

Annexe 1

Dossier de candidature

Appel à Projets

Vélos et territoires

Accompagnement à la réalisation de travaux de définition
et mise en œuvre de politiques cyclables

Date d'ouverture : 14/09/2018
Date de 1^{er} relevé : 10/12/2018
Date 2nd relevé : 28/02/2019

Dépôt des dossiers sous forme électronique sur la plateforme
DEMATISS :

<https://appelsaprojets.ademe.fr/aap/French Mobility2018-10>





Attention :

- Des documents complémentaires, permettant de décrire le projet de façon plus détaillée ou de le justifier peuvent être joints à ce dossier.

- *Eligibilité*

Ne seront pas recevables :

Les projets n'entrant pas dans le champ de l'appel à projets (cf. partie B du texte de l'AAP) ;

Les territoires ne répondant pas aux critères mentionnés (cf. partie C du texte de l'AAP) ;

Les projets de plus de 36 mois ;

Les projets déposés hors délais ;

Les dossiers incomplets et/ou ne respectant pas les formats de soumission et/ou avec une description du projet ne permettant pas d'évaluer son contenu.

Nom du porteur de projet	COMMUNE DE MORNE-A-L'EAU
Acronyme et Intitulé du projet	<p style="text-align: center;">SUMP-MVS 100% Sustainable Urban Mobility Plan – Mornalo Vélo Soleil 100% électrique-100% solaire</p> 

1/ PRESENTATION DU TERRITOIRE CONCERNE

Insérer ou présenter une carte du territoire concerné

Présentant par exemple les infrastructures routières, les zones à circulation apaisée (Z30, ZR, Aire piétonne), les principaux générateurs de trafic...

Le réseau routier de la ville se caractérise par :

- **un réseau principal, primaire** d'un linéaire de 15 km de voies nationales de compétence régionale
 - La RN5 reliant d'Est en Ouest les villes du Moule et des Abymes,
 - La RN6 prenant son départ dans le centre bourg de Morne-à-l'Eau et desservant le Nord Grande Terre.
 - Ce réseau est emprunté par 30 000 véhicules chaque jour et est fortement accidentogène aux heures de pointe,
- **un réseau secondaire** de 24 km de voies départementales qui dessert certains quartiers et contribue au délestage des RN,
- **un réseau tertiaire** de 125 km dont l'état de dégradation est très variable et est cause de dysfonctionnements pour les circulations piétonne et automobile.

La mobilité piétonne est contrainte sur le territoire :

- en milieu urbain, en raison, d'une vétusté et d'une forte discontinuité des trottoirs, de leur encombrement, de pratiques de stationnement illégales notamment aux abords RN qui traversent l'hypercentre,
- pour les sections (quartiers périphériques), les accotements piétons sont aménagés en marge des voies principales en certains secteurs, pour d'autres, ils sont inexistantes, ce qui la rend fortement dangereuse.

Le centre bourg dispose d'un réseau de lakou (venelles-réseau hydraulique couvert) de près de 1,5 km convergent vers le Nord en direction de leur exécutoire, l'emblématique Canal des Rotours, en cours de classement et objet d'un projet d'aménagement vélo de ses berges.

La mobilité à vélo est bien pratiquée sur le territoire. Le profil plat des plaines facilite l'usage de ce mode de déplacement. Culturellement, le vélo occupe une place importante dans les pratiques sportives et dans les usages notamment dans le centre-bourg cela même chez les Séniors.

De plus, jusqu'en 2008, une compétition locale de cyclisme était organisée sur 4 jours ayant pour départ et arrivée le bourg de Morne-à-l'Eau (le Grand Prix Denis MANETTE) témoignant de l'importance du vélo sur le territoire de Morne-à-l'Eau.

Cependant, les aménagements spécifiques aux vélos, sur la commune, se limitent à deux anciens tronçons de bandes cyclables sur la

RN5 ; le premier, à l'ouest du bourg depuis le secteur de Bosredon sur 2 km, l'autre à l'est du Bourg au quartier de Lasserre, sur 3 km.

Ensemble des voies sur Morne-à-l'Eau

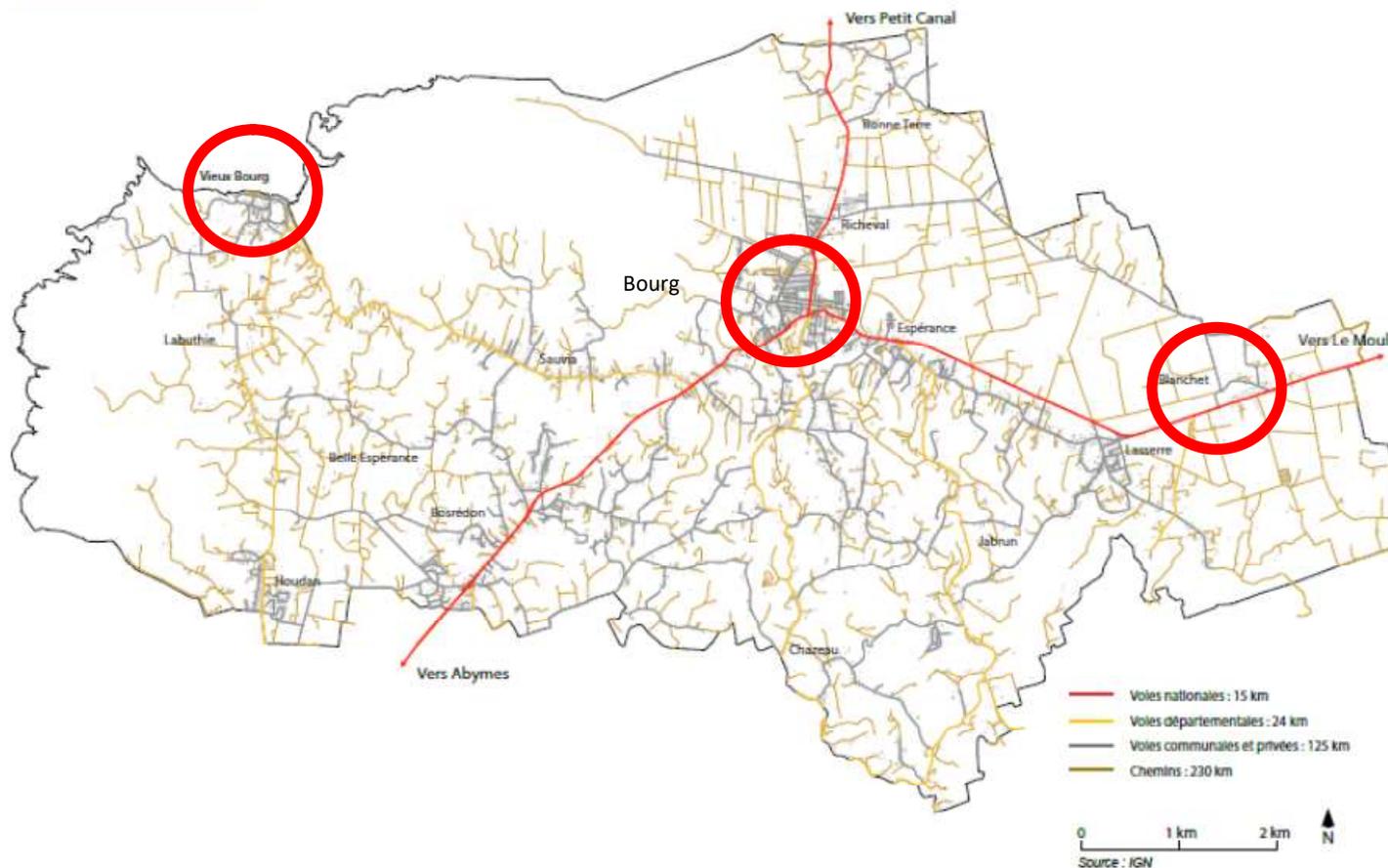


FIGURE 1 : ENSEMBLE DES VOIES DE MORNE-A-L'EAU (Diagnostic PLU -2017)

	<p>Véritable Hub, le positionnement central voire de carrefour de la ville induit des trafics routiers importants, de l'ordre de 30 000 véhicules, par jour après la confluence des 2 routes nationales qui traversent le Centre-bourg.</p> <p>Dans ce cadre et compte tenu de l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain, la CANGT (Communauté d'Agglomération du Nord Grande Terre dont la ville est membre) a commandé en avril 2018 une étude pour évaluer la congestion routière sur le territoire de Morne-à-l'Eau. Elle se concentre sur le bourg de Morne-à-l'Eau.</p> <p><i>Le support de présentation relatif aux premiers éléments de Diagnostic est joint (se référer à l' Etude de circulation sur la commune de Morne-à-l'Eau – ARTELIA-Juin 2018).</i></p>

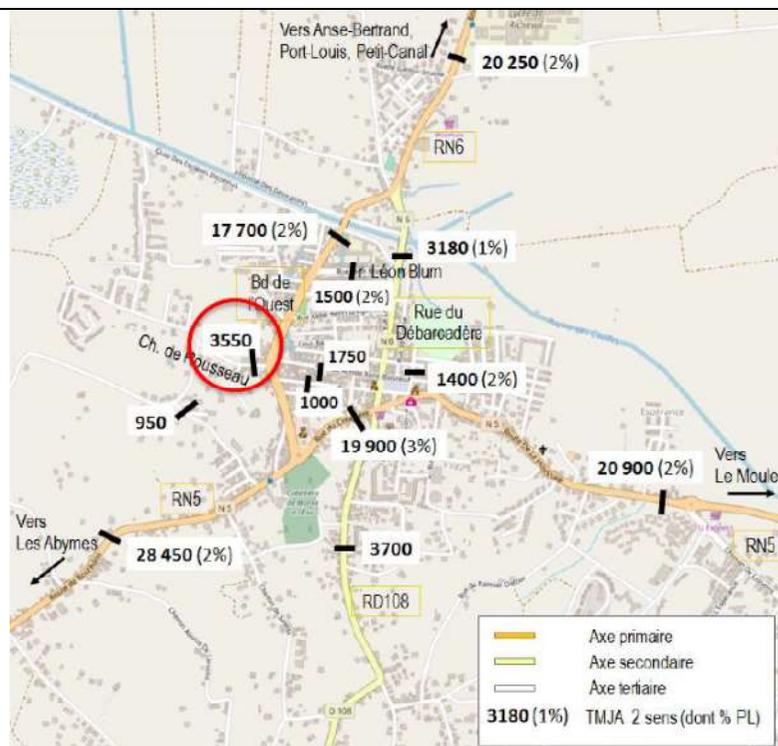


FIGURE 2 : TRAFIC JOURNALIER DANS LE CENTRE BOURG (Artélia, Juin 2018)
 Comptage réalisé entre le 23 et 30/04/2018

Enfin, de nombreuses traces (sentiers) permettent aux randonneurs de parcourir et de découvrir le territoire. Elles sont en cours de structuration. 4 sont d'ores et déjà inscrites au Plan Départemental des Itinéraires, Promenades et Randonnées. D'autres traces sont fréquentées par les habitants notamment dans la zone des Grands Fonds et de la plaine de Grippon.

<p>Description du périmètre territorial <i>(échelle territoriale, superficie, diversité des espaces, aménagements existants – quantifiés, nombre de communes, typologie de l'habitat – dense, diffus)</i></p> <p><i>(5 lignes maximum)</i></p>	<p>Deuxième ville en population de la Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT) à laquelle elle est membre depuis le 1^{er} janvier 2014, la ville de Morne-à-l'Eau dispose d'une superficie d'environ 65 km² et d'une population légale d'environ 17 407 habitants au 1^{er} janvier 2018 soit la 9^{ème} /32 communes de Guadeloupe. Plusieurs typologies de milieux et paysage s'y retrouvent</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un secteur très bas réunissant les terres ennoyées en zone littoral et la plaine Grippon • Les Grands Fonds, formation karstiques originales et remarquables au sud • Les plateaux calcaires qui viennent border le Nord de la Plaine. <p>Le parc de logement est dominé par de l'habitat individuel. Les maisons représentent 80% des effectifs du parc, les 20% de logements collectifs sont essentiellement concentrés dans le centre bourg.</p> <p>Le territoire mornalien se caractérise par une urbanisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • linéaire pour près d'un tiers (1/3) du territoire avec une organisation en chapelet le long des voies, • agglomérée et dense notamment dans le bourg historique qu'est Vieux-Bourg, le bourg actuel, • développée en lotissement ou en habitats groupés, issus majoritairement pour ces derniers de programmes de logements sociaux, • diffuse ou éparse, notamment dans les secteurs à dominante naturelle ou agricole. <p>- Face à ces variétés de formes urbaines, des comportements avec un usage important de la voiture et des équipements inhérents à son usage, les évolutions sociales et sociétales, a mise en oeuvre de solutions de mobilités douces constitue un véritable défi.</p>
---	--

Carte des types d'urbanisation

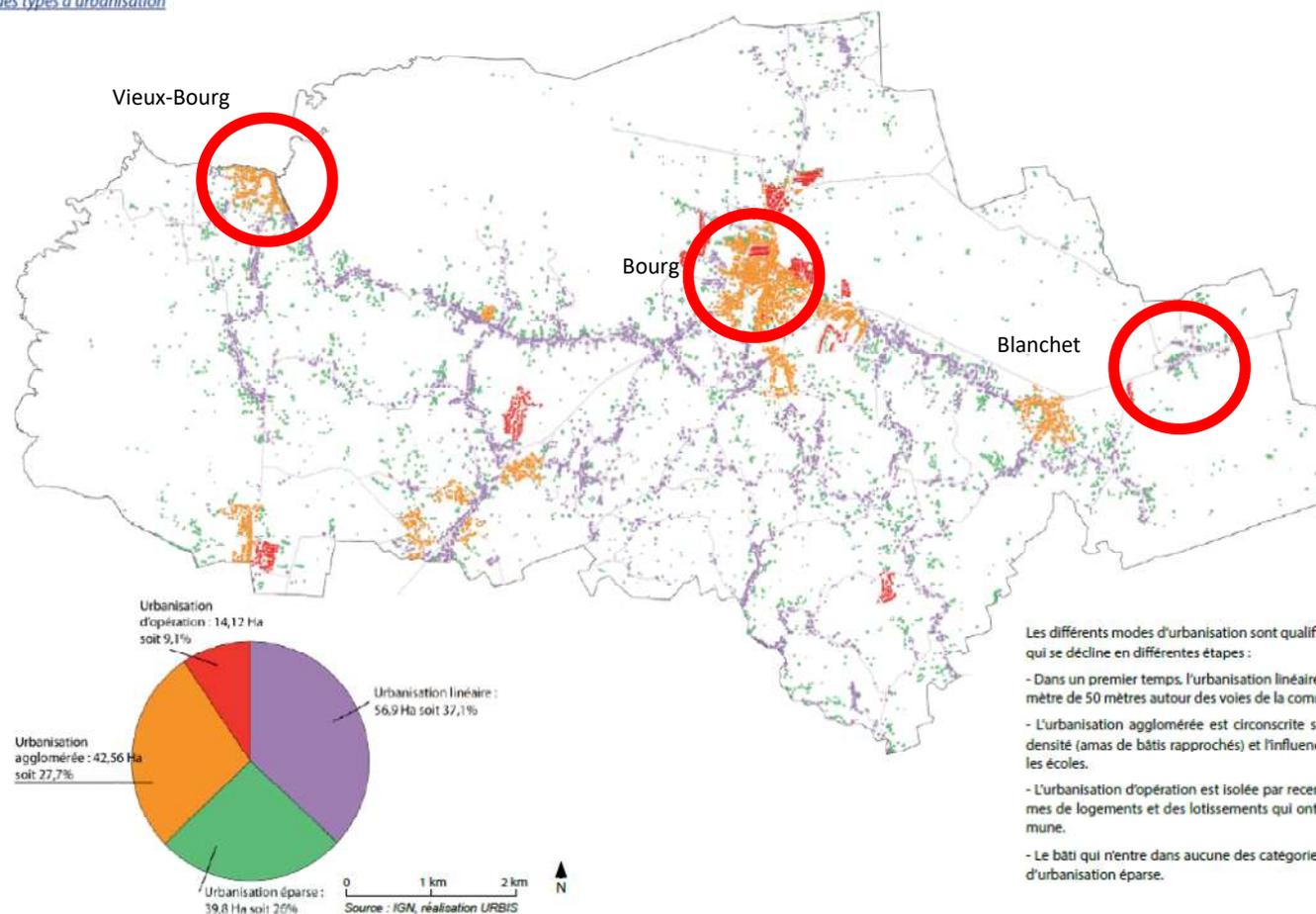


FIGURE 3 : CARTE DES FORMES URBAINES DE LA VILLE (Diagnostic PLU -2017)

<p>Description en termes de nombre d'habitants, d'emplois... <i>Décrire le caractère éventuellement rural ou de montagne du territoire concerné ; ainsi que la densité de population et d'emplois, le nombre d'entreprises, part de l'activité liée à l'administration publique</i></p> <p><i>(10 lignes maximum)</i></p>	<p>Morne-à-l'Eau est un territoire rural bien équipé avec 80 % d'espaces naturels et de terres agricoles. Sur les 20 dernières années, la démographie de la ville a été relativement stable de 17 136 habitants en 1999 à près de 17 407 habitants (+1,5%). au 1^{er} janvier 2018 (sur la base du recensement de 2015). Sur la période 2010 – 2015, l'évolution annuelle de la population est de 0,8% pour une augmentation cumulée de + 4,1% soit la démographie la plus dynamique des villes de 15 000 hab de Guadeloupe. Cette dynamique à contre-sens de la dynamique régionale s'explique pour l'essentiel par son interface et sa proximité avec le pôle urbain et économique qu'est Cap Excellence.</p> <p>La population de Morne-à-l'Eau augmente mais vieillit en parallèle. Entre 1999 et 2009, l'âge moyen de population est passé de 35 ans à 39 ans. La tranche des plus de 65 ans représentait en 2014, 16,4%, celle des 46 – 65% près de 25%. Cette dernière tranche d'âge est amenée à renforcer la classe des 3^{ième} et 4^{ième} âges, confortant les prévisions démographiques mettant en exergue que d'ici 2040, le nombre des plus de 80 ans sera multiplié par quatre en Guadeloupe.</p> <p>Cette évolution prévisible invite la ville à anticiper et à relever des défis en matière d'un « urbanisme favorable à la santé » santé (accompagnement et développement d'actions visant à limiter la sédentarité de sa population, à favoriser l'activité physique et sportive).</p> <p>Concernant la structuration des ménages, les analyses de l'INSEE mettent en exergue un desserrement des ménages. En effet le nombre de personnes par ménages est en nette régression depuis une cinquantaine d'années. De plus de 4 personnes par foyer dans les années 1960. Ce taux est à 2,53 en 2009 pour un nombre total de ménage de 6 728. Les facteurs en cause sont le vieillissement de la population s'accompagnant d'une augmentation du nombre de personnes vivant seules, l'abaissement du nombre d'enfants par famille et le taux de familles monoparentales (23,3%).</p> <p>En 2014, le taux d'activité des habitants de 15 – 64 ans du territoire est de 63,1%,</p> <ul style="list-style-type: none"> • 73,3% occupent des emplois salariés • 26,7% d'entre eux occupent des emplois non salariés, • 3,3% sont identifiés comme exploitants agricoles.
<p>Description des enjeux locaux et des besoins concernant la mobilité</p>	<p>Le Diagnostic territorial réalisé en 2013 dans le cadre de l'élaboration de l'agenda 21 local France mettait déjà en évidence les enjeux suivants : 1-Faciliter le changement de comportement (développement du covoiturage, choix des modes alternatifs aux transports en voiture) ; 2-Participer au développement de l'inter modalité des transports ; 3-Développer l'utilisation de mode de déplacements</p>

Part modale du vélo, de la marche à pied (le cas échéant approximativement) Motorisation des ménages, parc de voitures particulières Moyens affectés par le territoire sur le développement cyclable en €/an/hab –moyens affectés par la structure candidate et moyens complémentaires apportés par d'autres acteurs du territoire Contribution du projet aux dispositifs de planification de la mobilité du territoire, intégration dans les documents de planification ScoT, PLUI.

(5 lignes maximum)

doux.

Ils sont réaffirmés et amplifiés dans le cadre du PADD avec notamment les enjeux liés à l'aménagement d'un centre bourg sécurisé et praticable pour tous, la reconsidération de la place de la voiture en ville et l'atténuation des lacunes en termes de stationnement, le développement d'une circulation piétonne et cycliste sur l'ensemble du territoire ainsi que des liaisons douces avec les communes voisines du Moule, des Abymes et de Petit Canal.

A l'échelle de la CANGT, 8% des ménages déclarent disposer d'un vélo et 28% déclarent se déplacer à pied. 64% des ménages sont équipés d'un véhicule. Pour Morne-à-l'Eau, près de 50% ménages déclarent se déplacer tous les jours en voiture contre 12% à pied et 3% à vélo. Une étude menée dans le cadre de l'EcoQuartier Cœur de Grippon intégrant l'hyper centre de la ville estime à 20% les foyers disposant d'un vélo.

La ville a largement investi avec la population la réflexion pour le développement et la sécurisation de l'usage du vélo dans le cadre d'étude globale et intégrée. Cette réflexion est aussi menée au niveau des écoles municipales avec le souhait d'encourager la pratique en formant les enfants. Le règlement du PLU prévoit des parkings vélos pour toutes les nouvelles constructions dans l'EcoQuartier.

Enfin, dans le cadre de l'AUD EcoQuartier de Vieux Bourg des questions sont soulevées par les parties prenantes sur les mobilités, allant dans les premières intentions, à rendre piéton référant à l'ambition ci-dessous).

AMBITIONS
L MOBILITÉS DOUCES : PLACE DU PIÉTON ET DU VÉLO



- Définition des usages et des sols (automobiles, mixtes-partagé, piétons)
- Place du piéton et du vélo dans le quartier
- Sens de circulation stationnement Gestion et stockage de l'automobile
- Transport en commun

<p>Organisation des compétences <i>Préciser la répartition des compétences en lien avec les modes actifs sur le territoire voirie / planification / transport (AOM ou non) Décrire l'organisation et la gouvernance des politiques de déplacements entre les communes et l'EPCI</i></p> <p><i>(5 lignes maximum)</i></p>	<p>La Région Guadeloupe est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Le département, qui était autorité organisatrice de transport, jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour les transports interurbains et jusqu'au 1^{er} septembre 2017 pour les transports scolaires ne l'est plus. Aux termes de la loi NOTRe depuis ces dates, la compétence transports interurbains des départements est exercée par la Région Guadeloupe. Les EPCI sont désormais les autorités organisatrices de la mobilité avec l'obligation de réaliser un PDU pour les AOM de plus de 100 000 habitants. La CANGT, bien qu'ayant une population de l'ordre de 58 000 habitants, a un projet de PDU arrêté depuis le 1^{er} trimestre 2019</p> <p>Enfin, les communes demeurent cheffes de file de la mobilité durable sur le territoire, organisatrices des services publics de proximité, de l'aménagement de l'espace et du développement local.</p> <p>La ville de Morne-à-l'Eau a transféré sa compétence relative à l'organisation des transports urbains dont scolaires par arrêté préfectoral n°213-037-SG/DICTAJ/BRA.</p>
<p>Présentation, description et planning des démarches territoriales, sectorielles, environnementales d'amélioration déjà réalisées ou en cours</p> <p><i>Joindre le document décrivant le schéma vélo du territoire (ou schéma modes actifs si</i></p>	<p>Dès 2009, le Schéma d'Aménagement Régional identifie Morne-à-l'Eau comme hub avec une orientation forte sur la question du transport par la création d'un pôle d'échange multimodal. Il est attendu des circulations piétonnes continues autour des équipements publics, sanitaires, scolaires notamment. Depuis le 21 janvier 2018, la ville dispose d'un PLU exécutoire. Clé de voute du PLU, le PADD adopté en 2014 définit quatre orientations de dont : « Favoriser la mobilité durable et la couverture numérique » avec des enjeux forts en matière de mobilité tel que : Permettre une circulation piétonne et cycliste sur l'ensemble du territoire. Son Agenda 21 local France, coconstruit de 2012 à 2014 précise bien dans l'une de ses ambitions, la réduction de sa dépendance aux énergies fossiles. Une des actions à mettre en œuvre est le développement des déplacements doux sur le territoire. A ce titre, le centre-bourg de Morne-à-l'Eau a fait l'objet d'une OAP au PLU issue de travaux conduits de 2015 à 2016 pour en faire un EcoQuartier AEU2. Une démarche similaire est en cours sur le secteur de Vieux Bourg via une Analyse Urbaine Durable.</p> <p>De plus, la ville s'est engagée dans le réseau URBACT CityMobil Net de 2016 à 2018 pour faire émerger un plan d'action intégré sur les mobilités durables rattachées à l'EcoQuartier Cœur de Grippon. Par ailleurs, elle est Territoire à Energie Positive pour la</p>

<p><i>approche mixte vélo/marche), pré requis pour un dépôt de dossier aux axes 2 et 3, accompagné du PPI le cas échéant.</i></p> <p><i>(10 lignes maximum)</i></p>	<p>Croissance Verte (TEPCV). 2 actions portent sur le développement de l'électromobilité.</p> <p>Enfin, le Plan de Déplacements Urbains arrêté par la CANGT au 1^{er} trimestre 2019 a notamment pour objectifs de prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, vélos et personnes à mobilité réduite et de poursuivre la politique d'incitation au développement des modes actifs.</p> <p>Sont joints :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le PADD et les OAP du Bourg, de Vieux-Bourg et de Blanchet - La Synthèse de l'Agenda 21 local France - Le Schéma Directeur de l'EcoQuartier Cœur de Grippon dont la planche mobilité douce et active - Le plan d'actions intégré (URBACT) sur la mobilité urbaine durable de l'EcoQuartier Cœur de Grippon.
<p>Version détaillée</p>	<p>Dès 2009, le Schéma d'Aménagement Régional identifie Morne-à-l'Eau comme hub avec une orientation forte sur la question du transport par la création d'un pôle d'échange multimodal. Par ailleurs, une des orientations fortes du SAR porte sur la lutte contre les nuisances environnementales, la surconsommation énergétique générée par l'automobile. Un des axes de travail porte sur le développement des modes déplacements doux en milieux urbains et aux abords des stations de réseaux de transports collectifs. Il est attendu des circulations piétonnes continues autour des équipements publics, sanitaires, scolaires notamment.</p> <p>Depuis le 21 janvier 2018, la ville dispose d'un PLU exécutoire. Clé de voute du PLU, le projet d'aménagement et de développement durables définit deux types d'orientations générales :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'une relative aux politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers ou de remise en bon état des continuités écologiques - L'autre portant sur l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, le développement économique et les loisirs. <p>Morne-à-l'Eau a retenu quatre orientations de développement dont une portant sur la mobilité : « Favoriser la mobilité durable et la couverture numérique » dont quelques enjeux forts en matière de déplacements doux sont rappelés :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aménager un centre bourg sécurisé et praticable pour tous, o Reconsidérer la place de la voiture dans la ville et pallier les lacunes en termes de stationnement, o Permettre une circulation piétonne et cycliste sur l'ensemble du territoire,

- Fluidifier la circulation sur la RN5 et la RN6

La synthèse graphique de ces intentions est présentée ci-dessous

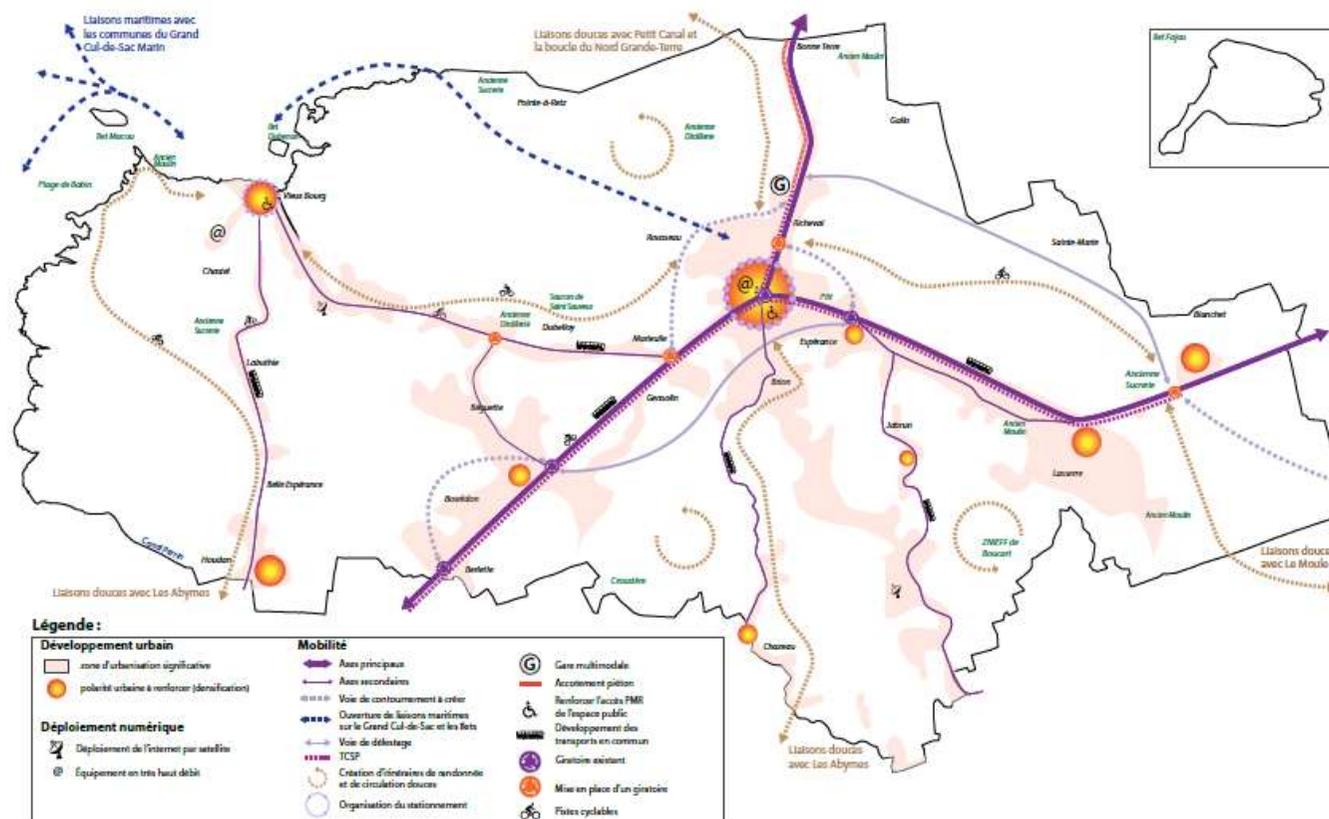


FIGURE 4 : TRADUCTION GRAPHIQUE DE L'ORIENTATION SUR LA MOBILITE DURABLE (PADD-2014)	
	<p>Dans le cadre de l'élaboration de son Agenda 21 local France, la population a été mobilisée dans toute sa composante de 2012 à 2014 pour faire de Morne-à-l'Eau, une ville d'excellence en matière environnementale.</p> <p>Sur les 178 actions co construites, plus d'une dizaine traduit les ambitions de la ville en matière de mobilité dont</p> <p>Sous couvert de l'action cadre D-2 : Accompagner l'entraide à la vie quotidienne et l'autonomie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Action 76 : Assurer l'accessibilité des bâtiments, des espaces publics et des transports pour les personnes porteuses d'handicap et à mobilité réduite <p>Sous couvert de l'action cadre F-2 : Repenser les modes de déplacement et de transport sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Action n°119 : Développer les déplacements piétons et doux - Action n°120 : Développer et aménager des pistes cyclables pour faciliter l'utilisation du vélo - Action n°121 : Reconstituer le réseau de venelles dans le centre-bourg <p>Sous couvert de l'action cadre H-1 : Diminuer l'impact écologique de la ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Action 161 : Développer les moyens de déplacements doux - Action 162 : Avoir une politique autour de la place de l'arbre dans la ville - Action 163 : Aménager les trois entrées de ville
	<p>En accord avec son Agenda 21 local France, la ville a fait le choix de mettre l'accent sur 3 pôles urbains faisant chacun l'objet d'une Orientation d'aménagement Programmée.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Le bourg de Morne-à-l'Eau.



FIGURE 5 : TRADUCTION GRAPHIQUE DES MOBILITES DOUCES –ECOQUARTIER CŒUR DE GRIPPON (2016)

Il est désormais l'EcoQuartier AEU2« Cœur de Grippon ». Le schéma directeur afférent a été approuvé en décembre 2016.

En matière de mobilité, la ville a par ailleurs rejoint l'un des 20 réseaux de planification URBACT, le réseau CityMobilNet pour élaborer son plan action intégré sur la mobilité urbaine durable, rattachée à l'EcoQuartier « Cœur de Grippon »

<p>Vision – Objectif général</p>
<p><i>Aménager l'espace public favorable à la diminution de la place de la voiture au profit des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduites, des personnes porteuses d'un handicap dans l'EcoQuartier Cœur de Grippon</i></p>
<p>Objectifs spécifiques et actions intégrées</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Objectif spécifique 1 : Aménager les trottoirs – des trottoirs pour Tous <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 1-1 - Mettre à niveau les trottoirs ○ Action 1-2 - Réintroduire la nature en ville par la plantation d'arbre pour améliorer le confort thermique dans l'espace urbain • Objectif spécifique 2 : Renforcer l'usage du vélo <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 2-1 - Développer des pistes cyclables et parcs de stationnement pour vélos • Objectif spécifique 3 : Améliorer le cadre de vie la population pour favoriser les déambulations douces <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 3-1 - Rénover l'éclairage public et mettre en lumière les bâtiments et édifices remarquables ○ Action 3-2 - Valoriser les espaces piétons informels en utilisant l'art comme une invitation à la déambulation piétonne • Objectif spécifique 4 : Faciliter l'accès à la ville comme levier d'attractivité <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 4-1 - Assigner une adresse normalisée à chaque bâti ○ Action 4-2 - Créer des places de parking – spot de biodiversité ○ Action 4-3 - Réaliser un plan de circulation • Objectif spécifique 5 : Développer une flotte captive décarbonnée <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 5- 1 - Acquérir 3 véhicules électriques et 5 vélos à assistance électrique ○ Action 5- 2 - Favoriser l'émergence d'un service de mobilité durable à la demande ○ Action 5 – 3 Développer des sites de production d'énergie renouvelable • Objectif spécifique 6 : Accompagner le changement de comportement <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 6-1 : Mettre en place des actions de sensibilisation et de communication ○ Action 6- 2 : Renforcer la signalétique sur les voies de substitution • Objectif spécifique 7 : Diminuer le flux de véhicules routier dans l'EcoQuartier (congestion routière) <ul style="list-style-type: none"> ○ Action 7-1 : lancer les études de contournement du bourg

FIGURE 6 : SYNTHÈSE DU PLAN D'ACTION INTÉGRÉ (URBACT-CITYMOBILNET 2018)

	<p>2. Le bourg historique, Vieux-Bourg appelé à devenir un écoquartier AUD. La démarche est enclenchée depuis juillet 2018.</p> <p>3. Blanchet, ancien poumon économique de Morne-à-l'Eau qui doit connaître un nouvel essor par le biais de la zone activité économique dont la définition est quasiment achevée. Le permis d'aménager sera par le promoteur au cours du 1^{er} trimestre 2019 après une importante concertation mobilisant les services de la ville, ceux de la DÉAL et de la Préfecture.</p> <p>Cette structuration du territoire et en cours de mise en œuvre est l'une des 4 orientations du PADD : Structurer et hiérarchiser le territoire</p>
	<p>De plus ; depuis décembre 2016, la ville est Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV). Sur les 20 actions retenues dans ce programme, 2 concernent l'électromobilité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer la mobilité électrique dans le périmètre de l'écoquartier AEU2 du centre bourg et dans le cadre du réseau de planification URBACT-CityMobilNet : Acquisition de trois véhicules électriques et de cinq vélos à assistance électrique. • Développer un service de mobilité à la demande Mornalo Cyclo-Pousse par l'acquisition de 5 cyclo-pousses électriques solaires. <p>Ces deux actions ont été lancées fin 2018 avec l'attribution d'un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Les vélos à assistance électrique sont en cours d'acquisition (marché notifié), l'analyse des offres pour l'acquisition de 2 ombrières avec bornes de recharge solaire est en cours ainsi que la consultation pour l'acquisition des cyclo-pousse.</p>
	<p>Enfin, le plan de déplacement urbain arrêté au 1^{er} trimestre 2019 par la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT°) a notamment pour ambition de « Prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, vélos et PMR) en « poursuivant la politique d'incitation aux modes actifs ». Elle met clairement en exergue que le développement des modes actifs doit passer par l'aménagement d'itinéraires dédiés et par des mesures d'accompagnement visant à amplifier cette pratique. Une des enjeux de cette objectifs est de « Considérer l'ensemble de la chaîne de déplacements (inter modalité, stationnement, vélos en milieu topographique contraint et en milieu tropical). Une des actions inscrites au projet de PDU porte sur la réalisation de schéma communal vélo/piéton. Concernant la politique d'incitation au développement des modes actifs, la sensibilisation des scolaire à la pratique du vélo et de la marche à pied, l'organisation journée annuelle dédiée au vélo et à la marche pied sur l'espace public et journée centre-bourg piéton en constituent des actions phare. La mise en place d'équipement favorisant la pratique du vélo, la location de vélo, la mise en place de plan de jalonnement des itinéraires vélo viennent compléter la liste des actions à déployer sur le territoire.</p>

2/ DESCRIPTION DU PROJET

<p>Acronyme du projet</p> <p><i>Nom de code du projet permettant de l'identifier rapidement</i></p>	<p style="text-align: center;">SUMP-Mornalo Vélo Soleil 100% électrique – 100% solaire</p>
<p>Libellé du projet</p> <p><i>Le libellé du projet doit permettre de comprendre rapidement le ou les objectif(s) et le contenu du projet</i></p> <p><i>(Résumé publiable du projet en 5 lignes max)</i></p>	<p>Conformément aux objectifs de son Agenda 21 local et des approches urbaines durables développées pour la définition des deux écoquartiers du territoire, il s'agit de faire de la ville de Morne-à-l'Eau une ville d'excellence en matière d'usage du vélo dans la mobilité urbaine à l'échelle de la Caraïbe. Mornalo Vélo Soleil (MVS) sera le 1^{er} réseau de mobilité active à assistance électrique 100% solaire. Il s'appuiera à terme sur une offre de mobilité en vélos à assistance électrique en partage, de Cyclo pousse-pousse électriques et de VTT fluvial écotouristique.</p>
<p>Durée du projet</p>	<p>24 mois à partir d'avril 2019</p>
<p>Description des besoins auxquels le projet répond</p> <p><i>Expliciter la problématique et les besoins locaux.</i></p> <p><i>(10 lignes maximum)</i></p>	<p>Dans le cadre de la mise en œuvre de son agenda 21 local France, la ville de Morne-à-l'Eau doit repenser les modes de déplacements et de transports sur le territoire. Deux des 178 actions de l'Agenda 21 local France visent précisément à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer les déplacements piétons et doux, - Développer et aménager des pistes cyclables pour faciliter l'usage du vélo. <p>Par ailleurs, au titre de sa planification urbaine, la ville a décidé de structurer 3 pôles urbains. D'Est en Ouest, la zone d'activité économique de Blanchet, l'EcoQuartier Cœur de Grippon (Bourg actuel), l'EcoQuartier de Vieux Bourg (bourg historique). La création d'itinéraires de randonnées et de circulations douces est clairement identifiée dans le plan</p>

	<p>d'aménagement et de développement durables Encourager les mobilités actives propices à la santé et à la « dépollution », le projet permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de diminuer l'usage, l'encombrement de la voiture notamment dans les pôles de la ville. • de conforter et sécuriser la pratique du vélo dans la ville • d'offrir des aménagements et des équipements adaptés au plus grand nombre notamment les séniors et les plus jeunes.de • basculer vers le confort par le biais de vélos électriques 100% Solaire 		
<p>Axes du projet <i>Préciser les axes (cf. partie B du texte de l'AAP) auxquels le projet répond.</i></p>	1	Etudes	OUI/ NON
	2	Services	OUI/ NON
	3	Communication / Animation / Ingénierie Territoriale	OUI/ NON
<p>Enjeux et objectifs</p> <p><i>Les enjeux sont des éléments de contexte du projet qui amènent à définir des objectifs à atteindre grâce au projet.</i></p> <p><i>Objectifs par axe :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aménagement (itinéraire cyclable, jalonnement...) • Services (stationnement, vélopartage, autres services) • Ingénierie territoriale, animation et 	<p>Enjeu 1 : Renforcer la place du vélo en ville, notamment l'EcoQuartier Cœur de Grippon, les autres pôles urbains que sont le futur EcoQuartier de Vieux Bourg et le pôle de Blanchet.</p> <p>Enjeu 2 : Permettre une circulation cycliste attractive et sécurisée sur l'ensemble du territoire.</p> <p>Enjeu 3 : Accélérer la mise en œuvre d'actions et d'opérations relatives aux mobilités actives</p> <p>Axe 1 : Objectif 1 : Définir un plan vélo à l'échelle du territoire communal pour l'ensemble du territoire</p> <p>Axe 2 : Objectif 2 : Favoriser la mobilité durable/active/ douce, type vélo par l'aménagement, la création d'itinéraires sécurisés au sein de la ville et entre les sections - Objectif 3 : Poursuivre l'expérimentation des services innovants en matière de mobilités actives (VAE en partage, service vélo école)</p> <p>Axe 3 : Objectif 4 : Renforcer l'ingénierie locale par le recrutement d'un (e) Chargé (e) de missions mobilités actives</p> <p>Objectif 5 : Animer la politique des mobilités actives du territoire</p>		

<p><i>communication (événements, plan de communication, nb. personnes sensibilisées, type de public concerné – jeunes, précaires, scolarisés, actifs, âgés, etc. animation du territoire...)</i></p> <p><i>(5 lignes maximum pour chaque axe)</i></p>	
<p>Description technique du projet pour chaque axe</p> <p><i>Expliciter le contenu du projet envisagé pour répondre aux besoins identifiés.</i></p> <p><i>Axe 1 (études uniquement) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Schéma directeur et études pré opérationnelles d'aménagement : le projet de CCTP des consultations à lancer pourra utilement être joint - Présentation détaillée de l'itinéraire envisagé pour les études de MOE opérationnelles d'aménagement sur des 	<p>AXE 1 Acion 1 : Réalisation du schéma directeur vélo de la ville de Morne-à-l'Eau</p> <p>Il s'agit d'élaborer un Schéma Directeur pour l'ensemble de la ville de Morne-à-l'Eau avec une attention forte sur l'EcoQuartier Cœur de Grippon, véritable hub des déplacements de l'EPIC, qui concentre l'essentiel de la population, des activités et les connections avec les autres polarités du territoire en particulier Vieux-Bourg et Blanchet ainsi que de l'intercommunalité.</p> <p>L'étude sera conduite sur une période d'environ 6 mois à 8 mois en sachant que les éléments actuellement disponibles à l'échelle de la ville et de la CANGT sont</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'agenda 21 local France, - le PADD du PLU de la ville, - l'atlas communal du statut juridique des voies routières - le schéma directeur de l'EcoQuartier Cœur de Grippon, - le plan d'actions intégré sur la mobilité urbaine durable de l'éco quartier " cœur de Grippon" issu de la participation de la ville au réseau URBACT CityMobilNet, - l'état des lieux des actions déjà conduites par la ville (notamment actions issues du programme TEPCV), - les intentions d'aménagement des RN5 et RN6. Des maitrises d'œuvre sont déjà désignées par la Région

<p><i>itinéraires complexes</i></p> <p>Axe 2 :</p> <p><i>Présentation du service vélo (existant ou innovant) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Type de service, cible, périmètre, modalités de fonctionnement</i> - <i>Partenaires envisagés, insertion du service dans l'offre actuelle de mobilité du territoire, conditions de pérennité du service sur le territoire</i> <p>Axe 3 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Description des modalités retenues afin de mettre en œuvre la politique cyclable du territoire : présentations des actions prévisionnelles, animation/communication, évaluation, conditions de pérennisation une fois le financement ADEME arrêté</i> 	<p>Guadeloupe maître d'ouvrage de ces opérations</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le projet de pistes cyclables à Morne-à-l'Eau entre les secteurs de l'Espérance et de Lasserre porté par la Région Guadeloupe - le projet de PDU arrêté de la CANGT - le projet de PCAET - le projet d'aménagement de Blanchet - L'éléments relatifs à l'AUD de Vieux Bourg <p>En option : Une enquête aux fins d'apprécier la part des modes actifs et son potentiel ou ses perspectives à l'échelle de Morne-à-l'Eau.</p> <p>Le livrable final attendu est un schéma définissant/présentant les aménagements à mettre œuvre pour les différentes voies (état des lieux, diagnostics des différentes solutions d'aménagement possibles pour les différentes voies, solution retenue par voie, y compris parking vélo rechargeable et solutions d'aménagement et de positionnement tenant de différents critères - localisation, accès, mobilier urbain, protection contre les intempéries, intégration environnementale, entretien -), une stratégie de communication visant la mise en œuvre notamment des actions de changement de comportement</p> <p>En option : une carte interactive des itinéraires cyclables ou application mobile ou autres outils innovants</p> <p>Des temps de concertation à différentes échelles seront mis en œuvre en s'inspirant de la méthodologie URBACT et AUD.</p> <p>Axe 2</p> <p>La ville va expérimenter dès 2019 un service de mobilité à la demande via l'utilisation de cyclo-pousse à assistance électrique et recharge solaire. Les Cyclo-pousses sont en cours d'acquisition grâce à l'enveloppe de soutien à la transition écologique (programme TEPCV). Le choix du modèle économique doit être fait parmi 3 scénarios envisagés (mise en location, Transport de personnes avec chauffeur, modèle mixte location et transport).</p> <p>Dans cette dynamique, elle souhaite poursuivre les expérimentations relatives à la mobilité vélo via :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'expérimentation d'un service de vélos en libre service 100% électrique – 100% Solaire par : <ul style="list-style-type: none"> o la mise en place de 5 stations de vélos en libre service avec suivi de leur utilisation. A titre indicatif, un sur Vieux-Bourg, deux dans le Bourg, 1 à l'Espérance (présence d'un des lycées, de plusieurs services à la
--	--

<p>- <i>Présentation des projets de campagne de communication : format de la campagne, contenu, public visé</i></p> <p><i>(10 lignes maximum par axe)</i></p>	<p>population tels que les régies eau et assainissement, EDF, Direction environnement de la CANGT, Agence de la DRIFP, le pôle emploi), 1 à Lasserre (zone agglomérée du territoire).</p> <ul style="list-style-type: none"> o L'acquisition de 20 VAE - la création de 2 services « Ecole-Vélo » à destination du jeune public et des adultes avec l'acquisition de 20 vélos pour enfant et de 10 VAE pour adulte. - Le développement de stations vélos, type arceaux (3), et d'une signalétique vélo. <p>Axe 3</p> <p>Afin d'impulser une véritable politique en matière de mobilités actives, il est nécessaire de renforcer l'équipe projet par le recrutement spécifique d'un chargé (e) missions mobilités actives.</p> <p>Il aura entre autre pour mission la coordination d'un plan d'actions de sensibilisation et d'information visant à renforcer l'usage du vélo par la population :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participation à la semaine européenne de la mobilité durable • Organisation d'actions relatives à la mobilité durable <ul style="list-style-type: none"> o Organiser des après-midis sans voiture dans l'hyper centre bourg à destination du grand public o Proposer des modes de transports alternatifs (sensibilisation) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Proposition des expérimentations à la population : utilisation, utilisation du vélo électrique, utilisation de pousse-pousse, VAE o Organisation de visites / redécouverte de l'écoquartier à pied et à vélo, notamment les vélos en bois à destination du grand public et des scolaires • Mise en place d'atelier « Apprendre à rouler à vélo », « Apprendre à réparer son vélo » en lien avec la Direction des Affaires sportives (et suivi des expérimentation Ecole-Vélo) • Mise en place des campagnes de communication comportementales • Mobilisation des associations de quartier, des associations de cyclistes et de marcheurs <p>Il aura en charge outre le présent projet, le suivi des actions CityMobilNet reprises dans le projet global en particulier</p>
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • L'objectif spécifique 2 : Renforcer l'usage du vélo et l'action 2-1 : Développer des pistes cyclables et des parcs de stationnement pour vélos • L'objectif spécifique 5 Développement une flotte captive décarbonée et les actions 5-1 « acquérir 5 VAE » ; 5-2 Favoriser l'émergence d'un service de mobilité durable à la demande (Cyclopousse) et 5-3 Développer des sites de production d'énergie (mise en œuvre et suivi de 2 ombrières incluant la recharge des VAE) • L'objectif spécifique 6 Accompagner le changement de comportement et l'action 6-1 Mettre en place des actions de sensibilisation et d'information. <p>En lien avec le Directeur de l'Aménagement et des Services Techniques, la Directrice de l'Aménagement du territoire et de l'occupation des sols et de la Directrice de l'environnement et du développement durable, le Directeur des Affaires Sportive, il sera le garant de la prise en compte des enjeux, besoins, ambitions de la ville en matière d'itinéraires cyclables dans les différents projets, opérations du territoire (EcoQuartier Cœur de Grippon, projet d'EcoQuartier de Vieux-Bourg, Zone d'activité économique de Blanchet). Il sera référent de la ville auprès de la CANGT pour la mise en œuvre des actions du PDU relatives aux mobilités actives devant être déclinées à l'échelle communale.</p>
<p>Résultats attendus <i>Au regard des indicateurs retenus par le territoire pour le suivi du projet en termes de :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Diminution de l'empreinte environnementale du territoire (diminution de la consommation d'énergie, réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, ... - Amélioration de l'autonomie de personnes en difficulté (inclusion sociale) - Emploi et de développement 	<p>Diminution de l'empreinte environnementale du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se référer au PCAET <p>Amélioration de l'autonomie de personnes en difficulté (inclusion sociale)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une synergie sera déployée avec le service jeunesse insertion de la ville, une société de réparation de vélo implantée sur le territoire aux fins que des jeunes du territoire trouvent un emploi par le biais de ce projet. • Des facilités de mobilités douces seront disponibles pour l'ensemble de la population, en particulier les personnes habitants dans logements collectifs sociaux disponibles en périphérie de l'écoquartier « Cœur de Grippon ». <p>Emploi et développement économique durable.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 ETP au poste de Chargé (e)missions mobilités actives recruté par la ville. • Au moins 2,5 ETP (5 personnes) créés pour la mise en œuvre du service de mobilité à la demande « Mornalo CyCloPousse » suivant le modèle économique qui sera retenu. • Au moins 1 ETP créé sur l'entretien des équipements VAE, des stations de vélos et la réparation de vélos

<p>économique durable (nouvelles organisations, intégration de nouvelles activités, nombre d'embauches, ...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développement ou de renforcement de compétences locales - Changements de comportement de mobilité (objectifs de part modale à moyens et long termes/ report modal au regard des distances entre les principaux pôles générateurs de déplacements, pratique cyclable générée...) <p>(5 lignes maximum pour chaque item)</p>	<p>Développement ou de renforcement de compétences locales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renforcement de l'ingénierie du territoire sur les mobilités actives au sein de la collectivité <p>Changements de comportement de mobilité Sur la période 2019 - 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doublement de la part modale du vélo ; de 3% à 6% à l'échelle de la ville • Augmentation du nombre de foyer de l'écoquartier Cœur de Grippon équipés en vélo ; de 20% à 25% 				
<p>Evaluation Méthodologie d'évaluation, facteurs de réussite/points de vigilance...</p> <p>(5 lignes maximum)</p>	<p>L'évaluation sera conduite à partir d'un tableau de bord reprenant les indicateurs du SUMPS-MVS ainsi que les indicateurs des outils planification du territoire.</p> <table border="1" data-bbox="672 1005 1971 1369"> <thead> <tr> <th data-bbox="672 1005 1321 1077">FORCES</th> <th data-bbox="1326 1005 1971 1077">FAIBLESSES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="672 1080 1321 1369"> <ul style="list-style-type: none"> • L'agenda 21 local France, le PADD PLU, le projet de PDU de la CANGT favorables au développement de modes de déplacements doux • Le plan d'action intégré CityMobilNet • La culture du vélo dans l'EcoQuartier • Le climat favorable à l'usage des vélos </td> <td data-bbox="1326 1080 1971 1369"> <ul style="list-style-type: none"> • Niveau d'aménagement actuel • Surcoût des équipements en outre-mer </td> </tr> </tbody> </table>	FORCES	FAIBLESSES	<ul style="list-style-type: none"> • L'agenda 21 local France, le PADD PLU, le projet de PDU de la CANGT favorables au développement de modes de déplacements doux • Le plan d'action intégré CityMobilNet • La culture du vélo dans l'EcoQuartier • Le climat favorable à l'usage des vélos 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau d'aménagement actuel • Surcoût des équipements en outre-mer
FORCES	FAIBLESSES				
<ul style="list-style-type: none"> • L'agenda 21 local France, le PADD PLU, le projet de PDU de la CANGT favorables au développement de modes de déplacements doux • Le plan d'action intégré CityMobilNet • La culture du vélo dans l'EcoQuartier • Le climat favorable à l'usage des vélos 	<ul style="list-style-type: none"> • Niveau d'aménagement actuel • Surcoût des équipements en outre-mer 				

	OPPORTUNITES	MENACES
<p>Valorisation du projet</p> <p><i>Capitalisation des retours d'expérimentations, méthodologies de partage des connaissances acquises, communication, évènements...</i></p> <p><i>(10 lignes maximum)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • L'AUD du projet éco quartier Cœur de Vieux Bourg en cours, la requalification des deux routes nationales en projet en concertation avec la ville pour intégration de ses ambitions en matière de mobilité • Le plan national vélo 	<ul style="list-style-type: none"> • Possible évolution de la gouvernance du projet en lien avec les élections municipales de 2020 avec une phase de transition à gérer entre mars et septembre 2020
	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout d'une rubrique mobilités actives sur le site internet institutionnel et sur le site internet de l'Agenda 21 local France de la ville et mise à disposition de l'ensemble des supports (Supports de présentation, Compte rendu, Schéma directeur vélo par exemple, ect) • Mise en place d'une newsletter sur l'avancement des projets et opérations relatives aux mobilités à vélo et plus globalement sur les actives • Retour d'expérience dans le cadre des clubs mis en place par la CANGT (démarche de mutualisation entre la communauté d'agglomération et ses villes membres) ou d'autres partenaires • Participation au séminaire sur les mobilités actives 2020 (séminaire PAMA co organisé par le CEREMA, la DéAL, l'ORT, le CNFPT, le CAUE, l'ADEME) • Communication auprès des partenaires du réseau CityMobilNet, du CGET, du Ministère de la cohésion des territoires, du MTES sur la mise en œuvre du plan action intégré URBACT par ce projet, et le développement des écoquartiers sur le volet circulation douce à vélo., du réseau d'urbanisme durable (CAUE), Réseau Ecoquartier (DEAL) ; • Analyse des opportunités d'échanges et de retours d'expérience dans la zone caraïbe 	

<p>Plan d'actions prévisionnel du projet (sur 36 mois maximum)</p> <p><i>Description des actions, jalons, livrables du projet. Un calendrier détaillé peut être inséré par ailleurs.</i></p> <p>Le cas échéant, les actions engagées avant 2018 pourront être précisées.</p>		Actions à engager
	2018	<p>Assistance à Maîtrise d'ouvrage Énergie et mobilités durables pour la mise en œuvre des actions relatives à électromobilité dans l'EcoQuartier – programme TEPCV et plan d'actions d'intégré URBACT-CityMobilNet (déjà engagée et financée par le TEPCV)</p> <p>Acquisition de vélos à assistance électriques compris dans la flotte captive (déjà engagée et financée par le TEPCV)</p>
	2019	<p>Mise en concurrence pour la désignation d'un bureau d'études pour l'élaboration du schéma directeur vélo de la ville de Morne-à-l'eau</p> <p>Recrutement d'un (e) chargé (e) de missions mobilités actives</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre et suivi du projet SUMP-MVS 100% • Suivi et mise en œuvre des actions TEPCV relatives aux mobilités actives • Mise en œuvre et suivi des actions URBACT-CityMobilNet • Mise en œuvre et suivi d'études sur la qualité de l'air. • Participation à la semaine européenne de la mobilité en septembre <p>Participation à un séminaire national sur les mobilités actives urbaines.</p>
	2020	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre et suivi du projet SUMP-MVS 100% • Mise en œuvre des actions prioritaires du schéma directeur vélo (recherche de financement, lancement de marchés suivant procédure adaptées) • Suivi des actions TEPCV relatives à la mobilité • Suivi des actions URBACT-CityMobilNet • Mise en œuvre et suivi d'études sur la qualité de l'air. • Participation à la semaine européenne de la mobilité en septembre • Mise en œuvre et suivi des services innovants (axe 2) • Participation à un séminaire national sur les mobilités actives urbaines. • Participation au séminaire régional PAMA
	2021	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation

3/ ORGANISATION ET GOUVERNANCE DU PROJET

<p>Equipe projet (<i>structure, participant, qualification, rôle ...</i>) Certain-e-s sont-ils recruté-e-s spécifiquement pour le projet ?</p> <p>(5 lignes maximum)</p>	<p>Chef de projet : Chargé (e) missions mobilités actives (à recruter) ; Directeur des services techniques (Chef de projet EcoQuartier), Directrice de l'urbanisme (Chef de projet EcoQuartier Vieux Bourg), Directrice de l'environnement et du développement durable (Chef de projet CityMobilNet), du Centre Technique Opérationnel (Chef de projet Eclairage public performant). Directeurs et Responsables des affaires Sportives , de l'éducation et du temps libre, des affaires culturelles, du Service Jeunesse Insertion, Police Municipale, Gendarmerie</p>
<p>Partenaires du projet (<i>structures, nombre et nature des acteurs participants- privés, associatifs, parapublics, publics, ...</i>)</p> <p>(5 lignes maximum)</p>	<p>Communauté d'Agglomération CANGT, Région Guadeloupe, Routes de Guadeloupe CAUE, CEREMA, ADEME, DÉAL (yc Sécurité Routière), Rectorat via l'inspecteur de circonscription, ARS, CGSS, Etablissements scolaires du territoire (10 Ecoles, 2 Lycées, 1 Collège). Les associations du territoire en particulier le club cycliste la Pédale du Centre (50 licenciés), Mornalo bikers (association fabriquant de vélos en bois et organisant des évènementiel autour du vélo en bois), Fusion 111 (association de cyclistes seniors proposant des compétitions de loisirs) ; association des locataires de la Résidence Chevalier de Saint Georges et de la Résidence les Rossignols, la nouvelle amicale mornalienne, Evasion Nautique, Association SP HLM, Comité régional du cyclisme, entreprise de réparation de vélos.</p>
<p>Gouvernance du projet (<i>organisation entre acteurs du projet, processus de décision...</i>)</p> <p>(5 lignes maximum)</p>	<p>Le groupe d'action local constituée dans le cadre du réseau CityMobilNet sera mobilisé pour poursuivre ses travaux et le suivi du projet SUMP-MVS100%. Réuni en séminaire, ateliers techniques / workshop, il participera aux différentes étapes du projet. Il devra valider les étapes /phases clés du projet. La méthodologie URBACT sera adaptée et mise œuvre. Un CORE GROUP sera mis en place. Il regroupera principalement la ville et ses partenaires institutionnels, le CORE GROUP étant une composante du groupe d'action local, il préparera les travaux du groupe d'action local. La méthodologie du SUMP® (Sustainable Urban Mobility Plan sera appliquée. Des réunions bimensuelles seront organisées en fonction des besoins.</p>
<p>Intérêt et mobilisation du territoire concerné (<i>implication des élus /</i></p>	<p>Les élus référents sur ce dossier seront : M Aurel MIRRE, élu délégué à l'aménagement du territoire et élu référent URBACT-CityMobilNet, Mme Marie Christine NANETTE, élue déléguée à la mobilité et aux déplacements doux</p>

<p><i>portage politique, méthodologie d'animation et d'implication des acteurs du territoire...</i></p> <p><i>(5 lignes maximum)</i></p>	<p>Mme Marie Nita FOUCAN, élue déléguée au développement durable – résilience et cadre de vie.</p> <p>Ils pourront s'appuyer sur les élus membres du conseil municipal en particulier les élus délégués aux travaux-voirie M Ketty LABUTHIE ; à l'éducation – affaires Scolaires Mme Marcienne LORMEL-ARPEXAD, aux affaires sportives et vie associative M Edmond MARCEL, à la jeunesse et à l'insertion Mme Michelle MAKAI-A-ZENON, à la population et animation des quartiers Roselyne CARDOVILLE, à l'animation des seniors M Judex LACLOSSE, aux affaires sanitaires et sociales, la famille Marie-Chantale SAINT SAUVEUR ; à l'enfance - personne en situation de handicap et accessibilité M Saint-Hilaire DELOUMEAUX, aux sports et animation sportive Georges HERMIN.</p>
<p>Prestataires envisagés</p> <p><i>(nature des compétences attendues, contenu de la / des prestation(s)...</i></p> <p><i>(5 lignes maximum)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau d'étude qualifié pour la réalisation du schéma directeur vélo • Consultants / Bureaux d'études pour l'accompagnement à la mise en œuvre des services innovants • Prestataires et fournisseurs d'équipements relatifs à la mobilité vélo