

Aménagements et usages du vélo en Guyane

Eléments de contextualisation



Rapport de mission
Juin 2016

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	Août 2016	Rapport de mission (plan et premiers éléments de valorisation)
1	Octobre 2016	Rapport finalisé
2	Novembre 2016	Rapport Relu

Affaire suivie par

Julien Lecointre - DADT / GTPM

Tél. : 02 35 68 82 75 / Fax : 02 35 68 82 52

Courriel : julien.lecointre@cerema.fr

Rédacteurs

Julien Lecointre - DADT / GTPM

Yohan Urie - DADT / GTPM

Photo de couverture : pratique du vélo à Kourou

Sommaire

A.Le vélo en Guyane : une nécessaire prise en compte.....	7
B.Note de synthèse bibliographique.....	8
1.Le vélo : un impensé à l'échelle de la Guyane.....	8
1.1.Un manque d'analyse globale.....	8
1.2.Le déséquilibre entre en Cayenne et le reste de la Guyane.....	8
1.3.,Une pratique dont les contours restent largement inconnus.....	9
1.4.Le sport : une entrée globale incontournable.....	9
2.Cayenne : connaissance des pratiques et projets de territoire.....	10
2.1.Qui sont les utilisateurs du vélo ?.....	10
2.2.Le plan cyclable de l'île de Cayenne.....	11
2.3.L'enquête ménages déplacements de 2011 : une pratique importante du vélo.....	14
2.4.La traduction de la réalité cyclable de l'Île de Cayenne dans les documents et projet d'urbanisme.....	16
3.Les enjeux de sécurité routière.....	17
3.1.Des comptages éloquentes sur la RN1.....	18
3.2.L'accidentologie en Guyane.....	18
C.Un territoire, des territoires.....	24
D.Enjeux.....	25
1.Gouvernance.....	25
1.1.Acteurs du point de vue de l'usage.....	25
1.2.Acteurs locaux.....	27
1.3.planification.....	28
2.Connaissances des pratiques et des usages.....	30
2.1.Les pôles générateurs.....	30
2.2.L'apaisement des vitesses et la sécurité routière.....	31
2.3.Le sport et le tourisme.....	33
2.4.Les associations.....	33
2.5.L'éducation à la sécurité routière.....	34
3.Connaissances des infrastructures et des aménagements cyclables.....	36
3.1.Généralités.....	36
3.2.Typologies.....	37
3.3.Cas des bandes, des accotements ou des bermes.....	37
3.4.Cas des pistes cyclables.....	39
3.5.Le problème des accotements (sur RN).....	41
3.6.Le problème des accotements (sur RD ou voies urbaines).....	41
4.Mise en évidence des effets de coupures.....	41
E.Indicateurs : comment lier pratique et aménagement ?.....	43
1.Indicateurs contextuels.....	43
1.1.Densité de population.....	43
1.2.Motorisation des ménages.....	43
1.3.Population des moins de 18 ans.....	43
1.4.Les écoles.....	43
1.5.Les élèves.....	43
2.Indicateurs de gouvernance.....	43
2.1.Les parties prenantes.....	43
2.2.Cadre législatif.....	44
2.3.Suivi technique.....	44
2.4.Suivi financier.....	44

3. Indicateurs d'usages.....	46
3.1. Trafic.....	46
3.2. Origines et destinations : les itinéraires.....	46
3.3. Les motifs.....	46
3.4. Les catégories d'usagers.....	46
3.5. Accidentologie.....	46
3.6. Sûreté.....	47
4. Indicateurs d'infrastructures et d'aménagements.....	47
4.1. Linéaires.....	47
4.2. Ponctuels.....	47
F. Transfert de compétences et d'expertise.....	48
1. Le diagnostic d'itinéraire.....	48
2. Diagnostic d'aménagements.....	48
2.1. La mise en double-sens cyclable (DSC) de certaines voiries.....	48
2.2. L'usage sur les bandes latérales cyclables.....	49
2.3. De la RN1 à la Route de Montabo, à Cayenne.....	50
2.4. Le carrefour Chastaing à Saint-Laurent -du-Maroni.....	55
2.5. Les abords de l'école Olivier Compas à Kourou.....	58
G. Approfondissements et conclusion.....	60
H. Annexes.....	61

A. Le vélo en Guyane : une nécessaire prise en compte.

Peu de documents officiels, d'études, de références traitent de la question des modes actifs, et en particulier du vélo en Guyane. Cela se traduit par l'absence de politiques cyclables, une faiblesse de suivi dans le temps et d'accompagnement durable des usages.

Pourtant, sans en prendre la mesure précise, la pratique du vélo est un fait important sur le territoire guyanais. Bien que certaines données existent dans ce domaine, on constate un manque de données quantitatives et qualitatives au sujet des cyclistes guyanais est à peu près totale. La Guyane est pourtant un des départements les plus jeunes de France. Avec plus de 42 %, les moins de 20 ans constituent même la population la plus importante de cette région. Et cette jeune population utilise les modes actifs pour se déplacer dans des proportions probablement importantes.

De la même façon, les pouvoirs publics ont tenté de répondre par des aménagements ponctuels et disparates aux problèmes de sécurité et de confort que pose la pratique du vélo. Pistes et bandes cyclables maillent un réseau imparfaitement appréhendé et sans réelles continuités. L'aspect sporadique de ces aménagements rend difficile une connaissance précise de tout ce qui a pu se réaliser et se réalise encore en faveur des modes actifs.

L'objectif global de ce travail est d'appréhender un cahier des charges initial pour la connaissance et la pérennisation de l'usage de la bicyclette en Guyane. Les problématiques abordées tourneront autour des points suivants :

- Comment qualifier les territoires guyanais au regard du vélo ?
- Quels sont les profils des cyclistes guyanais ? La qualification des usages et la connaissance préalable de certains itinéraires majeurs orientent et hiérarchisent les enjeux en matière de sécurisation des parcours.
- Comment la spécificité démographique (jeunesse) de la population permettent-elles un développement du vélo ? Est-il possible de décrire cette pratique chez les moins de 20 ans et les mineurs ?
- Quels sont les enjeux interurbains ?
- Quelles perspectives sur le développement de la bicyclette à courte et moyenne échéance (3 à 5 ans) peut-on imaginer ?
- Quel est l'état des aménagements cyclables en Guyane ?

Ces questions trouveront leurs réponses au fil du rapport de mission. Cette étude doit permettre à la fois d'appréhender un état 0 des politiques cyclables à l'échelle de la Guyane, tout en proposant une série d'indicateurs à collecter pour en mesurer les évolutions et la connaissance. Cet état 0 s'accompagnera d'un instantané à l'échelle des noyaux urbains du territoire.

B. Note de synthèse bibliographique

Les publications et ouvrages en lien avec les problématiques cyclables en Guyane sont assez peu nombreux. Le vélo est le plus souvent abordé de façon secondaire ou indirecte. Cette note synthétise les quelques points clefs à retenir.

1. Le vélo : un impensé à l'échelle de la Guyane.

1.1. Un manque d'analyse globale

Il n'existe aucune analyse de la situation de la bicyclette à l'échelle de la région. Des commentaires généraux soulignent, en négatif, d'ailleurs cette faiblesse. Quelques références (Plan global de transports et de déplacements de la Guyane, CAUE) soulignent ce déficit et il a des conséquences assez sensibles sur le terrain : le vélo est très souvent un impensé dans les politiques publiques d'aménagements et dans la mise en œuvre de projet (Aménagement du giratoire Balata / APS / Contrôle extérieur). Dans le cas du giratoire Balata, pourtant situé en milieu urbain, on relève l'absence de toute considération pour les modes doux (vélo et piéton).

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) ne mentionne que 2 fois (p. 52 et p. 298) en 479 pages les questions relatives à la bicyclette. Et dans les deux cas, ce document le fait de façon très indirecte : soit pour parler de la multi-modalité et des questions de rabattement sur les transports collectifs, soit pour traiter certains aspects des accès à des sites remarquables du littoral. À noter que cette faible prise en compte du vélo est valable aussi pour les questions relatives à la marche.

Les raisons de cet impensé sont complexes et certaines explications sont avancées : image et prestige de l'automobile (Cayenne, un réseau en devenir), adaptation au territoire, image perçue du vélo, manque de définition de la ville équatoriale, appréhension de la question des déplacements sous le seul volet infrastructure et investissement face à une indigence du traitement des questions relatives à la mobilité. Ainsi, en matière d'investissements, sur les 1,5 milliards d'euros mobilisés en 2013 pour les infrastructures de transport et la politique des déplacements en Guyane, on relevait seulement 15 millions d'euros consacrés spécifiquement au vélo (soit juste 0,1%). On peut affirmer que le vélo est le parent pauvre des questions de mobilité, bien en deçà des enjeux qui lui sont associés. Il convient également de remarquer que l'on ne peut avoir les mêmes modèles d'urbanisme à Cayenne, à Saint-Laurent ou à Saint-Georges. Cela s'applique aussi aux questions relatives au vélo.

1.2. Le déséquilibre entre Cayenne et le reste de la Guyane

L'autre caractéristique réside dans le déséquilibre du traitement de la question du vélo. Nous verrons dans la partie Cayenne : connaissance des pratiques et projets de territoire que la capitale régionale dispose d'atouts et d'une réflexion sur le vélo. Rien n'émerge ailleurs.

Pourtant des enjeux existent et sont perceptibles en filigrane dans certains discours et analyses. À Saint-Georges, Mme la Maire, Mme. Mathurin-Brouard, souligne, lors d'un colloque organisé en 2012, que la ville pour tous se fabrique « avec la mobilité ». Au cours de ce même colloque, Christophe Mascitti (DEAL) précise qu'il faut repenser l'accès des voitures au centre-ville et ajoute que la multimodalité est un enjeu pour la desserte des villes de l'intérieur. Même s'il fait référence essentiellement au transport fluvial, élargir la question de la multimodalité à l'échelle de tout le territoire est possible.

1.3. Une pratique dont les contours restent largement inconnus

Corollaire de ce manque d'analyse et du déséquilibre sur le département, les chiffres en part modale sont, excepté à Cayenne, largement inconnus dans les documents à notre disposition. La pratique et les questions relatives à la bicyclette (Pourquoi fait-on du vélo ? Quand et où pratique-t-on ? Qui utilise la bicyclette ?) restent dans l'ombre.

Ce manque de chiffres et de connaissances qualitatives est un handicap certain pour le développement de ce mode de déplacement que ce soit dans une optique quotidienne comme de loisir. On peut laisser la parole à 3 internautes¹ dont les commentaires sur un forum permettent de se doter d'une idée générale du vélo dans le département :

« (...) J'ai connu un gars qui [a] fait Cayenne / Saint-Laurent en un jour. C'est donc possible. En plus, en voiture, j'ai l'impression [que l'on] passe à côté de beaucoup de choses sur cette route, il y a pas mal de petits étalages de fruits ou d'artisanat et des petites maisonnées habitées par des gens d'horizons bien différents (indiens, saramakas, suisses, corses en exil...),. Sinon il y a des pistes qui sont praticables en VTT (Peut-être à St Elie? à voir,[c'est] peut-être dangereux). (...) »

« J'ai fait le tour de [la] Guyane en vélo, il y a 3 ou 4 ans. C'est très joli mais il n'y a pas beaucoup de routes. Elle longe le littoral seulement. Depuis Cayenne, tu peux aller à Kourou (il y a 2 chemins possibles, je te conseille de passer par Montsinéry, car il y a moins de voitures même si c'est un peu plus long). »

« Je rejoins ce qui a été dit sur la Guyane (Nota : beaucoup d'avis négatifs concernant la bicyclette, notamment les relations avec les automobiles). C'est vraiment la dernière chose qui me viendrait en tête pour choisir une destination pour [faire] du vélo. A part en louer un lors d'un séjour consacré à la forêt profonde pour en faire sur 2 ou 3 jours, histoire de se changer les idées et d'être au soleil avant de reprendre l'avion, je ne vois vraiment pas l'intérêt »

Ce terrible constat ne doit toutefois pas décourager et il existe un réel enjeu, associé à une vraie connaissance de la bicyclette.

1.4. Le sport : une entrée globale incontournable

Il est important et juste de relever que la dimension sportive est mieux connue et encadrée à l'échelle du département. Il existe d'abord de nombreux clubs sportifs dont voici une liste non exhaustive :

- Vélo Club Guyanais
- Vélo Club de Kourou
- Sprint Club du Littoral
- Vélo Club du Maroni
- USL Montjoly
- Académie De Roura
- Espoir Cycliste Guyanais
- Croix Du Sud
- Vélo Club Sinnamary
- Rémire-Montjoly Bike

Ces associations sont très certainement un substrat à une meilleure connaissance de la

1 <http://voyageforum.com/discussion/guyane-velo-d157135/>

pratique cyclable à l'échelle de la collectivité territoriale.

2. Cayenne : connaissance des pratiques et projets de territoire

Le territoire de la CACL fait exception en matière de politique cyclable et de connaissance des pratiques. Il existe un schéma directeur mode doux, dont le volet cyclable, développé en trois phases, a été assez finement traité. De plus, l'enquête ménage déplacement de 2011 offre un panorama assez complet de la pratique de vélo sur ce territoire.

2.1. Qui sont les utilisateurs du vélo ?

Ils sont classés en 4 grandes catégories (Étude de faisabilité et programmation pour la mise en œuvre de modes de déplacements doux) :

- le **cycliste** qui utilise son vélo pour se déplacer dans un but utilitaire. Il va à son travail, ou part faire des courses avec un vélo dit de ville, mais aussi avec un vélo de randonnée, voire un VTT, quand ce n'est pas avec un vélo "de course",
- le **cyclo-sportif** qui fait une ou plusieurs sorties par semaine, souvent en groupe, pour maintenir sa forme et par plaisir. Il utilise un vélo de course léger et dans l'ensemble préfère circuler sur la route plutôt que sur des voies réservées aux cyclistes,
- le **randonneur** et sa forme moins élaborée qui est le cycliste aimant la promenade, seul ou en famille. Il utilise un vélo plus confortable que le précédent, donc avec des jantes et des pneumatiques plus larges, le plus souvent avec un cintre plat, un porte-bagages et des garde-boue. Il utilise parfois un VTT,
- le **pratiquant** du VTT qui fuit les infrastructures routières autant qu'il le peut, mais doit cependant les utiliser pour des parcours de jonction.

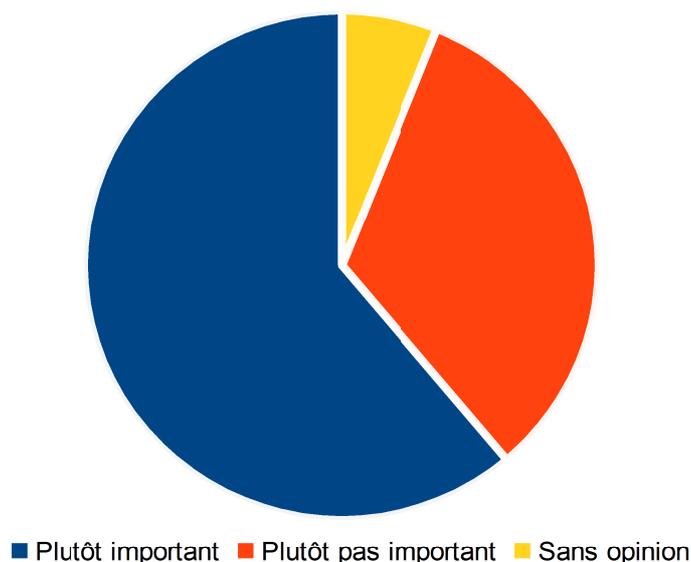
Cette typologie est importante afin de préfigurer une connaissance plus globale des cyclistes à l'échelle de la Guyane. Du fait de l'organisation de manifestations en lien avec cette pratique, le cyclo-sportif est le seul à avoir une identification à l'échelle globale. Pour autant, les autres pratiques ne sont pas à négliger.

Au niveau de la CACL (Graphique 1) par exemple, la sensibilité autour du vélo est incontestablement forte comme en témoignent les opinions relevées dans l'Enquête Ménages Déplacement (EMD) réalisée sur l'Île de Cayenne en 2011. Près de 61 % des habitants considèrent la bicyclette comme un mode important. Cette importance est d'ailleurs mieux perçue à Rémire-Montjoly et à Matoury, que dans le centre-ville. Autrement dit, dans les communes périphériques, le vélo aurait plus d'importance que dans le centre, ce qui est un peu l'inverse des fonctionnements métropolitains.

Cette information est utile pour qualifier la pratique et les conditions d'accessibilité à vélo dans l'ensemble du territoire. On peut émettre l'hypothèse que sur d'autres agglomérations l'importance des relations centres-périphéries peut être un enjeu général en matière de politique cyclable.

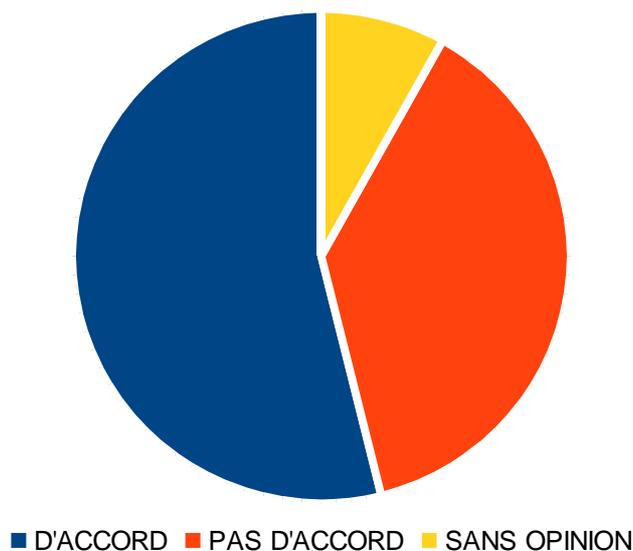
Concernant les enjeux, les sondés de l'EMD de 2011 se projettent en majorité sur la bicyclette en estimant à près de 54 % (Graphique 2) qu'elle est un mode d'avenir. Ainsi, cette pratique constitue un véritable enjeu sur le territoire de la CACL.

Le vélo est-il important à Cayenne ?



Graphique 1: Opinion sur l'importance du vélo à Cayenne (source : EMD2011)

Le vélo en ville est-il l'avenir ?



Graphique 2: Opinions générales sur l'avenir du vélo (Source EMD2011)

2.2. Le plan cyclable de l'île de Cayenne

C'est le seul document entièrement consacré au vélo sur le territoire guyanais. Déjà ancien (de 2007 à 2009) et élaboré du temps de la Communauté de Communes du Centre-Littoral (CCCL, ancêtre de la Communauté d'agglomération de Centre-Littoral, CACL), sa dimension opérationnelle est restée lettre morte mais les prescriptions de maillage du territoire s'avèrent pertinentes. On retiendra de ce document important :

- Un diagnostic qui met en avant l'importance de la prise en compte des modes doux pour le développement de l'île de Cayenne. Ce travail préliminaire met en évidence un certain nombre de générateurs de déplacements en lien avec les modes actifs (Illustration 1) ;

Illustration 1: Générateurs scolaires de déplacement à vélo en 2007 et leur couverture à vol d'oiseau sur la base de 10' (Source : Agence TER / CCCL / Étude de faisabilité et programmation pour la mise en œuvre de modes de déplacements doux / phase I – Diagnostic et spatialisation : les lieux et les liens, 2007)

Km équivalent à

- Des recommandations importantes pour la réalisation d'un plan cyclable notamment en lien avec les questions d'urbanisme, d'aménagements cyclables proprement dits, et des enjeux de déplacement à l'échelle de la CACL. Dans ces enjeux, on retiendra la sécurisation, la pertinence et la cohérence des itinéraires (notamment en lien avec les générateurs de déplacement), la valorisation du patrimoine paysager de l'Île de Cayenne (notamment les criques et les canaux), et l'adaptabilité sur le long terme du réseau modes actifs que ce soit en termes d'entretien comme d'évolution de l'urbanisation. Autrement dit, ces recommandations insistent sur le fait qu'une politique cyclable, au-delà de la hiérarchisation du réseau, ne doit pas être déconnectée des orientations générales d'urbanisme, et en particulier avec les enjeux de déplacements ;
- L'ébauche d'un réseau structurant (Illustration 2) s'appuie sur un principe de boucle dans chacune des trois communes de la CCCL (Cayenne en jaune, Rémire-Montjoly en orange et Matoury en plus. La desserte de pôles générateurs de déplacement est l'une des intentions de cette ébauche. Elle fut complétée par une proposition de hiérarchisation et de maillage global du réseau en 2009 ;

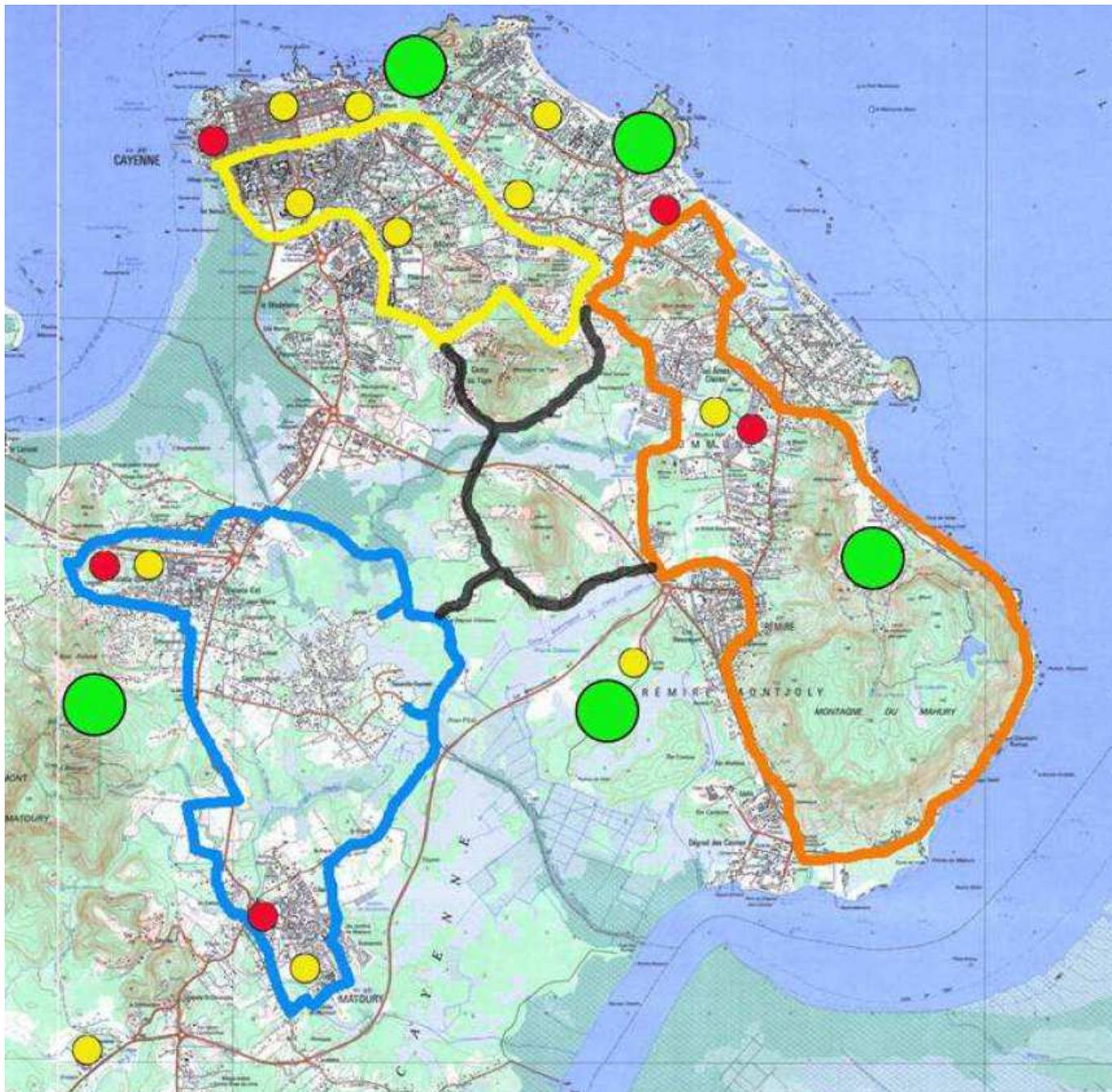


Illustration 2: Ébauche du plan cyclable de l'île de Cayenne; les cercles représentent divers pôles générateurs de déplacements modes actifs (Source : Agence Ter, op.cit;)

- Une étude assez poussée sur un des itinéraires retenus dans le cadre du schéma cyclable, reliant le sud de l'île de Cayenne le long de la Crique Fouillée et la Crique Cabassou (Illustration 3). Le choix de cet itinéraire devait illustrer au mieux les enjeux attendus dans la phase opérationnelle du schéma directeur cyclable de l'île de Cayenne.

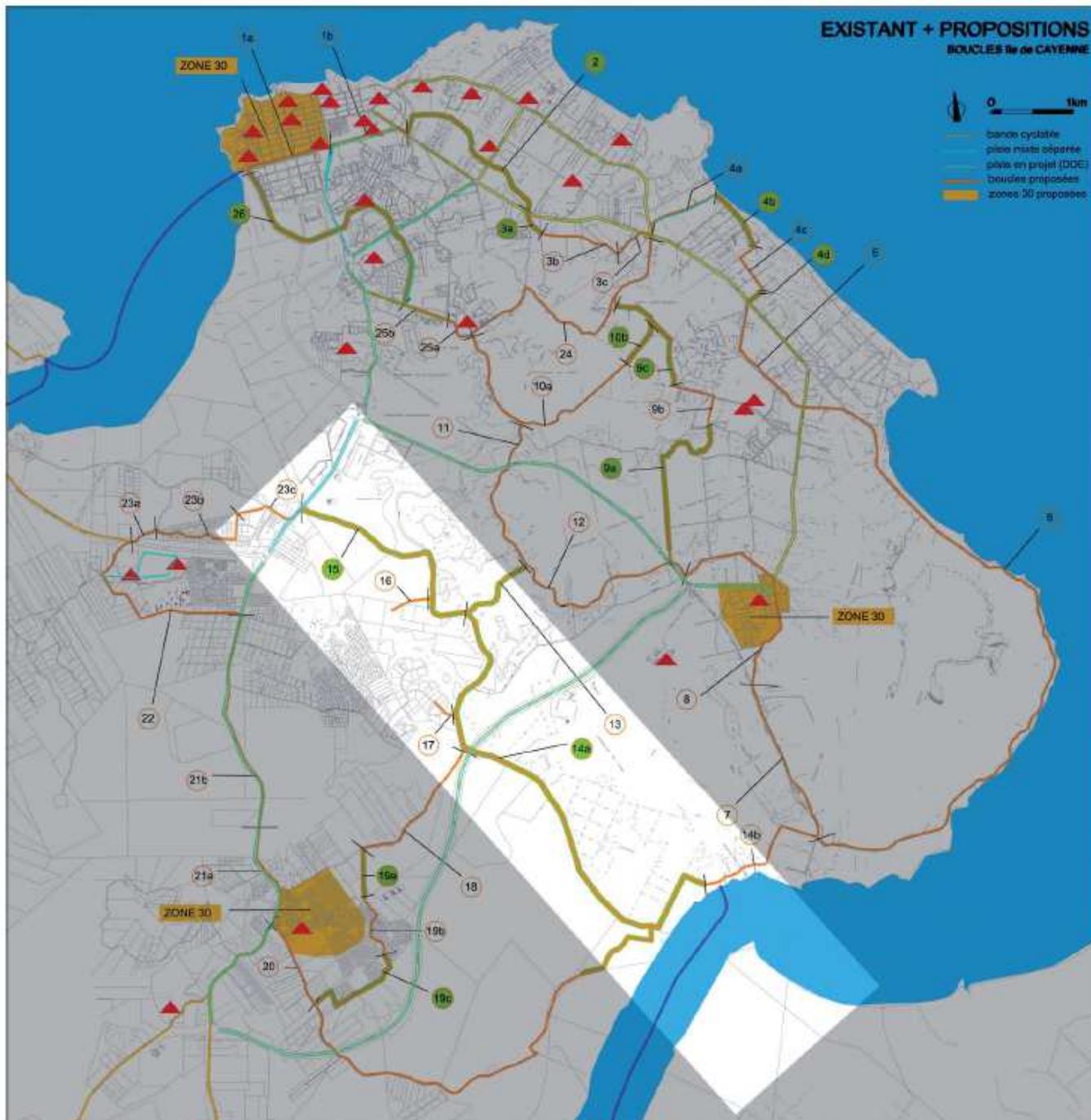


Illustration 3: Périmètre d'étude -en clair sur l'illustration- de la voie verte de la Crique Fouillée (Source : Agence Ter, op.cit.)

2.3. L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2011 : une pratique importante du vélo

Ce sont à ce jour les seuls chiffres connus sur un périmètre restreint concernant la pratique du vélo en Guyane. Le rapport d'exploitation précise : « le vélo présente une part modale de plus de 4,1% ce qui en fait une des agglomérations où il est le plus utilisé de France. En dehors de Strasbourg (7,6%) qui est connue pour sa politique cyclable très volontariste, aucune agglomération ne dépasse cette part modale, ni Rennes (4,1%), ni Grenoble (3,9%) ou bien Bordeaux (2,8%). ». En faisant de Cayenne en part modale, la deuxième agglomération cyclable de France, les résultats de l'EMD de 2011 sont à eux seuls suffisamment éloquents

pour justifier la mise en place d'une politique modes actifs à l'échelle de la CACL.

Les motifs confirment l'importance de la prise en compte des établissements scolaires comme générateurs de déplacements (Illustration 4).

Répartition par motif des déplacements effectués en vélo

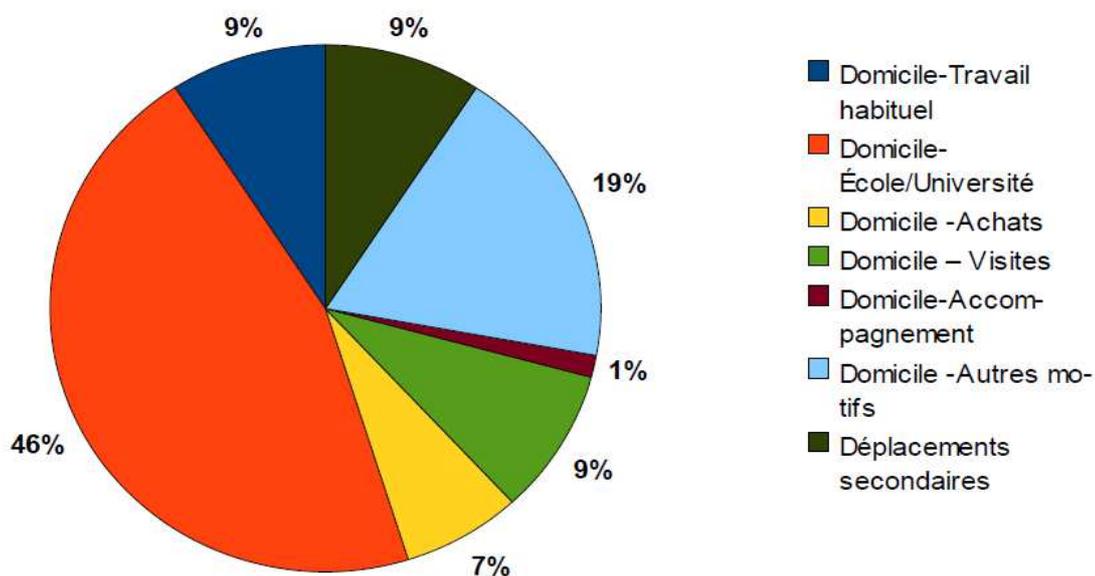


Illustration 4: Motifs de déplacement à vélo (Sources : CETE NC, M. Rabaud, Rapport d'exploitation de l'EMD de Cayenne, 2011)

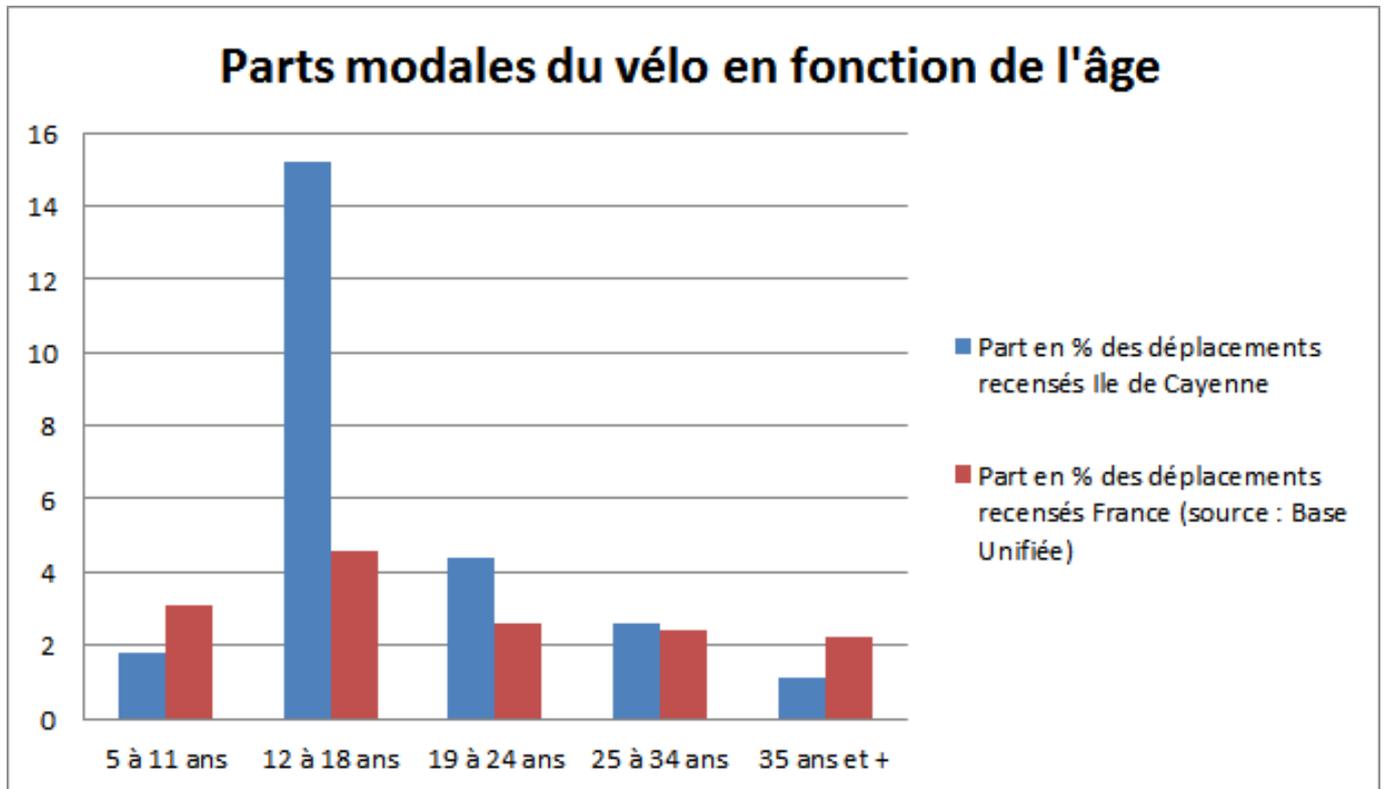
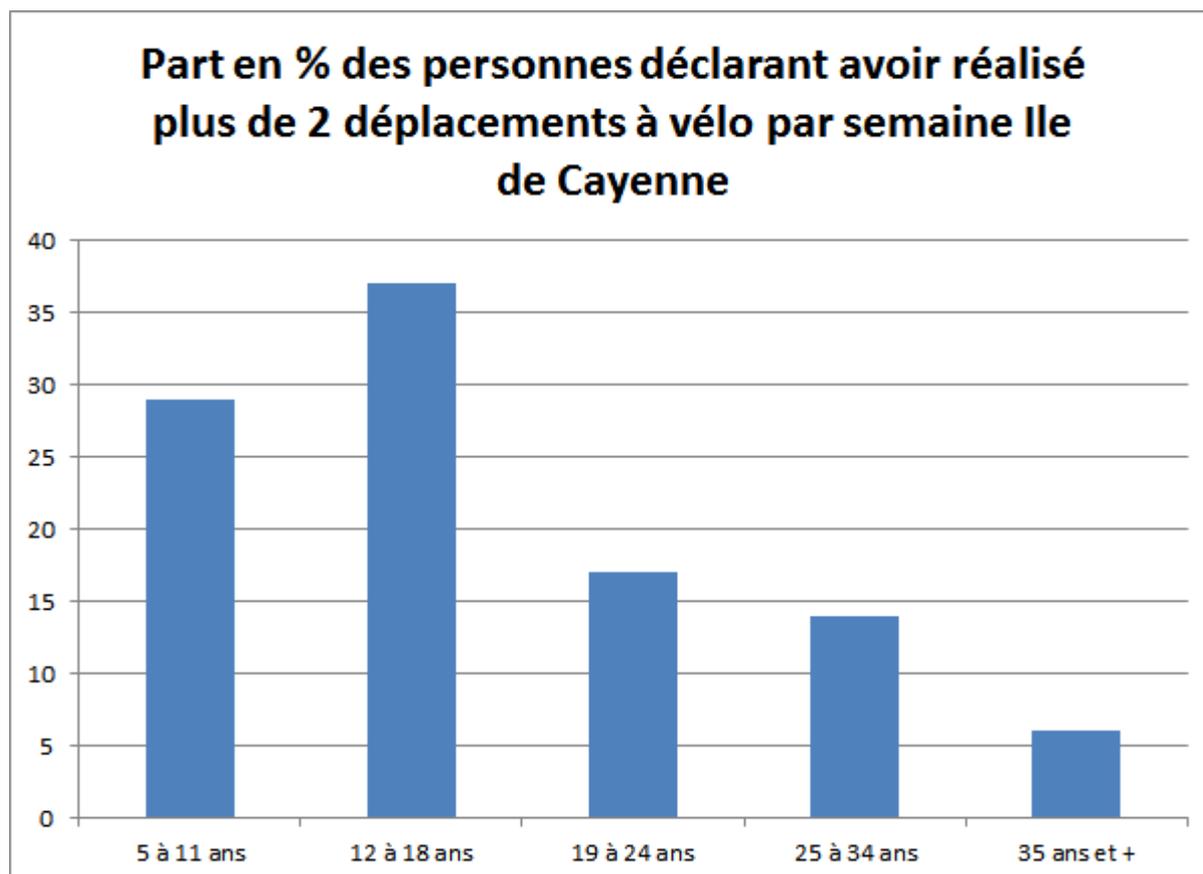


Illustration 5: Importance des déplacements à vélo pour les moins de 25 ans (Source : EMD de Cayenne 2011)

L'EMD met en évidence l'importance que revêt la bicyclette pour les moins de 25 ans et en particulier les adolescents dont plus du tiers déclarent utiliser le vélo au moins deux fois par semaine.



2.4. La traduction de la réalité cyclable de l'Île de Cayenne dans les documents et projets d'urbanisme

La CACL et les communes qui la composent ont pris en partie la mesure des enjeux autour de la question du vélo. On peut citer le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) de Rémire-Montjoly dont l'un des principaux objectifs est de développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière (Illustration 6). Certains itinéraires cyclables contenus dans les boucles de 2011 (Illustration 2) se retrouvent dans ce PADD.



Illustration 6: Extrait du PLU de Rémire-Montjoly (Source : G2C / altéreo / PLU de Rémire-Montjoly, Pièce 2 : PADD)

Le projet de BHNS, aujourd’hui circonscrit à la seule commune de Cayenne, prend lui aussi en compte les modes actifs. Selon le dossier à candidature de l’appel à projets transports collectifs et mobilité durable de 2013, « le BHNS sera sur un site propre en position axiale, bilatérale ou unilatérale selon les contraintes rencontrées; une voie cyclable et des cheminements piétons seront intégrés le long du site propre sur les tronçons de voie nouvelle ». La création de pistes cyclables pour favoriser le rabattement est également prévue. Le document prévoit ainsi l’articulation des déplacements en transports en commun avec la mise en œuvre d’un schéma modes doux.

3. Les enjeux de sécurité routière

La connaissance fine des trafics à vélo et des interactions dans la circulation reste à construire

pour la Guyane. Néanmoins, le sujet est connu et certains aspects ont déjà été évoqués dans différents documents.

3.1. Des comptages éloquentes sur la RN1

La RN1 entre le carrefour des Maringouins connaissait en 2010 un trafic vélo notable. Sur le giratoire Maringouins, un peu moins d'une centaine de vélos par jour (Illustration 7). Ces chiffres, issus d'un comptage manuel, même faibles, illustrent bien le fait que la pratique du vélo est importante sur l'île de Cayenne puisque les cyclistes utilisent leur bicyclette même dans des espaces assez hostiles pour la circulation des modes actifs (voir Photo 14 et Photo 15).

Giratoire des Maringouins – Trafics Vélos 2010

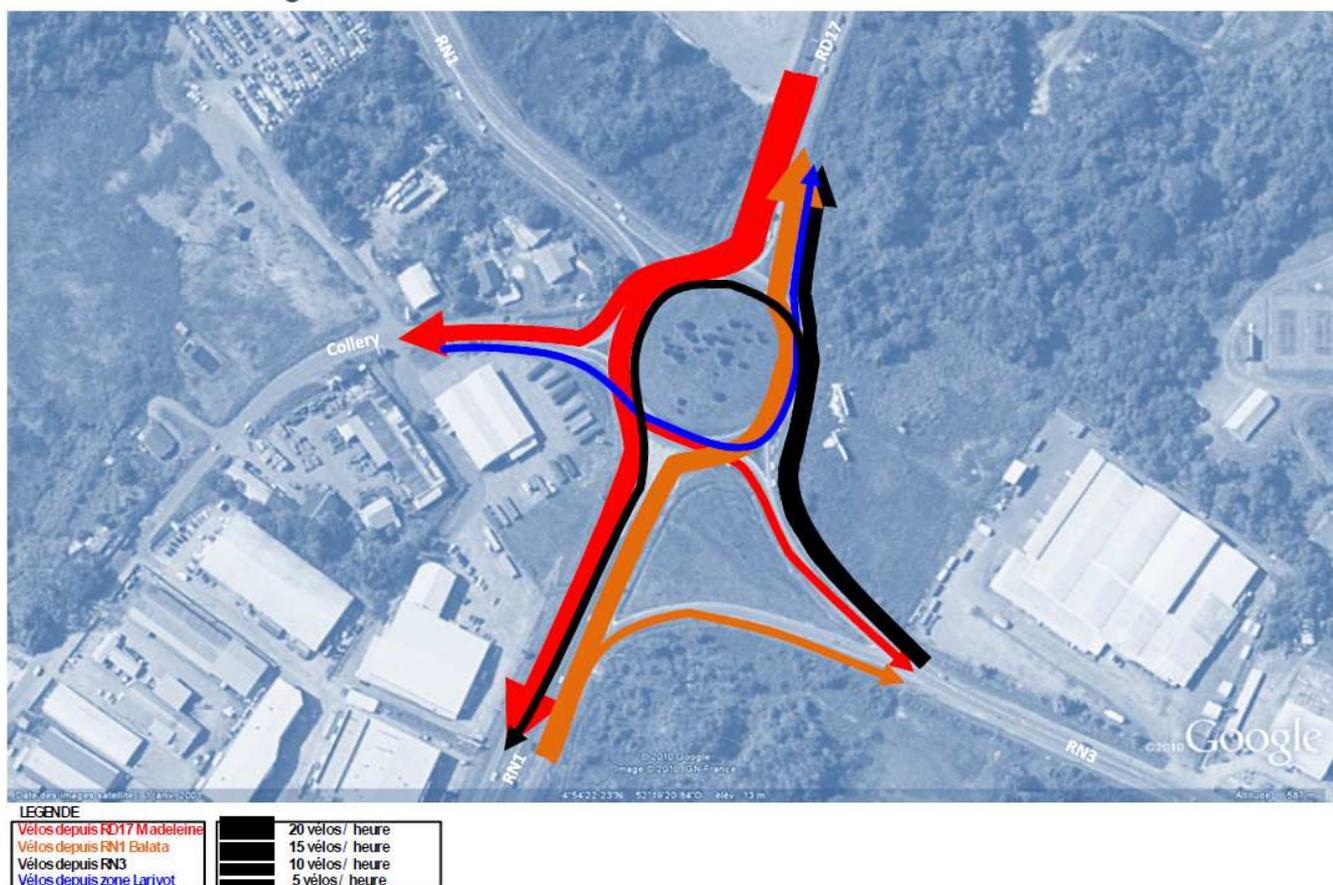


Illustration 7: Flux vélo au carrefour des Maringouins (Source : Dénivellation du giratoire des Maringouins / Dossier de DUP / Pièce H3 : Étude de prise en compte des modes doux)

3.2. L'accidentologie en Guyane

L'accidentologie des vélos est un sujet préoccupant. Entre 2006 et 2015 (Source : Concerto / DEAL Guyane), 23 cyclistes ont perdu la vie sur les routes de Guyane. Les routes nationales ne sont pas exemptes d'accidents mortels (Régina en 2015 ou RN1 en direction de Saint-Laurent-du-Maroni au PK182). On recense une dizaine de cyclistes tués sur route nationale depuis 2005. 458 accidents corporels ont été recensés sur les 10 dernières années et parmi eux 33 % amenant à une hospitalisation. De façon quasi équivalente, et à près de 90%, les accidents se produisent dans les 2 grandes agglomérations de Guyane (Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni) et en interurbain (Illustration 8 et Illustration 10 à Illustration 12)

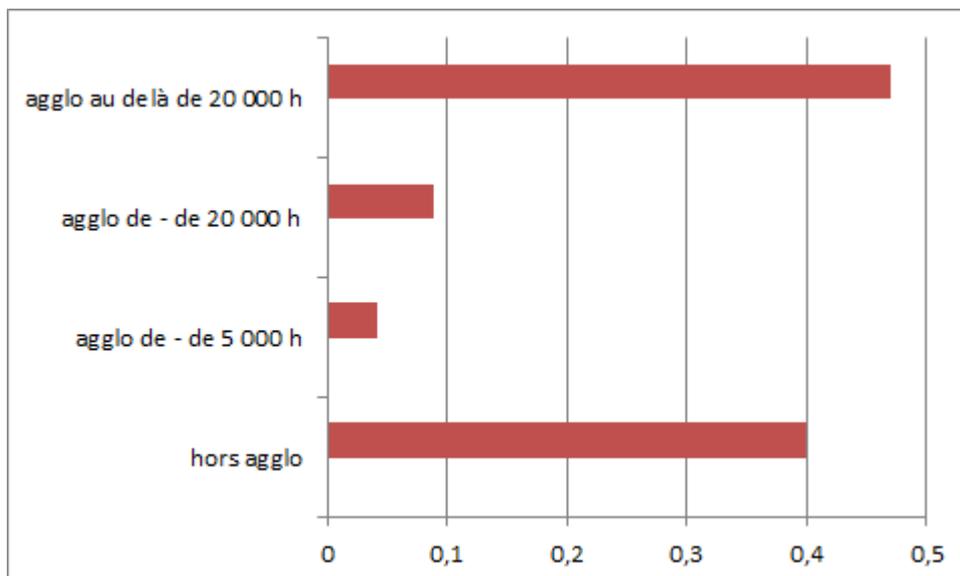


Illustration 8: Localisation des accidents à vélo par type de territoire entre 2006 et 2015 (Source : DEAL973)

Si le comportement des cyclistes est le facteur casuistique des accidents (notamment des circulations à contre-sens, sur le bord gauche de la chaussée), la dimension sociale et la question des aménagements ne peuvent pas être écartées. Pour les aménagements, on peut noter, par exemple que la section entre l'échangeur Balata (depuis 2014) et le rond point de la Crique Fouillée, appuyée par une double flèche, et intégralement mise en site propre pour les modes actifs n'a pas connu un seul accident au cours de cette période. (Carte 1).



Carte 1: Extrait de la base Concerto entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2014 sur une partie de la commune de Matoury (Source : DEAL973 / Didier Rostaing).

Une étude de 1995 sur la sécurité des cyclomoteurs en Guyane faisait déjà état de la situation problématique des deux roues. Bien que centrée sur le cas de scooters, cette étude rend compte de certains chiffres significatifs pour les vélos. Il y a 21 ans l'accidentologie des vélos représentait près de 4,4 % des accidents en Guyane (contre seulement 2,4 % en France). Près des deux tiers des accidents à vélo concernaient les plus de 25 ans, ce qui était l'exact inverse de la situation métropolitaine. La situation a évolué et s'est quasiment inversée entre 2006 et 2016 avec seulement 40 % de plus de 25 ans. Les accidents à vélo touchent désormais plutôt les jeunes (moins de 25 ans) en Guyane.

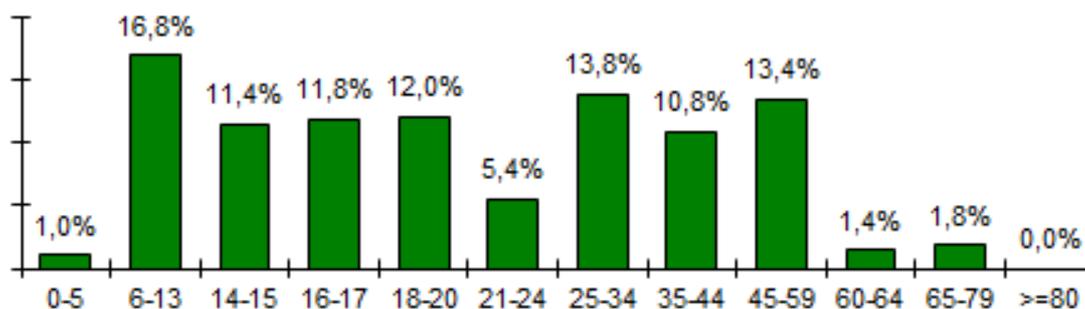


Illustration 9: Accidents à vélo par tranches d'âge quinquennales (Source : DEAL973)

Le rapport de 1995 rapportait que 11,5 % des impliqués cyclomoteurs l'étaient sur une bande (Photo 8) ou une piste cyclable (Photo 1). Entre 2006 et 2015, près de 12 % des accidents à vélo impliquent un scooter.



Photo 1: Scooter sur la piste cyclable au droit de la station service le long de la RN1 à Saint-Laurent-du-Maroni



Illustration 10: Accidentologie des vélos sur la commune de Cayenne (Source : DEAL973 / D. Rostaing)



Illustration 11: Accidentologie des vélos à Kourou (Source : DEAL973 / D. Rostaing)



Illustration 12: Accidentologie des vélos à Saint-Laurent-du-Maroni (Source : DEAL973 / D. Rostaing)

C. Un territoire, des territoires

La Guyane est un territoire complexe en matière de pratique cyclable. On ne peut s'en tenir à la seule situation de Cayenne pour décrire et appréhender l'ensemble des problématiques du vélo à l'échelle de ce territoire. Les observations menées en juin 2016, lors de la mission Cerema, permettent d'ores et déjà de qualifier, même sommairement les réalités territoriales du vélo.

Outre une typologie naturelle des espaces cyclables basée sur le tissu urbain du territoire et la densité du peuplement et de l'habitat, il existe des spécificités précises selon tel ou tel noyau urbain. La raison de ces spécificités tient autant à la façon dont la question des déplacements a été prise en compte par les acteurs de l'aménagement que dans la nature de l'urbanisation et la vitesse d'étalement urbain, paramètre essentiellement lié à la croissance de la population. On retrouvera ainsi une pratique cyclable particulière à Cayenne, à Kourou et à Saint-Laurent - chacune étant différente tant par le nombre des aménagements, le confort de circulation, le tracé de l'urbanisme, ou encore l'accès aux pôles générateurs de déplacements en modes actifs.

Un modèle centre-périphérie peut être répertorié sur l'ensemble des noyaux urbains importants de Guyane (Cayenne, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni). Il se traduit par une dégressivité de la pratique à mesure que l'on s'éloigne des centres-urbains. Mais ce schéma évolue très rapidement du fait de l'urbanisation importante de ces périphéries dont les infrastructures se retrouvent englobées dans l'espace urbain, avec son cortège de mobilité active. Il est nécessaire d'appréhender ce décalage, de façon à mieux comprendre les questions de sécurité routière et d'aménagement au sein des agglomérations.

La compréhension de l'urbanisme est essentielle à la compréhension de la pratique des modes actifs et du vélo en particulier, de même que la perception de la mobilité dans son ensemble explique le développement urbain de la Guyane. Ainsi, les longues distances, apanages de la localisation des habitats dans l'espace peu densément peuplé de la Guyane, favorisées par les possibilités de la motorisation des déplacements, ne peuvent masquer la nécessité des courts déplacements, de moins de 10 km.

La situation démographique est un paramètre incontournable du développement des modes actifs en Guyane. Les moins de 25 ans sont les principaux utilisateurs du vélo et c'est probablement un invariant sur l'ensemble du territoire. En revanche, les conditions d'exercice de la pratique sont probablement très contrastées. On retiendra :

- Cayenne, caractérisée par une pratique très anxiogène dans un espace à fort trafic automobile ;
- Kourou, dont l'urbanisme fonctionnaliste des années 70 offre des conditions de pratiques relativement confortables ;
- Saint-Laurent-du-Maroni, également en plein boom démographique, mais qui semble développer une approche pragmatique de la pratique du vélo ;
- La situation des villages et des petits bourgs agglomérés (Iracoubo, Sinnamary, Régina) ;
- Le cas de Maripasoula, exceptionnel tant par la croissance démographique que de son isolement du reste du réseau routier guyanais ;
- La question des relations interurbaines en bicyclette.

D. Enjeux

Un certain nombre d'enjeux a émergé à l'occasion de la mission du Cerema en Guyane. Les entretiens avec les acteurs locaux ont permis d'en distinguer quelques-uns. De façon synthétique, on retiendra les enjeux de gouvernance, de connaissance de la pratique, de cartographie et de suivi des aménagements.

1. Gouvernance

1.1. Acteurs du point de vue de l'usage

Qui est à même de parler du vélo en Guyane ? Quelles entités sont capables d'influer sur les politiques cyclables ? Qui associer dans la mise en place d'un observatoire de la mobilité à vélo ?

Du point de vue de l'usage, deux interlocuteurs sont incontournables :

1. Les **associations** cyclables et cyclo sportives évoluant sur l'ensemble du territoire. (voir plus loin 2.4 Les associations). Elles peuvent fournir un point de vue sur les difficultés de pratique, les aménagements à réaliser, ou encore proposer un accompagnement des cyclistes dans leurs pratiques quotidiennes.
2. Le **rectorat** et l'ensemble des **établissements scolaires** dont il convient de mesurer la pratique et d'appréhender les besoins. Il ressort qu'un certain nombre d'établissements doivent accompagner et composer avec une pratique importante. Par exemple au collège Louise Ophion à Matoury, 1/10^{ème} des élèves viennent à vélo (Photo 2), même s'il y a beaucoup de vols de vélos ou de pièces de vélos qui limitent peut-être l'usage de la bicyclette. L'avantage du vélo, hormis une pratique sportive régulière, est surtout de limiter l'impact environnemental de l'usage systématique des véhicules à moteurs qui polluent.

Les établissements rencontrés au cours de la mission² sont tous confrontés à une forte pratique cyclable qui peut atteindre 25 % de l'effectif de l'établissement. Ainsi au Collège Victor Schoelcher à Kourou, Il y a 200 à 280 vélos/jour, malgré le peu d'aménagements pour se rendre à l'établissement (Photo 3).

ENJEU

La connaissance précise des élèves (et des étudiants) à vélo en Guyane est une composante essentielle de la demande et des politiques publiques en matière de vélo

² Collèges Loïuse Ophion, Auguste Dédé et Victor Schoelcher, Écoles Henri Agarande et Olivier Compas



Photo 2: Stationnement dans le collège Lise-Ophion à Matoury. Jusqu'à 80 vélos quotidiens.



Photo 3: Avenue de Pariacabo, face à l'entrée principale du collège Victor Schoelcher à Kourou. Noter l'absence de marquage au sol.

1.2. Acteurs locaux

Les collectivités locales sont peu ou pas impliquées sur les questions de mobilités actives. Par exemple, la question des mobilités n'est pas une sensibilité développée par l'agence d'urbanisme de Guyane (AudeG). Car ce ne sont pas les demandes formulées par les administrateurs de cette agence que sont les communes, les EPCI, la Région et le Département (avant la fusion, aujourd'hui la Communauté territoriale de Guyane- CTG), les deux conseils consultatifs de la Région, l'État (DAAF, DRFIP, DEAL, Préfecture), les chambres consulaires, l'association des maires de Guyane. Toutes les collectivités sont membres de droit de l'agence. Chaque année, le cercle d'administrateurs de l'agence se retrouve afin de valider un programme en partenariat de travail. La question des mobilités n'a été historiquement quasiment jamais inscrite dans les missions de l'agence – et c'est regrettable.

Il y a bien eu une tentative entre 2010 et 2012 avec le lancement d'une mission de préfiguration pour la création d'un observatoire des mobilités et déplacements et un chargé de mission mobilités a été recruté par l'agence. Un recensement global a eu lieu à cette occasion sur les études de mobilité . Mais la question des vélos n'est pas identifiée comme un enjeu politique : les modes doux ne sont pas un sujet prépondérant et ces préoccupations sont récentes. Quel est le retour aujourd'hui des collectivités ?

Un rapprochement est nécessaire avec les opérateurs d'urbanisme intervenant sur la Guyane : EPAG (Établissement public d'aménagements de Guyane : Macouria, Rémire-Montjoly, etc), SENOG (SEM du nord-ouest de la Guyane), SEMSAMAR (Société d'économie mixte de Saint-Martin), SIMKO (Société Immobilière de KOUROU). Ces acteurs locaux sont incontournables et réalisent des opérations d'aménagement à l'échelle de gros quartiers.

La jeune Collectivité territoriale de Guyane (CTG, moins d'un an d'existence en août 2016) qui aurait pu s'investir sur les problématiques des modes doux et du vélo en particulier, n'a pas compétence en matière d'autorité organisatrice de la mobilité et s'intéresse essentiellement aux liaisons interurbaines (transport aérien intérieur par exemple). Ces questions de périmètres de compétence, voire de domanialité, sont délicates pour porter une parole ou une intervention de la CTG à certaines échelles, notamment communales, puisque par définition la CTG n'a pas la légitimité à intervenir.

La CTG partage quelques constats en matière de vélo :

1. La pratique cyclable est forte, notamment chez les moins de 25 ans et concerne en partie les déplacements entre le domicile et le lieu d'étude. À ce titre, l'accès en mode doux des établissements scolaires mériterait d'être mieux traité.
2. Le vélo n'est pas (ou très peu) pris en compte dans les projets d'aménagement.
3. Les élus sont assez peu sensibilisés à ces problématiques.

Ce constat appuie la démarche entamée par la DEAL de Guyane et appelle quelques questions de fond :

- Qu'est-ce qui pourrait sensibiliser les élus ?
- Quel pourrait-être le champ de compétence des communes ?
- Quels éléments probants (chiffres, valeurs) permettraient une prise de conscience sur l'accompagnement des modes actifs ?
- Comment intégrer une réflexion transversale entre acteurs de l'aménagement, mais pas seulement (y compris par exemple au niveau des établissements scolaires) ?

Le CTG aborde la question des mobilités sous un angle essentiellement non urbain (interurbain). Il est peu évident d'intervenir au niveau urbain, mais la question des interactions entre les modes doux et le transport urbain est cruciale.

Le positionnement des politiques cyclables en tant que telles est également délicat : est-ce seulement un problème d'aménagement et d'infrastructures, une question d'environnement. Ces questions pourraient être aussi abordées par d'autres services de la CTG.

ENJEU

Une sensibilisation auprès des collectivités locales sur les questions des modes actifs, et du vélo en particulier, est à envisager.

1.3. Planification

Le suivi des politiques cyclables est un enjeu fondamental. En effet, le manque de concertation est aussi un symptôme de l'absence de coordination dans le temps, en faveur de l'usage et du développement du vélo.

La piste cyclable de la rue du 14 et du 22 juin 1962 à Cayenne est aujourd'hui utilisée pour du stationnement et demeure peu visible. Elle n'est pas entretenue (Photo 4). Cet exemple est emblématique de cette absence de suivi.



Photo 4: la piste cyclable de la rue du 14 et du 22 juin 1962 à Cayenne

C'est au travers des documents d'urbanisme que les schémas cyclables seront programmés et suivis.

Le **schéma d'aménagement régional** (SAR) : réalisé par la CTG, le SAR est en instance de validation et ne parle pas de mobilité douce. Ce n'est pas la bonne échelle.

C'est au niveau des SCoT et des PLU que ces aspects vont être abordés.

SCoT de la CACL (Communauté d'agglomération du Centre Littoral) : il y a, au moment de l'élaboration, des propositions contradictoires dans le SCoT : par exemple, il avait été proposé par le prestataire que l'urbanisation devait être conditionnée par la desserte des transports en commun (TC). Mais comment va-t-on faire quand on sait que les opérations actuelles ne sont justement pas conditionnées par la desserte TC ? Celle-ci est souvent inexistante et l'offre arrive longtemps après. Cette proposition n'a finalement pas été retenue. Les questions

cyclables sont encore moins bornées.

Il y a eu une étude sur les cycles (cf. Schéma directeur cyclable de la CCCL) en 2009 (la seule existante sur l'ensemble du territoire guyanais). C'est une étude atypique issue d'une proposition technique d'un chargé de mission (Benjamin Tchobanian) mais sans portage politique. Le schéma était couplé à des enjeux paysagers et également à des enjeux hydrauliques (berge des criques et des canaux). L'idée de base n'était pas le vélo, mais c'était une façon de revaloriser ces ouvrages historiques, de justifier des plans de financement. C'est une tentative d'inversion du regard.

La déclinaison du ScoT à l'échelle communale peut mettre en avant les questions cyclables, par exemple à Rémire-Montjoly (PADD, voir 2.4 La traduction de la réalité cyclable de l'Île de Cayenne dans les documents et projets d'urbanisme).

Les documents communaux.

- **Kourou** : Il y a eu une politique d'aménagement historique à Kourou. Il faut se rapprocher des services techniques et de la SIMKO pour en connaître l'historique.
- **Roura** : M. Laurent Barthélémy pourra éventuellement apporter des précisions sur la littérature locale.
- **Cayenne** : M. Bannis, M. Théolade, Mme Norton, Mme Gourmelen, M. Eric Lafontaine sont les interlocuteurs à rencontrer. La ZAC Hibiscus mérite une attention particulière
- **Saint-Laurent-du Maroni** : la ZAC Saint-Maurice est caractérisée par du dénivelé peu favorable aux modes actifs.
- **Macouria / Matoury** : la mobilité est difficilement appréhendée puisque la route et la voiture sont au centre des préoccupations.
- **PLU de Maripasoula**. Le taux de motorisation est quasi-nul dans un espace à très forte croissance (du hameau à la ville en passant par le bourg et le village en quelques années) mais cela ne va pas durer, car les voitures arrivent par barge ou avion cargo (quad, scooter, voiture). Le modèle de la voiture devient là aussi très fort, ce qui pose problème dans une ville à dilatation rapide. La promotion de la maison individuelle conduit à un seul mode d'habitation. Cela renvoie aussi à la localisation des nouveaux quartiers. Comment fait-on ? La question des modes actifs est une question importante à Maripasoula. Il faut se rapprocher de MM Sylvain Ballof et Bouyer. Il existe un programme de revitalisation du centre bourg et un suivi du programme par M. D'Ornano.
- **Plan paysage de la CACL**. Il est lauréat 2015 d'un appel à manifestation d'intérêt. C'est le seul plan paysage initié en Guyane. Il laisse une grande place à la perception et un relevé en bottom-up. Il comporte une approche sensible avec les diagnostics en marchant, des concours photographiques et éventuellement l'utilisation des résultats de l'observatoire photographique des paysages piloté par la DEAL. En ce sens, ce plan questionne sur les aménagements (et très certainement sur les aménagements en mode doux). Il pose aussi la question de la place du végétal (et de l'ombre), du traitement des espaces publics.

En synthèse, les éléments suivants structurent la prise en compte des modes actifs dans les documents d'urbanisme :

- **Donner une culture transport** à l'ensemble de la population ;
- La **sécurité des déplacements**, et en particulier des modes actifs, est une entrée obligatoire. La question des accotements (stabilisés ou non) est incluse dans ce point. Une prise de conscience sur l'apaisement des vitesses est intégrée dans le PDU ;

- Porter le **confort des déplacements à pied et à vélo** : recommandations sur l'ombrage, les plantations. Ces recommandations sont à distance d'Homme, c'est-à-dire comment se déplacer en modes actifs de 4 à 5 km, par 30°C et un soleil ardent ? C'est une problématique essentielle si l'on veut accompagner le développement de la marche et du vélo sur le territoire de la CACL ;
- **Construire un urbanisme durable et à distance d'Homme**, dans lequel les modes actifs peuvent s'épanouir.

ENJEU

L'intégration d'une politique modes actifs dans les documents d'urbanisme est une nécessité.

2. Connaissances des pratiques et des usages

2.1. Les pôles générateurs

Une liste exhaustive des pôles générateurs de déplacements sur le territoire permettrait d'affiner et de poser la base d'une connaissance de la pratique cyclable à l'échelle du territoire. Ce travail avait été partiellement réalisé en 2008 dans le cadre du plan cyclable de l'île de Cayenne (Illustration 1). Ce travail mériterait d'être étendu au moins sur les lieux suivants :

- **É**tablissements scolaires et universitaires (exemple sur l'illustration 13),
- Lieux culturels (salles des fêtes, de spectacles, lieux de rassemblement)
- Stades et salles de sports
- Centre commerciaux



Illustration 13: Les établissements scolaires à Kourou (Source : Géoportail)

ENJEU

Le recensement exhaustif des pôles générateurs de déplacement constitue la base d'une politique de déplacement.

2.2. L'apaisement des vitesses et la sécurité routière

Il existe peu d'aménagements en zone de circulation apaisée (ZCA) en Guyane. Des projets existent comme à Saint-Laurent-du-Maroni où la dynamique zone partagée (zone de circulation apaisée) semble assumée et intégrée par les services techniques. Un projet autour du marché couvert est évoqué (Illustration 14) : il s'agit du passage en zone de rencontre de ses abords.



Illustration 14: Périmètre projeté en ZCA à Saint-Laurent-du-Maroni

Ces espaces et leurs programmations dans les opérations d'aménagement sont nécessaires pour améliorer la prise en compte des modes doux dans l'espace public. Deux programmes en cours à Cayenne présentent des résultats intéressants.

Une zone 30 sur l'avenue Amiral d'Estrées a été créée (Photo 5). L'espace piéton cohabite avec les vélos avec un séparateur physique à niveau. L'accessibilité (bandes podotactiles, vues à 0) a été soignée. Les plantations, rares à Cayenne, ont été conservées (ici des manguiers) et complétées par des essences oubliées. Le mobilier urbain est soit en bois (dispositifs anti intrusion), soit en bétons (bancs). La question des plantations est par ailleurs un enjeu important si l'on souhaite développer les modes actifs, puisque l'ombre générée facilite la marche et la pratique de la bicyclette.

Pour l'Établissement public d'aménagement de Guyane (EPAG), la mise en œuvre d'une ZCA est entrée dans les habitudes. Ainsi, pour une zone de rencontre, l'absence de trottoir n'est pas en soi un problème sauf sur les voiries primaires et secondaires. Depuis la génération Hibiscus (ZAC construite à Cayenne en 2007-2008, Photo 6), le concept de voie partagée est privilégié. Ce type d'aménagement a été élaboré à partir des analyses du Cerema.

Sur les voies partagées, les modes doux sont prioritaires. Les lotissements sans trottoirs sont des zones de rencontre par défaut. L'EPAG est encore dans sa phase de test. Par ailleurs, des réflexions sont faites sur l'utilisation d'espaces herbeux non aménagés réservés pour le passage du TCSP (CCCL puis CACL), en amont de l'émission de politiques de déplacement des institutions (réservations sur ZAC hibiscus datant de 2007, CACL AOT depuis le 1^{er} Janvier 2012 et projet de TCSP existant depuis 2014).



Photo 5: Avenue de l'Amiral d'Estrée à Cayenne en Z30



Photo 6: Une zone de rencontre à la ZAC Hibiscus (Cayenne)

La réflexion est aussi développée sur l'écoquartier de Rémire-Montjoly (le premier de Guyane). Le démarrage du quartier se fait sur l'extension urbaine (rond-point Adélaïde-Tabon) puis un projet de renouvellement urbain est envisageable jusqu'à la mairie. Sur cet écoquartier, un travail sur les couleurs est réalisé afin de clarifier les usages (noir pour les voitures, orange pour l'espace partagé vélo-piétons) sur les voies primaires. Pour les voies secondaires, le choix d'une voirie partagée (gris) a été fait, avec des lisses en bois (en test) permettant aux voitures de ralentir leur vitesse. Le quartier présente des pentes importantes pouvant aller jusqu'à 12 %. L'espace est aménagé de telle sorte que l'on ne parcourt pas plus de 150 m pour accéder à un arrêt de bus. Chaque sous-ensemble urbain est accessible PMR dans son périmètre. Ils sont reliés entre eux par des arrêts de transport en commun permettant l'accessibilité PMR. Le quartier est en phase de travaux, les premiers immeubles seront livrés début 2018. Le quartier sera complet avec l'ensemble des commerces pour 2021. Sur les espaces partagés, on préconise plutôt la responsabilisation des conducteurs et le rétrécissement de chaussée afin de ralentir les vitesses.

ENJEU

Les zones de circulations apaisées, sans être des aménagements vélo en soi, sont des éléments constitutifs d'une politique cyclable. Elles doivent être recensées et favorisées.

2.3. Le sport et le tourisme

Il existe une pratique cyclo-sportive (voir 1.4 Le sport : une entrée globale incontournable). La connaissance de ce loisir demande à être affinée et la façon dont elle est prise en compte par les collectivités et les acteurs locaux.

Le recensement des différentes manifestations (Tour de Guyane, Critérium, etc) officielles, le nombre de pratiquants, les circuits privilégiés par les sportifs ou encore une mesure des retombées économiques de cette activité, concourent à une meilleure prise en compte des déplacements à vélo. De plus, en l'absence d'études attentives sur ce sujet, il convient d'objectiver le développement du tourisme à vélo en Guyane.

Même s'il est usuel de dire que les modalités de pratiques et les attentes sont très différentes d'une pratique quotidienne du vélo notamment pour la mise en œuvre d'aménagement, la pratique cyclo-sportive est un levier important, notamment en termes de valorisation et de financements.

Les enjeux de sécurité routière sont aussi fondamentaux, car les cyclo-touristes sont des usagers interurbains, là où le différentiel de vitesse entre un vélo et un véhicule motorisé et l'exposition aux chocs est le plus important.

ENJEU

La connaissance de la pratique cyclo-sportive actuelle, passe par la mesure de sa popularité et des circuits utilisés, notamment au regard de la sécurité routière, tout en objectivant le développement du tourisme à vélo en Guyane.

2.4. Les associations

L'association Ti Pié, Ti Vélo est la seule association rassemblant les usagers de la bicyclette en Guyane que nous ayons rencontrée. Il existerait un noyau associatif à Kourou également, mais nous ne sommes pas parvenus à les identifier. Cette association n'est pas membre de la Fédération des usagers de bicyclettes (FUB), ce qui accroît un peu plus son isolement. L'association a des difficultés à vivre, car le renouvellement des adhérents est assez faible. Peu

ou pas d'actions sont proposées ; la mise en place d'une vélo-école ou d'ateliers participatifs ne semble pas non plus être à l'ordre du jour de l'association. Elle n'est jamais sollicitée par les aménageurs pour donner un avis sur des projets d'aménagements, ce qui est fort dommageable car beaucoup d'aménagements restent inutilisés, car ils ne prennent pas en compte les conditions de cyclabilité, que les usagers pourraient mettre en évidence.

ENJEU

La prise de l'avis des associations vélo et la mise en place de partenariats entre elles et les collectivités sont à favoriser. Les actions de soutien et de financement auprès des associations est un corollaire de cet enjeu.

2.5. L'éducation à la sécurité routière

La diffusion de recommandations en matière de circulation à bicyclette auprès de la population est un enjeu crucial.



Photo 7: Dominique Limoges(Ti Pié, Ti Vélo), cape rouge sur le dos, s'engage sur la Rcade du Lycée (D18) en tenant son écarteur de la main gauche afin de prendre sa place sur la chaussée.

Faire du vélo à Cayenne, par exemple, est très difficile mais pas impossible, à condition de prendre ses dispositions. L'association Ti Pié, Ti Vélo met l'accent sur quelques points afin d'optimiser sa pratique et de rouler dans les meilleures conditions possibles :

1. Être vu, de jour comme de nuit : le port systématique d'une chasuble rétro-réfléchissante est indispensable. Disposer d'un bon éclairage est également un enjeu pour la pratique du vélo (le problème de l'éclairage concerne aussi les deux roues motorisés). La cape de pluie, très utile, doit également être de couleur vive et comporter des surfaces rétro-réfléchissantes.

2. Prendre sa place dans la circulation. L'usage de l'écarteur est indispensable, car les voitures ont une certaine tendance à ne pas respecter la distance latérale de sécurité minimale d'un mètre quand les vélos circulent sur la chaussée. Savoir s'imposer est une qualité à acquérir pour pouvoir faire du vélo dans ces conditions.
3. Préparer son matériel et son itinéraire de façon à ne pas être surpris ni par les éléments météorologiques (pluie mais surtout le soleil), ni par la nuit. Un vélo en bon état est un critère décisif car un ennui mécanique dans un carrefour ou à une intersection peut être très dangereux.
4. Le vélo à assistance électrique (VAE) est une bonne solution pour la Guyane, selon Dominique Limoges, car il permet de parcourir de grandes distances (jusqu'à 40 km par jour) et de sécuriser l'insertion du cycliste dans la circulation.

Ces recommandations ont pour but de palier aux difficultés que l'on peut sérier sous ces 2 aspects :

- L'obligation de rouler majoritairement dans la circulation générale soit par l'absence d'aménagement, soit parce que ceux-ci ne sont pas adaptés.
- L'obligation de vigilance vis-à-vis des autres usagers motorisés de la route.

Quelques exemples de continuum éducatif

1. Le collège Auguste Dédé à Rémire-Montjoly

En classe de 5° de ce collège, le programme (au mis de décembre) comprend des actions de sensibilisation sur les modes actifs. Des intervenants extérieurs (Préfecture, DEAL, pompier, Associations, police municipale, police nationale, Gendarmerie, Collectivité territoriale de Guyane) sensibilisent les jeunes sur différents aspects de sécurité routière. Par exemple :

- Association de lutte contre l'alcool et la drogue : un psychiatre présente les effets sur l'organisme et les effets psychiques.
- Gendarmerie: les actions de prévention et répression en matière de sécurité routière.
- Pompier : les traumatismes liés aux accidents de la route.

En classe de 3° (mars) , la sensibilisation, plus large, s'adresse aux modes actifs mais aussi aux futurs conducteurs (2RM ou véhicules légers). Il prépare à l'Attestation Scolaire de sécurité Routière (ASSR) 2 (Illustration 15). Un circuit est organisé sur le parking du collège (circuit alcoolémie et circuit vélo)

Ces sensibilisations internes concernent près de 400 élèves par an. Il n'y a pas un réel besoin de plusieurs référents sécurité routière au sein de l'établissement. En revanche, il est utile d'étendre la sécurité routière comme support à d'autres disciplines notamment pour le calcul des distances de freinage, le fonctionnement des engrenages et des pignons, etc. Toutes les possibilités existent.

La chasuble a été distribuée une seule fois dans le cadre de la sécurité routière.

2. Le collège Lise Ophion à Matoury

Le club VTT du collège avait pour but non seulement de faire connaître l'usage raisonné du vélo en général mais aussi de rappeler les règles de maintenance simple d'un vélo (frein et pneu, chaîne). Il fallait sensibiliser, dans le cadre du club, aussi sur les comportements dangereux à vélo (non-respect du code de la route, 2 voire à 3 sur un vélo...).

Une année, une tentative d'interdiction des vélos qui n'avaient pas les équipements de sécurité minimum (câble de frein...) a échoué, car ce sont souvent les familles les plus démunies (financièrement) qui en pâtissaient. Lors des essais de mise en place d'un atelier maintenance,

il a été constaté la revente des équipements fournis et le développement d'un trafic de petit matériel. L'atelier devenu non viable a donc été arrêté.

Chaque année, la préparation des épreuves de sécurité routière de niveau 1 concernent les piétons et les cyclistes : rappel de la signalisation, des règles de sécurité et des équipements (gilets rétro réfléchissant..), sensibilisation sur les conduites dangereuses déconseillées... Pour le second niveau, on se consacre essentiellement sur les deux roues motorisées, qui est l'un des moyens de transport favoris des jeunes. C'est aussi le passage obligatoire du Brevet de Sécurité Routière (BSR). On met l'accent sur le port du casque, du gilet...

Des intervenants extérieurs (moniteurs d'auto-écoles, pompiers, gendarmerie) viennent compléter des actions avec le « simu-scooter » du réseau Canopée (ex-crdp).

ENJEU

Un recensement et un suivi du continuum éducatif ainsi que la nature des actions engagées auprès des usagers, en particuliers les jeunes, est à même de constituer la trame pour conduire des actions de sensibilisation auprès du grand public

CONTINUUM EDUCATIF : UN PARCOURS PEDAGOGIQUE JALONNE PAR DES EVALUATIONS

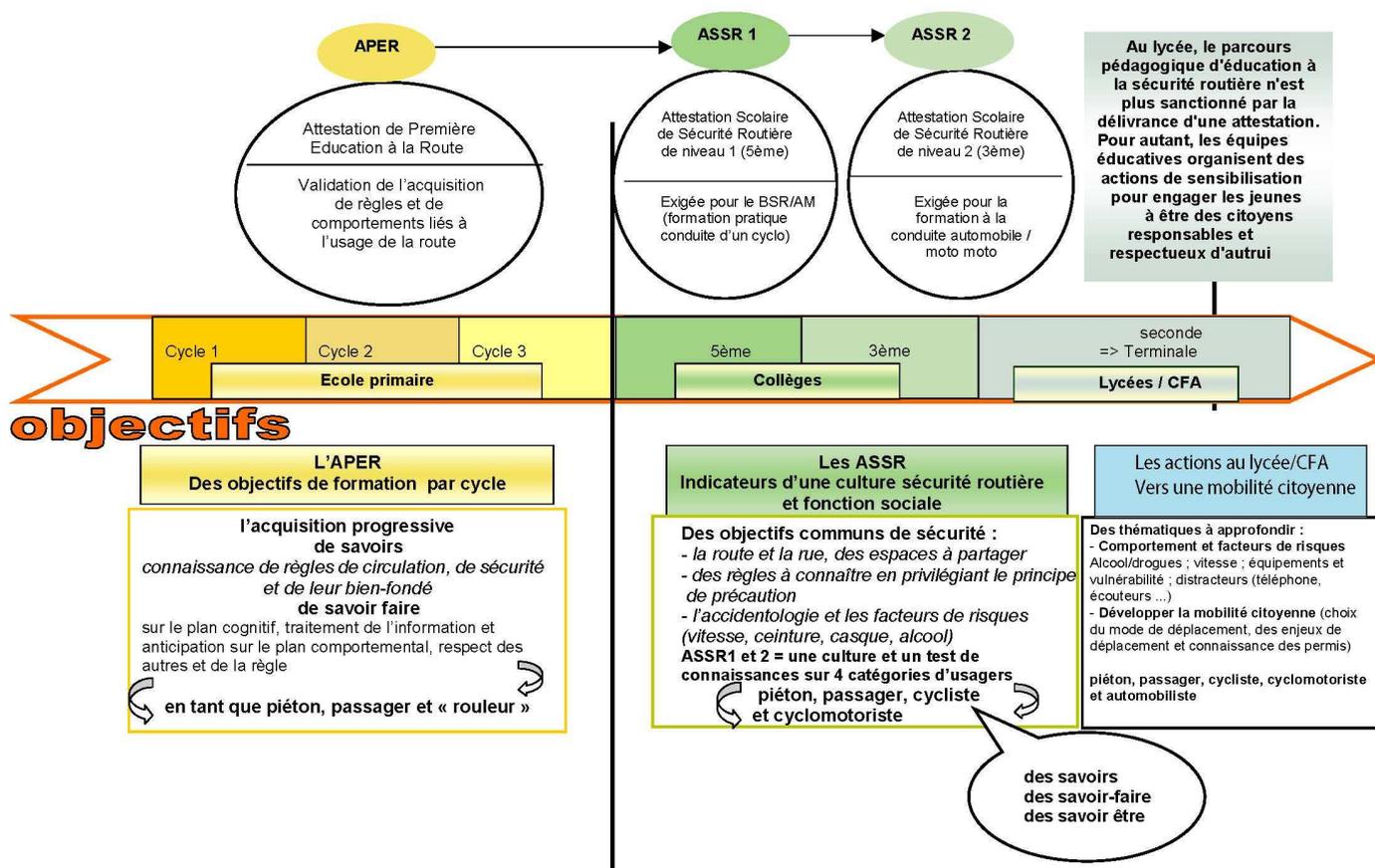


Illustration 15: Le continuum éducatif à la sécurité routière à l'école (Source : Eduscol)

3. Connaissances des infrastructures et des aménagements cyclables

3.1. Généralités

Il existe de nombreux aménagements cyclables sur le territoire guyanais. Les enjeux de continuités et de cohérences des aménagements sont au cœur de cette connaissance. Autrement dit, compte tenu des types de pratiques et des itinéraires massivement empruntés par les vélos, l'étude de l'adéquation entre pratique et aménagement permettra d'identifier les endroits dangereux ou qui méritent d'être aménagés en priorité.

3.2. Typologies

On peut considérer deux grandes familles d'aménagements sur l'espace public.

D'une part les aménagements dédiés linéaires qui recourent :

1. La piste cyclable (observée sur le terrain)
2. La bande cyclable (observée sur le terrain)
3. L'accotement cyclable (observé sur le terrain)
4. La berme cyclable (observée sur le terrain)
5. La chaussée à voie centrale banalisée (non observée)

On peut considérer dans une certaine mesure que les ZCA (voir 2.2 L'apaisement des vitesses et la sécurité routière), bien que non dédiés au vélo, sont des aménagements qui favorisent leur prise en compte.

D'autre part les aménagements ponctuels qui regroupent :

1. Les SAS vélo (1 seule observation à Cayenne avec un marquage effacé)
2. Le stationnement vélo (quelques stationnements observés)

Cette typologie n'est ni définitive, ni exhaustive, elle précise simplement que le recensement doit être conduit à minima sur ces aménagements.

3.3. Cas des bandes, des accotements ou des bermes

Ces trois aménagements se distinguent des pistes cyclables par l'absence de séparateur physique. Pour cette série d'aménagements, deux points ressortent. D'une part la qualité du revêtement laisse souvent à désirer (comme sur la Photo 7). Les ornières et les nids de poules obligent le cycliste à revenir sur la chaussée et on peut associer ces situations à de véritables discontinuités d'itinéraire. De plus les usagers motorisés ont des difficultés à accepter l'insertion du vélo dans la circulation générale lorsque l'aménagement cyclable est en piteux état. Il existe selon les cyclistes une pression physique pour pousser et maintenir le vélo sur son aménagement même si celui-ci est impraticable.

Ce rapport de force induit l'autre point, concernant le statut de ces bandes dont l'usage n'est pas clair. Non seulement, les bandes latérales sont utilisées par les deux roues motorisées (Photo 8), mais elles peuvent servir de stationnement (Photo 9), de dépassement par la droite pour les automobiles et bien sûr de trottoir (Photo 10). Ainsi, le vélo ne trouve plus sa place dans cet espace qui aurait dû être dédié aux modes actifs.



Photo 8: D1-Route de Montabo (section 12) - Accotement cyclable type utilisé par un scooter.



Photo 9: D1-Route de Montabo (section 12) - Accotement cyclable avec le stationnement d'un véhicule. A noter, au premier plan, que l'accotement sert aussi de station de bus.



Photo 10: D1-Route de Montabo (section 12) - L'accotement sert aussi de trottoir

3.4. Cas des pistes cyclables

Il existe un linéaire de pistes cyclables sur l'agglomération de Cayenne dont certaines sont anciennes (Avenue Nelson Mandela). L'association précise que ces aménagements sont perfectibles notamment sur la qualité des insertions et les caractéristiques de roulage.

Ainsi qu'en est-il de la piste cyclable Route de la Madeleine (Section 6, Photo 18) qui perd la priorité sur l'ensemble des intersections, y compris sur les sorties riveraines privées, alors que la chaussée principale garde sa priorité. Les conditions de circulations sur la piste deviennent ainsi très problématiques où les pertes de priorité successives obligent le cycliste à ralentir à toutes les intersections. Dominique Limoges affirme que dans de telles conditions, les vélos préféreront rester sur la chaussée dans la circulation principale.

De plus, accéder ou sortir des pistes cyclables n'incite pas à l'utilisation de ces aménagements qui rendent même parfois dangereux l'insertion dans la circulation générale. Ainsi, sur la Rocade du Lycée (section 10), comme visible sur la Photo 11, les cyclistes ont de nombreux obstacles à franchir pour rejoindre la piste (obligatoire) puisqu'ils doivent soit faire un détour, soit mettre pied à terre et gagner la piste par le passage piéton. Les vélos auront tendance à rester, dans ces conditions, sur la rocade.

La sortie n'est pas plus aisée comme on peut le constater sur la Photo 12. L'absence de bande d'insertion oblige à un arrêt prolongé sur une section où la vitesse des véhicules peut être élevée (50 km/h). Ces problèmes d'insertions conduisent tout simplement à l'abandon par les cyclistes des aménagements spécialement créés pour eux.



Photo 11: D18 - Rociade du Lycée (Section 10) - La piste cyclable est inaccessible depuis la rocade.



Photo 12: D18 - Rociade du Lycée (Section 10) - L'insertion des cyclistes depuis la piste cyclable obligatoire dans la circulation général est ici très difficile, sans parler des conditions météorologiques rencontrées ce jour là.

3.5. Le problème des accotements (sur RN)

Dédiés et utilisés par les modes actifs, les accotements le long des routes nationales ont une importance certaine pour la DEAL 973. Du fait de la difficulté de circuler sur la chaussée, dans des sections où la vitesse limite des véhicules peut atteindre les 90 km/h, les services de l'État ont entrepris un programme pluriannuel de stabilisation des accotements découlant de la démarche de Sécurité des Usagers sur Routes Existantes (SURE). Ils sont recouverts par un enduit pour permettre la circulation. Il est à noter que ce type de recouvrement des accotements permet surtout aux piétons de circuler sur les accotements mais n'est pas des plus confortables pour les vélos (crevaisin, revêtement peu lisse). Ce point nous apprend qu'il existe aussi une dimension interurbaine des déplacements à pied ou à vélo.

3.6. Le problème des accotements (sur RD ou voies urbaines)

Les services de la DEAL soulignent également que le problème des accotements concernent aussi certaines voies départementales. Le traitement du stop peut empiéter ou non sur l'accotement dédié aux modes doux (Illustration 16).

Le traitement différentiel du stop est également présent sur le secteur de la commune de Rémire-Montjoly (giratoire "Suzini"), où les figurines ne sont pas présentes (cas de bandes multi-fonction).

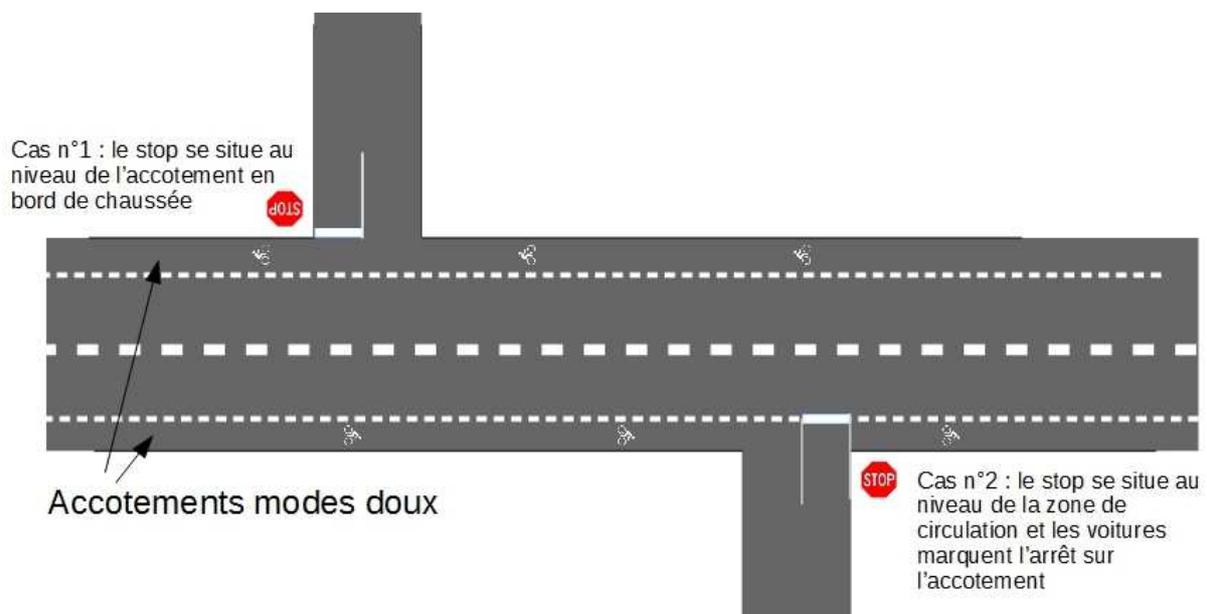


Illustration 16: Schéma du traitement des intersections sur les voiries urbaines

ENJEU

Une cartographie des aménagements cyclables en Guyane est à conduire selon la typologie présentée ici.

4. Mise en évidence des effets de coupures

La DEAL est régulièrement sollicitée pour un projet de passerelle, sur la RN1 entre l'échangeur Balata et le rond point de la Crique Fouillée. À cet endroit, des piétons franchissent la 2 x 2 voies entre des quartiers d'habitation (village Cécilia, Zénith) et les zones commerciales (Carrefour, Géant). Ce projet est difficilement réalisable, car il nécessiterait un tirant d'air important (plus de 8 m) pour laisser le passage aux convois exceptionnels (rappelons que la

RN1 est utilisée pour les convois du centre spatial). L'ouvrage serait bien trop important en termes de coûts. Les projets en souterrain ne sont pas possibles ici du fait de la nature des sols et des risques d'inondation. Il y a une petite contrainte complémentaire concernant un éventuel projet de passerelle au-dessus de la RN1 entre Balata et Crique Fouillée: un aménagement de ce type doit prévoir l'accès aux PMR, de fait, la réalisation mais également l'entretien d'un tel ouvrage semblent aujourd'hui complexes et coûteux.

La traversée des piétons (et des vélos) n'en reste pas moins un sujet important pour la RN1 (et sur l'ensemble des routes nationales de Guyane) et pas seulement sur le secteur évoqué ci-dessus. Au niveau du lycée Balata, par exemple, il serait aussi utile de créer un passage souterrain dans le déblai de la RN1 (ce serait en revanche possible à cet endroit) pour relier les établissements scolaires (plus de 1000 élèves) avec des quartiers d'habitation. L'idée d'un passage souterrain sous la RN1 au niveau du lycée Balata n'est pas nouvelle, elle fait partie intégrante du projet de doublement de la RN1 (contrairement au passage supérieur cité précédemment). Un extrait du dossier d'opportunité permet de confirmer (Étude des variantes - pages 31 à 32) : « Dans la zone où la RN1 est en remblai un passage inférieur sera aménagé pour permettre aux modes doux de franchir la route nationale en toute sécurité. Ce passage inférieur permettra ainsi de relier les établissements scolaires à l'Ouest de la route à la zone d'habitation située à l'Est de la RN1 » (Carte 2)



Carte 2: Extrait du dossier d'opportunité et insertion d'un passage inférieur au droit des établissements scolaires.

L'exemple présenté ci-dessus doit attirer l'attention sur l'importance des effets de coupure comme frein au développement du vélo. Les coupures sont de plusieurs natures : ponctuelles (un carrefour), linéaires (une route, une crique, etc), ou surfaciques (une zone d'activités, un bras de mer) et les réponses à fournir sont différentes selon les cas.

ENJEU

Une cartographie des coupures urbaines dans les agglomérations guyanaises complète la connaissance des itinéraires et des aménagements cyclables.

E. Indicateurs : comment lier pratique et aménagement ?

« Les indicateurs sont avant tout des moyens de communication entre acteurs et permettent de simplifier, de résumer et de rendre accessibles des aspects complexes à une audience assez diversifiée.

Les indicateurs doivent ainsi permettre d'aider à la prise de décision, d'informer et de permettre une montée en puissance des parties prenantes au sens large (décideurs publics et les citoyens) dans l'évaluation d'un état ou d'un progrès atteint sur les différentes dimensions du développement durable.

En résumé, les indicateurs sont une représentation symbolique (ex. nombres, couleurs, etc.) d'une problématique en vue de communiquer clairement sur une propriété ou une tendance dans l'évolution d'un système complexe. »

Les échelles de pertinence des indicateurs sont variables. Cela va de la commune à la Guyane dans sa globalité.

1. Indicateurs contextuels

1.1. Densité de population

La densité permet de mesurer la pression de la population sur un territoire donné. Cet indicateur est tout de même à utiliser avec précaution. En effet, dans un territoire comme la Guyane, il existe un nombre de zones impropres à la construction de logements. Un territoire pourrait avoir une densité faible alors que son centre est très dense. Par exemple, Saint-Laurent-du-Maroni possède une densité communale de 2 hab/km², tandis qu'elle atteint 3900 hab/km² sur le contour IRIS (Ilots Regroupés pour l'Information Statistique) du centre-ville. L'IRIS serait donc l'échelle la plus pertinente pour utiliser cet indicateur.

1.2. Motorisation des ménages

Cet indicateur permet de mesurer l'implantation des véhicules motorisés au sein des ménages. Il peut y avoir un enjeu dans des secteurs où l'utilisation du véhicule personnel n'est pas encore bien démocratisé.

1.3. Population des moins de 18 ans

Un des points particuliers de la Guyane est sa population jeune. C'est la cible principale de développement du territoire.

1.4. Les écoles

Au vu de la jeunesse de la population, les infrastructures scolaires sont à observer avec attention.

1.5. Les élèves

Il est aussi intéressant de mesurer la répartition des plus jeunes au sein des différents types d'établissements scolaires (primaire, collège, lycée...).

2. Indicateurs de gouvernance

2.1. Les parties prenantes

Il convient pour chaque opération d'aménagement, de concertation ou de partenariat de définir le niveau d'intervention des parties prenantes. Dans le cadre d'un observatoire des mobilités actives, par exemple, il serait utile d'identifier le mode d'intervention des acteurs locaux (réunion, financement, conduite de projet) et de traduire ce mode d'intervention en investissement en temps (nombre de réunions, temps passé, nombre de personnes impliquées, etc).

Par exemple, si une collectivité intervient sur un aménagement cyclable, ces indicateurs permettraient de mesurer le niveau de concertation (voir F.1 Le diagnostic d'itinéraire). Autrement dit, comment dans une opération concernant une problématique vélo une maîtrise d'ouvrage s'implique-t-elle et qui associe-t-elle à son projet ?

2.2. Cadre législatif

Difficiles à mettre en œuvre, et très sensibles, les indicateurs du cadre législatif permettent de savoir dans quelle mesure une politique vélo et sa traduction sur le terrain est en adéquation avec les cadres législatifs. Un travail préalable est à conduire sur ce sujet.

Par exemple, lorsqu'une collectivité réalise des travaux d'aménagements sur voirie, il serait utile de savoir si ces travaux sont en adéquation avec le code de l'environnement «À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, (...) doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.» (Article L228-2 du code de l'environnement issu de la LAURE). Autrement dit, la mise en place d'un indicateur qualitatif sur le respect ou non de la loi et les raisons de ce non-respect (méconnaissance, manque de financement, simple négation, etc)

En termes de stationnement aussi, l'obligation récente d'équiper les bâtiments neufs (à usage d'habitation ou d'activité) de stationnements vélo peut également être mesurée (Arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation). Il est nécessaire pour cela d'assurer un suivi de toutes les opérations de constructions et de vérifier que la prise en compte de la bicyclette est réalisée.

2.3. Suivi technique

Il est difficile d'assurer un suivi technique exhaustif tant le nombre de contrôles nécessaires sur le terrain serait élevé. Plus qu'élaborer un listing complexe de caractéristiques à suivre, il s'agit de spécifier les types de recommandations adoptées (issues de la réglementation générale, des recommandations du Cerema, des documents locaux d'urbanisme, ou encore de l'état de l'art) et l'encadrement technique dans les opérations d'aménagement (nombre de comité technique).

L'objectif de cet indicateur étant de qualifier le niveau d'expertise technique sur tel ou tel programme d'aménagements, tel ou tel projet de planification. Ici aussi, un travail de qualification et de définition est nécessaire, notamment pour spécifier ce niveau (suivi léger, métrologique, exhaustif, qualitatif, initial, etc).

2.4. Suivi financier

Le suivi financier consiste simplement à donner le montant investi dans des opérations ayant trait au développement du vélo, l'origine de ces fonds, et leur affectation dans les projets.

Par exemple, dans le dossier de TCSP de Cayenne, les pistes cyclables étaient inscrites dans les opérations induites à hauteur de 3,9 millions d'euros et amorties sur 30 ans. Le recueil de cette information pourrait alimenter un indicateur. Cependant, la méthode de suivi et la mise en évidence des coûts liés au vélo est très difficile à mettre en évidence du fait de la fongibilité des coûts dans des opérations plus larges. Ainsi, dans le projet de TCSP de l'île de Cayenne, les 3,9 millions concernent à la fois les aménagements cyclables et les parkings relais.

Ainsi, l'absence de référence en ce domaine n'est pas imputable à la seule discrétion des prix. Les maîtrises d'œuvre proposent et interviennent très souvent sur de longs linéaires, déformant ainsi les coûts réels selon les principes d'économie d'échelle, en complément ou en même temps que des opérations d'aménagements de grande envergure dont les modes actifs ne sont qu'un aspect parmi d'autres. Cela se traduit par la difficulté de mettre à jour un ensemble de prix unitaires (linéaires ou surfaciques) de tel ou tel type d'aménagement. Il est rappelé ici qu'il est parfois difficile, y compris au niveau des maîtrises d'œuvre de retrouver précisément ce qui ressort des aménagements dédiés au vélo dans des opérations complexes qui font parfois intervenir des sous-traitants et qui sont noyés dans un ensemble de prestations. L'élaboration des prix par une entreprise de travaux publics est un processus très complexe contenant de nombreux paramètres (main d'œuvre, qualité, économie d'échelle, conjoncture) dont il est souvent impossible à qualifier unitairement la dépense.

Pour tenter de reconstituer des coûts de réalisation qui font défaut aujourd'hui, la Direction territoriale du Cerema Normandie Centre (DterNC), propose une méthode par la conduite d'une série d'entretiens auprès de maîtrises d'ouvrage, de collecter les résultats de marchés publics incorporant des aménagements pour la bicyclette, et de reconstituer les coûts de ces aménagements.

Ce travail est découpé en 2 phases distinctes :

Phase 1 : recueil des données auprès des collectivités

Après un premier contact téléphonique avec la collectivité (service technique ou élu) et un courrier **papier** qui exposera la démarche, un entretien téléphonique sera programmé au cours duquel, nous extrairons des marchés et des réalisations menés par notre interlocuteur l'ensemble de coûts et de dépenses relatives aux aménagements cyclables. Un canevas de questionnaire sera élaboré de façon à connaître précisément :

- Une connaissance sommaire du linéaire cyclable de la collectivité
- Une estimation des coûts annualisés des aménagements cyclables, toutes opérations confondues ainsi que les modalités de cette estimation (budget prévisionnel, réalisé, étude ou audit financier, etc),
- La connaissance aussi exhaustive que possible des marchés spécifiques au vélo (infrastructure, aménagements, politiques générales),
- La connaissance aussi exhaustive que possible des marchés non spécifiques au vélo mais qui contiennent un volet dédié,

Le questionnaire s'effectue ainsi sur 2 aspects auprès de la collectivité interviewée : sur l'ensemble du budget et sur des marchés spécifiques. Il sera utile de comprendre de quelle façon ces collectivités arrivent, ou non, à définir la note des prix dans le cadre d'un marché public. L'importance des prestations réalisées en régie au niveau de l'entretien en particulier par les services techniques la collectivité, peut être un moyen complémentaire intéressant d'estimation des coûts. L'objectif de cet entretien est de recueillir un ou plusieurs dossiers de marchés. L'objectif est d'atteindre à *minima* 10 marchés, à *maxima* 20 marchés.

Phase 2 : traitement des données

Selon le recueil des données de la phase 1 (entretiens, mise à disposition de marchés de travaux, recueil de DCE), une synthèse de l'ensemble des éléments recueillis dans un tableur est proposée avec une éventuellement confrontation aux éléments factuels déjà obtenus dans l'analyse des catalogues de prix diffusés par les entreprises. Ces résultats, pour être statistiquement fiables, devront couvrir plusieurs opérations dont le nombre sera à définir par la Direction technique territoire et ville.

D'ores et déjà des prix moyennés ou des quartiles de prix devront être connus pour les aménagements suivants, et selon un profil en travers type :

- La piste cyclable,
- La bande cyclable,
- Le double sens cyclable,
- Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge,
- La voie verte,
- Le sas vélo.

Chacun de ces aménagements pouvant avoir des dispositions de marquage et de positionnement sur la chaussée différentes impliquant des coûts différents. Le tableur sera actualisé et actualisable. Les calculs et les coûts anciens seront exprimés en euro constant 2016, afin d'éviter les effets de l'inflation sur les estimations. D'autres types d'aménagements pourront éventuellement faire l'objet d'une étude de prix.

3. Indicateurs d'usages

3.1. Trafic

Afin de mesurer le trafic routier, la mise en place de tuyaux pneumatiques de comptage (temporaire) à des endroits stratégiques :

- En section courante
- Sur chaque branche de giratoire

Afin de mesurer les temporalités, les comptages se font sur 4 semaines disjointes (une par saison).

Il est conseillé de disposer de matériel permettant de compter tous les types de véhicules (voiture, vélos, poids lourds...). L'ensemble des mesures permettant la mesure de trafic temporaire se trouve dans le guide « Comptage temporaire du trafic routier, Setra 2004 ».

Il est aussi possible de réaliser des comptages manuels. Ces comptages sont plus restreints dans le temps (heures de pointe) mais une information complémentaire concernant le port du gilet ou la présence de personne sur le guidon peut être apportée.

3.2. Origines et destinations : les itinéraires

Cela se fait par enquête cordon. Il faut se situer à des endroits stratégiques avec un questionnaire minimaliste afin de faire perdre un minimum de temps aux usagers.

Un exemple figure sur le lien suivant : www.certu.info/cdrom/seminairev2/doc/p1-ferrey_v.pdf.

Parmi les lieux pressentis pour exemple :

- giratoire des Maringouins, échangeur de Balata (après mise en service du pôle multimodal)
- RN1
- carrefour ou giratoire à proximité d'établissements scolaires

3.3. Les motifs

Cela se fait par une enquête. La méthode reste à définir (panel, ménages, cordons, internet...).

Le panel consiste à utiliser une cohorte et la suivre sur plusieurs années. Cela permet d'observer les évolutions de comportement. De cette enquête découle un indicateur plus qualitatif.

L'enquête ménages consiste à enquêter un échantillon représentatif de la population sur ses déplacements sur une journée complète.

L'enquête cordon définit les motifs des personnes empruntant un itinéraire à un moment donné.

La jeunesse de la population et la facilité d'accès à internet peut interroger sur la possibilité de mesurer la mobilité par ce média.

3.4. Les catégories d'usagers

Une typologie doit être mise en place afin de qualifier les différents usagers du vélo. Pour ce faire, on pourrait s'inspirer de l'étude de la CCCL qui définissait 4 profils-types : cycliste, cyclo-sportif, randonneur et pratiquant. En outre, afin d'affiner ces catégories, il serait pertinent d'y ajouter les âges.

3.5. Accidentologie

Les indicateurs à observer sont :

- accidents corporels à minima,
- matériel si possible

Afin de compléter la vision de l'accidentologie, il faut y ajouter des données de contexte :

- Conditions atmosphériques
- État de la chaussée
- Luminosité
- Date/heure des accidents
- Type de collision (nombre de véhicule, obstacle...)
- Nombre de personnes sur le vélo
- Alcoolémie

Les zones d'accumulation d'accidents sont à étudier avec attention.

Les services à contacter pour récupérer de la donnée sont : gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, pompiers, hôpitaux.

3.6. Sûreté

Afin de comprendre la vision du vélo auprès de la population, il serait intéressant de disposer d'un suivi des vols et agressions.

Les services à contacter pour récupérer de la donnée sont : écoles, forces de l'ordre.

4. Indicateurs d'infrastructures et d'aménagements

4.1. Linéaires

À partir des entretiens et de l'expertise terrain, il semble primordial d'observer les infrastructures destinées aux cyclistes. Les indicateurs linéaires à mobiliser sont :

- Type d'aménagement cyclable (piste, bande, accotement, berme...)
- Caractéristiques topographiques (longueur, largeur, tissu urbain, relief)
- La présence ou non de signalisation verticale, horizontale, directionnelle

4.2. Ponctuels

Parmi les indicateurs ponctuels, on peut recenser :

- Giratoire et intersections (traitement ou non),
- Feux tricolores, sas vélo (présence ou non),
- Stationnement vélo (présence ou non),
- Intermodalité (possibilité de parcours vélo+bus)
- Abords d'école (traitement ou non)

F. Transfert de compétences et d'expertise

1. Le diagnostic d'itinéraire

1.1. Anticiper les aménagements

La mission de juin 2016 n'a pas permis de procéder finement à ce type de diagnostic, faute de connaissance des usages. La Carte 3 pourrait s'il s'avère qu'il s'agit d'un axe de circulation important, comme cela est probable, servir de modèle à ce genre d'expertise. Mais en l'absence d'analyse des générateurs de déplacements et des trafics vélo, il est difficile de conclure.

Néanmoins, un travail doit être mené, notamment auprès des universités. L'absence de diagnostic d'itinéraire peut conduire à une non prise en compte des vélos. Ainsi, La récente ouverture de la liaison entre la route du tigre et le Parc Lindor (par le Chemin patient) ne s'est pas accompagnée d'une réflexion sur les modes doux. Pourtant une circulation importante supplémentaire passe devant le collège et le lycée Auguste Dédé.

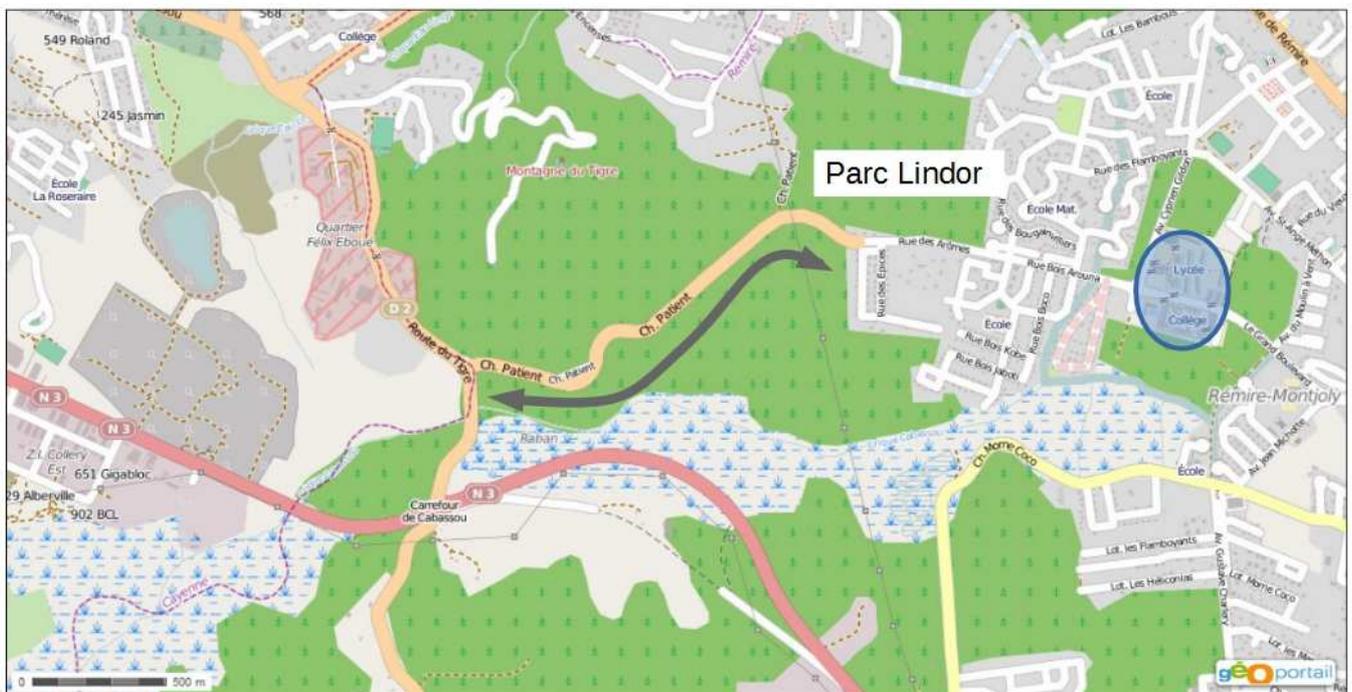


Illustration 17: Nouvelle liaison du chemin Patient entre le Parc Lindor (Quartier des Âmes Claires où se trouve le collège, ovale bleu sur la carte) et la route du Tigre

Un diagnostic d'itinéraire, une réunion en amont de la réalisation d'aménagements et des projets de construction permettraient la mise en place d'un plan d'aménagement du territoire cohérent et une bonne évaluation de l'usage de l'espace public. Des discussions entre les différents acteurs seraient profitables : services techniques, municipalités, DEAL, Collectivité territoriale de Guyane.

1.2. Les itinéraires tranquilles

Sans pour l'instant parler de report modal à grande échelle, les modes doux connaissent depuis quelques années un regain d'intérêt auprès des usagers. Ce phénomène interpelle les collectivités locales et les aménageurs sur la conception et la gestion des territoires.

Pour accompagner ce mouvement, et renforcer l'attractivité des modes doux, des outils de réflexion et d'aménagement ont été créés. Le programme partenarial « Une voirie pour tous » s'interroge sur l'intégration des usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes) à travers la question du partage de l'espace public et les zones de circulation apaisées (ZCA) proposent des solutions d'aménagement plus favorables à cette cohabitation harmonieuse.

Les ZCA trouvent de plus en plus leur place dans les projets d'aménagement mais leur opportunité face à la réponse apportée peuvent parfois interpeller. En effet, les zones 30 et les zones de rencontre sont, dans de nombreuses opérations, une réponse faite à des questions d'insécurité routière. Cette approche amène d'une part à sous-utiliser leurs capacités fonctionnelles et leur rentrée dans « le droit commun » d'autre part, ce qui engendre auprès des usagers une incompréhension de l'usage de ces zones spécifiques.

Alors qu'à plusieurs reprises, les disparités contextuelles entre le paysage rural et urbain sont souvent mises en exergue sur les questions d'aménagement, un élément les rassemble : l'existence d'axes peu fréquentés sur leur territoire. Ces chemins, ruelles et autres passages forment un réseau viaire sur lesquels les aménageurs s'appuient rarement pour dessiner un maillage aux mobilités douces.

Les axes tranquilles peuvent être définis génériquement comme des rues (villes et villages) ou des chemins (campagne) pouvant être ouverts à la circulation mais peu utilisés par les automobilistes suite aux contraintes (peu larges, pas pratiques, rallongent les distances) ou au manque de lisibilité (absence de signalisation, uniquement connus des riverains).

Ces axes se détachent des infrastructures structurantes par une moindre attractivité pour les automobilistes et sont à ce titre des réseaux plus accessibles aux usagers des modes doux. Ces propriétés incitent à s'intéresser à ces réseaux et définir les conditions qui conduiraient à un usage plus important.

Une identification de ces itinéraires tranquilles à l'échelle de la Guyane pourrait être envisagée. Un travail de définition préalable pourrait être mené.

2. Diagnostic d'aménagements

2.1. La mise en double-sens cyclable (DSC) de certaines voiries

Certaines rues à sens unique peuvent être mises en double-sens cyclable. L'exemple de la rue de l'Abbé Grégoire (section 9, Photo 13) permet de boucler un itinéraire de doublement raccourci entre la clinique Saint-Paul sur la Route de la Madeleine et la Rcade du lycée.

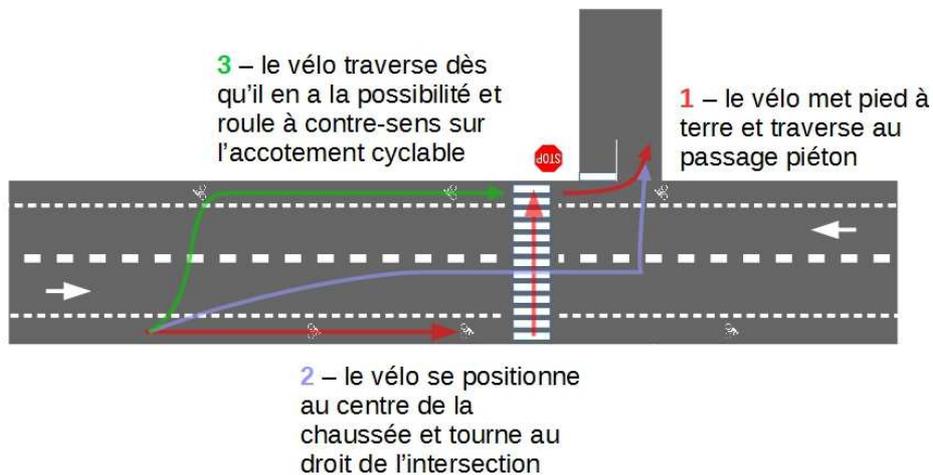
[Nota : la mise en DSC des voies à zone 30 est devenu une obligation depuis 2015 selon le PAMA à la lecture de l'**Art R. 412-28-1 du Code de la route** « **Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.** ».]



Photo 13: Rue de l'abbé Grégoire

2.2. L'usage sur les bandes latérales cyclables

L'usage des bandes cyclables à contre-sens est commune par les vélos. C'est le cas 3, par exemple, dans une situation de tourne-à-gauche présenté dans l'illustration 1. La raison tient essentiellement dans le niveau de trafic des artères aménagées ainsi (Route de Montabo, Rocade Zéphir) qui rendent la traversée périlleuse et, finalement, plus sûre pour le vélo d'une circulation à contre sens. Cette situation informelle mériterait d'être analysée et mieux comprise par les différents usagers de la route.



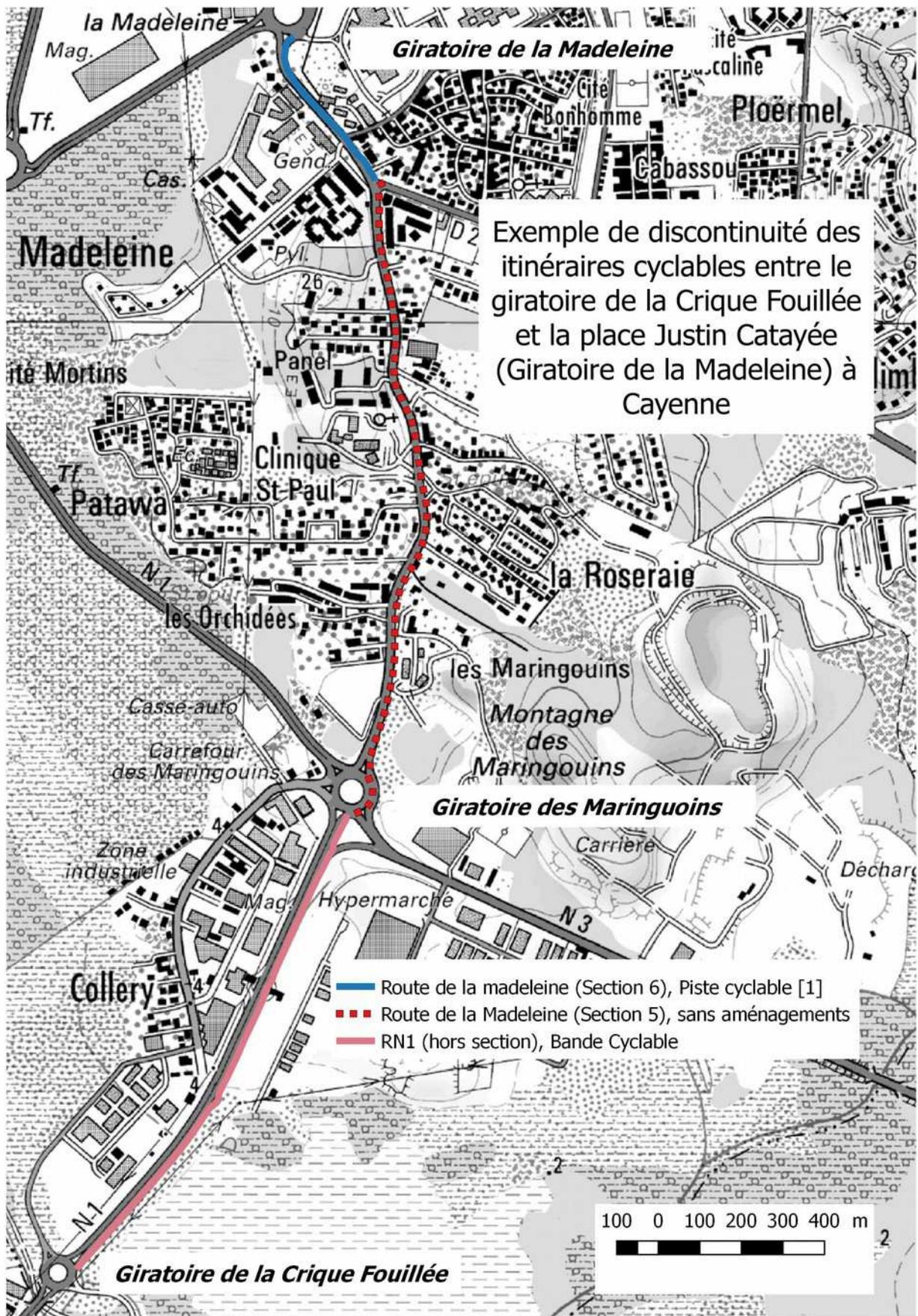
Trois situations de tourne à gauche à partir d'un accotement cyclable.

Illustration 18: Cas de figure pour un tourne à gauche

2.3. De la RN1 à la Route de Montabo, à Cayenne

Le parcours présenté ici démarre en limite d'agglomération sur le parking du supermarché Géant, dans la zone industrielle Collery 4, en limite sud de l'agglomération et devait théoriquement se terminer sur la route de Montabo entre Cayenne et Rémire-Montjoly. Malheureusement un orage très violent a empêché de finir la visite. Le parcours comporte plusieurs sections décrites dans le tableau ci-dessous :

Section	Dénomination	Photo	Relevé GPS	Commentaires
1	Parking du supermarché Géant	Non	Non	
2	Rue des Guêpes	Oui	Non	120m, Voie en sens unique, sans aménagements cyclables
3	Ex-RN3 dite Route Dégrad de Cannes	Oui	Non	300m, sans aménagements cyclables
4	Giratoire des Maringouins	Oui	Oui	70m, sans aménagements cyclables
5	D17 dite Route de la Madeleine Section comprise entre le Giratoire des Maringuoins et le carrefour de la Route du Tigre	Oui	Oui	1 610m, sans aménagements cyclables, temps de parcours 5' à 19km/h de moyenne
6	D17 dite route de la Madeleine Section comprise entre le carrefour de la Route du tigre et la Place Justin Catayée dite Giratoire de la Madeleine	Oui	Oui	420m, piste cyclable, temps de parcours 2' à 13km/h de moyenne
7	Place Justin Catayée dite Giratoire de la Madeleine	Oui	Non	70m, sans aménagements cyclables
8	D18 dite Rocade du Lycée Section comprise entre la Place Justin Catayée et le Canal Leblond, à l'intersection de la Rue de l'Abbé Grégoire dite Lotissement Omar	Oui	Non	500m, bande cyclable, voie limitée à 50km/h
9	Rue de l'Abbé Grégoire dite Lotissement Omar	Oui	Oui	430m, voie en sens unique et limitée à 30km/h Parcourue le lendemain sans l'association
10	D18 dite Rocade du lycée Section comprise entre le Canal Leblond et le Carrefour Baduel	Oui	Non	1 200m, piste cyclable, voie limitée à 50km/h Fin de la visite technique
11	D18 dite Rocade Zéphir	Non	Non	1 100m, bande cyclable (?), voie limitée à 50km/h Non parcourue



Carte 3: Discontinuité des itinéraires depuis la Crique Fouillée jusqu'à la Madeleine



Photo 15: RN1 (Hors section) - Fin de la berme cyclable et insertion des vélos dans la circulation générale aux abords du giratoire des Maringouins.



Photo 16: Giratoire des Maringouins - Son franchissement s'effectue dans la circulation générale. A noter sur la droite de la photo le "chemin chien" qu'empruntent les cyclistes et les piétons. Le chemin chien, c'est à dire un chemin marqué par l'absence de végétation due à des passages répétés, est un bon indice d'usage par les modes actifs d'un itinéraire.

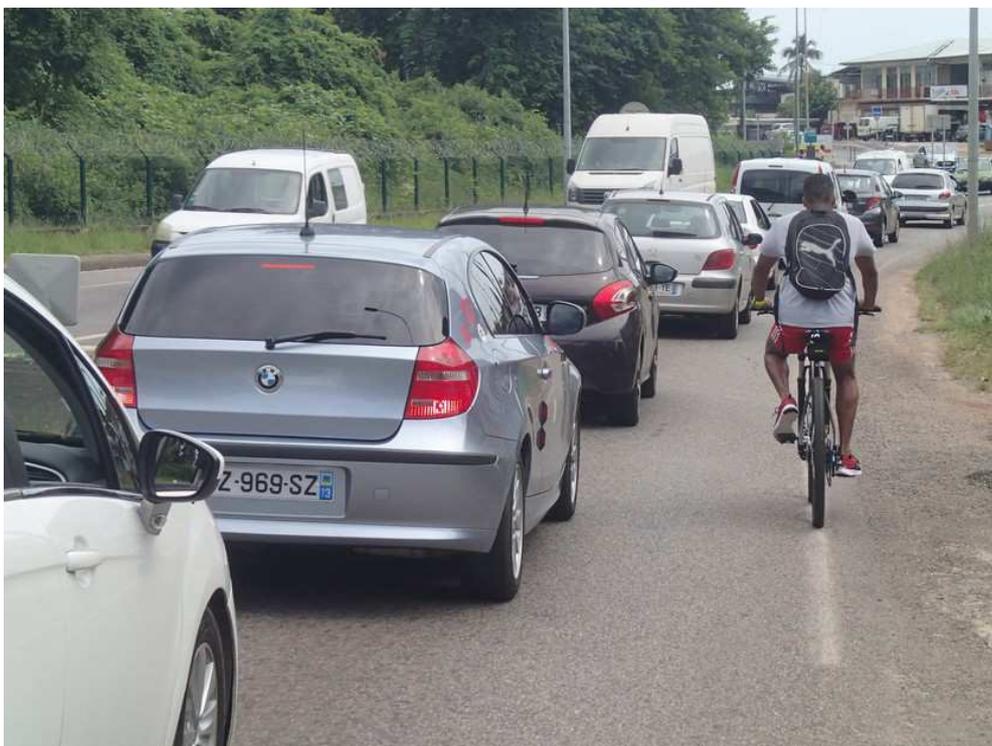


Photo 17: Route de la Madeleine (Section 5 entre le Giratoire des Maringouins et le carrefour de la Route du Tigre) - Les cyclistes roulent sur le bord droit de la chaussée, près d'un accotement non aménagé (photo prise plus tôt dans la journée).



Photo 18: Route de la Madeleine (Section 6 entre le carrefour de la Route du Tigre et la Place Justin Catayé) - Une piste cyclable obligatoire longe la D17. A noter, la perte de priorité aux intersections.

Ces discontinuités cyclables sont nombreuses à Cayenne.

2.4. Le carrefour Chastaing à Saint-Laurent -du-Maroni

À Saint-Laurent-du-Maroni ; les intersections sont toutes dangereuses pour les modes doux. Il y a une difficulté de traitement des carrefours. Un endroit est évoqué sur la RN1 à l'intersection de l'Avenue Gaston Monnerville (RN1) et de l'avenue Paul Castaing (Illustration 17). Sur ce secteur, la piste cyclable qui longe la RN1 et relie le centre-ville de Saint-Laurent-du-Maroni au Lycée professionnel Raymond Tarcy bascule d'un bord à l'autre de la chaussée. Ce basculement se fait en deux temps d'abord dans le sens lycée vers centre-ville, quelque 200m en amont du carrefour (Photo 19). Puis au droit de carrefour, c'est aux vélos qui s'éloignent du centre-ville de traverser la voie (Photo 21).

Dans la pratique, cela rend complexe la lisibilité de l'aménagement. La situation est rendue encore plus sensible par une circulation automobile importante sur les différentes branches de cette intersection, un usage par les scooters (Photo 1) de la piste cyclable sur tout son trajet, des piétons et des cyclistes. Ces derniers sont probablement en majorité des élèves qui se rendent ou reviennent du lycée professionnel ou au groupe scolaire qui se situe sur l'avenue Paul Castaing. Sur cette artère ce sont près de 2000 élèves qui passent quotidiennement dont près de 30 % à pied.



Photo 19: Vue (numérotée 1) vers la sortie de Saint-Laurent-du-Maroni



Photo 20: Vue (numérotée 2) vers le centre de Saint-Laurent-du-Maroni



Photo 21: Vue en direction du centre ville au droit de l'avenue Paul Chastainq (à gauche sur la photo)

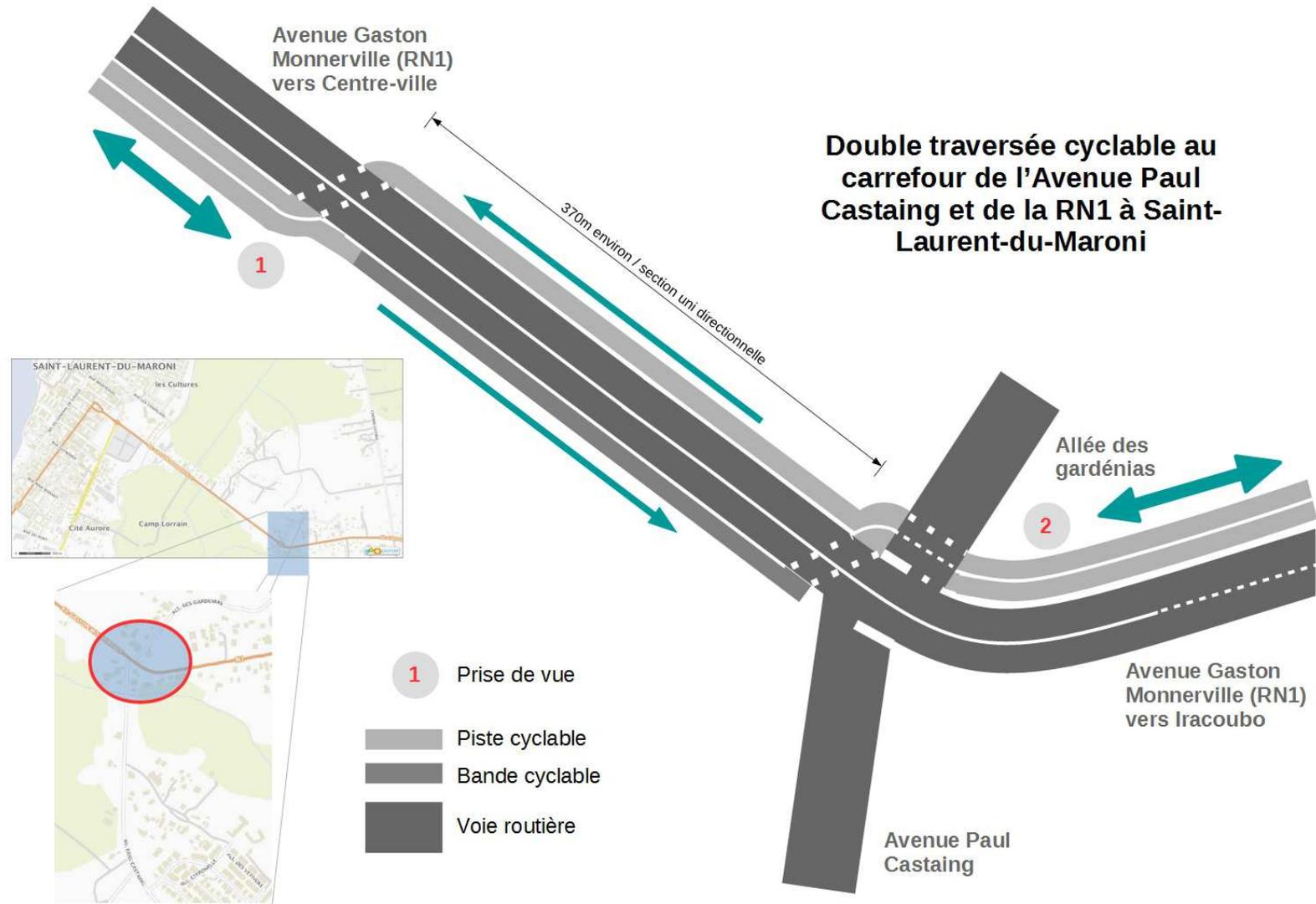


Illustration 19: Schéma du basculement de la piste cyclable bidirectionnelle de part et d'autre de l'avenue Gaston Monnerville

2.5. Les abords de l'école Olivier Compas à Kourou

Les abords des établissements scolaires sont à soigner particulièrement pour permettre aux élèves utilisant les modes actifs d'accéder à l'établissement en toute sécurité. Sur les cinq écoles visitées, toutes présentaient un caractère dangereux.

L'école primaire Olivier Compas à Kourou n'échappe pas à la règle. Le complexe scolaire compte près de 360 élèves environ et 30 encadrants. Sa situation d'école de quartier entraîne que 60 % des élèves viennent à l'école à pied, 10 % à vélo. Aussi, 3 à 4 % des élèves sont transportés par les bus de la mairie de Kourou. Des bus interurbains du CTG sont utilisés par certains élèves provenant du quartier de Matiti (commune de Macouria). Les élèves restants (environ 26%) sont transportés par les parents en scooters ou voitures.

Même pour les moins de 12 ans, la question des mobilités actives et des déplacements à vélo se pose.

L'accessibilité piétonne est correcte aux abords de l'école. Cependant, la rue Pablo Picasso qui mène à l'école est dangereuse. La signalisation n'est pas adaptée. L'état de la chaussée est déplorable surtout en cas de pluie (inondation de la chaussée).



Photo 22: Abords de l'école.



Photo 23: Avenue Pablo Picasso. Cet axe menant à l'école devient difficilement praticable par temps de pluie..

G.Approfondissements et conclusion

Le territoire guyanais est adapté à la pratique de la bicyclette.

Avec une topographie relativement plane, des espaces publics souvent larges, l'hétérogénéité des territoires et la taille des espaces vécus ou des agglomérations, laissent entrevoir pour le vélo un potentiel de développement important. La pratique, sans être quantifiée, est probablement très importante, plus importante en tous les cas que dans d'autres territoires français. Les jeunes en particulier sont des usagers importants et méritent à ce titre toute l'attention des pouvoirs publics et des aménageurs.

Pourtant, les documents de planification ne prennent pas la mesure de cette pratique et des enjeux autour des mobilités actives et du vélo en particulier. De nombreux itinéraires n'ont pas d'aménagements sécurisés, notamment aux abords des établissements scolaires. La cohabitation avec les autres usagers motorisés est difficile. Le point de vue des cyclistes ou des marcheurs est in fine peu pris en compte.

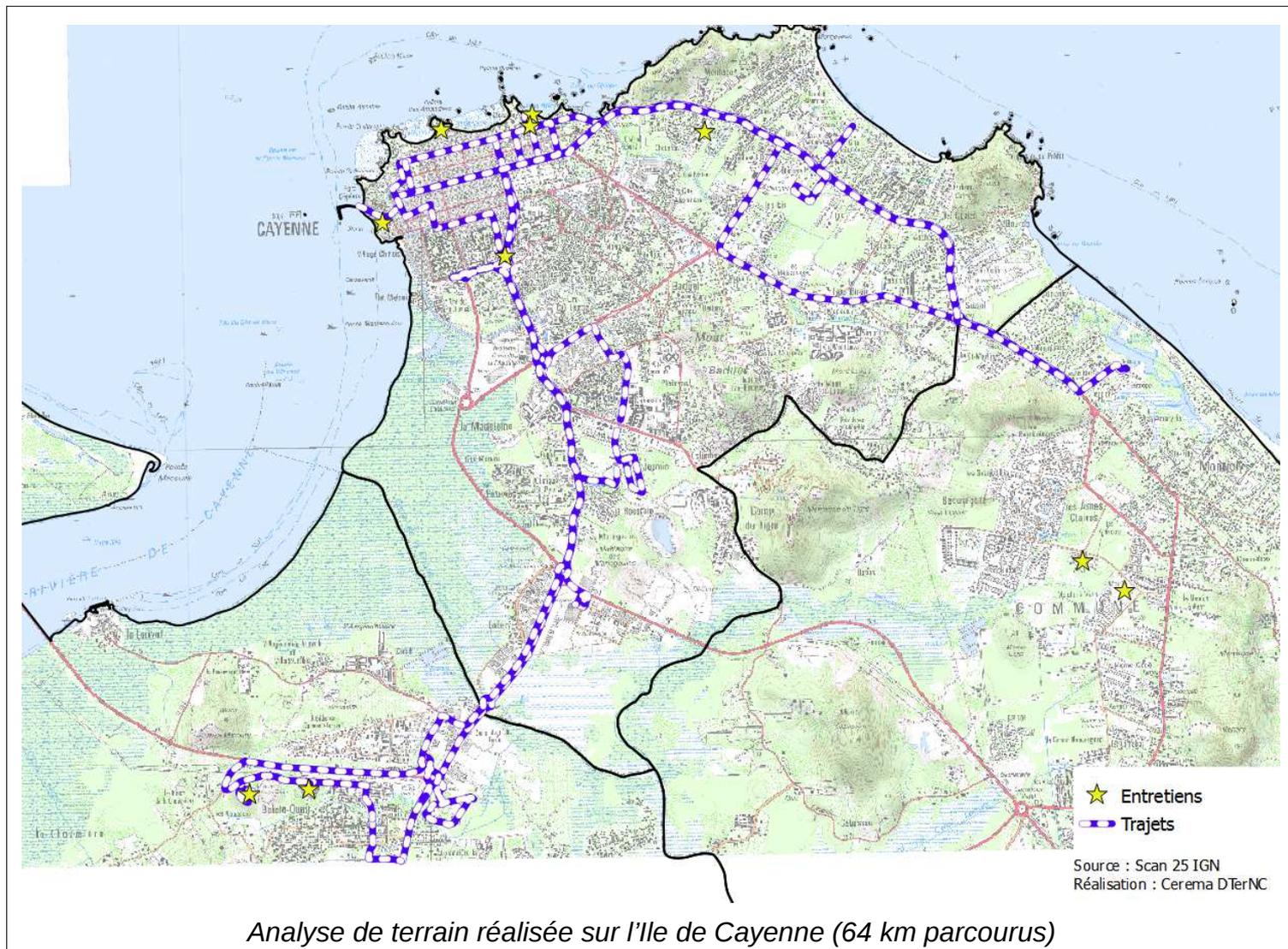
Le vélo est un levier important de transition économique.

Cette pratique imparfaitement appréhendée est une chance pour la Guyane. C'est le ressort d'une transition économique vers de nouveaux services, un cadre de vie amélioré, des espaces urbains mieux aménagés. Une des clefs de cette transition est le suivi des politiques cyclables dans le temps avec la constitution d'un observatoire des mobilités actives dont le principal atout pourrait être de mettre en relation usagers et décideurs dans la perspective d'une meilleure prise en compte du vélo.

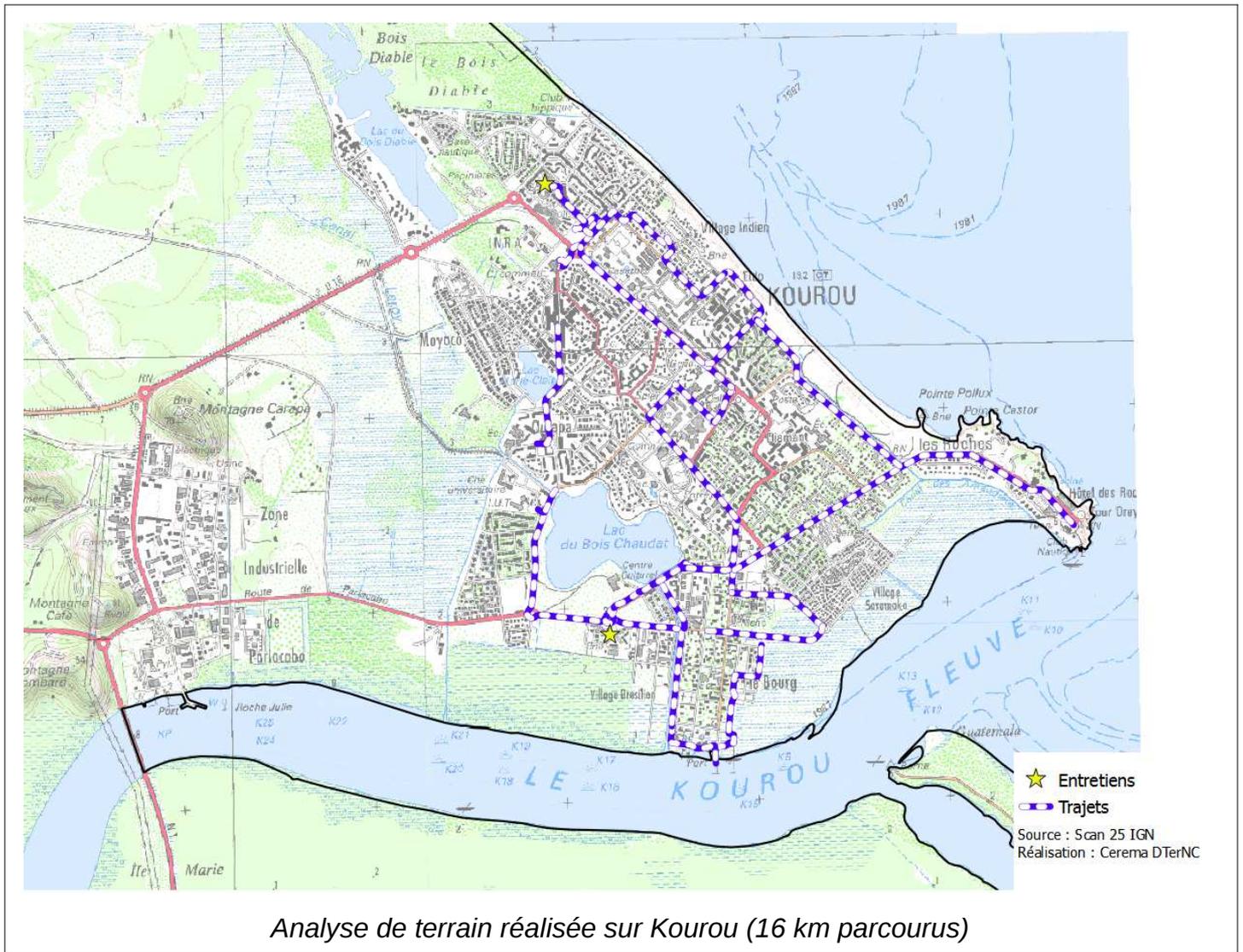
C'est bien un travail de communication, au sens de co-construction qui réside dans ce suivi. Ce travail passe aussi par un accompagnement des services techniques, des actions de formation et des transferts de compétences voire d'expertises aux échelles les plus fines du territoire. Des solutions à moindre coût peuvent être envisagées comme la définition des itinéraires tranquilles.

L'optimisation des déplacements quotidiens que ce soient du point de vue de la sécurité routière que celui des temps de parcours, l'accession à une mobilité souple et durable sont les finalités dans la prise en compte du vélo dans les politiques publiques. La bicyclette est aussi une autre façon d'appréhender de découvrir la ville ou son espace de vie.

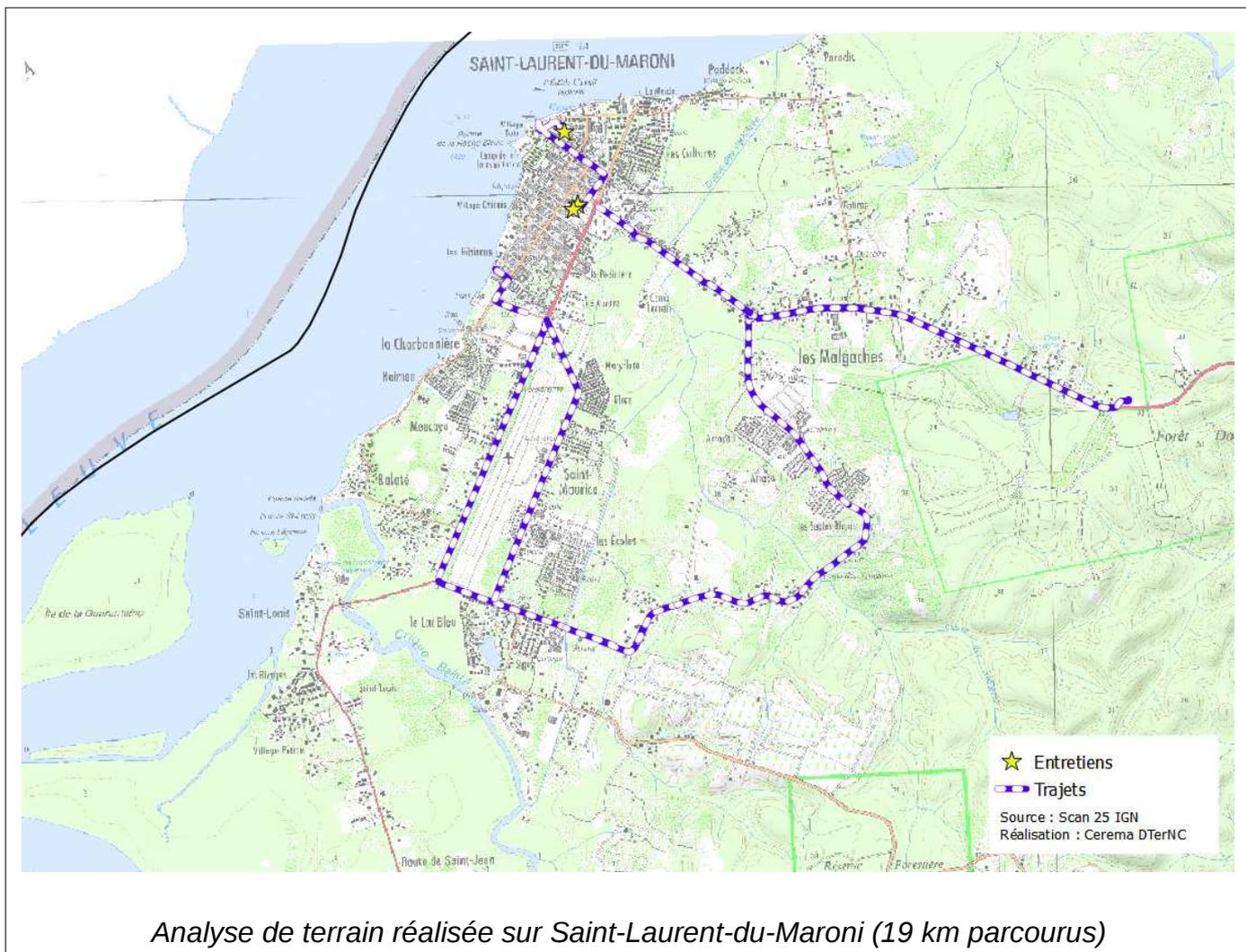
H. Annexes



Analyse de terrain réalisée sur l'île de Cayenne (64 km parcourus)



Analyse de terrain réalisée sur Kourou (16 km parcourus)



Étude réalisée à la demande et pour le compte de

- DEAL de Guyane

Résumé de l'étude

La Guyane est un des départements les plus jeunes de France. Cette situation très atypique a une conséquence inattendue : le vélo constitue pour ce jeune public un moyen de déplacement important. Afin de prendre la mesure complète des enjeux autour de ce mode de transport que ce soit au niveau de la pratique comme au niveau des aménagements, une pré-étude est conduite en vue de l'élaboration d'un cahier des charges.

Dans un premier temps, un recensement sur l'ensemble des connaissances existantes sur le vélo est réalisé. A l'issue de la mission, consistant à réaliser des entretiens avec les parties prenantes de la question du vélo (gestionnaires d'infrastructures, aménageurs, usagers...) et des diagnostics terrains sur les principales agglomérations de Guyane (Cayenne, Kourou, Saint-Laurent-du-Maroni), les enjeux relatifs à l'utilisation du vélo en Guyane sont soulevés et un faisceau d'indicateurs est défini afin de permettre une observation pérenne de l'usage du vélo.

Mots-clés

Vélo, urbanisme, modes doux, Guyane, mobilités, écoles