

Don

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre de vélos distribués chaque année	Comptabiliser le nombre de contrats signés chaque année	Relevé annuel

Pour aller plus loin...

- « Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur la location de vélos classiques et de vélos à assistance électrique », Septembre 2016, ADEME

ACTION 6. DEVELOPPER DES VELO-ECOLES

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires <input type="checkbox"/> Loisirs <input type="checkbox"/> Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3

Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • Milieu associatif 	<ul style="list-style-type: none"> • Communes et intercommunalités (financements et communication) • Ministères des Sports et de l'Éducation nationale 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 200 € par stagiaire formé (cursus de 10 séances) : 50.000 € permettent de former 250 personnes • Subvention à hauteur de 50% + mise à disposition d'un local

Contexte et enjeux

L'un des freins à la pratique quotidienne du vélo réside dans l'appréhension des usagers à circuler en ville au milieu du flot d'automobiles. Si la réalisation d'infrastructures sécurisées peut être une première réponse, elle ne permet pas de rassurer totalement les cyclistes potentiels : aménagements discontinus et hétérogènes, planification des opérations d'aménagement sur plusieurs années... imposent nécessairement de progresser sur la chaussée pendant une partie de son itinéraire.

On observe également, en Guyane comme en métropole, certains comportements non respectueux du code de la route. Que ce soit pour les cyclistes ou les automobilistes, l'apprentissage des valeurs de sécurité routière est essentiel pour améliorer la cohabitation entre usagers et réduire l'accidentologie, particulièrement marquée en Guyane, avec près de cinq fois plus de tués par an et quatre fois plus d'hospitalisés que sur le reste du territoire français. Les accidents sont également plus graves, puisque l'on compte 10 hospitalisés pour 1 tué en France contre 6,5 pour 1 en Guyane.

La mise en place de vélo-écoles permet de répondre à ces constats, en s'adressant aussi bien à des adultes désireux de réapprendre à pédaler en ville et maîtriser son

vélo et son environnement, qu'à des écoliers dans une logique d'apprentissage du code de la route.

Extrait du site internet de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) : « depuis les années 2000, la demande pour l'apprentissage du vélo s'est traduite par la création de vélo-écoles au sein des associations du réseau FUB : 94 des 268 associations du réseau ont une "vélo-école" (décembre 2017). Cette activité se développe au sein d'associations récemment créées et/ou d'associations de promotion du vélo. Les vélo-écoles proposent régulièrement des sessions d'apprentissage (pour les primo-apprenants) ou de remises en selle (personnes sachant pédaler mais qui ne circulent pas à vélo).

Une majorité de vélo-écoles (67 %) cible un public adulte : environ 50 % d'entre elles ciblent en priorité un public féminin, et 36 % un public senior. L'activité vélo-école a également une forte vocation sociale (animation de quartier, santé, insertion sociale et professionnelle, vers plus d'autonomie dans le cadre de la mobilité au quotidien). »

Descriptif de l'opération

LES PRINCIPES DE BASE

Une vélo-école est ouverte à toute personne (femme, homme, enfant) souhaitant se déplacer à vélo en ville. Après inscription, chaque participant suit un cursus d'environ 10 séances. Les premières reprennent les fondamentaux de la pratique : monter sur le vélo, pédaler, tourner, freiner... Les dernières correspondent à des mises en situation avec parcours en ville. Certaines séances sont également consacrées à la connaissance du vélo : son fonctionnement et son entretien courant.

LE MODELE ECONOMIQUE

Les vélos écoles sont souvent à l'initiative de démarches privées, issues du milieu associatif. Elles sont en ce sens régulièrement dépendantes de financements et subventions du domaine public.

Les recettes sont issues de l'autofinancement (à plus de 50%) provenant des formations assurées, notamment au sein d'entreprises, ainsi qu'aux participations à certaines manifestations événementielles.

L'inscription pour un stagiaire est en moyenne de 40 €. Des aides peuvent être imaginées pour les publics précaires. Il convient de noter la forte efficacité de l'investissement public dans ce type de structure : à titre d'illustration, former à la pratique du vélo un élève en âge de se rendre à l'école à vélo représente un coût de formation de 200 € avec un reste à charge de 160 € pour la collectivité. Sans comparer les choses, le transport scolaire chaque année revient pour la collectivité à une dépense annuelle par élève comprise entre 600 € et 1200 € (source : enquête prospective sur les vélo-écoles / CIDUV).

On note en Guyane une part élevée des jeunes dans les statistiques de l'accidentologie à vélo. Même si ces données sont à relativiser par rapport au niveau élevé de la pratique, il n'en demeure pas moins que la prévention et les actions de sécurité routière sont des volets importants en direction de ces jeunes publics. La sensibilisation et l'apprentissage des écoliers est un élément majeur à mettre en place. C'est bien souvent à ces âges que se forment les comportements futurs en matière de mobilité. La démarche consiste à organiser des journées de formation autour du vélo par les vélos-écoles sous forme d'ateliers récréatifs portant sur la santé et l'environnement, et accompagnés par une initiation à la pratique du vélo.

Un certain nombre d'actions sont déjà en place : acquisition d'un parc de vélos par le rectorat en vue des séances d'apprentissage, semaine d'information dans les classes de CM2 par la gendarmerie à St-Laurent, distribution de kits d'éclairage et gilets jaunes à Kourou...

Ces démarches isolées méritent d'être structurées à l'échelle de la Guyane, en appliquant notamment les mesures du plan vélo national de Septembre 2018 sur le développement d'une culture vélo. La mesure consiste à favoriser le développement du « savoir rouler » relatif à la pratique du vélo en sécurité. Ainsi, à l'horizon 2022, la généralisation du dispositif permettra aux jeunes entrant en 6^e de maîtriser la pratique autonome et en sécurité du vélo. Le Ministère des Sports porte l'organisation et le déploiement progressif du dispositif. Le Ministère de l'Éducation nationale, les fédérations sportives, les associations promouvant l'usage du vélo, les moniteurs cyclistes et les collectivités concourent également à la mise en œuvre de cette mesure.

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer le développement des vélo-écoles.

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre de vélo-écoles créées en milieu associatif	Recensement des associations vélos développant des sessions de formation	Relevés annuels
2	Nombre de sessions réalisées	Distinction entre les formations à destination des adultes et les opérations scolaires	Relevés annuels
3	Nombre de personnes formées	Auprès de publics adultes et écoliers	Relevés annuels
4	Investissements annuels	Montants dépensés consacrés au financement de ces démarches	Relevés annuels
5	Investissement par habitant	Même principe que l'indicateur n°2. Il s'agit d'un bon outil comparatif entre collectivités locales pour positionner le niveau d'implication d'une intercommunalité dans le déploiement de sa politique cyclable	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- « Plan vélo et mobilités actives », 14 septembre 2018, République Française
- « Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les vélo-écoles », Septembre 2016, ADEME

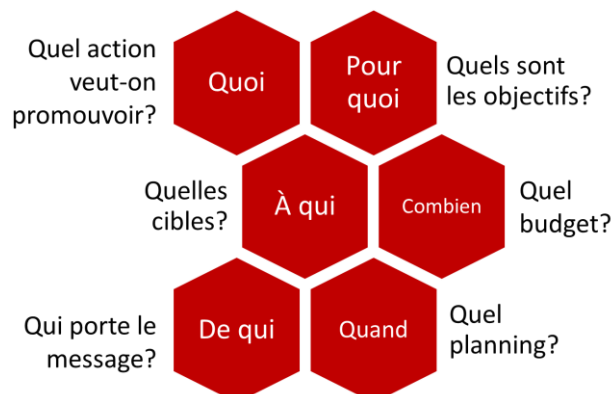
ACTION 7. DEPLOYER UNE POLITIQUE DE COMMUNICATION ET SENSIBILISATION SUR LA PRATIQUE DU VELO

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires ▪ Loisirs ▪ Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3

Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • Collectivités locales • CTG • Entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> • DEAL Guyane • ADEME • Presse • Sécurité routière • Milieu associatif (montage et animation d'évènements) 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 100.000 € annuel pour une démarche de communication active • Très variable. Entre 30 et 100.000 € par évènement

Contexte et enjeux

Une campagne de communication se structure autour d'un plan de communication donc la vocation consiste à rendre cohérentes toutes les mesures et initiatives qui seront déclinées sur un territoire. Son élaboration passe avant tout par la réponse à certaines questions incontournables qui permettront de cadrer correctement la (les) campagne(s) à mener :



D'autres critères doivent parallèlement être pris en compte pour assurer le meilleur impact possible sur les populations ciblées, tels que les critères esthétiques, les messages à faire passer ainsi que le choix des supports de communication. Ce dernier point s'organise le plus souvent autour des médias suivants :

- **Campagne d'affichage** : sur les panneaux publicitaires de centre-ville et abribus
- **Brochures ou dépliants** : publication non périodique avec messages spécifiques
- **Internet** : bannières web, campagnes google adwords, liens sponsorisés, réseaux sociaux...
- **Presse** : encarts presse, articles, encarts publicitaires
- **Radio** : spots radio publicitaires, reportages, parrainage d'émissions...
- **TV ou cinéma** : spots télé publicitaires, parrainages de programmes courts, d'émissions, de films...



Campagne d'éclairage pour les cyclistes (Toulouse)



Campagne de sensibilisation à destination des automobilistes (Sécurité routière)



Communication sur les avantages santé et environnement (Conakry, Guinée)

Les réseaux sociaux constituent un outil clé pour la communication autour de ces manifestations. Ces supports, touchant un public de masse, créent de la proximité avec les publics cibles et permettent de s'adapter rapidement aux intérêts de l'utilisateur. De plus, ils permettent de bien suivre l'impact de la campagne de communication en recensant le nombre de clics sur les pages dédiées. Ils nécessitent néanmoins beaucoup de maintenance et d'actualisation de contenus.

La communication peut se traduire également par l'organisation de manifestations événementielles, calquées ou pas sur un calendrier de festivités nationales telles que :

- La semaine Européenne du Développement Durable (Mai-Juin)
- La fête du vélo (début Juin)
- La semaine européenne de la mobilité (Septembre), intégrant la journée sans voiture et la journée du transport public

Ces événements sont l'occasion d'organiser des opérations ciblées sur la pratique du vélo, en approfondissant chaque année un thème particulier, tel que la sécurité routière, l'environnement, l'aide à l'achat... On retrouve généralement des stands de réparation, des tests de vélos électriques, pliants, vélos-cargos. La partie « descriptif

de l'opération » présente quelques montages envisageables, impliquant une participation active du milieu associatif.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS Informer et sensibiliser l'ensemble de la population guyanaise aux enjeux de mobilité liés à la pratique du vélo, sur les thématiques santé, environnement, économie, sécurité... L'enjeu prioritaire consiste à sensibiliser à la pratique sur le long terme, en incitant notamment les plus jeunes à conserver ce mode de transport lors du passage à l'âge adulte, lorsque leurs revenus leur permettraient d'acheter un véhicule motorisé (voiture, scooter, moto...)

Les points suivants ne consistent pas à décrire point par point le montage d'une campagne de communication, mais plutôt d'apporter des pistes d'actions et argumentaires sur les différentes thématiques à mettre en avant dans le cadre d'une campagne en faveur de la mobilité à vélo.

SECURITE



Campagne 2017 de sensibilisation "Cyclistes, brillez!" à Amiens



Affiche 2016 de journée sécurité à Richelieu

Le vélo, en tant que véhicule, se doit de respecter les règles du Code de la route. Pour sensibiliser les cyclistes à respecter les panneaux de signalisation et normes de circulation, des campagnes de communication sur la sécurité cycliste en ville sont effectuées régulièrement.

La communication peut tourner autour du respect mutuel entre usagers de la route. Il est reconnu aujourd'hui qu'une pratique importante du vélo en ville génère une attention supérieure de la part des automobilistes. Le risque d'accident diminue donc proportionnellement à l'augmentation de l'usage.

La sécurité pour les cyclistes tourne généralement autour des thématiques suivantes :

- La visibilité : nécessité d'être équipé d'un éclairage
- Le respect du code de la route : ne pas griller les feux, ne pas slalomer entre les voitures, ne pas rouler à contre-sens lorsque cela n'est pas autorisé...
- La fiabilité du vélo : un vélo mal entretenu peut subir une avarie sur la route et être à l'origine d'une chute
- Le port du casque et du gilet jaune : bien que l'obligation ne concerne que certains usagers et les voiries hors agglomération

PRATICITE ET RAPIDITE

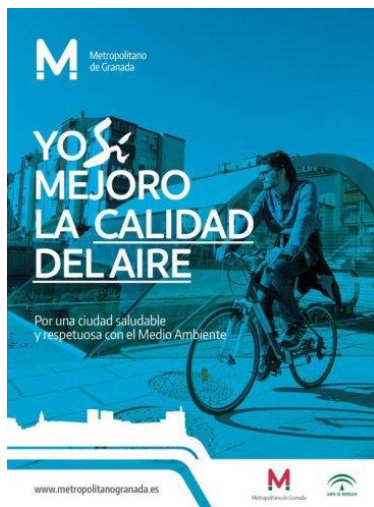


Promotion du vélo à Barcelone (Espagne) : « Je me gare au bureau » dans la campagne « Le vélo, la meilleure idée du monde »

Le vélo est le moyen de transport urbain le plus rapide si l'on tient compte de tous les facteurs impliqués dans un voyage : caractéristiques du véhicule, temps de stationnement, fluidité du trafic, durée du trajet, etc. Le vélo permet en effet de parcourir entre 2 et 2,5 km en environ 10 minutes. À pied, même avec un rythme soutenu, il n'est pas possible de parcourir plus d'un kilomètre dans le même temps. Le principal avantage de la bicyclette, par rapport à d'autres moyens de transports motorisés – et en particulier la voiture – réside dans l'agilité du déplacement en porte à porte. A certaines heures de la journée, en cas de problème de congestion, la vitesse moyenne du trafic automobile est réduite à moins de 10 km/h, soit une vitesse bien inférieure à celle du cycliste utilitaire.

Une campagne similaire ciblée sur l'utilisation du vélo à assistance électrique permettra de donner des seuils supérieurs en distance et mettre en avant l'ouverture du mode à des usagers peu sportifs.

ENVIRONNEMENT



Campagne à Grenade (Espagne) « J'améliore la qualité de l'air »

Le vélo est un moyen de transport non polluant, silencieux et sans effet négatif sur la santé des citoyens. Il n'émet aucun gaz à effet de serre, et contribue à la réduction des niveaux de pollution dans la ville.

Ce paramètre est aujourd'hui de plus en plus cité dans les motivations des usagers à pratiquer le vélo, au même titre que l'avantage économique et santé.

ECONOMIE



Campagne pro vélo de l'association Sierra Club aux États-Unis

Un vélo engendre des dépenses annuelles de l'ordre de 100 €, quand une voiture utilisée en déplacement domicile-travail coûte environ 2.000 € pour 20 km quotidiens.

De plus, le vélo ne nécessite pas de permis et offre donc une solution de mobilité dès le plus jeune âge.

SANTE



Campagne à Manchester (Royaume Uni), avec le message « Brûlez des calories, économisez de l'argent et arrivez à temps »

Se déplacer à vélo participe aux besoins de dépenses énergétiques hebdomadaires recommandées par les professionnels et organisations internationales de santé (Organisation Mondiale de la Santé) ; avec la natation, il constitue une activité physique complète, contribuant à réduire considérablement les risques de maladies cardio-vasculaires, de diabète, d'obésité, de stress...

Une étude récente publiée dans le *British Medical Journal* sur la pratique quotidienne du vélo conclut à une baisse de 41% du risque de décès par rapport à un usage de la voiture ou des transports en commun.

ENCOURAGEMENT A LA PRATIQUE



Campagne « Les vélos sont aussi pour l'hiver » à San Sebastian (Espagne)

La pluie peut dissuader un certain nombre de pratiquants (bien que cela ne ressorte pas clairement dans le cadre des enquêtes réalisées en Guyane). Des campagnes de communication sont envisageables en informant les usagers sur les bons réflexes à adopter : des vêtements adéquats, des accessoires adaptés, des lumières supplémentaires pour rendre le vélo plus visible et des freins et des roues bien préparés.

La communication passe également par le montage de manifestations évènementielles :

SLOW-UP



Slow-up en Suisse

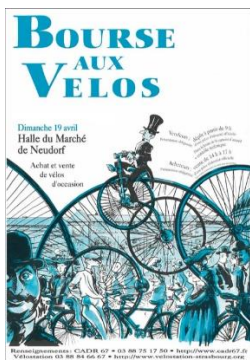
Il s'agit d'événements cyclistes gratuits, organisés sur une journée et ouverts à tous les cyclistes. Très populaire en Suisse, la manifestation consiste à fermer certaines routes à la circulation automobile pour permettre une pratique sur des voiries habituellement peu propice au vélo. Des stands sont installés au sein du « village », proposant restauration, jeux, tirages au sort, achats de petit matériel...

La plupart des itinéraires définis sont en boucle, avec point d'étape où l'on trouve de quoi se restaurer.

Les participants sont invités à parcourir l'itinéraire en famille à un rythme tranquille.

Les événements sont destinés à promouvoir la santé, le cyclisme et le tourisme.

BOURSES AUX VELOS



*Promotion bourse aux vélos
Strasbourg*

Très populaires en métropole, les bourses aux vélos sont une plateforme d'achat et vente de vélos. Elles permettent aux gens de se débarrasser d'un ou plusieurs vélos dont ils n'ont plus l'usage, en les vendant à des prix abordables.

Normalement porté par le milieu associatif, qui trouvent avec ces manifestations des sources de financements, les bénévoles présents assurent également une permanence pour donner des conseils sécurité et de mécanique.

EXPOSEXXX PHOTO ET DEFILE DE MODE



*Photos dans les blogs de
Cycle Chic*

Le mouvement Cycle Chic ou Vélo Chic est devenu très populaire au cours de ces dernières années. Il fait référence à la culture du vélo dans un style vestimentaire branché. Les blogs officiels et non officiels encouragent les cyclistes à porter des vêtements quotidiens mais stylés, afin de donner plus de visibilité au cyclisme et d'encourager les autres à avoir le sentiment de pouvoir faire du vélo sans casques et des vêtements spécialisés associés au cyclisme sportif.

En termes d'évènementiel, le concept est repris par l'ouverture de jeux concours consistant à élire les plus belles photos postées par les participants.

CHALLENGE #30JOURSÀVELO



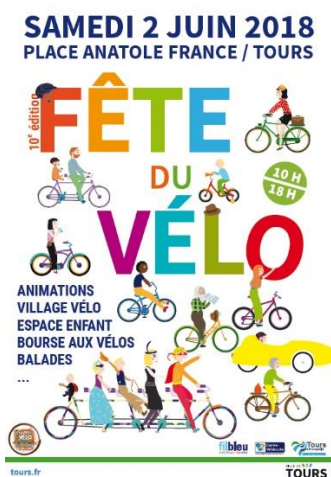
En 2015, la ville de Gijón (Espagne) encourage ces citoyens à adhérer au challenge

Le challenge #30joursàvélo est née aux États-Unis au début des années 2000 et s'est progressivement imposé en Espagne, où il est aujourd'hui très populaire.

Cette opération consiste à promouvoir chaque année l'utilisation du vélo sous toutes ses facettes et de le faire partager localement dans sa ville pendant tout le mois d'Avril. L'objectif s'oriente surtout sur l'utilisation quotidienne du vélo et du cyclisme urbain, à travers notamment sa promotion sur internet via les moyens de communication 2.0 (Facebook, Twitter, Instagram, etc.).

Le principe de cette action est basé sur l'idée de créer une habitude à partir de l'utilisation du vélo pendant 30 jours consécutifs. L'idée sous-jacente est donc de motiver son entourage (parent, voisin, ami...) en relevant un défi d'utilisation quotidienne de son deux-roues pendant 30 jours, l'objectif ultime consistant à fidéliser le pratiquant.

FOCUS SUR LA FÊTE DU VELO :



Créée il y a 20 ans, la Fête du Vélo est une manifestation annuelle visant à sensibiliser le plus grand nombre à la pratique du vélo. Le premier week-end de juin, sur l'ensemble du territoire français, chaque commune, chaque association, sportive ou culturelle, a la possibilité d'initier un rassemblement amical. La dernière édition de cet événement dans le département des Pyrénées-Atlantiques s'est déroulée dans la ville de Pau où cinq associations (Cyclo Club Béarnais, Pau à vélo, Union cycliste Pau-Pyrénées, l'ASM VTT Trial et Pau BMX Aquitaine) se sont unies pour animer le week-end.

Parmi les activités offertes : une balade familiale encadrée de 25 km, des ateliers sur l'éco-mobilité, une déambulation de vélos vintage, des démonstrations de VTT Trial, un atelier montage/démontage de vélo, des concours d'agilité et de lenteur, ainsi que des essais de vélo.

Indicateurs

Les indicateurs suivants permettent d'évaluer les actions mises en place en matière de communication

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre de campagnes de communication	-	Relevés annuels
2	Nombre de manifestations évènementielles	-	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- Les pages du site internet de la sécurité routière :
 - <http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/circuler-a-velo/circuler-a-velo-roulez-en-toute-securite>
 - <http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/le-partage-de-la-rue/la-rue-un-espace-a-partager-avec-tous-les-usagers>
 - <http://www.securite-routiere.gouv.fr/conseils-pour-une-route-plus-sure/conseils-pratiques/les-enfants/les-conseils-d-elliot-pour-circuler-a-velo>
 - Liens vers des supports vidéo :
 - <http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/multimedia/video/2010/automoto/automoto-speciale-securite-velos-et-autos-comment-cohabiter-au-mieux>
 - <http://www.securite-routiere.gouv.fr/media/multimedia/video/2010/c-est-pas-sorcier/c-est-pas-sorcier-etre-bien-visible-a-velo>
- Le guide du cycliste urbain (FUB) : <https://www.fub.fr/fub/actualites/guide-cycliste-urbain>
- Site « Provélo », de conseils et communication autour du vélo (Belgique) : <https://www.provelo.org/>

ACTION 8. INCITER LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES A ENGAGER DES DEMARCHES DE PLANS DE DEPLACEMENTS SCOLAIRES

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires <input type="checkbox"/> Loisirs <input type="checkbox"/> Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3

Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • Etablissements scolaires • Rectorat 	<ul style="list-style-type: none"> • DEAL • Intercommunalités 	15 – 20 000 € pour une étude externalisée

Contexte et enjeux

Les Plans de déplacements d'établissements scolaires consistent à REFLECHIR et AGIR à l'échelle d'un établissement scolaire sur les déplacements des élèves entre leur lieu de domicile et l'établissement.

Ces études sont portées par les établissements eux-mêmes.

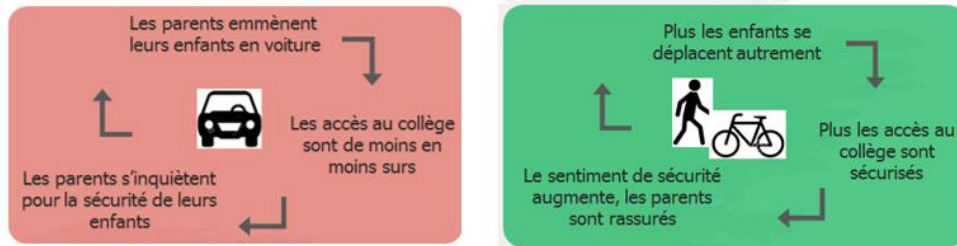
Réfléchir aux accès des établissements scolaires vise plusieurs objectifs :

- **Développer les modes alternatifs** (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage, autopartage, etc.) ⇒ diminuer les accès en voiture individuelle aux heures d'entrées et de sorties des établissements, pouvant créer de la congestion et des comportements dangereux de la part des parents,
- **Rendre autonome les élèves**
- **Mettre en place des actions opérationnelles** : développer l'offre de stationnement vélos, identifier des axes à sécuriser...
- **Accompagner durablement le changement de comportement.** Réussir à sensibiliser le premier maillon domicile-école a un sens lourd dans la modification des pratiques. Si les parents n'ont plus à déposer leurs enfants, cela peut se traduire par la suite par une modification de leur mode de déplacement. La prise en compte des déplacements depuis et vers

l'établissement scolaire est donc l'un des maillons indispensables pour réduire l'ensemble des déplacements automobiles.

•

Passer d'un cercle vicieux à un cercle vertueux :



Le PDES dresse l'état des lieux de la situation initiale, définit des objectifs et propose des solutions concrètes d'amélioration. Il est élaboré en étroite concertation et ne nécessite pas d'études techniques lourdes.

La démarche est pilotée directement par l'établissement scolaire ; elle peut également se structurer en partenariat avec les organismes publics locaux, sur les aspects techniques voire financiers :

- Les directions régionales de l'ADEME proposent une aide technique pour monter des projets et soutiennent financièrement certaines démarches.
- Des bureaux d'études spécialisés peuvent accompagner les entreprises et collectivités locales dans la réalisation du PDES (phase étude et mise en œuvre des mesures retenues).
- La DEAL pourrait engager un premier travail en amont de ces démarches, visant à identifier les établissements potentiellement adaptés au lancement d'un PDES, puis en engageant un processus de sensibilisation pour les inciter à s'engager.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS | Inciter les établissements scolaires à réfléchir aux problématiques de mobilité des élèves.

DETAIL DE LA MESURE | Avant d'engager à proprement parler un PDES au sein d'un établissement, il convient d'identifier ceux sur lesquels les enjeux semblent être les plus importants. Pour cela, il est possible de faire une première analyse à une échelle large, visant à cibler les établissements à enjeux :

- Analyse du potentiel par établissement : géolocalisation des élèves (adresse domicile) à obtenir auprès du rectorat. Recensement de l'offre alternative (vélo, transports en commun, ...).
- Questionnaire aux chefs d'établissement : évaluer l'implication du chef d'établissement, préciser les enjeux.

Cette analyse macro permet de mettre en avant les établissements prioritaires en matière de difficultés d'accès.

Il s'agit ensuite d'engager une étude spécifique à l'établissement.

Contenu de l'étude :

Enquête élèves et parents d'élèves

- Comprendre les besoins et attentes des élèves
- Ecouter les contraintes des parents

Analyse accessibilité

- Identifier les points forts et faibles de l'accès à l'établissement tous modes (marche, vélo, TC, voiture, ...)

Concertation

- Echanger entre élèves, parents, professeurs, administratifs pour évaluer les actions à mettre en place et leurs modalités
- Définition des actions

Actions

- Définir les actions à mettre en place et le niveau d'engagement de chaque acteur

L'axe dédié aux mobilités douces est souvent riche en propositions. Nous pouvons citer les exemples suivants :

- Aménagement de garages à vélos sécurisés,
- Mise en place de vélo-écoles,
- Campagne de sécurité routière,
- Vélobus,
- Stands de réparation...
- Distribution de kits (sécurité, réparation, ...)

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer l'essor des PDES en Guyane.

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre d'établissements identifiés comme prioritaires et contactés	Niveau d'avancement mensuel des contacts pris et des rendez-vous obtenus pour évoquer le dispositif	Relevés mensuels
2	Nombre d'établissements lançant un PDES	-	Relevés semestriels
3	Nombre d'élèves concernés	Comptabilisation des élèves concernés par les démarches engagées	Relevés annuels
4	Mesures vélos mises en œuvre	Echange avec les chefs d'établissements sur les actions engagées visant à faciliter les déplacements à vélos	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- <https://www.areneidf.org/exposition/de-la-maison-%C3%A0-l%C3%A9cole-%C3%A9comobilisons-nous>
- https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/90895_7857-plaquette-pdes.pdf
- « Plan vélo et mobilités actives », 14 septembre 2018, République Française

ACTION 9. INSTAURER UN DISPOSITIF D'AIDE A L'ACHAT POUR LES VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires <input type="checkbox"/> Loisirs <input type="checkbox"/> Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3

Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • CTG • Intercommunalités 	<ul style="list-style-type: none"> • Entreprises (dans le cadre de démarches PDM) • DEAL (communication) 	200 aides d'un montant de 250 € (chiffres moyens), soit une enveloppe annuelle de 50.000 €

Contexte et enjeux

Le vélo à assistance électrique (VAE) connaît une croissance considérable de +30 à +50% par an en métropole et touche des clientèles très complémentaires du vélo et particulièrement les automobilistes. En effet, le VAE permet de parcourir des distances d'environ 10 km sans effort superflu, et s'avère donc particulièrement adapté aux déplacements domicile-travail. Il offre également la possibilité de s'affranchir de dénivelés importants. Par ses caractéristiques, le VAE contribue à élargir le champ d'action de la mobilité douce, en apportant des réponses aux problématiques de distance et de relief. Si, dans le contexte guyanais, ce dernier point ne constitue pas un enjeu prégnant, il n'en est pas de même pour la longueur des déplacements quotidiens ; plusieurs exemples souvent pratiqués peuvent être cités pour une application parfaite à une mobilité VAE :

- Rémire ou Matoury vers Cayenne
- Kourou vers le CSG
- Quartier St-Jean vers St-Laurent-du-Maroni

Pour autant, le VAE reste encore méconnu par une large part de la population. Il faut ainsi donner la possibilité à ces usagers potentiels de tester ces vélos afin d'enclencher un processus de réflexion pour un achat qu'ils n'auraient pas initialement envisagé, en

raison du prix d'achat de ce vélo. Il convient de noter qu'un VAE nécessitera une dépense minimum d'environ 1.500 € pour un usage quotidien, sans risquer une dégradation trop rapide. Pour une large partie de la population guyanaise, cet investissement n'est pas envisageable.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS	La démarche ne consiste pas simplement à proposer une aide financière aux acquéreurs d'un VAE. Une démarche plus globale d'accompagnement des potentiels usagers permet d'augmenter sensiblement le nombre d'achats.
DETAIL DE LA MESURE	<p>La première étape consiste à multiplier les essais gratuits de VAE pour qu'un maximum de personnes teste le vélo et ses avantages. Ces essais sont à organiser au sein de territoires propices, notamment sur des secteurs péri-urbains éloignés des lieux de travail.</p> <p>Après cette phase de test, des formules de location de VAE sont proposées sur une durée limitée de quelques jours à 6 mois à un tarif préférentiel. Elles permettront d'inciter plus aisément au passage à l'achat.</p> <p>Des animations spécifiques peuvent également être organisées à destination d'usagers se remettant au vélo (voir action n°7) : séquences de remise en selle, acquisition de bons réflexes en milieu urbain...</p>

À la suite de ces phases de test, l'aide est immédiatement appliquée auprès des usagers souhaitant passer à l'achat¹, directement en magasin, permettant de mettre en valeur les vélocistes locaux par le biais d'une labellisation. Le dispositif doit permettre à l'utilisateur de ne payer que le montant résiduel du vélo, le solde étant réglé directement par la collectivité ou par le biais d'un bon d'achat. Un système de remboursement ultérieur sur présentation de la facture ne donne pas de bons résultats.

Le niveau de l'aide est généralement compris entre 150 et 500 €, avec un plafonnement allant de 10 à 45% du montant total.

		Montant de subvention					
		150 €	200 €	250 €	300 €	400 €	500 €
Niveau de subvention	10%	3%	-	-	-	-	-
	20%	3%	3%	-	-	-	-
	25%		3%	33%	13%	7%	-
	30%	3%		7%	3%	3%	3%
	33%	-	-	-	-	3%	-
	40%	-	-	-	-	3%	-
	45%	-	-	-	3%	-	-

Niveaux de subvention et montants de l'aide constatés en métropole

D'autres critères peuvent être mis en place pour améliorer le processus :

- La limitation du nombre d'aides distribuées annuellement : cela permet de maîtriser l'enveloppe budgétaire allouée, et provoque un sentiment d'urgence chez les acquéreurs potentiels, accélérant le processus d'achat.
- Les aides à l'achat donnent également de meilleurs résultats lorsqu'elles fonctionnent par campagne (6 mois par exemple) et non par une instauration définitive sans relance de la communication. Autrement dit, des campagnes de 6 mois renouvelables plusieurs fois avec prise en compte de la communication sont plus efficaces.
- L'ajustement du niveau de l'aide, calculée en fonction du quotient familial.

DEMARCHES D'ENTREPRISES

Cette opération peut également être développée au sein d'entreprises, notamment dans le cadre de plan de mobilité. A l'issue des phases de test et de location, des achats groupés peuvent être organisés afin de faire bénéficier les salariés de réductions sur les vélos.

¹ Il est important de noter que l'aide à l'achat est également applicable auprès des usagers souhaitant acquérir un VAE directement, sans passer par les phases de test.

LIMITES DE L'ACTION

L'un des freins de l'opération est lié à la question de l'entretien des VAE, que ce soit concernant les pièces détachées ou la main d'œuvre (savoir-faire différent d'un vélo classique). Le développement du VAE devra se faire en parallèle avec le développement d'une expertise locale sur ce type d'équipement.

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer le succès d'un dispositif d'aide à l'achat :

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre d'aides annuelles distribuées	Comparatif à faire avec les seuils éventuels fixés au début du dispositif : enveloppe épuisée ? génération d'une liste d'attente ? Cette démarche permettra de juger la pertinence de relancer le dispositif en année 2.	Relevés annuels
2	Enquête auprès des acquéreurs	Raison de l'achat, mode de transport actuel, distance domicile-travail, ...	Une fois après l'achat
3	Enquête à un an auprès des acquéreurs	Fréquence de l'usage du VAE, avantages/inconvénients de la pratique, report modal (mode utilisé avant), ...	Une fois, un an après l'achat
4	Nombre de vélocistes engagés dans la démarche	Recensement des vélocistes labellisés	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- « Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les aides à l'achat de vélos à assistance électrique », Septembre 2016, ADEME
- Exemple du dispositif mis en œuvre en Corse : https://www.aue.corsica/Aide-a-l-achat-des-Velos-a-Assistance-Electrique_a205.html

ACTION 10. INCITER LES ENTREPRISES ET GROUPEMENTS D'ENTREPRISES A ENGAGER DES DEMARCHES DE « PLAN DE MOBILITE »

Publics cible	Niveau de priorité
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilitaires <input type="checkbox"/> Loisirs <input type="checkbox"/> Sportifs <input type="checkbox"/> Itinérants 	1 / 2 / 3

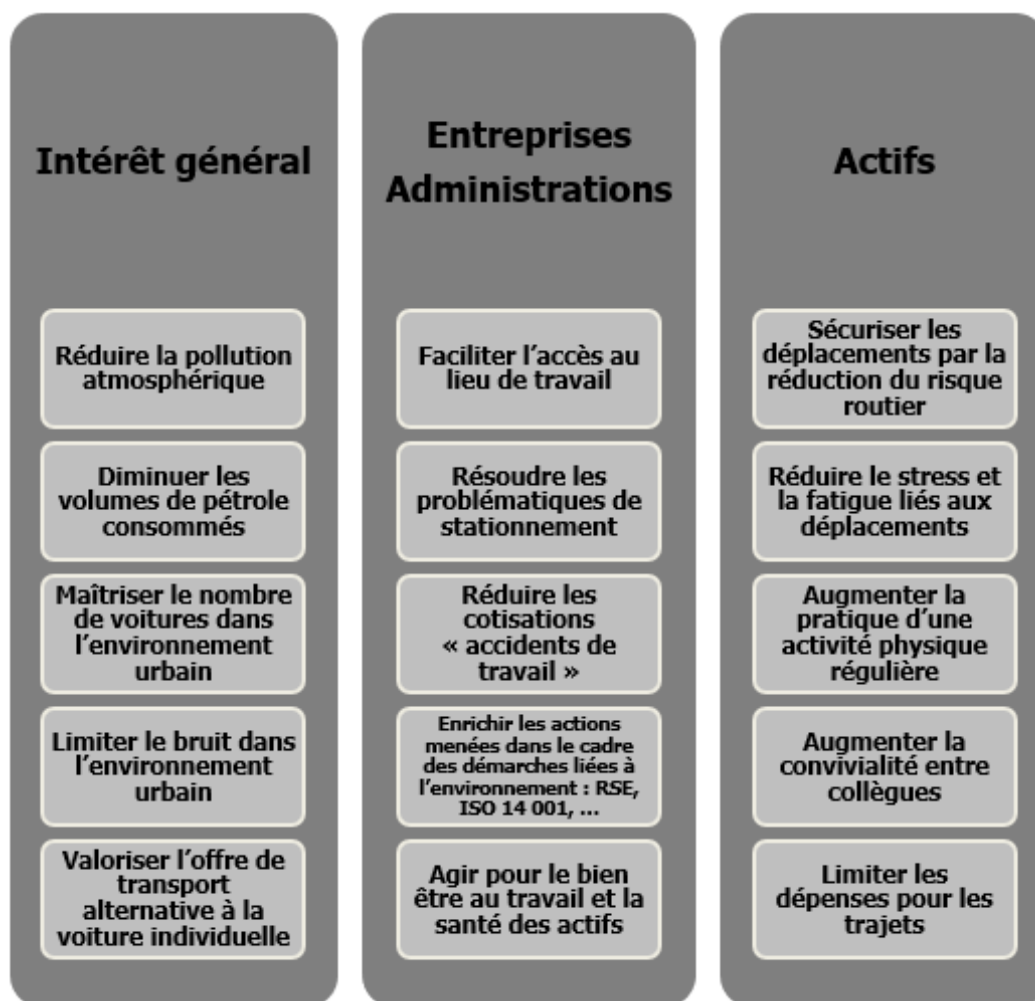
Porteurs	Partenaires	Budget
<ul style="list-style-type: none"> • DEAL Guyane (mobilisateur) 	<ul style="list-style-type: none"> • CCI • ADEME 	Etude externalisée entre 15 et 20 000 €

Contexte et enjeux

Les Plans de Mobilité consistent à définir un ensemble de mesures regroupées au sein d'un plan d'actions, visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. Ils présentent de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité, en privilégiant le recours aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Un Plan de Mobilité vise un double objectif :

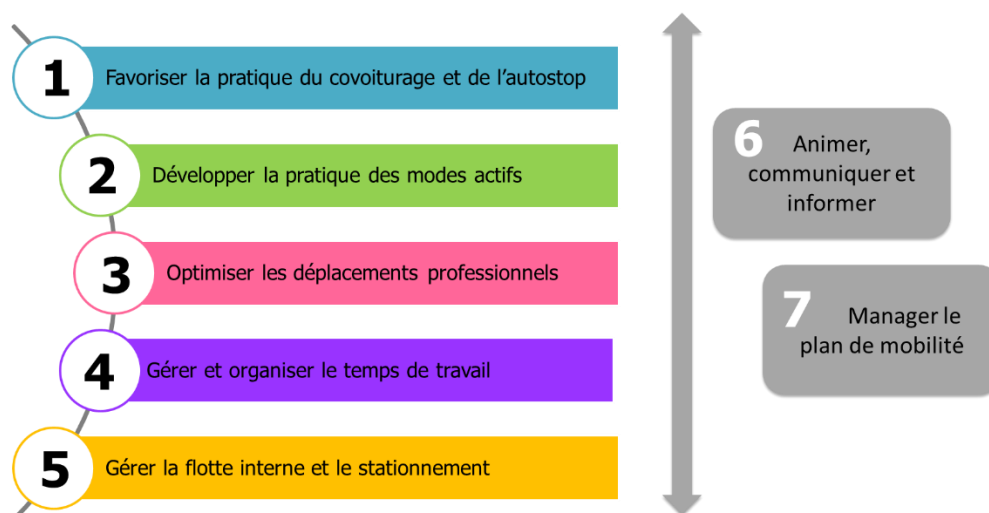
- **Développer les modes alternatifs à la voiture individuelle** (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage, autopartage, etc.)
- **Limiter le nombre et la distance des déplacements**, en développant des solutions alternatives (télétravail, visioconférence, coworking, etc.)

Il s'agit d'une **démarche « gagnant – gagnant »** ou les avantages sont partagés entre l'intérêt général, l'intérêt des structures économiques (entreprises/administrations) et l'intérêt des actifs.



Les avantages d'un PDM pour les différentes entités concernées

Le plan d'actions découlant d'une démarche PDM s'articule généralement autour de cinq axes ciblés en matière de mobilité, et deux axes plus transversaux visant à la pérennisation du processus :



Les actions doivent accompagner progressivement l'ensemble des salariés/agents dans leur changement modal, depuis la remise en question des pratiques actuelles de déplacement, jusqu'à l'accompagnement et la pérennisation du changement modal.

Les actions s'adressent donc à différentes catégories de salariés/agents, en fonction de leur appréhension au changement, tel qu'indiqué dans le schéma ci-contre.



La démarche est pilotée directement par une entreprise ou un groupement d'entreprises ; elle peut également se structurer en partenariat avec les organismes publics locaux, sur les aspects techniques voire financiers :

- Les directions régionales de l'ADEME proposent une aide technique pour monter des projets et soutiennent financièrement certaines démarches non obligatoires.
- Les chambres de commerce et d'industrie sont aussi susceptibles d'apporter des conseils et susciter les mises en relations entre entreprises dotées d'un PDM.
- Des bureaux d'études spécialisés peuvent accompagner les entreprises et collectivités locales dans la réalisation du PDM (phase étude et mise en œuvre des mesures retenues).
- La DEAL pourrait engager un premier travail en amont de ces démarches, visant à identifier les structures potentiellement adaptées au lancement d'un PDM, puis en engageant un processus de sensibilisation pour les inciter à s'engager.

Descriptif de l'opération

OBJECTIFS | Inciter les entreprises et administrations à réfléchir aux problématiques de mobilité de leurs salariés

DETAIL DE LA MESURE | Avant d'engager à proprement parler un PDM au sein d'une entreprise, il convient d'identifier les structures publiques ou privées susceptibles d'être intéressées par la démarche ou soumises à une obligation légale de se doter d'un PDM. L'article 51 de la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) dispose que, dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toutes les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un PDM.

La première intervention consistera donc, à travers les données INSEE, à sélectionner les structures concernées par un PDM, de manière volontaire ou obligatoire.

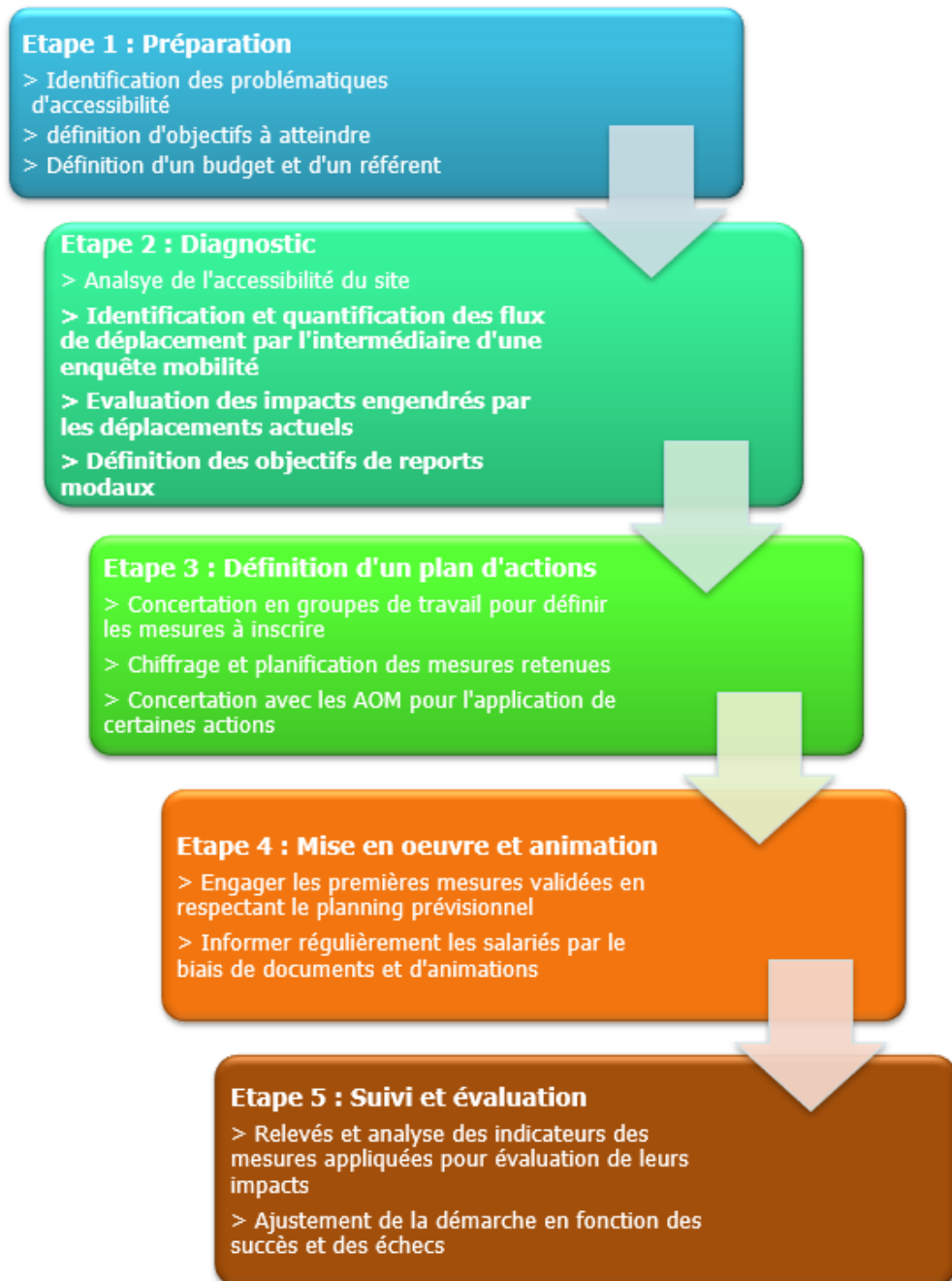
Des réunions sur place permettront ensuite de les sensibiliser, en présentant notamment un argumentaire sur les intérêts à engager la démarche, pour elles comme pour leurs salariés.

Les structures à cibler préférentiellement doivent répondre aux critères suivants :

- Un nombre d'employés suffisant pour proposer un large éventail de solutions
- Une localisation plutôt en zone urbaine, n'imposant pas un usage exclusif de la voiture
- Une sensibilité aux notions de développement durable

En effet, un contexte favorable permettra d'engager les premières démarches dans des dispositions satisfaisantes pour engendrer un impact sur la mobilité des salariés, et inciter d'autres structures à lancer leur PDM.

La méthodologie PDM à suivre pour les entreprises/collectivités intéressées s'organise ensuite en cinq étapes ; c'est un processus qui nécessite un pilotage sur la durée. Il faut compter 6 à 18 mois entre le lancement de la démarche et la mise en œuvre des premières mesures :



L'axe dédié aux mobilités douces est souvent riche en propositions. Il peut s'agir de mesures consistant à appliquer certains dispositifs mis en œuvre au niveau national ou d'actions à l'initiative de la structure. Nous pouvons citer les exemples suivants :

- Le versement d'un forfait mobilité durable : récemment voté au sein du plan vélo, ce dispositif fait suite à l'indice kilométrique vélo (IKV), consistant à dédommager les cyclistes à hauteur du nombre de kilomètres réalisés à vélo dans les déplacements domicile-travail. Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail à vélo de leurs salariés sur une base forfaitaire jusqu'à 400 €/an en franchise d'impôt et de cotisations sociales.
- La prise en charge à hauteur de 50% par l'employeur des frais de location d'un vélo, (mesure obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2009).
- L'aménagement de garages à vélos sécurisés dans les locaux de l'entreprise.
- L'aménagement de douches et vestiaires.
- L'acquisition (ou la location) d'une flotte de vélos de service pour les déplacements professionnels. Le plan vélo propose de soutenir financièrement les entreprises engagées dans un dispositif de location de 5 ans minimum, via une réduction d'impôt sur les sociétés (entrée en vigueur au premier semestre 2019).
- Des animations visant à encourager la pratique du vélo : vélobus, challenges mobilité interentreprises, stands de réparation...

Indicateurs

Plusieurs indicateurs permettent de mesurer l'essor des PDM en Guyane.

	Indicateur	Détail	Périodicité
1	Nombre d'entreprises/ collectivités contactées et rencontrées	Niveau d'avancement mensuel des contacts pris et des rendez-vous obtenus pour évoquer le dispositif	Relevés mensuels
2	Nombre d'entreprises/Collectivités lançant un PDM	-	Relevés semestriels
3	Nombre de salariés concernés	Comptabilisation des salariés concernés par les structures engagées	Relevés annuels
4	Mesures vélos mises en œuvre	Echange avec les référents mobilités sur les actions engagées visant à faciliter les déplacements à vélos	Relevés annuels

Pour aller plus loin...

- Site de l'ADEME, avec documents téléchargeables pour sensibiliser les entreprises aux démarches PDM et les assister dans leur démarche : <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>
- « Plan vélo et mobilités actives », 14 septembre 2018, République Française