



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

GUYANE

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

Etude sur la connaissance des usages et aménagements cyclables en Guyane

Rapport de la phase 1

Juin 2018

MANDATAIRE : INDDIGO

CO-TRAITANT : ALTER



www.inddigo.com

DEPUIS
1986



REDACTEURS



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

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

Historique des versions du document :

| Version | Date | Commentaire |
|---------|----------|-------------|
| 0 | 4/06/18 | |
| 1 | 19/07/18 | |
| 2 | 20/08/18 | |
| 3 | 14/11/18 | |

Affaire suivie par :

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



Sommaire

| | | |
|-----|---|-----------|
| • | INTRODUCTION | 5 |
| 1. | LE CONTEXTE | 6 |
| 2. | LES ENJEUX | 7 |
| • | APPROCHE TERRITORIALE | 9 |
| 1. | LE PERIMETRE D'ETUDE | 10 |
| 2. | L'ÎLE DE CAYENNE | 11 |
| 2.1 | Structuration du territoire..... | 11 |
| 2.2 | Demande de déplacements | 14 |
| 3. | KOUROU | 15 |
| 4. | SAINT-LAURENT-DU-MARONI | 17 |
| • | ETAT DES LIEUX DES INITIATIVES | 20 |
| 1. | LES ASSOCIATIONS VELO | 21 |
| 2. | L'ATELIER DE REPARATION | 22 |
| 3. | LES ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE | 23 |
| 4. | LA LOCATION VELO | 24 |
| 5. | LE STATIONNEMENT | 26 |
| • | ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES | 29 |
| 1. | CARACTERISTIQUES GENERALES | 30 |
| 2. | APPROCHES LOCALES | 34 |
| 2.1 | L'Île de Cayenne | 34 |
| 2.2 | Kourou | 38 |
| 2.3 | Saint-Laurent-du-Maroni..... | 39 |
| 3. | VISION CRITIQUE DES AMENAGEMENTS | 41 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 3.1 | Approche générale | 41 |
| 3.2 | Approche locale | 52 |
| 4. | TYPLOGIE D'AMENAGEMENTS : FORCES ET FAIBLESSES | 63 |
| 5. | LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DES RESEAUX | 66 |
| 5.1 | L'Île de Cayenne | 66 |
| 5.2 | Kourou | 68 |
| 5.3 | Saint-Laurent-du-Maroni..... | 69 |
| 5.4 | Synthèse | 70 |
| • | LES PRATIQUES ET USAGES | 71 |
| 1. | ANALYSE DES COMPTAGES | 72 |
| 1.1 | Méthodologie d'enquête..... | 72 |
| 1.2 | La pratique en « saison sèche » | 75 |
| 1.3 | La pratique en saison des pluies | 83 |
| 1.4 | Comparaison des pratiques selon la saison | 87 |
| 2. | ANALYSE DES ENQUETES | 90 |
| 2.1 | Méthodologie de l'enquête | 90 |
| 2.2 | Principaux résultats | 91 |
| • | PERSPECTIVES | 99 |
| • | ANNEXES | 103 |
| 1. | TABLE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX | 103 |
| 2. | CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES AMENAGEMENTS CYCLABLES..... | 106 |
| 2.1 | Les aménagements purement cyclables | 106 |
| 2.2 | Les aménagements partagés avec la circulation | 107 |
| 2.3 | Les aménagements partagés modes actifs | 107 |
| 2.4 | Les zones de circulation pacifiée..... | 108 |
| 3. | FICHES SEGMENTS..... | 109 |
| 4. | RESULTATS DE L'ENQUETE..... | 171 |

INTRODUCTION



1. LE CONTEXTE

En Guyane, la pratique du vélo est très répandue. Il suffit de circuler quelques heures dans les centres-villes pour prendre visuellement la mesure du recours à ce mode de transport, utilisé par une palette d'usagers particulièrement diversifiée. Toutefois, excepté une approche dans le cadre de l'enquête ménage déplacements de l'île de Cayenne relayée dans le rapport du CEREMA sur les aménagements et les usages du vélo sur le territoire, aucune véritable étude ne permet de quantifier cet usage ; il apparaît donc particulièrement complexe de prendre la mesure de l'impact de ce mode de déplacement majeur et des enjeux qu'il recouvre. Ce manque de connaissance freine la prise en compte du vélo dans les politiques publiques et les stratégies d'aménagement.

Réalisée en 2016, l'étude du CEREMA pilotée par la DEAL a ainsi permis de disposer d'une vision globale de la pratique et de poser certaines bases de l'état et des enjeux du vélo en Guyane.

Les principaux constats de la pratique du vélo en Guyane :

- **une pratique forte :**
 - 4,1% de part modale vélo (source : EMD 2011 sur l'Île de Cayenne)
 - 5% des déplacements domicile-travail (source : Insee 2015)
- **des facteurs favorables à la pratique :**
 - une population très jeune : 43% a moins de 20 ans et cette population va doubler d'ici 2030
 - un taux de chômage élevé
- **l'action publique est réduite, sans programmation et peu coordonnée.**

Le CEREMA a mis en avant plusieurs enjeux nécessaires à la structuration de la pratique :

- organiser des actions en faveur des établissements scolaires,
- sensibiliser les acteurs locaux,
- améliorer la connaissance de la pratique,
- mettre en place des outils pour assurer un suivi des actions,
- intégrer la dimension vélo aux documents d'urbanisme.

La prise en compte de ces enjeux par les collectivités compétentes nécessite un accompagnement supplémentaire, afin de leur permettre de mieux appréhender les usages et pratiques. La DEAL a lancé en janvier 2018 une deuxième étude vélo sur les « *usages et aménagements cyclables en Guyane* », dans les 3 agglomérations de Guyane (l'Île de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent du Maroni), objet du présent rapport.

La visée de cette seconde étude est plus pragmatique, avec pour objectifs :

- **réaliser un état des lieux de l'offre** (infrastructures existantes) **et de la pratique du vélo** (qui fait du vélo ? pourquoi ?),
- **sensibiliser les acteurs locaux** à l'enjeu du développement du vélo,
- **définir les outils nécessaires au développement de la pratique,**
- **mettre en place des indicateurs pour suivre l'évolution du vélo dans les années à venir.**

2. LES ENJEUX

Les analyses réalisées dans le cadre du diagnostic de cette étude ont permis de dresser un premier constat à partir de l'exploitation des données disponibles, des entretiens avec les acteurs locaux et des réunions de concertation réalisés sur place. Ce diagnostic aboutit à la définition des enjeux suivants :

● *Sécuriser la pratique*

L'accidentologie est très marquée en Guyane, avec près de cinq fois plus de tués par an et quatre fois plus d'hospitalisés que sur le reste du territoire français en nombre d'habitants (et non de cyclistes). Du fait d'une pratique élevée, la politique vélo en Guyane doit en priorité être orientée sur les enjeux de sécurité, davantage que de développement.

- ➔ L'amélioration des aménagements cyclables, le traitement des discontinuités et des points noirs du réseau routier sera un point majeur pour réduire les risques de conflits.
- ➔ Un travail de sensibilisation auprès des usagers de la route, tous modes confondus, permettra également d'éveiller les consciences sur les comportements à adopter.

● *Faire du vélo un mode de déplacement choisi et attractif*

L'augmentation de la part modale du vélo en métropole est une tendance nette depuis plusieurs années. Ce phénomène est fortement présent dans les grandes villes, mais apparaît de plus en plus dans les villes moyennes. La pratique se caractérise par un choix des usagers de se reporter vers un mode de déplacement économique, écologique et compétitif pour des déplacements de courte distance dans des secteurs marqués par la congestion et une forte pression sur le stationnement automobile.

En Guyane, la pratique répond à d'autres motivations. Il s'agit avant tout d'un mode subi par des publics n'ayant pas d'autre solution de transport : jeune non motorisé, chômeur, personne en situation de précarité...

- ➔ L'un des enjeux dans les années à venir consistera à assurer la transition d'un mode subi à un mode choisi. Pour cela, il faudra offrir aux cyclistes actuels, et aux non-usagers, des conditions de pratique favorables : développer des réseaux d'aménagements cyclables de qualité, mettre en place des services pour accompagner le développement de la pratique (location, aide à l'achat, atelier de réparation, remise en selle, ...).

Cet enjeu apparaît capital pour le développement de la pratique. En effet, une majorité de guyanais déclare souhaiter investir dans un mode de déplacement motorisé lorsque leur capacité financière le permettra, cela concerne essentiellement les jeunes au moment du passage à l'âge adulte. Il s'agit donc bien ici de résorber ces futurs choix de mobilité par une amélioration des conditions de pratique qui fera du vélo un mode de transport agréable, convivial et adapté aux besoins quotidiens de déplacements.

● *Améliorer la prise en compte du cycliste dans les politiques*

La Guyane est un territoire en pleine évolution avec une croissance démographique annuelle forte, de + 2,6%. En 40 ans, sa population a ainsi été multipliée par 4,7. Il existe un fort besoin de développement des activités économiques et de construction de logements et d'équipements afin de répondre aux besoins de la population. Jusqu'à présent, le développement urbain n'a que très peu pris en compte la dimension cyclable (taille des voiries, stationnement, localisation des générateurs, ...) faisant quasi-exclusivement la part belle aux infrastructures routières.

- ➔ L'intégration obligatoire de la thématique vélo dans les programmes de développement urbain, et les documents d'urbanisme constitue un enjeu indispensable à son essor.

● **Anticiper le développement de la pratique**

La Guyane présente un potentiel très important de développement de l'usage du vélo. En effet, si les usages actuels se maintiennent, c'est-à-dire une pratique fortement corrélée à l'âge de la population, la pratique risque de s'intensifier dans les vingt ans à venir : les prévisions de développement démographique indiquent, pour 2040, 574.000 habitants en Guyane avec une structure de population très jeune : quatre guyanais sur dix seront âgés de moins de 20 ans.

- ➔ L'anticipation de l'augmentation de la pratique est importante, afin que les infrastructures puissent accueillir en toute sécurité les futurs cyclistes.

**APPROCHE
TERRITORIALE**



1. LE PERIMETRE D'ETUDE

L'étude portant sur la connaissance des usages et aménagements cyclables en Guyane a été réalisée sur un périmètre restreint, défini en tenant compte de la **forme urbaine** (continuité du tissu urbain), des **logiques de déplacements** (poids des échanges entre les communes) et du **potentiel de développement de la pratique du vélo** (distance entre communes inférieure à 12 km).

Le périmètre d'étude est le suivant :

- **Ile de Cayenne** : communes de Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury,
- **Kourou** : secteur urbanisé depuis la zone de Pariacabo jusqu'au front de mer,
- **St Laurent-du-Maroni** : le nord de la commune de la rivière Balaté et jusqu'au village Paddock.

L'étude concerne près de 180.000 habitants sur les 260.000 que compte la Guyane, soit environ 70% de la population globale.



Tableau 1 : Périmètre d'étude

2. L'ÎLE DE CAYENNE

2.1 STRUCTURATION DU TERRITOIRE

La Communauté d'agglomération du Centre Littoral compte 131 922 habitants répartis sur 6 communes (recensement Insee 2015). L'étude s'est concentrée sur les trois communes de l'Île de Cayenne, qui regroupent près de 86% de la population de la CACL (114.000 habitants) : Cayenne, Rémire-Montjoly et Matoury.

L'habitat sur ce secteur présente des caractéristiques assez diverses :

- **Cayenne** est la commune la plus peuplée de Guyane, près de **57.000 habitants**, avec une **structure urbaine favorable à la mobilité douce** : densité relativement forte en hypercentre et relative continuité du tissu urbain.
- **Rémire-Montjoly** est située dans la continuité immédiate de Cayenne, avec un tissu urbain qui se maintient, voire se développe entre les deux communes, créant une **tache urbaine relativement continue**. Toutefois, la densité de population sur Rémire-Montjoly est faible, avec **l'absence d'une véritable centralité**.
- **Matoury** est la troisième commune de Guyane, avec 32.000 habitants. L'urbanisation de la commune s'est faite sur un **périmètre important et très discontinu**.

L'emploi est fortement concentré sur Cayenne, impliquant des déplacements importants vers ce pôle depuis les autres communes de la CACL. Le reste de l'emploi est plus diffus.

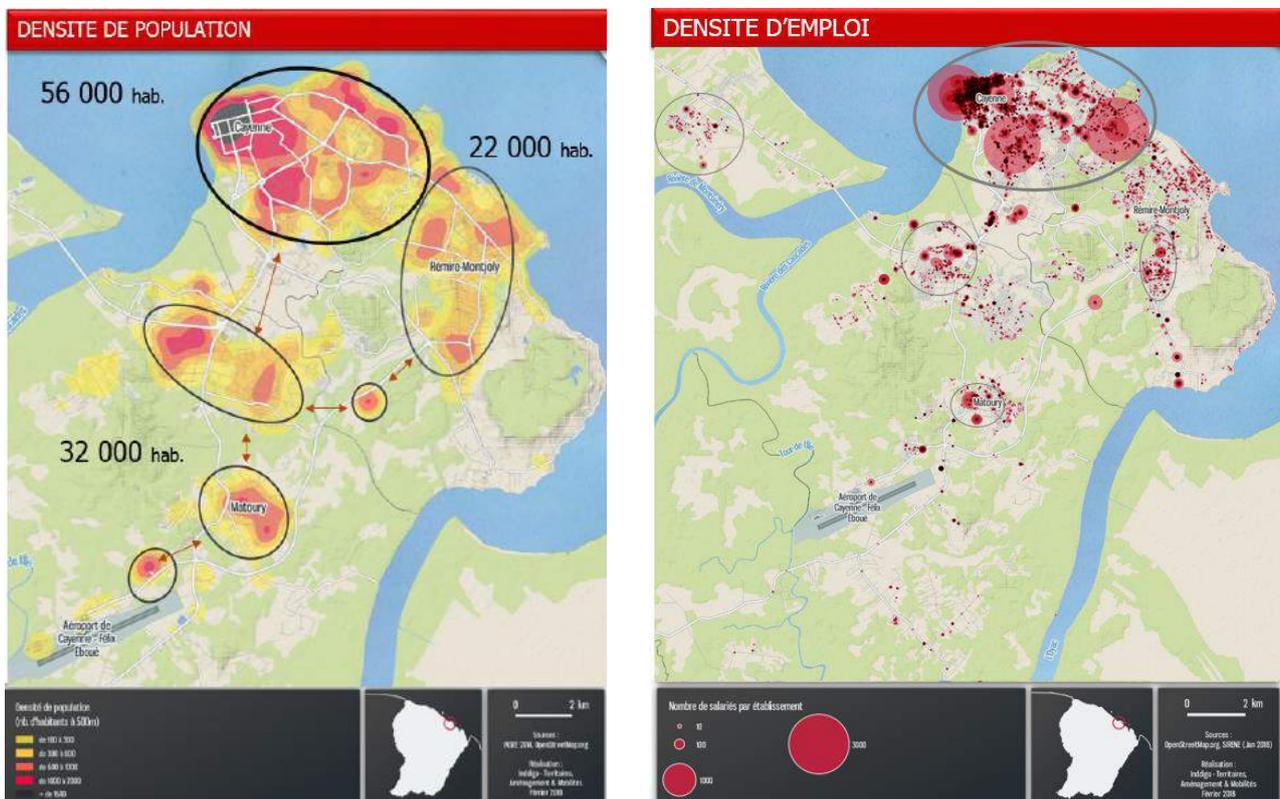


Tableau 2 : Densité de population et d'emploi sur l'Île de Cayenne

La carte ci-dessous localise les générateurs de déplacements, définis comme prioritaires lors des réunions de lancement : pôles de santé et pôles d'enseignement, ainsi que les entreprises.

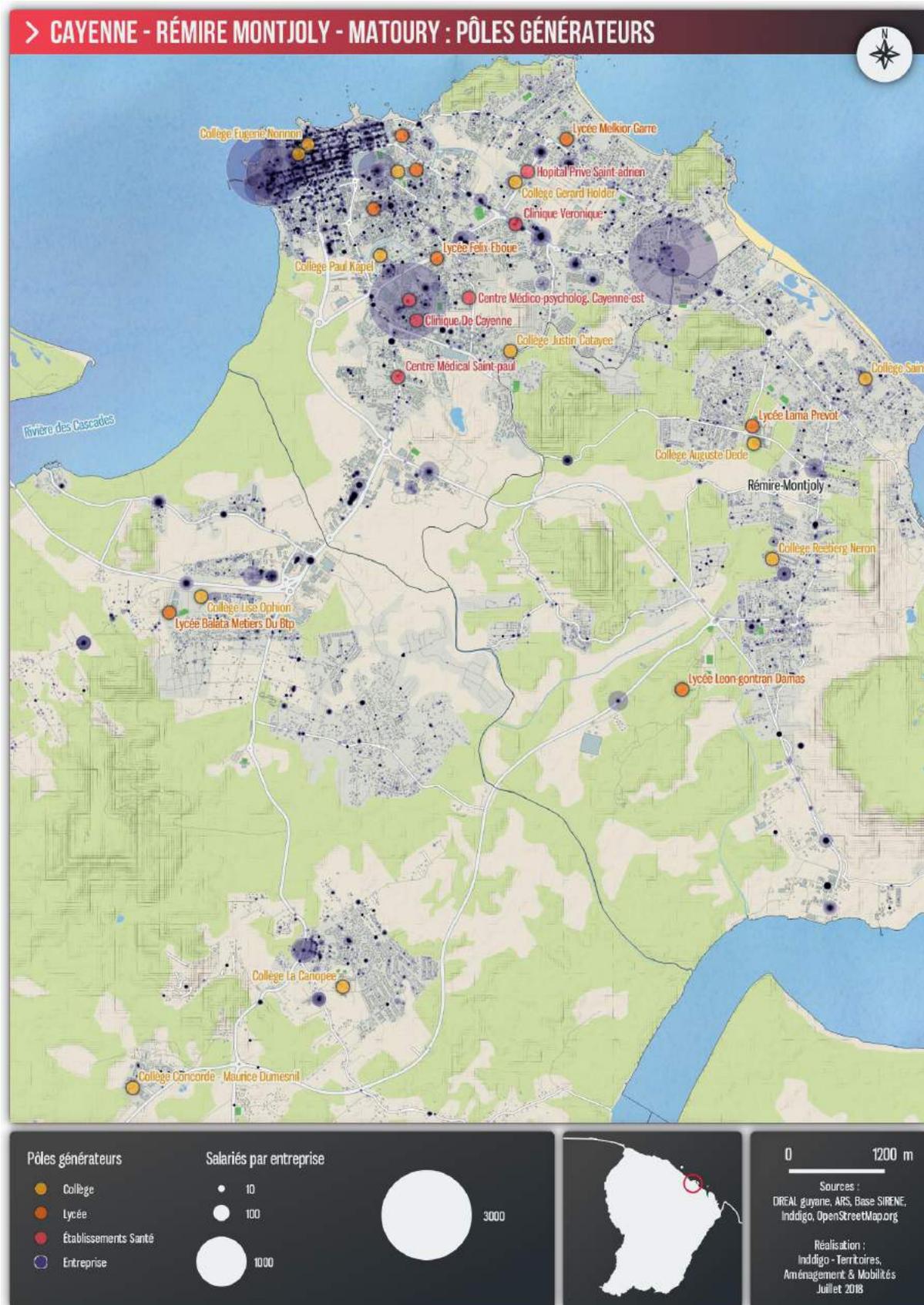


Tableau 3 : Générateurs de déplacements sur l'Île de Cayenne

Le réseau routier sur l'Île de Cayenne est très hiérarchisé et globalement peu maillé. Il n'y a qu'une seule voie d'accès vers Cayenne depuis les communes de Matoury et Rémire-Montjoly, ce qui implique une concentration de tous les flux, motorisés et non motorisés, (cf. carte ci-dessous). L'aménagement des axes de circulation est marqué par une pensée « tout automobile », avec l'absence de prise en compte des modes actifs. Cela se remarque principalement au niveau des intersections, souvent traitées en giratoires (aménagement pénalisant pour les cyclistes), avec des anneaux de taille importante. De même, les sections linéaires de ses voiries proposent partiellement des surlargeurs de part et d'autre de la chaussée qui pourraient se prêter à l'usage du vélo, mais leur faible niveau d'entretien et l'irrégularité des revêtements n'incitent pas à la pratique.

À Cayenne, l'urbanisation historique de la commune a permis de créer et de maintenir un réseau routier maillé, avec des profils de voies plus favorables aux déplacements doux : plan en damier avec des voiries en sens unique et relativement étroites, du fait du stationnement de part et d'autre des axes.

Les distances entre les différentes polarités sont relativement longues, et pas toujours adaptées à la pratique du vélo classique ; elles se prêtent cependant plus aux déplacements à vélo à assistance électrique :

- Matoury – Cayenne : 13 km
- Matoury – Rémire-Montjoly : 11 km
- Rémire-Montjoly – Cayenne : 7 km



Tableau 4 : Structuration du réseau routier de l'Île de Cayenne

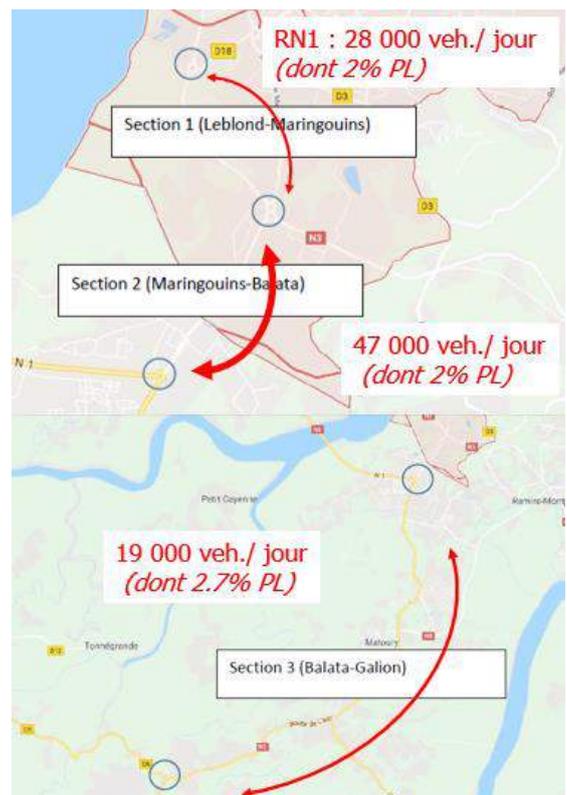


Tableau 5 : Données de comptages disponibles (source : DEAL)

2.2 DEMANDE DE DEPLACEMENTS

Le recensement de l'Insee permet de disposer de données précises quant aux déplacements quotidiens des habitants sur le motif étude et travail.

Une analyse de ces données sur le dernier recensement (2014) et uniquement sur les flux potentiellement captables par le vélo (c'est-à-dire de moins de 10 kilomètres) montre **que 70.000 déplacements quotidiens sont réalisés sur l'Île de Cayenne.**

Il y a un enjeu très fort sur les déplacements à destination de Cayenne :

- principalement, **en interne** à cette commune : **31.000 déplacements** quotidiens
- **6.500 déplacements depuis Rémire-Montjoly vers Cayenne**,
 - les échanges sont déséquilibrés, de Cayenne vers Rémire-Montjoly il n'y a que 2.000 déplacements quotidiens.
- **7.500 déplacements depuis Matoury vers Cayenne**
 - les échanges sont également déséquilibrés, avec 1.500 déplacements quotidiens dans le sens Cayenne – Matoury.
 - entre ces deux communes, les distances sont relativement importantes.
- **peu d'échanges entre Rémire-Montjoly et Matoury** : 3.000 déplacements, mais **beaucoup de déplacements internes à chaque commune** :
 - 7.000 déplacements internes à Rémire-Montjoly,
 - 11.000 déplacements internes à Matoury.

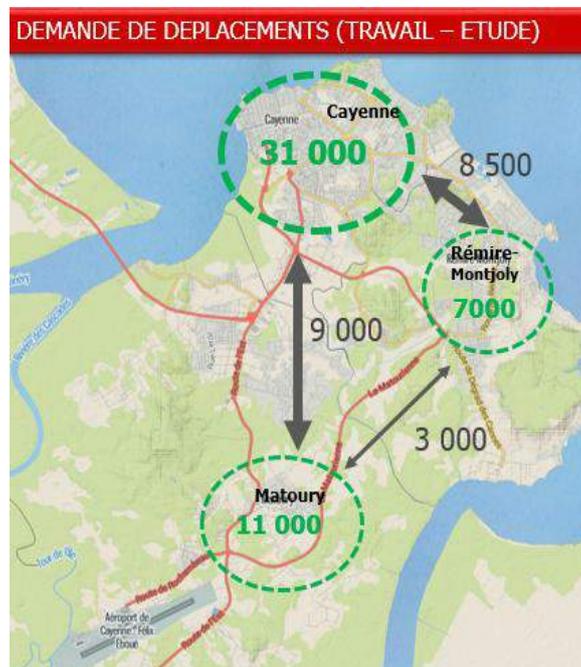


Tableau 6 : Flux de déplacements domicile-travail/étude de moins de 10 km sur l'Île de Cayenne

L'enquête ménage déplacements (EMD) réalisée en 2011 sur l'Île de Cayenne est la seule étude donnant une vision de la pratique du vélo pour tous les motifs de déplacement, et pas uniquement les déplacements domicile-travail et domicile-étude. Toutefois, les données sont anciennes et donnent donc une vision partielle de ce que peut être la pratique aujourd'hui :

- **4% de part modale vélo**
 - à titre de comparaison, lors de la dernière enquête nationale transport déplacement de 2008, la part modale du vélo en France était de 2,7%, confirmant donc la propension des résidents à se déplacer à vélo.
- **près de la moitié des déplacements sont faits au motif « étude »,** donc par des jeunes,
- il y a une **forte diminution de la pratique à l'entrée dans la vie professionnelle.**

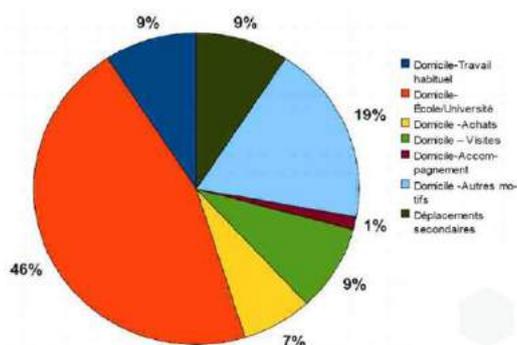


Tableau 7 : Motifs des déplacements à vélo (EMD, 2011)

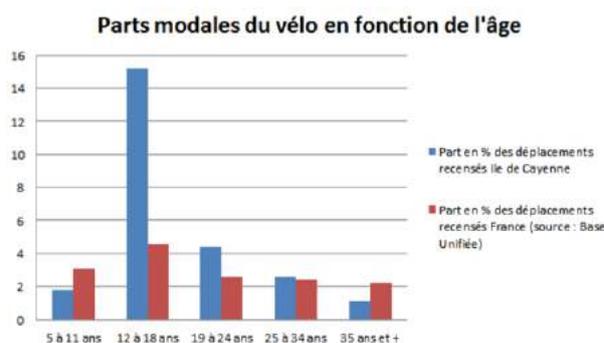


Tableau 8 : Parts modales du vélo en fonction de l'âge (EMD, 2011)

L'EMD montre également une appréciation positive du vélo :

- 61% des habitants considèrent le vélo comme « un mode important »
 - Ce sentiment est plus élevé sur les communes périphériques (Matoury et Rémire-Montjoly), par rapport à Cayenne ville-centre
- 54% des habitants considèrent le vélo comme « un mode d'avenir ».

3. KOUROU

La **commune de Kourou compte 26.000 habitants**, soit 84% de la population de la Communauté de Communes des Savanes, qui regroupe 4 communes sur un très vaste territoire.

La ville est construite sur le modèle fonctionnaliste des années 70, offrant une **proximité entre les lieux d'habitat et les équipements**, sur de très courtes distances. Il s'agit d'un **modèle très favorable à la pratique du vélo**.

Le réseau de voirie est dense, hiérarchisé et bien maillé, ce qui en fait un atout en matière de déplacement, d'autant qu'il n'y a pas de relief sur la commune. Les espaces publics disponibles de part et d'autre des voiries principales sont également larges, et favoriseront, le cas échéant, l'insertion d'aménagement cyclables.



Tableau 9 : Densité de population et d'emploi à Kourou



Tableau 10 : Structuration du réseau routier à Kourou

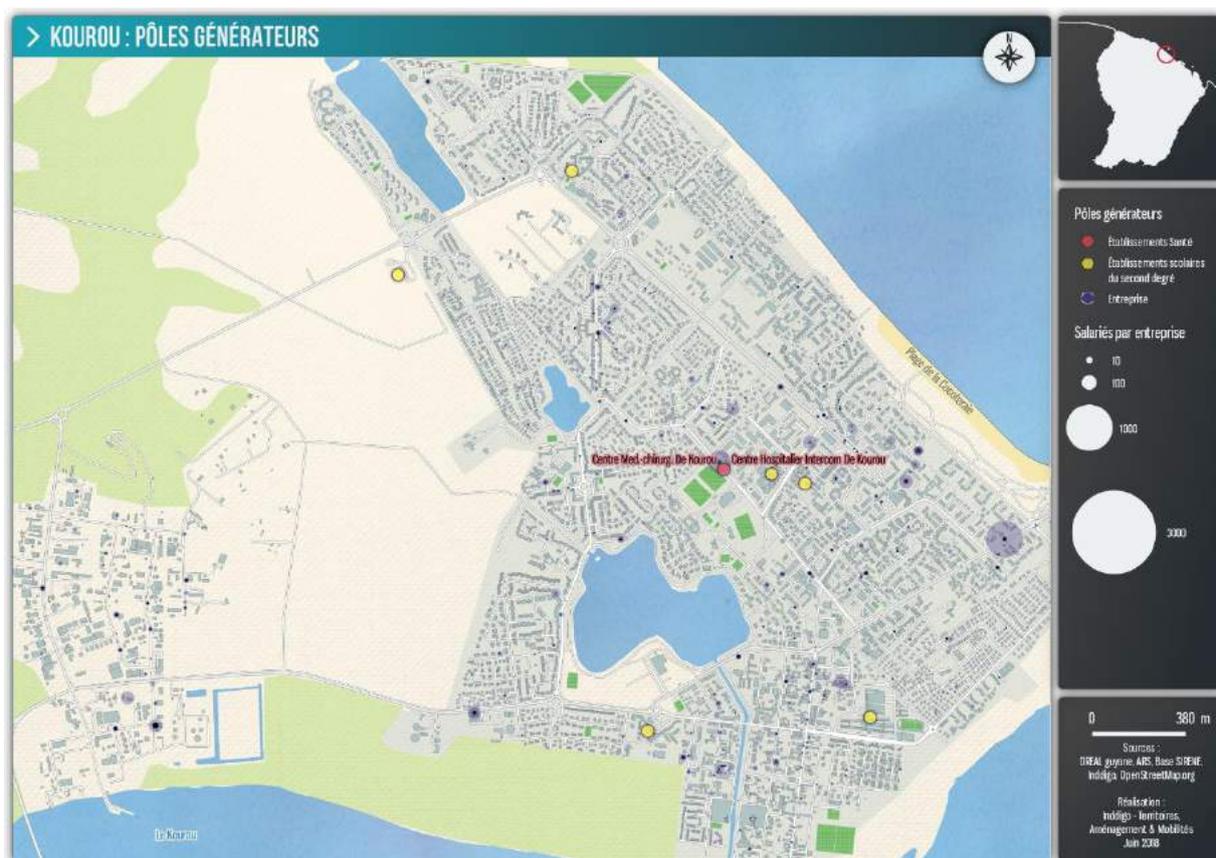


Tableau 11 : Générateurs de déplacements liés à l'enseignement (secondaire) et à la santé, Kourou

Au quotidien, ce sont près de **17.000 déplacements** qui sont réalisés en interne à la commune, au motif travail et étude. Il existe donc un très fort potentiel de déplacements courte distance.

4. SAINT-LAURENT-DU-MARONI

A l'ouest de la Guyane, Saint-Laurent du Maroni est une commune atypique, marquée par une **croissance démographique exceptionnelle**, de **4,3 % par an**, contre 2,6 % en moyenne sur la Guyane. La commune recense 43.600 habitants. Les études de prospective montrent que d'ici 2030, Saint-Laurent-du-Maroni devrait atteindre 135.000 habitants, soit plus de 30 % de la population guyanaise. Cet accroissement devrait être marqué par une accentuation de la population jeune, déjà très importante et fortement utilisatrice du vélo pour ses déplacements quotidiens.

Autre élément contextuel favorable à l'usage du vélo, les habitants de Saint-Laurent-du-Maroni sont confrontés à une paupérisation importante : seuls 29 % ont un emploi en 2010 contre 43,5 % en Guyane (source : étude du GRET, 2014).

Le développement permanent de la commune se fait en grande partie de manière spontanée, avec une urbanisation qui tend à s'étaler, notamment vers le sud. Les nouveaux quartiers se sont construits en discontinuités avec le centre-ville, comme par exemple les quartiers Vampire, Saint Louis. Cela conduit à un risque d'augmentation des distances, qui rendrait l'usage du vélo moins adapté. Toutefois, faute d'offre alternative, le vélo demeure un moyen de déplacement important sur la commune.

L'emploi est très largement concentré sur le centre de la commune.

Le développement des équipements scolaires et de santé se fait au plus près des nouveaux quartiers d'habitats (ZAC St Maurice, nouvel hôpital, ...) Ce constat est nettement moins vrai pour le lycée professionnel Raymond Tarcy qui est situé à plus de 4 kilomètres du centre-ville, en entrée de commune.

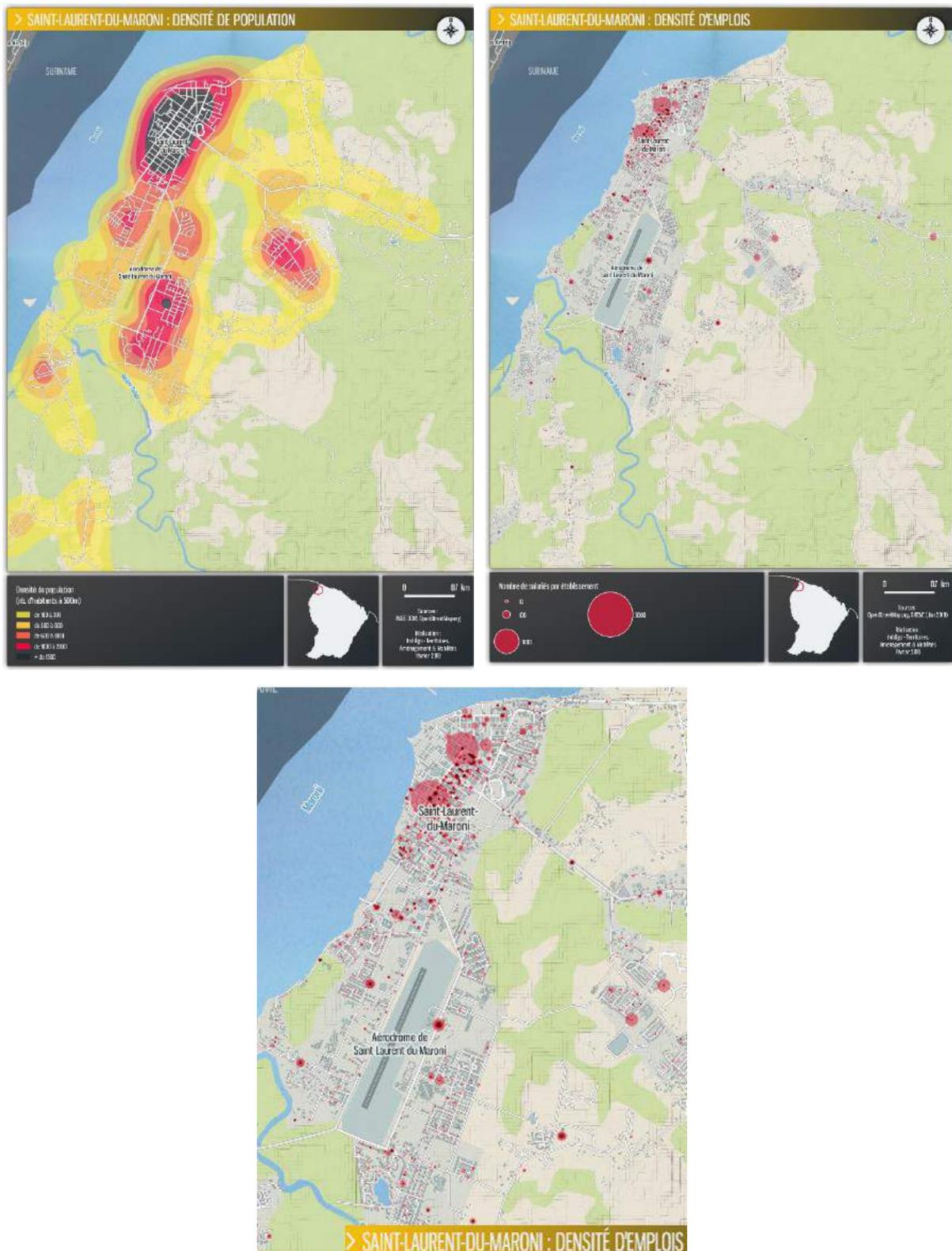


Tableau 12 : Densité de population et d'emploi à Saint-Laurent-du-Maroni

Le **réseau de voirie est très hiérarchisé**, voire contraint, avec une seule voirie d'accès et de traversée de la commune au centre de St Laurent (RN 1 - route de St Jean). Cette voie concentre l'essentiel du trafic.

En centre-ville, le réseau est plus maillé, facilitant les déplacements en interne.



Tableau 13 : Générateurs de déplacements liés à l'enseignement (secondaire) et à la santé, Saint Laurent-du-Maroni



Tableau 14 : Structuration du réseau routier à Saint Laurent-du-Maroni

Au quotidien, ce sont près de **24.000 déplacements** qui sont réalisés en interne à la commune, au motif travail et étude. Il existe donc un très fort potentiel de déplacements courte distance.

● ETAT DES LIEUX DES INITIATIVES



1. LES ASSOCIATIONS VELO

Le tissu associatif guyanais dans le domaine du vélo est très marqué par la pratique sportive.

Sur les communes de Kourou et de Saint-Laurent-du-Maroni, seules des associations sportives ont été recensées :

- **Kourou : le vélo club de Kourou**
 - L'association organise des entraînements et des compétitions pour ses 40 licenciés.
- **St-Laurent-du-Maroni : le vélo club du Maroni**
 - L'association organise des entraînements préparatoires à des compétitions, et propose tous les jeudis un atelier de réparation des vélos, mais uniquement accessible aux adhérents du club.

A Cayenne, le tissu associatif est différent avec la présence d'associations de cycloportifs mais aussi d'associations militantes sur le vélo utilitaire :

- **Optimisation des Transports en Guyane (OTG)**
 - L'association a été créée en octobre 2017, et compte aujourd'hui 1 salarié et 4 bénévoles.
 - Objectifs : assurer la représentation et la défense des usagers des transports en Guyane auprès des entreprises de transports publics, des pouvoirs publics, des collectivités territoriales, des médias et de tous organismes publics et privés.
- **Ranjé To Bisiklet**
 - L'association a été créée en juillet 2016 et compte aujourd'hui 1 salarié et une vingtaine de bénévoles.
 - L'association a été créée autour du projet du montage d'un atelier participatif de réparation de vélo (située dans le quartier de Cabassou), *la kaz à vélo*.
 - L'association souhaiterait développer ses activités, notamment avec un atelier mobile (vélo-cargo), et l'organisation de vélos-écoles.
- **Ti pyé Ti vélo (*association qui n'existe plus aujourd'hui*)**
 - Objectif : agir auprès des structures publiques pour améliorer les infrastructures et favoriser les modes de transport doux (transport en commun, vélo, passages piétons, trottoirs)

2. L'ATELIER DE REPARATION

La réparation d'un vélo est un point déterminant dans le développement de la pratique. Un vélo en mauvais état représente, soit un cycliste en moins (le vélo devenant inutilisable), soit un cycliste en insécurité, s'il continue à rouler avec un vélo défectueux.

Les réparations peuvent être réalisées auprès de vélocistes spécialisés, qui font payer leurs interventions ou par des associations, dont l'objectif est d'apprendre aux cyclistes à réparer eux-mêmes leur vélo, tout en mettant à disposition du matériel. Notons que les deux services ne sont pas concurrentiels, mais plutôt complémentaires : les vélos anciens sont plutôt pris en charge dans les ateliers de réparation et permettent aux cyclistes de remonter en selle. En cas d'achat de vélo de bonne qualité, les usagers choisissent généralement une réparation chez un vélociste.

Il existe aujourd'hui en Guyane un seul atelier de réparation, celui monté par Ranjé To Bisiklet, *La Kaz A vélo*, dans le quartier de Cabassou depuis juillet 2017.

L'atelier dispose d'un local de 50 m², ouvert les mardis, mercredis et vendredis de 15h à 20h et les samedis de 10h à 13h puis 14h à 18h. L'atelier compte aujourd'hui une cinquantaine d'adhérents, essentiellement des jeunes du quartier.

Les tarifs d'accès au service sont les suivants :

| | Individuel (1 vélo) | Famille (<4 vélos) |
|---------------------------|---------------------|--------------------|
| Tarif de base | 15 € | 40 € |
| Tarif solidaire | 20 € | 50 € |
| Tarif petit budget | 10 € | 30 € |

Tableau 15 : Grille tarifaire Kaz A vélo

L'association a récemment fait l'acquisition d'une machine à graver permettant de marquer les vélos avec un **bicycode**. Cette immatriculation doit permettre de réduire le risque de vol, puisque les vélos sont désormais traçables dans un fichier national. Le coût du marquage est de 4€ pour les adhérents et 6€ pour les non adhérents.



Atelier La Kaz A Vélo



Marquage bicycode

Le rayonnement territorial d'un atelier ne dépasse pas les 4 kilomètres, il est donc nécessaire de multiplier les lieux potentiels de réparation, afin de faire profiter un maximum de cyclistes de ce service. En ce sens, le projet de l'association de disposer d'une version mobile de l'atelier est un point très intéressant. L'association semble également vouloir développer des ateliers à Kourou et Saint Laurent-du-Maroni dans les années à venir.

Par ailleurs, il existe des initiatives privées, comme un atelier de réparation au lycée de balata, réservé aux élèves et gérés par des professeurs d'EPS.

3. LES ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE

L'accidentologie est très marquée en Guyane, avec près de cinq fois plus de tués par an et quatre fois plus d'hospitalisés que sur le reste du territoire français. Les accidents sont également plus graves, puisque l'on compte 10 hospitalisés pour 1 tué en France contre 6,5 pour 1 en Guyane.

On note par ailleurs depuis 2015, une évolution notable avec des accidents qui impliquent fortement les jeunes. Même si ces données sont à relativiser par rapport au niveau élevé de la pratique, il n'en demeure pas moins que la prévention et les actions de sécurité routière sont des volets importants, notamment en direction des jeunes publics. Il s'agit de mener des actions d'apprentissage de la pratique, de maîtrise du vélo et de sensibilisation au code de la route.

Les réunions de concertation avec les acteurs locaux ont permis de recenser un certain nombre d'initiatives locales sur les différentes communes.

- Il semble que le rectorat de la Guyane a fait l'acquisition d'un parc d'une centaine de vélos à mettre à disposition des établissements scolaires, afin de faciliter les actions d'apprentissage.
- A Saint-Laurent-du-Maroni, la ville et la gendarmerie organisent, une fois par an, une semaine d'information sur la sécurité routière auprès des classes de CM2. Lors de cette journée, l'objectif est de :
 - sensibiliser aux dangers de la route,
 - apprendre à circuler en ville, via un parcours de 2 kilomètres en centre-ville avec des accompagnateurs (intervenants départementaux de sécurité routière et parents d'élèves).
- A Kourou, les établissements scolaires et la gendarmerie sont engagés dans des actions de sensibilisation et de communication, avec notamment la distribution d'éclairage et de gilet fluorescent aux jeunes.

Aucune action de sensibilisation n'a été évoquée sur les communes de Matoury, Rémire-Montjoly et Cayenne, cela ne signifie pas que rien n'est réalisé sur le terrain.

Certaines pratiques sont très accidentogènes, il est donc important de pouvoir apprendre aux plus jeunes notamment, les bonnes pratiques, les bons réflexes :

- Conflits d'usage avec les scooters qui utilisent les aménagements cyclables, pratique accidentogène du fait notamment des différentiels de vitesse,
- Circulation à contre sens sur les grands axes, afin de limiter les traversées de voies,
- Absence d'éclairage, ou de source lumineuse (gilet réfléchissant),
- ...

4. LA LOCATION VELO

Il existe en Guyane un usage collectif du vélo (cf. photos ci-dessous) que l'on observe essentiellement auprès des jeunes. Au-delà du risque accidentogène réel, cette pratique pose la question des difficultés d'accès à tous du vélo. Ce mode de déplacement bien que peu cher, implique tout de même un coût d'achat et de réparations qui peuvent freiner la pratique pour un certain public.

Le développement des ateliers associatifs et des services de location est un volet important d'une politique cyclable.



Pratique du « vélo collectif » à Cayenne

Sans qu'un recensement exhaustif n'ait été réalisé, notamment parce que l'offre privée peut être importante et évoluer rapidement, deux offres ont été recensées.

Office de tourisme de Saint Laurent-du-Maroni

L'office de tourisme de Saint Laurent-du-Maroni propose un service de location de vélo, à vocation touristique, afin de permettre de découvrir le patrimoine de la ville à vélo, avec la possibilité également de louer un audio-guide. Elle dispose d'un parc de 20 vélos.

Entre 10 à 15 locations sont enregistrées par mois, pour des sorties spécifiquement en centre-ville et sur un public touristique.



Vel'Ouest stationnés devant l'office de tourisme

| | Tout public |
|--------------------|-------------|
| 1/2 journée | 10 € |
| Journée | 20 € |
| Week-end | 30 € |
| Semaine | 70 € |
| Mois | 250 € |

Grille tarifaire du service

L'association Ranjé to Bisiklet

L'association Ranjé to Bisiklet propose à travers son atelier des solutions de location, en fonction des vélos dont elle dispose.

Les tarifs sont présentés dans le tableau ci-contre :

| | Tout public | Tarif réduit |
|----------------|-------------|--------------|
| Journée | 15 € | 10 € |
| Semaine | 40 € | 30 € |
| Mois | 80 € | 60 € |
| Année | 230 € | 180 € |

Tableau 16 : Grille tarifaire location de vélos, La Kaz a vélo

La comparaison des prix montre que les prix de location sont relativement élevés, ce qui s'explique sans doute par le fait que ce service ne soit pas subventionné.

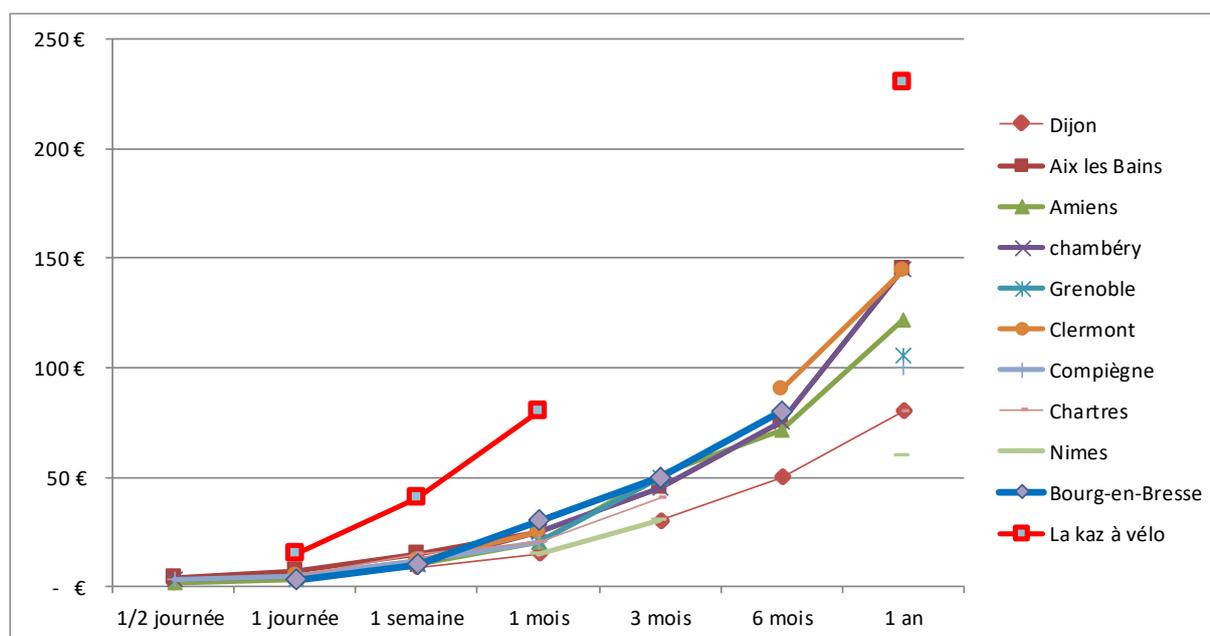


Tableau 17 : Comparaison de tarifs de location de vélo (source : Inddigo)

5. LE STATIONNEMENT

Les besoins des usagers étant multiples, le stationnement n'est pas homogène. Selon les motifs de déplacement, la durée diffère. Et en fonction de cette durée, le dispositif de stationnement sera différent. Plus le stationnement est long et plus le dispositif prévu devra garantir la sécurité des vélos. Il s'agit d'offrir aux cyclistes :

- du stationnement simple (U renversé, arceau classique) mais en nombre sur l'espace public, à proximité des générateurs de déplacement
- du stationnement couvert sur les lieux de travail et d'étude, et sécurisé (fermé) sur le lieu de domicile.

L'offre de stationnement est très réduite en Guyane, et non adaptée aux enjeux de sécurité du vélo, ce qui peut en partie expliquer un taux élevé de vol des vélos.

Il convient de rappeler ici que le taux de pratique du vélo est fortement corrélé à celui du nombre de vols recensés. Une série d'actions œuvrant pour la réduction du nombre de vol influera directement sur le maintien voire l'augmentation rapide de la pratique.

Sur la commune de Saint Laurent-du-Maroni, aucun dispositif de stationnement public sur voirie existe, en dehors des établissements scolaires et de la piscine.

Deux types d'équipement ont été recensés :

- **Les équipements les plus développés sont de type pince-roues**, mis en place devant des équipements publics (établissements scolaires, équipements sportifs) ou privés (commerces) :
 - ce type de stationnement est à éviter car il ne garantit pas entièrement la sécurité du vélo, seule la roue avant étant attachée, et non le cadre. Par ailleurs, la position du vélo, bloqué par l'avant, tend à voiler la roue.

Stationnement dans les établissements scolaires



Collège II à Kourou



Lycée professionnel de Saint Laurent-du-Maroni

Stationnement à proximité des commerces



Pharmacie sur la rocade Zéphyr à Cayenne



Centre-commercial à Rémire-Montjoly

- Le **stationnement en U renversé**, qui offre la meilleure protection contre le vol, est très peu répandu. Les visites de terrain ont permis d'en localiser sur 3 secteurs :
 - Le stade de Rémire-Montjoly, le long de la voie verte qui conduit au lycée Léon Gontran Damas (segment 22). Le stationnement est positionné trop loin de l'entrée du stade, et la présence d'une végétation autour de l'équipement ne favorise pas son usage.
 - Le cimetière de Cayenne, sur le même modèle que celui observé à Rémire-Montjoly.
 - Dans le nouveau quartier à proximité de l'université. Le type d'arceaux choisi est intéressant, mais il y en a sans doute trop sur ce quartier résidentiel par rapport aux besoins en stationnement sécurisé pour la nuit. Par ailleurs, lors des implantations, les arceaux ont été positionnés de façon trop rapprochée empêchant de stationner autant de vélos que prévus, initialement 8, mais seulement 5.

Stationnement en U renversé



Nouveau quartier à proximité de l'université



Stade E. Lama, quartier Hibiscus, Rémire-Montjoly

Ce manque de stationnement crée des pratiques de stationnement sauvage, généralement plus propice au risque de vol.

Stationnement sauvage



Dans les rues de Cayenne

● ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES



Un **recensement exhaustif des aménagements cyclables a été réalisé en mars 2018** sur la base des données transmises par les collectivités lors de chaque réunion de lancement, et conforté par des visites de terrain.

Ce premier travail recouvre un double objectif :

- disposer d'une **cartographie complète des infrastructures cyclables existantes**,
 - un état 0 de l'existant qu'il sera nécessaire de faire évoluer au fur et à mesure des créations et des améliorations.
- avoir un **regard critique sur les aménagements** : typologie d'aménagement, état de l'infrastructure, points d'amélioration, intégration au milieu urbain.

Une présentation détaillée de chaque aménagement est jointe à ce rapport en annexe 2. Les fiches segment présentent en détail les caractéristiques de chaque aménagement recensé : localisation, linéaire, commune, type d'aménagement, photos et commentaire.

1. CARACTERISTIQUES GENERALES

Sur les 3 territoires d'études, ce sont près de **46 km d'aménagements cyclables** qui ont été recensés. La commune de Saint-Laurent-du-Maroni dispose du linéaire le plus important, avec près de 20 km. Il est intéressant de ramener cette donnée à la taille de chaque territoire, afin de disposer de données comparables :

- le **linéaire moyen /habitant** sur l'ensemble du territoire d'étude est de **0,25 ml/habitant**,
- **Cayenne** se situe légèrement au-dessus de cette moyenne avec **0,27 ml/habitant**,
- **Rémire-Montjoly** dispose du réseau le moins développé avec **0,10 ml/habitant**,
- **St-Laurent-du-Maroni** offre le réseau cyclable le plus dense avec **0,45 ml/habitant**.

| Commune | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|------------------------|---------|-----------------|---------|--------|-------------------------|----------------|
| Linéaire (en m) | 15 371 | 2 322 | 4 715 | 3 915 | 19 634 | 45 957 |
| Habitant | 57 614 | 23 976 | 32 427 | 26 221 | 43 600 | 183 838 |
| Linéaire/hab | 0,27 | 0,10 | 0,15 | 0,15 | 0,45 | 0,25 |

Tableau 18 : Linéaire par commune et par type de voie

| Gestionnaire de voirie | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|------------------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------------|---------------|
| Nationale | 1 528 | | 1 323 | | 4 161 | 7 012 |
| Départementale | 9 899 | 283 | | 1 036 | 5 053 | 16 271 |
| Communale | 3 944 | 2 039 | 3 392 | 2 879 | 10 420 | 22 674 |
| Total | 15 371 | 2 322 | 4 715 | 3 915 | 19 634 | 45 957 |

Le schéma ci-dessous compare le linéaire par habitant du territoire d'étude avec d'autres villes de taille comparable. Les données de comparaison datent de 2013 et sont donc relativement anciennes. Les comparaisons doivent donc être faites avec parcimonie.

Il faut surtout retenir que si la pratique est forte en Guyane, le linéaire d'aménagements reste encore faible, bien en deçà de certaines villes métropolitaines, rappelant que le niveau de pratique n'est pas nécessairement corrélé à la densité d'un réseau cyclable.

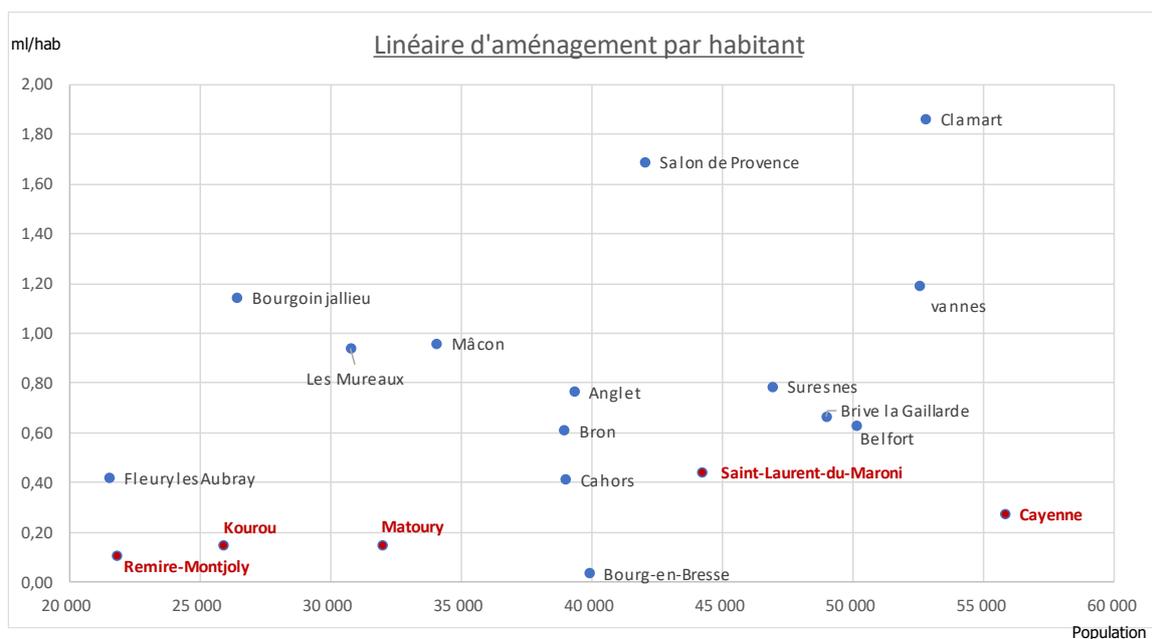


Tableau 19 : Comparaison du linéaire d'aménagement par habitant (données 2013)

Le tableau ci-dessous présente le linéaire en fonction du type d'aménagement. On remarque que ce dernier est relativement différent selon le secteur d'étude :

- Le linéaire cyclable à **Cayenne** est essentiellement constitué de **bandes cyclables (9 km – 60 %)**.
- A l'inverse, 100% du réseau de la ville de **Kourou** est constitué d'aménagements en site propre (**4 km**). Des proportions qui sont proches à **Matoury (75 %)**, et dans une moindre mesure à **Rémire-Montjoly (63 %)**.
- A **St-Laurent-du-Maroni**, près de la moitié du linéaire est constitué d'aménagement en **site propre (9 km)**, le reste du réseau se partage entre **bandes cyclables (5 km)** et **zone 30 (6 km)**.

| Type d'aménagement | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|--|---------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------------|---------------|
| Piste cyclable bidirectionnelle | 908 | 283 | 2 556 | 3 248 | 6 557 | 13 552 |
| Piste cyclable monodirectionnelle | 607 | 229 | 962 | 155 | 2 160 | 4 113 |
| Voie verte | 1 538 | 960 | | 512 | | 3 010 |
| Bandes cyclables | 8 941 | 614 | 186 | | 4 927 | 14 668 |
| Bande cyclable un côté | 148 | | | | | 148 |
| Lincoln | 233 | | | | | 233 |
| Zone 30 | 2 941 | 236 | | | 5 990 | 9 167 |
| Aménagement sur trottoir | 55 | | 550 | | | 605 |
| Partage de voirie | | | 461 | | | 461 |
| Total | 15 371 | 2 322 | 4 715 | 3 915 | 19 634 | 45 957 |

Tableau 20 : Types d'aménagements par commune et par gestionnaires de voirie

| Type d'aménagement / Type de voie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|--|--------------|----------------|---------------|---------------|
| Piste cyclable bidirectionnelle | 4 944 | 1 050 | 7 558 | 13 552 |
| Piste cyclable monodirectionnelle | 364 | 2 315 | 1 434 | 4 113 |
| Voie verte | | 1 417 | 1 593 | 3 010 |
| Bandes cyclables | 1 704 | 10 673 | 2 439 | 14 816 |
| Lincoln | | 233 | | 233 |
| Zone 30 | | 583 | 8 584 | 9 167 |
| Aménagement sur trottoir | | | 605 | 605 |
| Partage de voirie | | | 461 | 461 |
| Total | 7 012 | 16 271 | 22 674 | 45 957 |

Le tableau ci-dessous présente la classification simplifiée des aménagements :

| Site propre | Aménagement sur voirie | Pacification de voirie | Autre |
|-----------------------------------|------------------------|------------------------|--------------------------|
| Piste cyclable bidirectionnelle | Bande(s) cyclable(s) | Zone 30 | Aménagement sur trottoir |
| Piste cyclable monodirectionnelle | Lincoln | Partage de voirie | - |
| Voie verte | - | - | - |

Tableau 21 : Simplification de la typologie d'aménagement

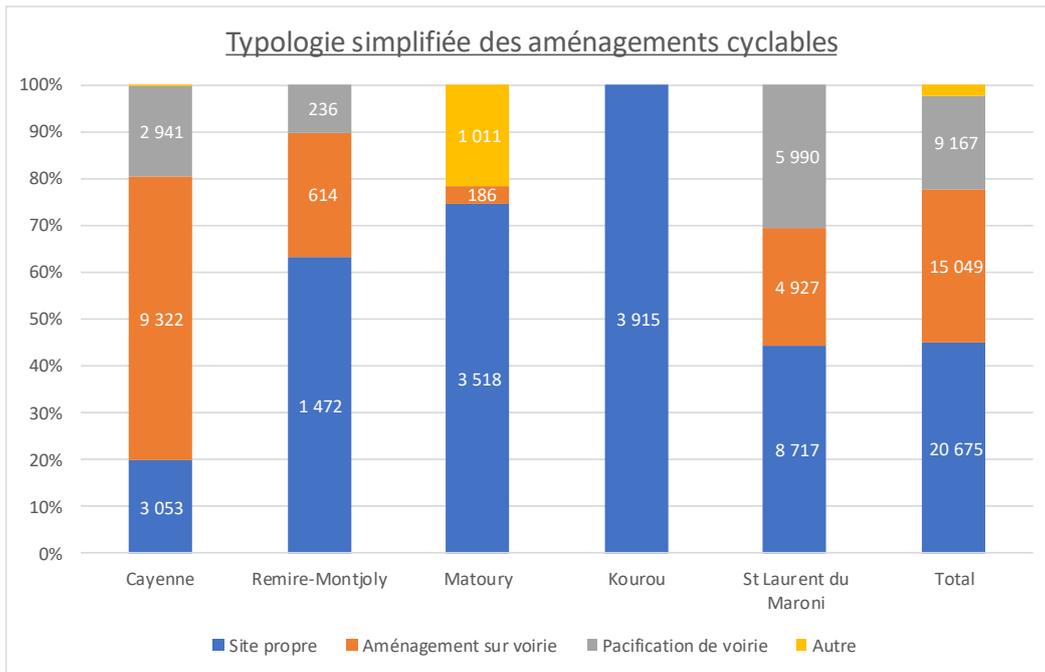
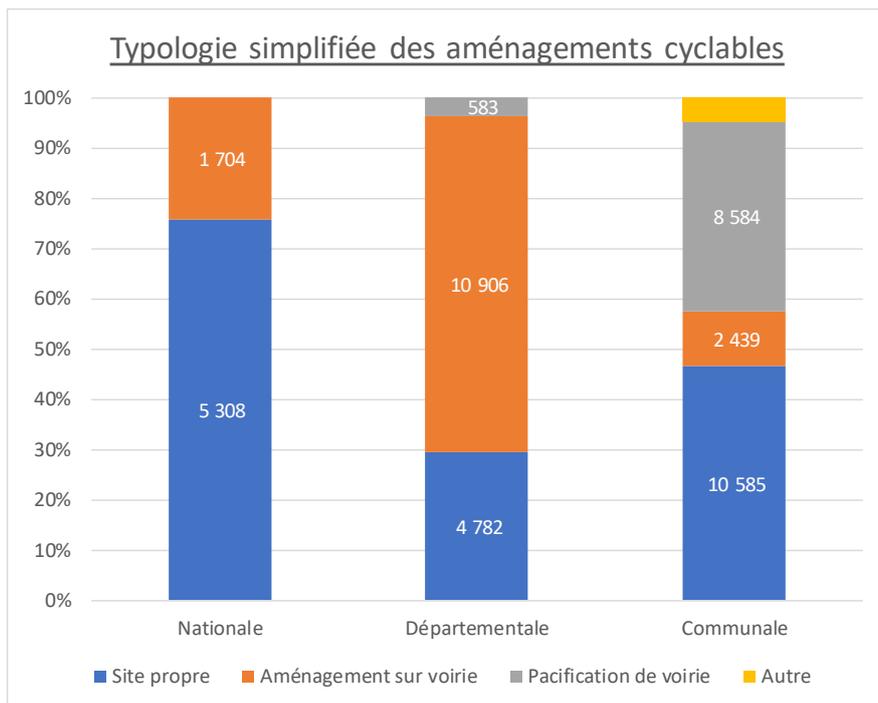


Tableau 22 : Typologie d'aménagements cyclables par commune et par type de voie



2. APPROCHES LOCALES

2.1 L'ÎLE DE CAYENNE

La carte ci-après localise les aménagements existants sur les 3 communes de la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral.

Un réseau discontinu

Le réseau cyclable sur l'île de Cayenne est marqué par de **fortes discontinuités**, ce qui révèle une gestion de la politique cyclable « au coup par coup », à l'échelle de la commune, en fonction des opportunités, des travaux. Cela engendre des répercussions à une double échelle :

- **Micro** : rupture ponctuelle sur un linéaire existant, le plus souvent liée à la non sécurisation d'un carrefour, ce qui peut être très pénalisant.
 - Exemples : rond-point du rectorat (route de Baduel), rond-point de Baduel
- **Macro** : rupture longue entre deux aménagements qui ne permet pas d'assurer un itinéraire complètement sécurisé.
 - Exemples : entre le rond-point des maringouins et de Cabassou, entre le collège Lise Ophion et la RN 2, le début de la rocade Zéphir.

Les liaisons inter-quartiers ou entre communes

A l'inverse de la situation métropolitaine, où ce sont davantage les centres-villes qui sont aménagés, sur l'Île de Cayenne les centres sont très peu aménagés ; ce sont au contraire **les liens entre quartiers, voire communes**, qui sont privilégiés :

- route de Baduel – route de Montabo : liaison entre Cayenne et Rémire-Montjoly,
- route de la Madeleine – RN1 : liaison entre Cayenne et Matoury (quartier Balata).

Le centre de Cayenne n'est équipé d'aucun aménagement, en dehors des zones 30 sur l'avenue d'Estrée et la rue Pichevin et de la piste monodirectionnelle sur le boulevard Mandela, soit un linéaire de 1 261 m.

La desserte des établissements scolaires

La majorité des aménagements est réalisée **en accès aux établissements scolaires** (collège, lycée). Ainsi, la majorité des établissements d'enseignement secondaire du territoire est raccordée au réseau cyclable, en dehors de ceux du centre de Cayenne et 2 collèges à Rémire-Montjoly.

Cette logique d'aménagement, plus pragmatique que programmatique, répond parfaitement à la demande forte de déplacement des scolaires qui ont des niveaux de pratique du vélo très élevés.

Les aménagements à proximité des établissements sont le plus souvent en site propre, où circulent à la fois les cyclistes et les piétons. L'enjeu de la mixité est très marqué, avec une nécessité d'avoir des aménagements larges (au-delà des 3 mètres).



Piste cyclable bidirectionnelle avec en plus un espace piéton (quartier concorde à Matoury)



Voie verte en sortie du lycée Félix Eboué (rocade Zéphyr, entre le rond-point de Baduel et Catayée)



Voie verte reliant le lycée Léon Bertrand Damas au rond-point Adelaïde Tablon

Un effort particulier dans la sécurisation des giratoires

De manière générale, si les intersections représentent une part très faible du linéaire cyclable, elles concentrent 42% des accidents. Il s'agit de secteurs très accidentogènes, où la place du piéton et du cycliste est un impensé. Il est intéressant de noter que sur l'Île de Cayenne, un certain nombre de **giratoires ont été aménagés pour les cyclistes**, permettant de sécuriser ces franchissements.

Exemples de giratoires aménagés



Aménagement en piste monodirectionnelle autour du rond-point mairie de Rémire (segment 6)



Aménagement en piste cyclable bidirectionnelle autour de l'échangeur de Balata (segment 17)

Exemples de giratoires non aménagés



De part et d'autre du rond-point de Baduel (excepté en direction du centre de Cayenne) les axes sont aménagés, mais pas sur le giratoire, ce qui crée une véritable rupture.

Des voies de contournement ont été aménagées pour fluidifier la circulation, pénalisant encore un peu plus les cyclistes.



Le giratoire des Maringouins est non équipé, alors qu'il s'agit d'un point de passage obligatoire pour l'entrée dans Cayenne pour les cyclistes venant de Matoury, en sortie d'aménagement cyclable sur la RN 1 (bandes cyclables).

50 000 véhicules par jour traversent ce carrefour.

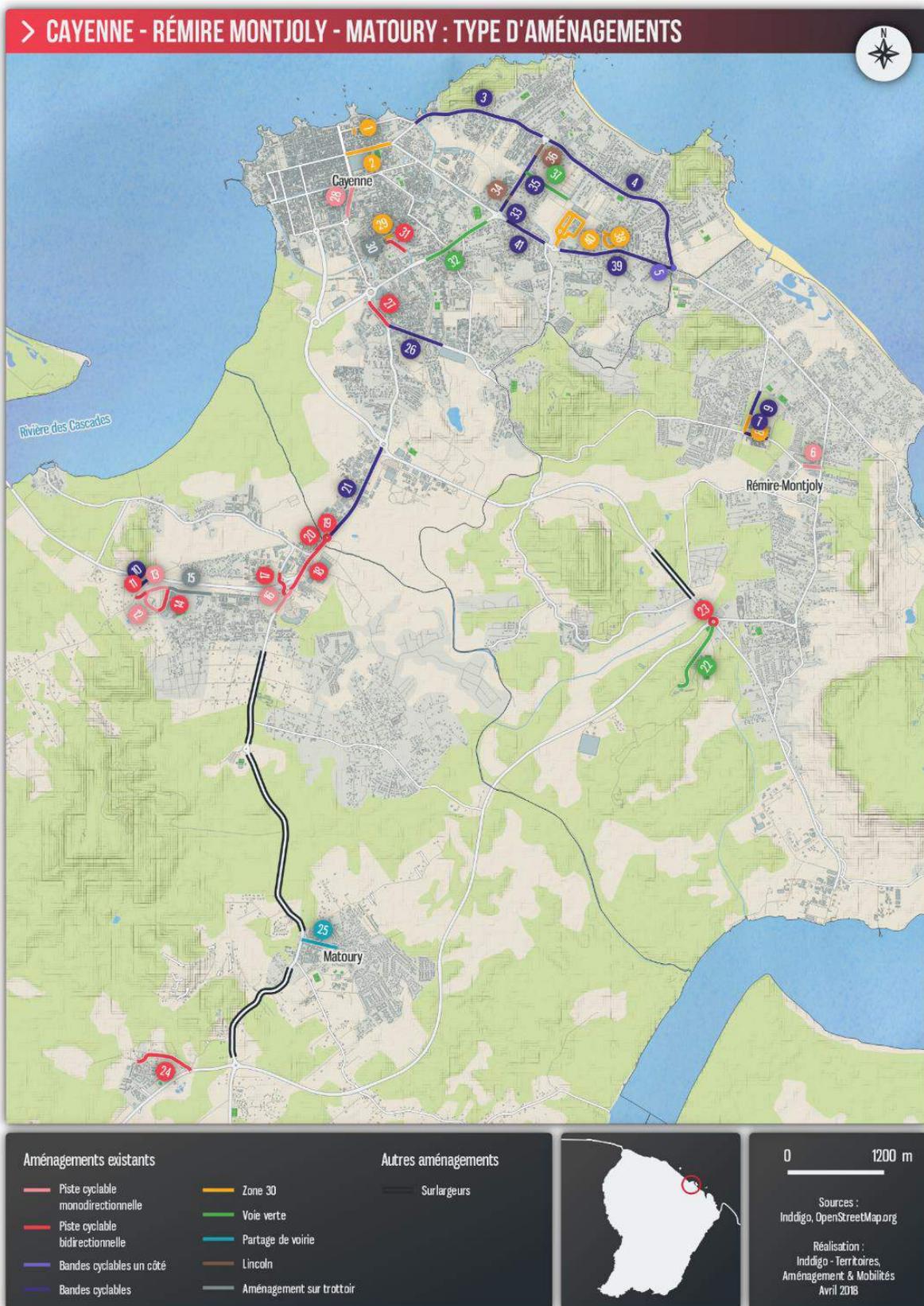


Tableau 23 : Aménagements existants, Ile de Cayenne (2017)

2.2 KOUROU

Le linéaire sur la ville de Kourou est globalement peu développé (4 km, 0,15 ml/habitant), dont plus de 80 % sont liés au nouvel aménagement en entrée de commune sur l'avenue de Pariacabo, mis en œuvre en 2017. Cet aménagement structurant permet de connecter la zone industrielle de Pariacabo au début de la zone urbanisée (rond-point du bois Chaudat).

Le réseau existant est très **discontinu**, avec des **réalisations ponctuelles**, notamment **aux abords des établissements scolaires**.

Ce faible linéaire ne constitue pas un frein à la pratique, car les conditions de circulation sont très favorables au vélo, la commune ayant été construite sur le modèle fonctionnaliste des années 70, ce qui offre des conditions de déplacements à vélo « naturellement » favorables.



Mail piéton à côté de la mairie



Rue dans un quartier résidentiel



Tableau 24 : Aménagements existants, Kourou (2017)

2.3 SAINT-LAURENT-DU-MARONI

La commune de Saint-Laurent-du-Maroni dispose du réseau cyclable le plus **dense** parmi les 5 communes étudiées, avec 0,44 mètre linéaire par habitant, soit **20 kilomètres d'aménagements cyclables**.

La commune ne dispose pas d'outil de planification pour les modes actifs (le PLU est en cours de révision), mais il n'en demeure pas moins que les aménagements cyclables constituent globalement un ensemble plutôt homogène et cohérent. La commune dans sa **visée très pragmatique, a réussi progressivement à construire un réseau maillé**, en lien avec les principaux quartiers d'habitat et les établissements scolaires.

Le défi de la commune est de pouvoir poursuivre ce développement en fonction de l'extension des zones habitées.

La logique d'aménagement de la commune se traduit à partir des points suivants :

- **Aménagements des grands axes d'entrées et sorties de la commune**
 - piste cyclable bidirectionnelle sur la RN 1 depuis le lycée professionnel jusqu'au giratoire du cimetière,
 - bandes cyclables sur la route Christophe Colomb depuis le cimetière jusqu'à l'extrémité sud de l'aérodrome.
- **Desserte des quartiers et de leurs établissements scolaires**
 - en zone 30 pour les villages de Paddock et Balaté,
 - bandes cyclables au nord de l'avenue Paul Castaing sur le quartier Vampire.



Piste cyclable bidirectionnelle, RN1
(segment 201)



Zone 30 (segment 213)



Piste cyclable à proximité collège
Albert Londres (segment 209)



Tableau 25 : Aménagements existants, St-Laurent-du-Maroni (2017)

3. VISION CRITIQUE DES AMENAGEMENTS

Le recensement des aménagements cyclables a également pour objectif d’apporter un regard critique sur la conception, la mise en œuvre, l’entretien des aménagements existants, mais également l’usage qu’il en est fait.

Lors des visites terrain, l’ensemble des « problèmes » a été identifié pour chaque segment. Cette approche micro permet à la fois d’avoir une vision très précise des faiblesses du linéaire cyclable mais également des points d’amélioration possibles.

Le détail de ces éléments est présent dans les fiches segment, une synthèse est proposée ci-dessous.

3.1 APPROCHE GENERALE

Absence d’une vision globale, mais avec un focus sur les scolaires

La CACL (anciennement Communauté de Communes du Centre Littoral) est la seule collectivité en Guyane à avoir mené une étude spécifique sur le vélo, à travers la réalisation d’un plan modes doux en 2009. Cette étude n’a pas été transcrite en outil de planification, et les aménagements cyclables créés depuis ne sont donc pas liés à une vision construite et hiérarchisée des besoins du cycliste, mais davantage comme sur les autres secteurs d’étude à des réalisations au coup par coup en fonction des opportunités (foncier disponible, travaux de voirie, ...) et des besoins (desserte des établissements scolaires).

Les réseaux de la CACL et de Kourou retranscrivent très bien cette gestion « opportuniste » de la politique cyclable, avec des aménagements non connectés, sur des tronçons relativement courts. Il n’existe pas à Saint-Laurent-du-Maroni d’outil de planification pour la réalisation des aménagements cyclables. Malgré cela il y a une certaine cohérence dans les réalisations, et peu de discontinuités cyclables.

Les 3 secteurs d’étude se retrouvent autour d’un même enjeu, la desserte des établissements scolaires. Cette priorité se remarque sur les cartes ci-dessous :



Tableau 26 : Desserte des établissements scolaires sur l'Île de Cayenne

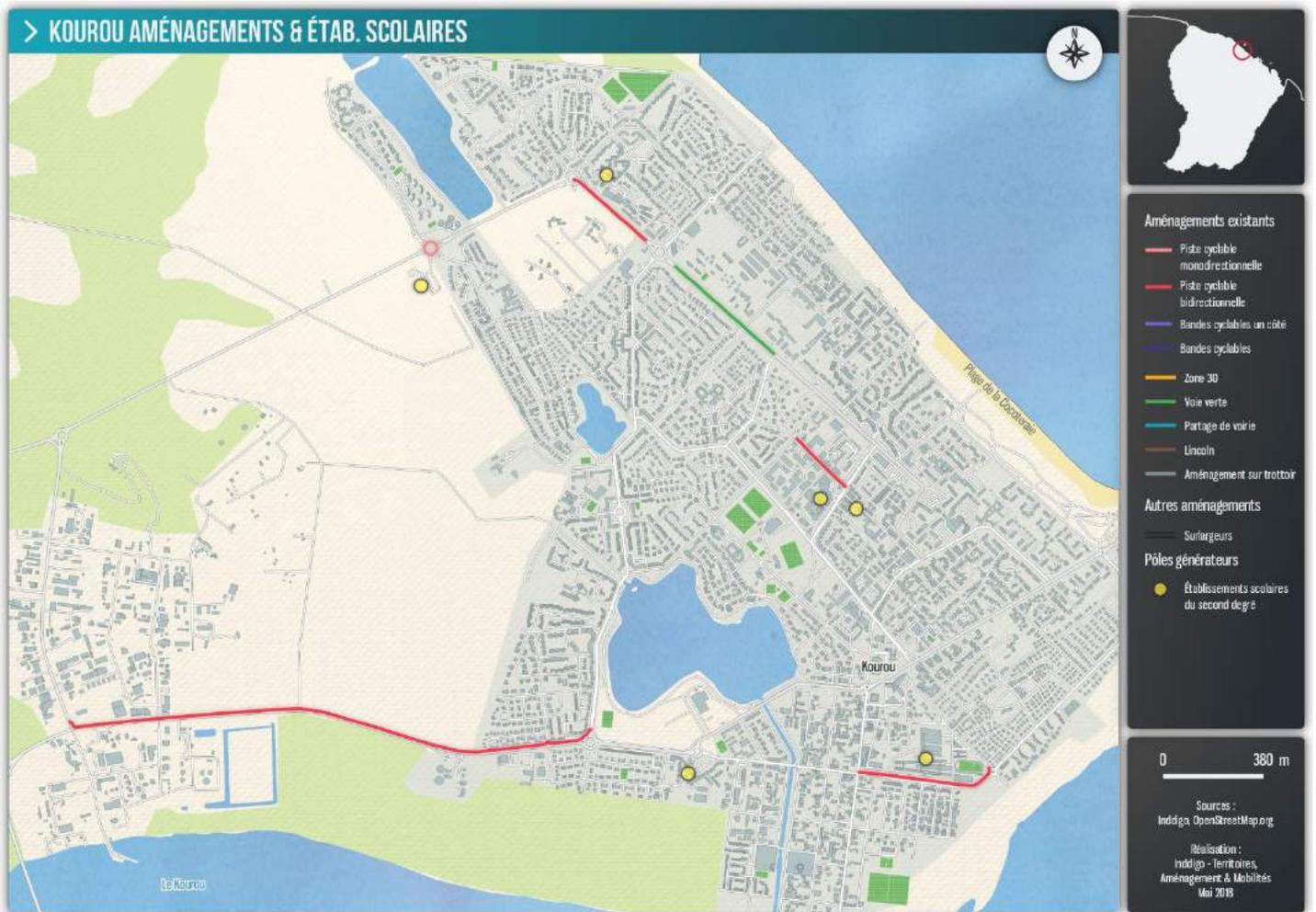


Tableau 27 : Desserte des établissements scolaires sur Kourou



Tableau 28 : Desserte des établissements scolaires sur Saint Laurent-du-Maroni

Problèmes dans la réalisation, conception des aménagements

La réalisation des aménagements ne respecte pas strictement le cadre réglementaire : pose des panneaux d'entrées et sorties, ligne de démarcation, largeur, ... propre à chaque type d'aménagement.

La non-conformité dans la **signalisation de l'infrastructure** a été recensée sur 36% du linéaire (représentant 20 segments). Plusieurs éléments sont regroupés sous ce terme :

- absence de panneaux réglementaires en entrées et/ou sorties d'aménagement,
- panneau non conforme au type d'aménagement,
- marquages au sol non réglementaires (largeur de ligne, absence de pictogramme, ...).

La signalisation, qu'elle soit verticale ou horizontale, permet de rendre visible l'aménagement, et ainsi d'éviter en partie que d'autres usages en soient faits (stationnement, ...). Certains aménagements où aucun panneau ou pictogramme n'est présent, sont presque « invisibles ».

Ce constat est d'autant plus vrai lorsqu'en plus le marquage au sol est effacé, ce qui est le cas sur 24 % du linéaire (soit 11 km).

- La signalisation verticale



Ces deux panneaux sont contradictoires : ils indiquent un espace réservé exclusivement aux cyclistes et exclusivement aux piétons ! (segment 15)



Le panneau C13 (cyclable) indique un aménagement réservé aux cycles. Le panneau d'interdiction aux deux-roues motorisés B9h est donc inutile (segment 31)

- Le marquage au sol



Ligne continue sur une piste cyclable, avec une absence de pictogramme vélo (segment 14)



Ligne de démarcation d'une largeur insuffisante pour une bande cyclable (segment 9)

Le choix d'un aménagement répond à des critères relatifs au trafic et à la vitesse sur l'axe de circulation. Ainsi, comme l'illustre le schéma ci-contre, plus le trafic et les vitesses sont élevés plus l'aménagement devra être séparé physiquement des voies de circulation.

La conception d'un aménagement répond quant à elle à un cadre réglementaire, préconisant voire imposant des normes de mise en œuvre.

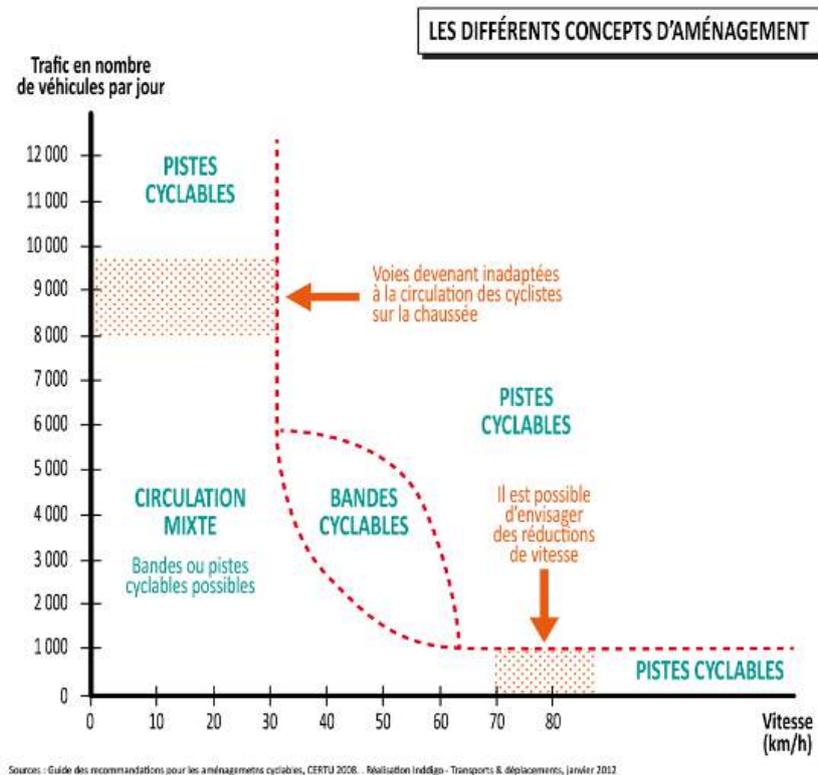


Figure 9 : Graphique schématisant le choix d'aménagement

Pour 14% du linéaire recensé, le type d'aménagement et/ou sa réalisation choisi(e) ne correspondait pas au cadre réglementaire. Ainsi, la catégorie « typologie » définit le linéaire pour lequel le choix d'aménagement n'est pas correct par rapport à l'environnement urbain (trafic, vitesse, ...).

- **Le choix de l'aménagement**



Bandes cyclables sur la RN1 enregistrant 47.000 véh/j et une limitation de vitesse à 90 km/h. Même si l'infrastructure est spatialement éloignée de la chaussée, il n'y a pas de séparation physique (segment 21)



Ce cas peut être généralisé à beaucoup d'aménagements de pistes cyclables bidirectionnelles, à proximité des établissements scolaires, où compte-tenu des flux piétons il conviendrait de les transformer en voie verte (segment 106)

- **La réalisation de l'aménagement**



Une zone 30 ne consiste pas uniquement en la pose d'un panneau, mais il convient de contraindre physiquement les vitesses par des aménagements ponctuels (plateau, écluse, coussin berlinois, ...) segment 1. Idem segment 29.



Ce linéaire très emprunté par les cyclistes et piétons de Kourou (avenue de France segment 102), n'est pas suffisamment large pour que la cohabitation soit bonne ; l'absence de signalisation verticale ne permet pas d'affirmer que l'aménagement est ouvert aux cyclistes, et s'apparente en l'état à un trottoir.

Traversée de voie

Le réseau routier guyanais se caractérise par des voiries uniques qui permettent les connexions entre communes. Ces axes sont donc très empruntés par les automobilistes, et constituent en même temps des points de passage obligé pour les cyclistes. Par ailleurs, les voiries sont souvent très rectilignes, encourageant des vitesses très élevées.

Ainsi, la structure du réseau routier constitue un véritable obstacle pour les cyclistes. Beaucoup roulent à contre-sens sur certains axes (sur les accotements de voirie ou sur le linéaire cyclable), afin de limiter au maximum les traversées de voies sur lesquelles ils se sentent en insécurité.

Cela signifie qu'un regard particulier doit être porté sur les intersections sur ces linéaires, notamment avec des traversées en deux temps, avec terre-plein central permettant de sécuriser le cycliste.



Route de Baduel (41)



Route de Baduel (39)



Traversée à pied des voies en sortie du giratoire Maringouins (RN3)

Entretien

L'analyse des aménagements cyclables existants a montré que la problématique de l'entretien du linéaire était globalement très peu prise en compte. Or, un aménagement non entretenu peut rapidement devenir inutilisable ou dangereux pour les cyclistes (chute liée aux ornières).

| Problèmes identifiés (linéaire) | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total général |
|---------------------------------|---------|-----------------|---------|--------|-------------------------|---------------|
| Marquage effacé | 8 492 | 614 | 1 245 | | 8 693 | 19 044 |
| Nid de poule, ornière | 1 436 | 283 | | | | 1 719 |
| Revêtement à reprendre | 607 | | | | 2 470 | 3 077 |
| Entretien végétal | | 283 | 1 534 | 545 | 11 174 | 13 536 |

Tableau 29 : Linéaire avec un problème identifié lié à l'entretien

- **Marquage au sol effacé :**

- 41% du linéaire existant est constitué d'aménagements presque « invisibles » du fait de marquages très effacés, voire complètement disparus. Ce constat est surtout vrai sur les communes de Cayenne (55% du linéaire) et Saint-Laurent-du-Maroni (44%).



Rue J. Symphorien à Saint Laurent-du-Maroni
(segment 204)



Route de Baduel à Cayenne (segment 41)



Rond-point de Suzini (segment 5)



Route du Tigre à Cayenne (segment 26)

La signalisation horizontale (ligne de démarcation et pictogramme vélo) a disparue et ne permet plus de délimiter la présence d'une bande cyclable pourtant signalée par un panneau réglementaire

- **Revêtement :**

- ponctuellement, le revêtement a presque disparu sur certains secteurs, ce qui rend l'usage de l'aménagement peu attractif, voire insécurisant avec des risques de chutes, de crevaisons...



Rond-point Adelaide Tablon à Rémire-Montjoly (segment 23)



Rue J. Séraphin à Kourou (segment 106)



A Saint Laurent-du-Maroni (segment 208)



Rue Edgard Milien à Saint Laurent-du-Maroni (segment 211)

• **Végétation :**

- en Guyane, la végétation est très présente et peut très vite envahir les voies de circulation si aucun entretien n'est réalisé. Le développement de la végétation réduit la largeur d'emprise de l'infrastructure.



Rond-point Adelaide Tablon à Rémire-Montjoly (n°23)



A proximité du lycée Balata (segment 11)

- **Autres : déchets, sables**

- d'autres obstacles ont pu être observés, tels que le sable très présent à Saint-Laurent-du-Maroni sur une grande partie du linéaire, voire des amas spontanés de déchets



RN1 à Saint Laurent-du-Maroni (segment 201)



Saint Laurent-du-Maroni (segment 209)

Synthèse générale des problèmes identifiés sur le linéaire existant

Le graphique et le tableau ci-dessous illustrent les éléments présentés précédemment avec :

- une synthèse des problèmes identifiés sur l'ensemble du linéaire existant,
- une répartition des linéaires problématiques par commune et selon le type de problème,

| Problèmes identifiés | Linéaire | % sur linéaire total |
|--------------------------------------|----------|----------------------|
| Marquage effacé | 19 044 | 41% |
| Signalisation | 17 075 | 37% |
| Entretien végétal | 13 536 | 29% |
| Autre usage de l'aménagement | 9 970 | 22% |
| Typologie | 6 389 | 14% |
| Aménagement non réglementaire | 4 030 | 9% |
| Obstacle | 3 467 | 8% |
| Revêtement à reprendre | 3 077 | 7% |
| Insertion aménagement | 2 920 | 6% |
| Intersection | 2 743 | 6% |
| Nid de poule, ornière | 1 719 | 4% |

Tableau 30 : Synthèse des problèmes identifiés (certains sont cumulés sur un même linéaire expliquant le total supérieur au linéaire recensé)

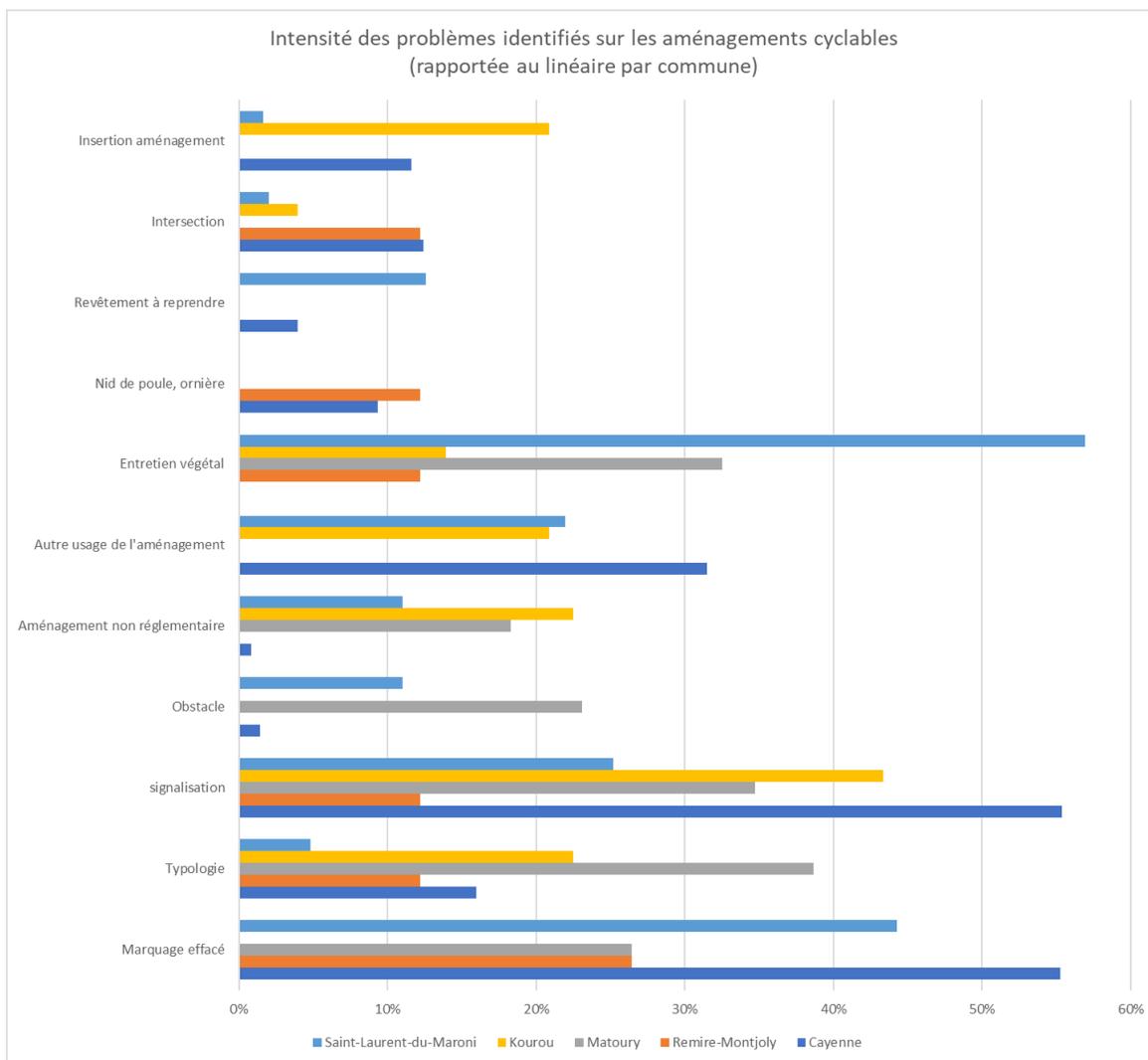


Tableau 31 : Graphique synthétisant l'ensemble des problèmes identifiés

3.2 APPROCHE LOCALE

3.2.1 VISION GLOBALE

L'analyse critique du linéaire a été synthétisée pour chaque aménagement, sur la base de critères objectifs et restreints permettant d'avoir une vision globale :

- **Caractériser les aménagements cyclables, en mettant en avant LE principal enjeu de chaque segment :**
 - « bon aménagement » : aménagement globalement bien pensé, bien réalisé,
 - « cohabitation piéton » : aménagement où les flux piétons et vélos sont importants, et sur lequel il convient d'assurer une meilleure cohabitation, en faisant évoluer le statut de l'aménagement en voie verte,
 - « dysfonctionnement ponctuel » : identification de problèmes variés MAIS ponctuels sur le tronçon (revêtement, insertion, obstacle, ...),

- « effacé – non intuitif – invisible » : aménagement difficile à valoriser car son état le rend quasi invisible par manque de signalisation (marquage au sol effacé, manque des panneaux réglementaires).
- **Analyser l'état des aménagements :**
 - « bon » : l'aménagement est conforme à la réglementation en vigueur
 - « moyen » : l'aménagement présente des caractéristiques ne répondant que partiellement à la réglementation
 - « mauvais » : l'aménagement n'est pas conforme à la réglementation
- **Identifier le niveau d'adaptation aux usages :**
 - « adapté » : l'aménagement convient aux pratiques observées sur le territoire et/ou répond aux enjeux de sécurité vis-à-vis du trafic et des vitesses automobile
 - « inadapté » : l'aménagement est insuffisamment sécurisé, que ce soit en matière d'usage ou de circulation routière à proximité

La grande majorité des aménagements cyclables en Guyane peut être qualifiée de « moyenne », c'est-à-dire que l'infrastructure est utilisable en l'état par les cyclistes, même si un certain nombre de points seraient à améliorer pour **rendre le linéaire plus attractif et sécurisé**. Il peut s'agir de reprendre un marquage effacé, de faire évoluer le statut des aménagements proches des établissements scolaires où l'enjeu de cohabitation avec les piétons est important (de piste cyclable bidirectionnelle à voie verte), ou encore de solutionner des dysfonctionnements ponctuels.

11% des aménagements cyclables recensés se caractérisent par un mauvais état, c'est-à-dire que l'aménagement n'est pas satisfaisant (exemple : linéaire trop court et donc inutile, aménagement non adapté au trafic de voirie).

| Etat | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent | Total |
|--------------|--------------|-----------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| Bon | 2 511 | 1 425 | 1 288 | 2 217 | 5 273 | 12 714 |
| Moyen | 11 277 | 320 | 2 928 | 1 698 | 11 806 | 28 029 |
| Mauvais | 1 583 | 577 | 499 | | 2 555 | 5 214 |
| Total | 15371 | 2322 | 4715 | 3915 | 19634 | 45957 |

Tableau 32 : Etat du linéaire cyclable par commune et par type de voie

| Etat / Type de voie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|---------------------|--------------|----------------|---------------|---------------|
| Bon | 184 | 388 | 12 142 | 12 714 |
| Moyen | 5 124 | 13 292 | 9 613 | 28 029 |
| Mauvais | 1 704 | 2 591 | 919 | 5 214 |
| Total | 7 012 | 16 271 | 22 674 | 45 957 |

Concernant les enjeux sur les aménagements cyclables, le tableau ci-dessous présente la répartition du linéaire total selon l'enjeu principal.

28% d'aménagement de bonne qualité

| Caractéristiques / Enjeu | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|-------------------------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------------|---------------|
| Bon aménagement | 2 511 | 1 425 | 1 288 | 2 217 | 6 217 | 13 658 |
| Cohabitation piéton | 1 594 | | 996 | 1 698 | | 4 288 |
| Dysfonctionnement ponctuel | 2 051 | 283 | 1 471 | | 6 330 | 10 135 |
| Effacé-invisible-non intuitif | 7 632 | 320 | | | 4 532 | 12 484 |
| Inutile | 71 | 294 | 647 | | | 1 012 |
| Mauvaise conception | 1 512 | | 313 | | 2 555 | 4 380 |
| Total | 15 371 | 2 322 | 4 715 | 3 915 | 19 634 | 45 957 |

| Caractéristiques / Enjeu | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|-------------------------------|-------------|-----------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------|
| Bon aménagement | 16% | 61% | 27% | 57% | 32% | 30% |
| Cohabitation piéton | 10% | 0% | 21% | 43% | 0% | 9% |
| Dysfonctionnement ponctuel | 13% | 12% | 31% | 0% | 32% | 22% |
| Effacé-invisible-non intuitif | 50% | 14% | 0% | 0% | 23% | 27% |
| Inutile | 0% | 13% | 14% | 0% | 0% | 2% |
| Mauvaise conception | 10% | 0% | 7% | 0% | 13% | 10% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Tableau 33 : Caractéristiques principales du linéaire cyclable par commune et type de voie

| Caractéristiques / Type de voie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|---------------------------------|--------------|----------------|---------------|---------------|
| Bon aménagement | 1 128 | 388 | 12 142 | 13 658 |
| Cohabitation piéton | | 2 184 | 2 104 | 4 288 |
| Dysfonctionnement ponctuel | 4 180 | 866 | 5 089 | 10 135 |
| Effacé-invisible-non intuitif | | 10 525 | 1 959 | 12 484 |
| Inutile | | | 1 012 | 1 012 |
| Mauvaise conception | 1 704 | 2 308 | 368 | 4 380 |
| Total | 7 012 | 16 271 | 22 674 | 45 957 |

| Caractéristiques / Type de voie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|---------------------------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| Bon aménagement | 16% | 2% | 54% | 30% |
| Cohabitation piéton | 0% | 13% | 9% | 9% |
| Dysfonctionnement ponctuel | 60% | 5% | 22% | 22% |
| Effacé-invisible-non intuitif | 0% | 65% | 9% | 27% |
| Inutile | 0% | 0% | 4% | 2% |
| Mauvaise conception | 24% | 14% | 2% | 10% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% |

12% de linéaires inadaptés

| Etat | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|--------------|---------------|-----------------|--------------|--------------|-------------------------|---------------|
| Adapté | 13 788 | 2 028 | 3 755 | 3 915 | 17 079 | 40 565 |
| Inadapté | 1 583 | 294 | 960 | | 2 555 | 5 392 |
| Total | 15 371 | 2 322 | 4 715 | 3 915 | 19 634 | 45 957 |

| Etat | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|--------------|-------------|-----------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------|
| Adapté | 90% | 87% | 80% | 100% | 87% | 88% |
| Inadapté | 10% | 13% | 20% | 0% | 13% | 12% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

Tableau 34 : Niveau d'adaptation du linéaire cyclable par commune et type de voie

| Etat / Type de voie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|---------------------|--------------|----------------|---------------|---------------|
| adapté | 5 308 | 13 963 | 21 294 | 40 565 |
| inadapté | 1 704 | 2 308 | 1 380 | 5 392 |
| Total | 7 012 | 16 271 | 22 674 | 45 957 |

| Etat / Type de voie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|---------------------|-------------|----------------|-------------|-------------|
| adapté | 76% | 86% | 94% | 88% |
| inadapté | 24% | 14% | 6% | 12% |
| Total | 100% | 100% | 100% | 100% |

3.2.2 SYNTHÈSE PAR TERRITOIRE

- **Ile de Cayenne**

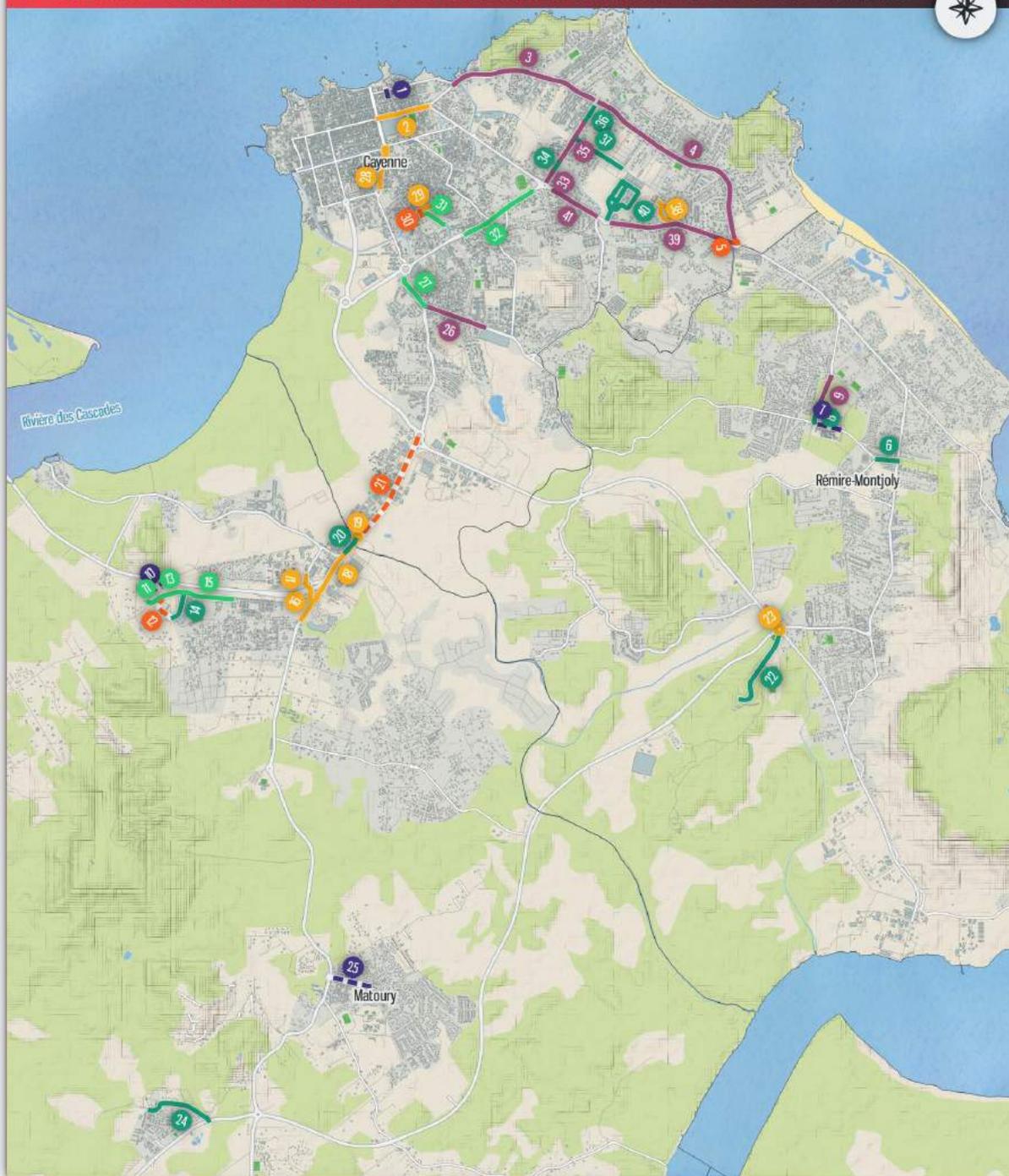
Les dysfonctionnements les plus fréquents sur Cayenne sont relatifs au manque d'entretien des aménagements et plus particulièrement la signalisation horizontale. On observe de longs linéaires équipés du panneau de signalisation « bandes cyclables » non relayés au sol par les marquages réglementaires.

Les zones 30 proposent un niveau d'équipement nettement insuffisant : aucun aménagement n'est présent pour contraindre la vitesse des véhicules, régulée uniquement par le trafic élevé sur l'avenue d'Estrée. Enfin les bandes cyclables sur la 2x2 voies de la RN1 en direction de Matoury sont à reprendre afin de les transformer en pistes monodirectionnelles et assurer une meilleure sécurité aux cyclistes.

Les infrastructures de Matoury sont intéressantes dans l'ensemble ; on observe cependant et de manière régulière des dysfonctionnements ponctuels dont la plupart ne génèrent pas de problématiques rédhibitoires : sections nécessitant un statut « voie verte », inversion de l'espace piéton et de l'espace cyclable, signalisation verticale non conforme ou manquante...

Remire-Montjoly est la commune présentant le moins de défauts notables. Quelques linéaires pourraient être repris notamment sur le marquage horizontal. Le rond-point Adélaïde Tablon mériterait également une reprise en profondeur de son aménagement envahi par la végétation et présentant des grosses irrégularités sur son revêtement.

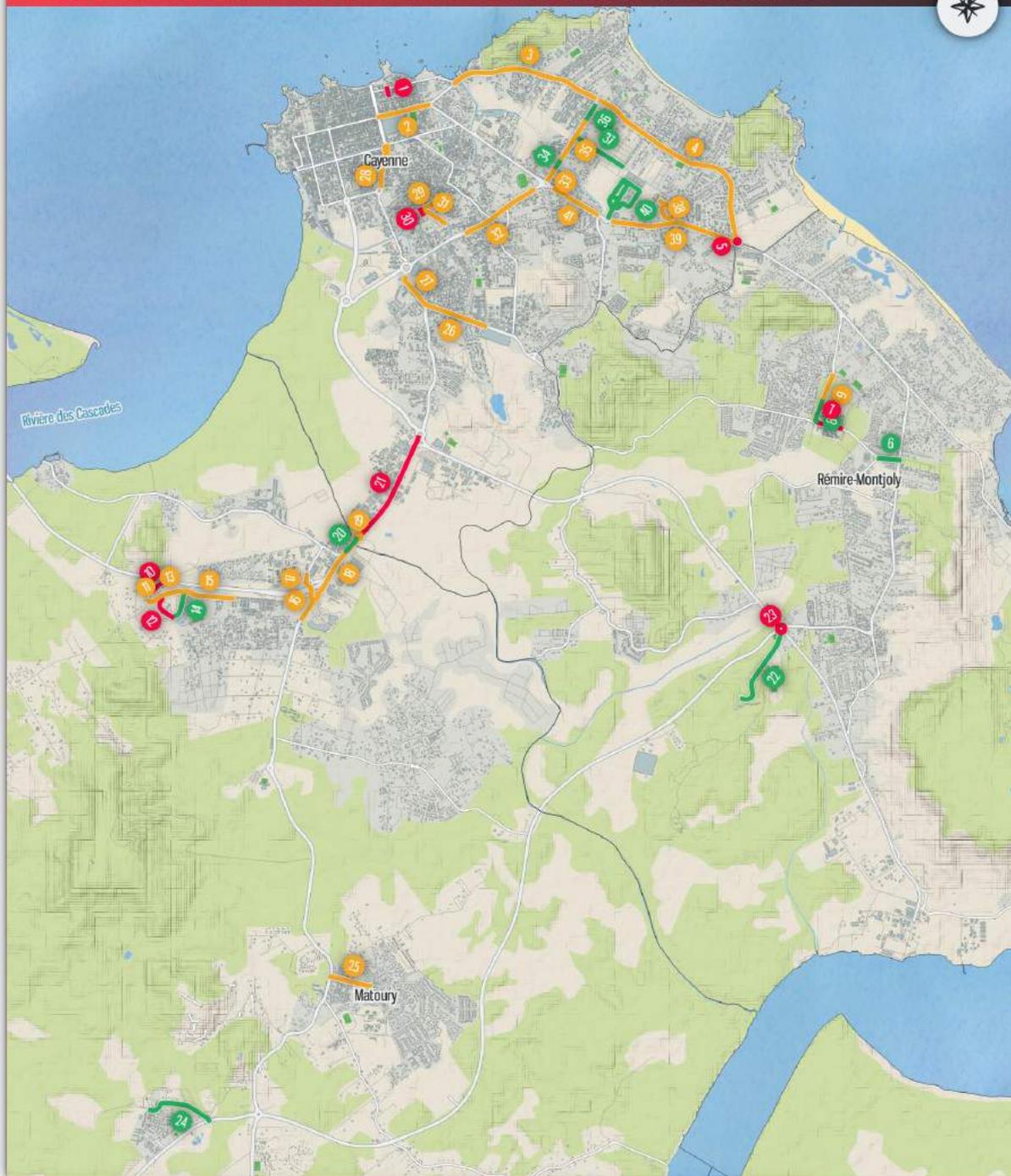
> CAYENNE - RÉMIRE MONTJOLY - MATOURY : ANALYSE CRITIQUE DES AMÉNAGEMENTS



| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| Analyse par aménagement — Bon aménagement — Cohabitation piéton — Dysfonctionnement ponctuel — Effacé, invisible ou non-intuitif — Inutile — Mauvaise conception | | Pertinence de l'aménagement — Adaptés - - - Inadaptés | | | 0 1200 m Sources : Inddigo, OpenStreetMap.org Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Novembre 2018 |
| (Detailed description of the map content and legend items) | | | | | |

Tableau 35 : Analyse critique des aménagements sur l'Île de Cayenne

> CAYENNE - RÉMIRE MONTJOLY - MATOURY : SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS



| | | |
|--|--|---|
| <p>Niveau de qualité</p> <ul style="list-style-type: none"> — Bon — Moyen — Mauvais | | <p>0 1200 m</p> <p>Sources : Inddigo, OpenStreetMap.org</p> <p>Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Novembre 2018</p> |
|--|--|---|

Tableau 36 : Carte de synthèse, Île de Cayenne

- **Kourou**

La piste cyclable sur l'avenue de Pariacabo est bien réalisée. A elle seule, elle représente plus de 50% du linéaire cyclable de la ville, lui conférant ainsi une appréciation générale favorable. Toutefois, on note quelques dysfonctionnements sur les autres infrastructures, liées à des problèmes d'insertion et retour sur la chaussée et d'identification du type d'aménagement (absence de marquage et de signalisation) ne permettant pas d'affirmer le caractère cyclable de l'infrastructure.

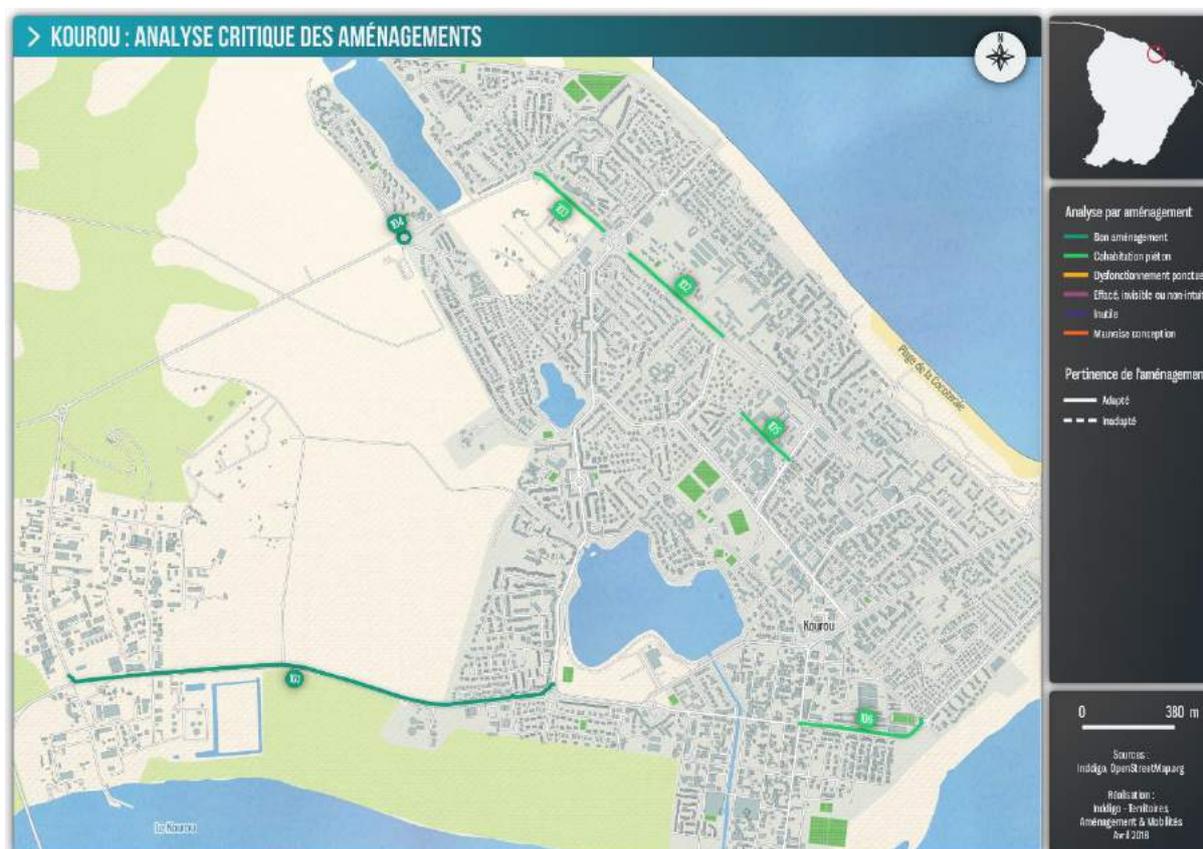


Tableau 37 : Analyse critique des aménagements sur Kourou



Tableau 38 : Carte de synthèse, Kourou

- **St-Laurent-du-Maroni**

Comme sur Cayenne, l’effacement des marquages horizontaux constitue l’un des problèmes le plus présents.

La piste cyclable de la RN1 est intéressante mais mériterait quelques ajustements, notamment au niveau du traitement de la traversée du segment 203, offrant une sécurisation bien relative.

Les zones 30 sont également appréciables. Bien que peu sophistiquées, elles présentent les infrastructures nécessaires à la pacification des trafics, ne permettant pas de reprise de vitesse supérieure à 30 km/h (plateaux, ralentisseurs, alternats...).

La piste cyclable de la route de St-Maurice mériterait une reprise totale de l’aménagement, celui-ci se limitant à l’acotement étroit et non revêtu de la voirie. L’aménagement n’est identifiable qu’au panneau de signalisation présent à l’intersection avec l’avenue Christophe Colomb.

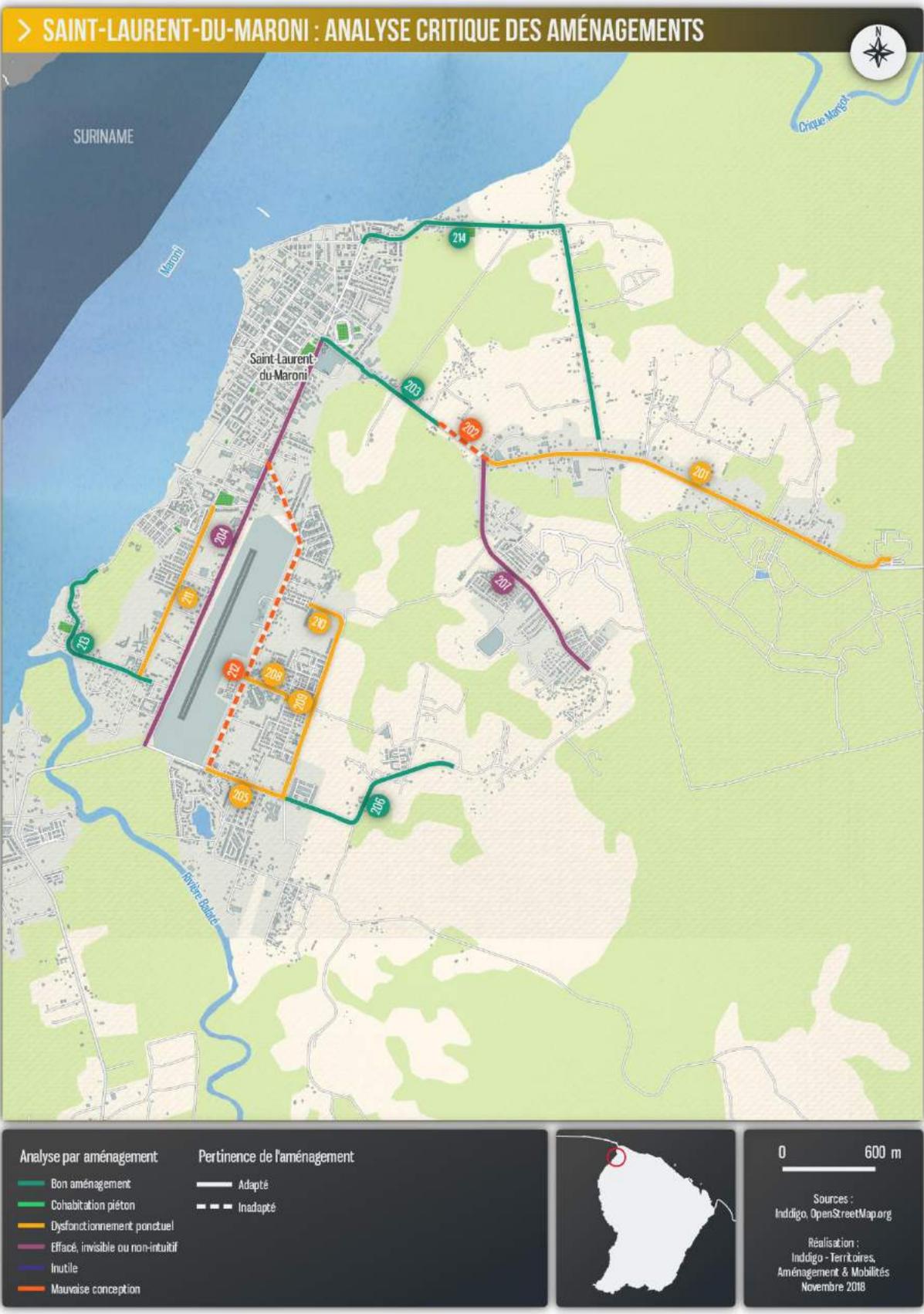


Tableau 39 : Analyse critique des aménagements sur St-Laurent-du-Maroni



Tableau 40 : Carte de synthèse, Saint-Laurent-du Maroni

4. TYPOLOGIE D'AMENAGEMENTS : FORCES ET FAIBLESSES

Une description des différents types d'aménagements cyclables est mise en annexe.

| Aménagement cyclable | Exemple | Point fort |
|---|--|---|
| <p>Piste cyclable bidirectionnelle</p> |  <p>Segment 101 à Kourou (av. Pariacabo)</p> | <p>La réalisation récente de cet aménagement est un bon exemple de conception globale : marquage au sol, traitement des intersections, séparation avec la chaussée, ...</p> |
| <p>Piste cyclable monodirectionnelle</p> |  <p>Segment 6 à Rémire-Montjoly</p> | <p>Séparation visuelle entre le cheminement piéton et cyclable (revêtement différencié) et léger ressaut pour assurer la distinction. Bon positionnement des linéaires par rapport à la chaussée (plus le mode est rapide, plus il se rapproche du centre de la chaussée) Toutefois, cet aménagement est sans doute un peu court (230 m) pour que son usage soit vraiment intéressant.</p> |
| <p>Bandes cyclables</p> |  <p>Segment 35 à Cayenne (rocade Zéphyr)</p> | <p>La largeur de la bande cyclable et le marquage au sol sont conformes à la réglementation, avec des pictogrammes réguliers.</p> <p>La continuité de l'infrastructure sur la rocade Zéphyr est assurée via une alternance intéressante avec 2 aménagements de type Lincoln.</p> |
| <p>Zone 30</p> |  <p>Segment 213 à Saint Laurent-du-Maroni</p> | <p>Il existe très peu de zone de pacification en Guyane. Les deux zone 30 présentes dans les quartiers résidentiels de St-Laurent-du-Maroni sont intéressantes par leurs lieux d'implantation et les aménagements ponctuels qui réduisent les vitesses. Les entrées de zone pourraient être toutefois plus nettement marquées.</p> |

| | | |
|--------------------------|---|--|
| <p>Voie verte</p> |  <p>Segment 20 à Matoury</p> | <p>Cet aménagement parallèle à la RN 1 est bien conçu : largeur suffisante pour accueillir les piétons et les cyclistes, pas de marquage au sol, passerelle large. Il manque uniquement le panneau réglementaire voie verte (C115 – 116) en début et fin d'aménagement pour l'officialiser.</p> |
| <p>Giratoire</p> |  <p>Segment 17 à Matoury</p> | <p>Le traitement des deux giratoires de l'échangeur de Balata (en monodirectionnelle puis en bidirectionnelle) est bien réalisé, au niveau des intersections, de la largeur, et de la séparation des flux piétons. Toutefois, l'espace piéton aurait préférentiellement dû être situé le plus loin de l'anneau.</p> |

| <p>Aménagement cyclable</p> | <p>Exemple</p> | <p>Point faible</p> |
|---|--|---|
| <p>Piste cyclable bidirectionnelle</p> |  <p>Segment 103 à Kourou (av. de France)</p> | <p>Cet aménagement est trop étroit pour assurer une bonne cohabitation entre les flux et il n'y a aucune signalisation. Rien ne permet en l'état d'affirmer son caractère cyclable.</p> |
| <p>Piste cyclable monodirectionnelle</p> |  <p>Segment 212 à Saint Laurent-du-Maroni (D53)</p> | <p>La conception et l'entretien de cet aménagement cyclable ne sont pas bons, ce qui en a transformé l'usage : les piétons l'utilisent et les cyclistes circulent plus volontiers sur la chaussée.</p> |

| | | |
|--------------------------------|---|--|
| <p>Bandes cyclables</p> |  <p>Segment 10 à Matoury</p> | <p>En plus du marquage au sol effacé, cet aménagement est non pertinent car sur un linéaire très court (186 mètres). Le manque de visibilité en fait par ailleurs un linéaire utilisé par d'autres véhicules, comme les deux roues motorisés.</p> |
| <p>Zone 30</p> |  <p>Segment 1 à Cayenne (rue Pichevin)</p> | <p>Zone 30 réalisée sur un linéaire beaucoup trop court pour être efficace, avec par ailleurs aucun aménagement complémentaire pour contraindre les vitesses. La seule pose d'un panneau réglementaire ne peut pas être suffisante pour réaliser un aménagement pertinent.</p> |
| <p>Giratoire</p> |  <p>Segment 23 à Rémire-Montjoly</p> | <p>Le manque d'entretien rend l'aménagement non utilisable : largeur réduite par la végétation, revêtement en très mauvais état. Par ailleurs, deux branches ne sont pas aménagées, empêchant de faire le tour et la largeur initiale est seulement d'1,80 m.</p> |

5. LE POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DES RESEAUX

En Guyane, seule la CACL dispose de la compétence vélo, au titre de son statut d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

5.1 L'ÎLE DE CAYENNE

La collectivité travaille actuellement au développement des transports en commun et plus particulièrement sur le projet de TCSP. Ce projet intègre la dimension vélo. Le PDU, en cours de réalisation, permettra de percevoir plus finement le niveau de prise en compte des modes actifs.

Il est essentiel que l'intercommunalité se positionne comme l'un des acteurs principaux de l'essor du vélo en ville.

57 kilomètres d'aménagements cyclables sont en projet sur l'Île de Cayenne.

La nature de ces projets est variable, et ils sont portés par des acteurs différents :

- projet urbain (type écoquartier),
- un projet de transport (TCSP),
- pur projet cyclable.

Le développement du réseau cyclable tel qu'envisagé par la CACL et ses partenaires est ambitieux. La réalisation de ce linéaire permettrait à la CACL de disposer au total de près de 80 kilomètres d'aménagements (existants + projets).

Au-delà des projets, il est à noter que sur l'Île de Cayenne, il existe un potentiel important de développement du réseau cyclable :

- Le **centre-ville de Cayenne** est construit sur la forme d'un damier (caractérisé par des rues rectilignes, qui se croisent à angle droit), avec souvent l'application de la règle de la priorité à droite. La présence de stationnement de part et d'autre des voies réduit leur largeur, ce qui implique une limitation « naturelle » des vitesses des automobilistes. Ces différents constats conduisent à la conclusion que la mise en place d'un **large périmètre de zone 30** sur ce secteur serait très pertinent et facile à mettre en œuvre.
- Les voiries de liaison présentent des profils très intéressants (espace disponible important, accotement large), sur lesquels il serait techniquement simple de créer des aménagements cyclables. De plus, la réalisation de pistes cyclables par exemple, réduirait visuellement l'emprise disponible pour les véhicules motorisés, engendrant une réduction des vitesses actuelles.

La carte ci-dessous localise ces différents projets, en mettant en parallèle le linéaire existant.

> CAYENNE - RÉMIRE MONTJOLY - MATOURY : PROJETS D'AMÉNAGEMENTS



| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>Aménagements existants et projetés</p> <ul style="list-style-type: none"> --- Projet d'aménagement --- Aménagement existant --- Linéaire PDU --- Surlargeur | <p>Surfaces visées par des projets d'aménagement</p> <ul style="list-style-type: none"> Périmètres DIN Projets d'aménagement | | <p>0 1200 m</p> <p>Sources : DREAL guyane, Inddigo, OpenStreetMap.org</p> <p>Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Mai 2018</p> |
|---|--|--|--|

Tableau 41 : Cartographie des projets urbains et cyclables sur l'Île de Cayenne

5.2 KOUROU

Le linéaire d'aménagements cyclables sur la commune est actuellement faible (4 kilomètres), mais il y a une forte volonté politique de développer un réseau cyclable structuré autour de deux enjeux :

- connecter les différents quartiers de la ville en réalisant le « Tour de Kourou »,
- pacifier la circulation dans l'hypercentre en créant une large zone 30, voire une zone de rencontre sur certains secteurs.

Ce sont ainsi près de 9 kilomètres d'aménagements cyclables qui seraient créés. A terme, le réseau cyclable sur la commune pourrait être de **13 kilomètres avec un réseau fortement maillé et hiérarchisé**.

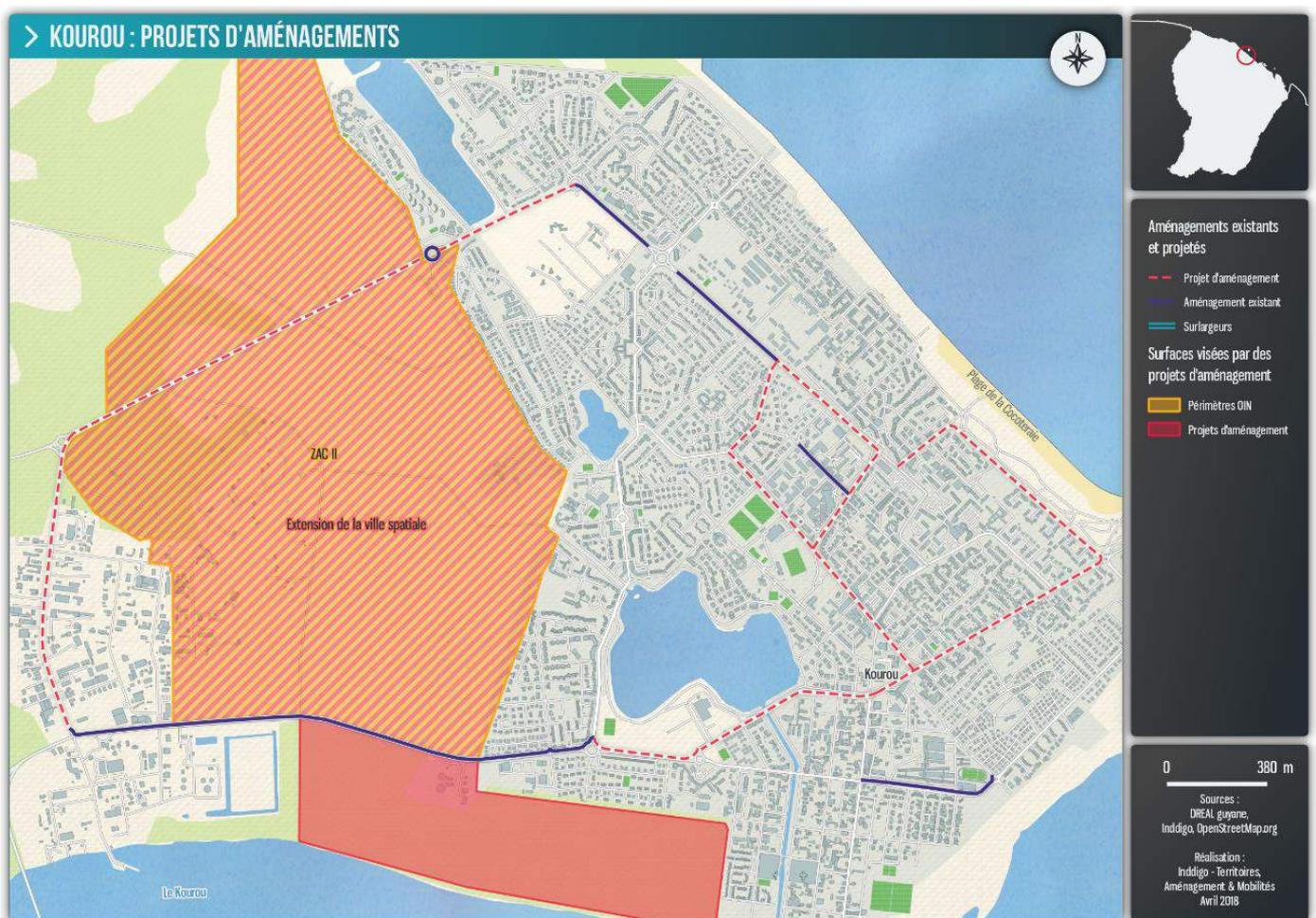


Tableau 42 : Cartographie des projets urbains et cyclables à Kourou

5.3 SAINT-LAURENT-DU-MARONI

La commune souhaite densifier son réseau en :

- corrigeant les discontinuités actuelles (Paddock, sud aérodrome),
- améliorant la qualité de certains aménagements existants mais non satisfaisants (segments 205 et 206 notamment),
- connectant les quartiers d'habitat encore non reliés (St-Louis, au-delà de la rivière Balaté).

Ce sont ainsi près de 8 kilomètres d'aménagements cyclables que la commune et la CTG pourraient réaliser dans les années à venir, avec par exemple l'aménagement des berges du canal marquant les limites urbaines actuelles.

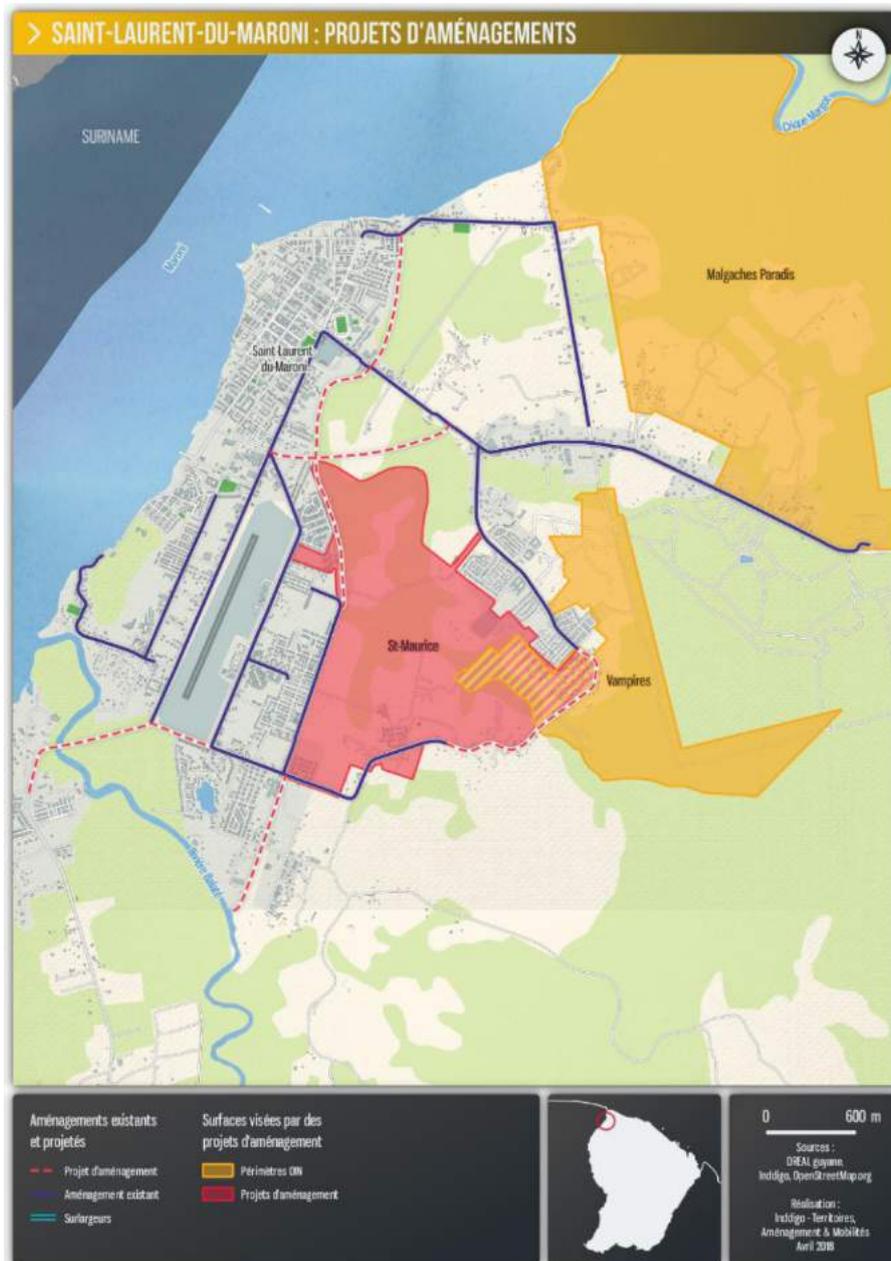


Tableau 43 : Cartographie des projets urbains et cyclables à Saint-Laurent-du-Maroni

5.4 SYNTHÈSE

Le tableau ci-dessous présente les ratios des réseaux projetés, en les comparant avec le réseau actuel. Ces données sont intéressantes et montre que les collectivités locales ont conscience qu'il est nécessaire d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes.

| Commune | Cayenne | Remire-Montjoly | Matoury | Kourou | Saint-Laurent-du-Maroni | Total |
|---|---------|-----------------|---------|--------|-------------------------|----------------|
| Linéaire (en m) | 15 371 | 2 322 | 4 715 | 3 915 | 19 634 | 45 957 |
| Habitant | 57 614 | 23 976 | 32 427 | 26 221 | 43 600 | 183 838 |
| Linéaire/hab | 0,27 | 0,10 | 0,15 | 0,15 | 0,45 | 0,25 |
| Linéaire projeté (en m) | 16 080 | 15 372 | 25 576 | 8 905 | 8 075 | 74 008 |
| Linéaire existant et projeté | 31 451 | 17 694 | 30 291 | 12 820 | 27 709 | 119 965 |
| Linéaire existant et projeté / hab | 0,51 | 0,87 | 0,84 | 0,69 | 0,29 | 0,62 |

Le linéaire projeté est essentiellement le long ou sur des voiries départementales (CTG).

| Commune / gestionnaire de voirie | Nationale | Départementale | Communale | Total |
|----------------------------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| Cayenne | | 9 585 | 6 493 | 16 079 |
| Remire-Montjoly | | 15 373 | | 15 373 |
| Matoury | 15 719 | 9 236 | 623 | 25 577 |
| Kourou | | 3 057 | 5 848 | 8 905 |
| Saint-Laurent-du-Maroni | | 1 492 | 6 582 | 8 075 |
| Total | 15 719 | 38 743 | 19 546 | 74 008 |

LES PRATIQUES ET USAGES



1. ANALYSE DES COMPTAGES

1.1 METHODOLOGIE D'ENQUETE

L'absence de données quantitatives sur la pratique du vélo en Guyane est un frein à la prise en compte de la pratique dans les politiques publiques. L'un des objectifs de l'étude portée par la DEAL est de **disposer d'une meilleure vision de la pratique en organisant des comptages**.

Ces données doivent permettre de mieux appréhender :

- **la pratique**, en enquêtant les points stratégiques d'entrée et de circulation dans les communes étudiées,
- les **variations d'usage entre la saison sèche et la saison des pluies**,
- les **différents profils d'usagers**,
- le niveau d'**équipement de sécurité** sur les vélos (casque, gilet jaune, et lumière sur un point de comptage),
- la pratique particulière de « vélo collectif ».

Les données récoltées seront utilisées dans la suite de l'étude pour disposer d'un état 0 de la pratique (calcul des indicateurs). Toutefois ces comptages trop ponctuels sur l'année ne permettent pas de connaître la part modale vélo.

Deux sessions de comptage ont été organisés :

- pour des raisons d'organisation par rapport à la durée de la mission, les comptages en **saison sèche** n'ont pas pu être réalisés. Pour obtenir des données plus ou moins équivalentes, les enquêtes ont été réalisées **durant le petit été de mars**, où théoriquement le niveau de pluviométrie baisse fortement. Ils ont été réalisés durant la semaine du 27 au 30 mars 2018.
- les comptages pour la **saison des pluies** ont été menés la semaine du 14 mai 2018.

Les jours d'enquête sont les mêmes sur les deux sessions :

- le mardi à Saint Laurent-du-Maroni.
- le mercredi à Kourou,
- le jeudi sur l'Île de Cayenne,

Les comptages ont été **réalisés sur une demi-journée**, en choisissant la pointe du matin qui est plus marquée, avec des débuts d'enquête à 6h30 pour la première session, puis 6h sur la seconde afin de mieux correspondre aux pratiques utilitaires (accès aux établissements scolaires notamment).

Sur le point de Cabassou à Cayenne, les comptages ont été effectués sur une journée complète, afin de disposer d'une vision de la pratique sur une journée entière.

- 1^{ère} session : 6h30 – 12h et jusqu'à 20h30 à Cabassou,
- 2^{ème} session : 6h – 11h30 et jusqu'à 20h à Cabassou.

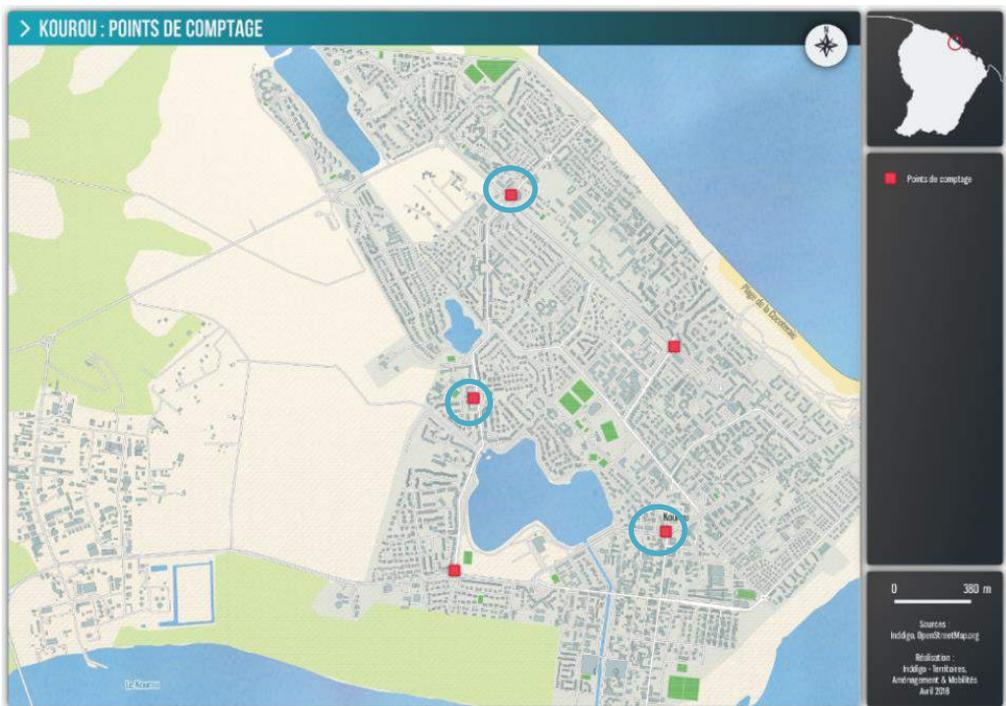
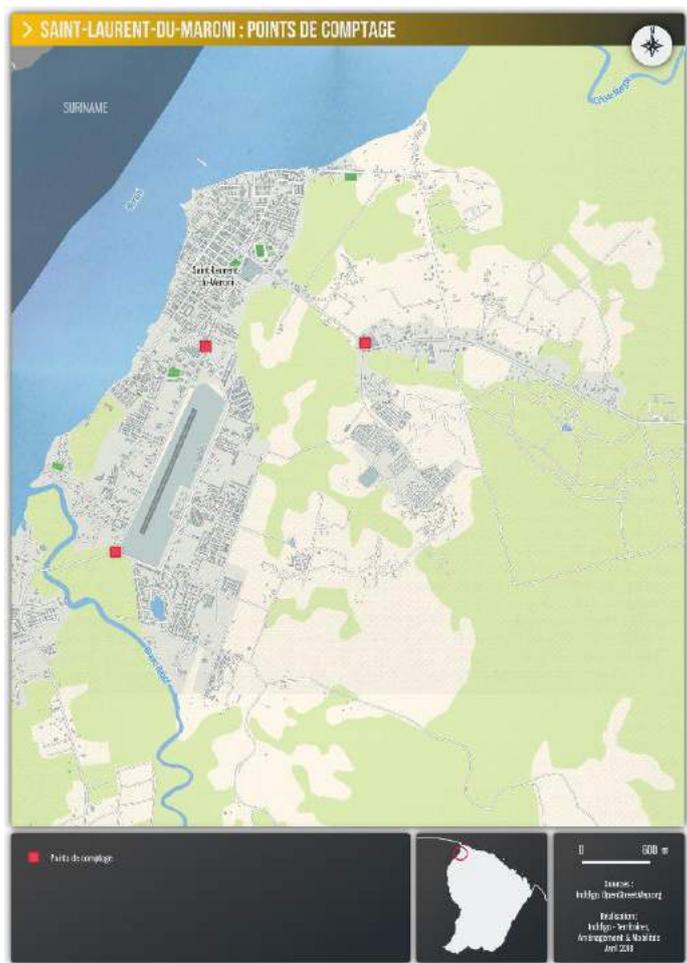
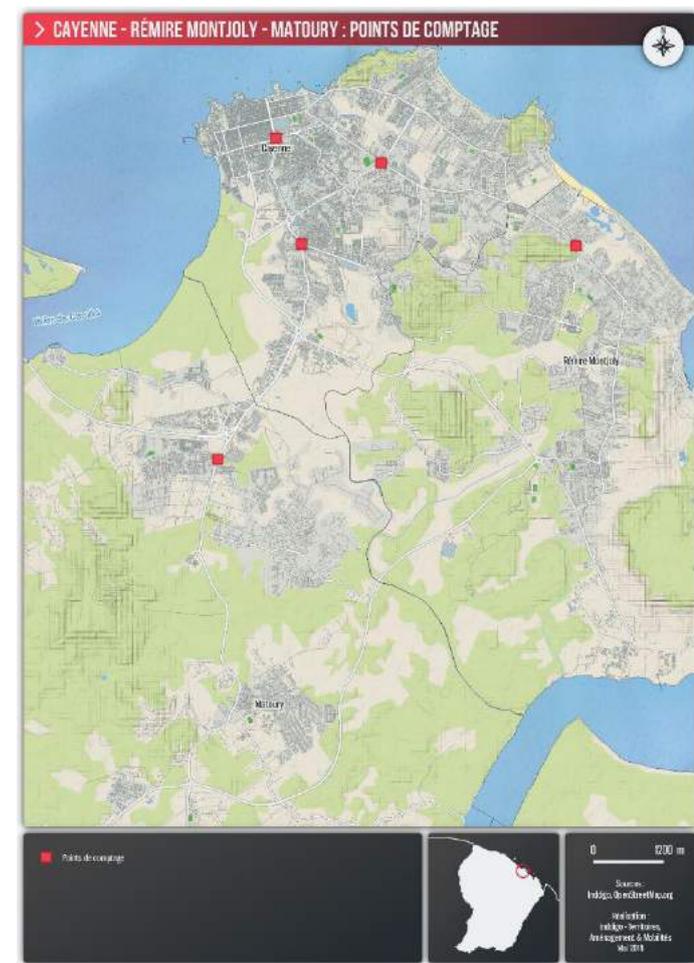
Afin de réaliser des analyses par profil de public, les distinctions selon les typologies d'usages ont été notées. Ces analyses permettent de distinguer les publics de manière globale :

- « **Scolaire** » : le port de l'uniforme étant généralisé en Guyane, nous avons pu aisément comptabiliser ce type de public. Ainsi, tout cycliste portant un uniforme, peu importe le type de vélo, est comptabilisé en tant que « scolaire ».
- Les autres catégories distinguent le type de vélo utilisé, permettant ainsi de mettre en avant les pratiques :
 - « **sportive** » : vélo de course
 - « **utilitaire** » : vélo de ville – VTT et vélo à assistance électrique
 - « **vélo collectif** » : pratique particulière consistant à être au moins deux sur un vélo

Les enquêtes ont été réalisées par des bénévoles de l'association Ranjé to Bisiklet.

Les cartes ci-dessous localisent les **13 points de comptage** :

- **Ile de Cayenne : 5 points d'enquête dont 1 où les comptages ont été réalisés sur la journée**
 - Cabassou (Cayenne) : situé sur une piste cyclable bidirectionnelle, à proximité du lycée Félix Eboué et de l'hôpital.
 - Rond-point de Baduel (Cayenne) : giratoire non équipé, situé sur un linéaire aménagé (rocade Zéphyr et route de Baduel). Plusieurs équipements majeurs à proximité (lycée, piscine) et point d'entrée dans le centre de Cayenne.
 - Rond-point du SDIS (Cayenne) : point central dans Cayenne, en fin d'aménagement cyclable.
 - Balata (Matoury) : sur un linéaire non aménagé, point de passage entre Matoury et Cayenne.
 - Route de Montjoly (Rémire-Montjoly) : sur un linéaire non aménagé, point de passage entre Rémire-Montjoly et Cayenne.
- **Kourou : 5 points de comptage, dont 2 points gérés par l'étude de la DEAL**, complétés par 3 autres points sur demande de la mairie. Ces 3 derniers points ont entièrement été gérés par les services de la mairie qui n'a réalisé ces comptages que lors de la première session (en mars 2018), et le jeudi 22 mars au lieu du mercredi.
 - Giratoire du bois chaudat (entrée de la commune à la fin du nouvel aménagement cyclable et à proximité d'un collège, non loin de la mairie).
 - A proximité de générateurs autres que scolaires (Leader Price et un marché local).
- **Saint Laurent-du-Maroni : 3 points de comptage**
 - Intersection entre la route de St-Jean et l'allée du lac bleu : point de passage obligatoire entre le quartier de St-Jean et le centre de Saint Laurent-du-Maroni.
 - Super U : point central.
 - RN1 – Castaing : carrefour stratégique sur l'axe rentrant dans Saint Laurent-du-Maroni, à proximité du lycée professionnel, sur un carrefour où l'aménagement cyclable n'est pas adapté à la pratique.



Les points entourés en bleu correspondent aux points d'enquête gérés par la ville de Kourou

Tableau 44 : Localisation des points de comptage sur les 3 secteurs d'étude

1.2 LA PRATIQUE EN « SAISON SECHE »

Les enquêtes réalisées durant le petit été de mars doivent permettre d'obtenir une vision de la pratique en saison sèche. Selon Christian Brévignon, responsable de l'unité de prévision au centre météorologique de Guyane, les précipitations ont globalement été normales sur le mois de mars 2018. La pluviométrie a toutefois été plus forte sur la dernière semaine entre les 24 et 26 mars -jours d'enquête- (source France Guyane du 5 avril 2018).

Toutefois, lors des comptages, les épisodes pluvieux ont été minimes.

Malgré une pluviométrie limitée, la question de la représentation de cette période par rapport aux usages en saison sèche se pose. En effet, les risques de pluie sont tout de même présents et certains cyclistes peuvent donc adapter leur pratique à cette incertitude. Par ailleurs, la pratique du vélo est plus agréable en cette période que durant la saison sèche où les températures sont plus élevées.

1.2.1 L'ÎLE DE CAYENNE

La carte ci-dessous localise les points de comptage qui ont été évalués sur l'Île de Cayenne.

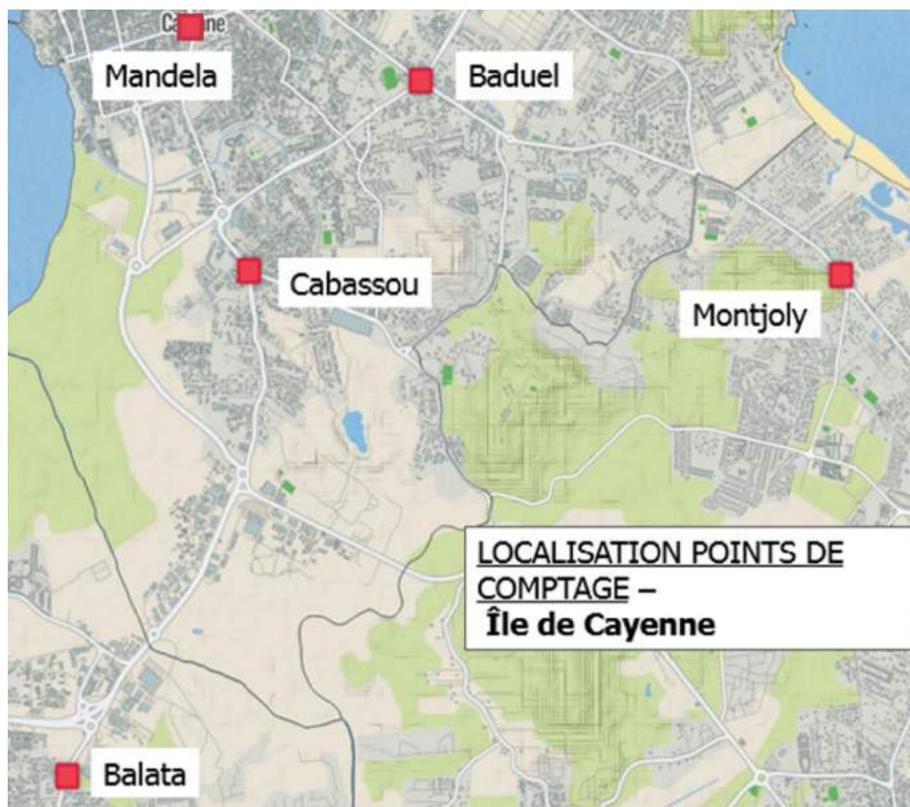
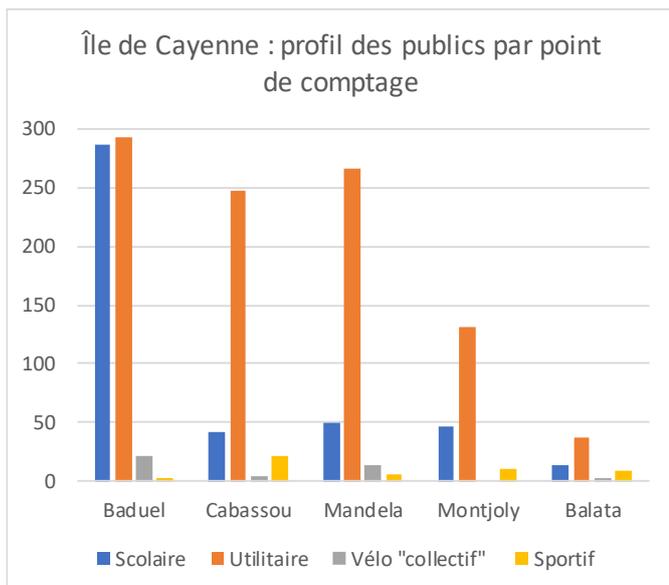


Tableau 45 : Localisation des points de comptage sur l'Île de Cayenne



- « **Baduel** » se démarque des autres points de comptage en termes de **fréquentation** (605 cyclistes sur la matinée) **et de type de public** (autant de scolaire que d'utilitaire).
- Sur les **4 autres sites, la part d'utilitaire est beaucoup plus forte**, entre 60 et 80% des cyclistes comptabilisés.
- Les **points de comptage sur Rémire-Montjoly** (« Montjoly ») **et Matoury** (« Balata ») ont enregistré **le moins de passages**, respectivement 190 et 61 cyclistes.
- Le **peu de fréquentation sur « Balata »** peut s'expliquer par des déplacements davantage intracommunaux qu'à destination de Cayenne, située à plus de 8km

Tableau 46 : Analyse des profils sur l'Île de Cayenne (saison sèche)

Le graphique ci-dessus présente pour le site de Cabassou uniquement les données du matin, afin de permettre des comparaisons.

L'analyse horaire du graphique ci-dessous permet de mettre en avant les constats suivants :

- **L'hyperpointe du matin se situe entre 6h30 et 7h.** Elle concentre plus du quart des flux comptabilisés sur « Baduel » (27%), « Balata » (26%), « Cabassou » (24%), voire 31% sur « Montjoly ».
- Cette hyperpointe est moins nette à « Mandela », elle ne représente que 18% de l'ensemble des flux sur ce point d'enquête.
- **A « Balata », on note plusieurs pics de fréquentation sur la matinée :** 6h30 (13%), 7h15 (11%), 9h (10%) et 11h30 (10%).

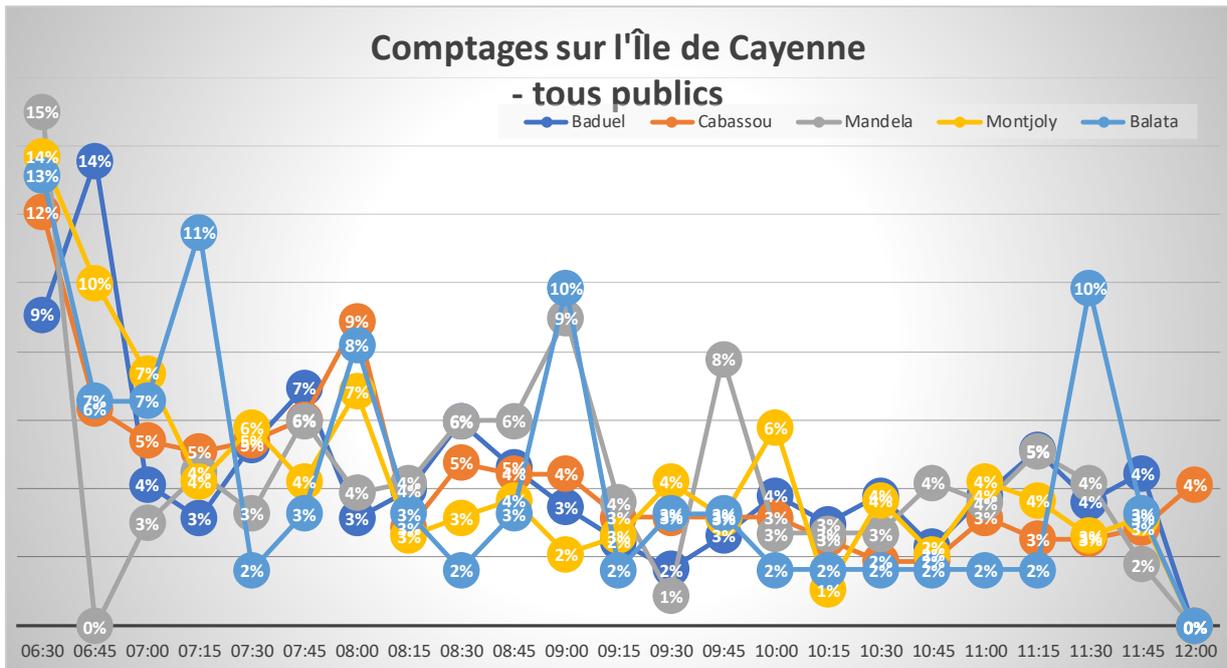


Tableau 47 : Analyse horaires sur l'Île de Cayenne (saison sèche)

Sur le site de Cabassou, une analyse complémentaire sur toute la journée a été menée, afin de connaître sur un point les niveaux de fréquentation sur une journée complète.

Cette analyse montre une **répartition des flux « classiques »**, c'est-à-dire avec une **pointe forte et marquée le matin jusqu'à 8h**, puis un **pic à midi** (essentiellement lié aux déplacements des scolaires), **l'après-midi la fréquentation est plus diffuse**. La pointe du soir est moins nette, elle se situe entre 16h30 et 18h30.

Les **déplacements utilitaires sont constants sur toute la journée**, ce qui tend à penser que ces déplacements à vélo sont en grande partie liés à d'autres déplacements que les déplacements domicile-travail.

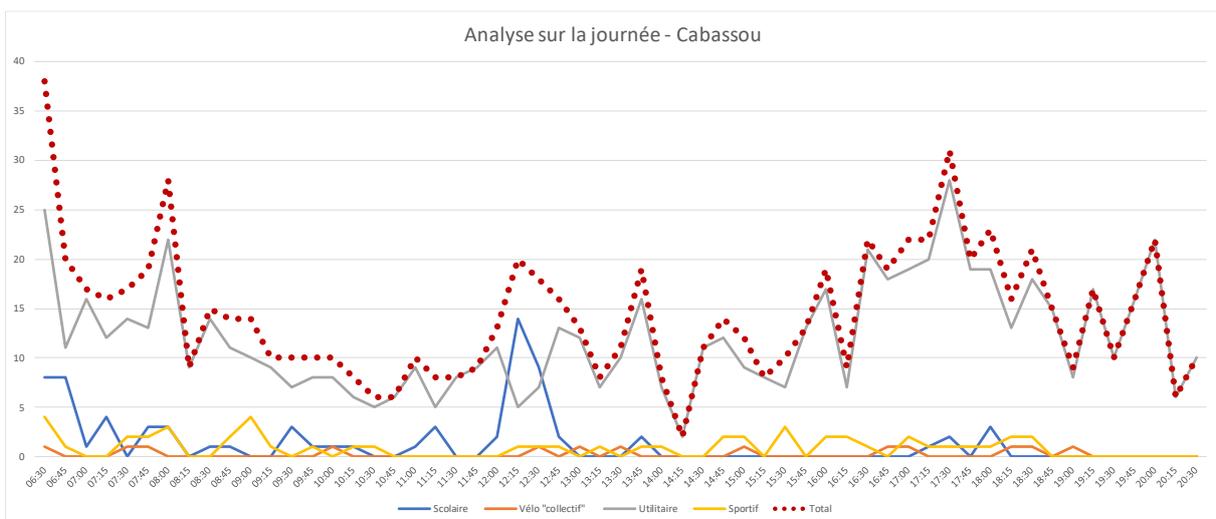


Tableau 48 : Analyse sur toute la journée sur le point de Cabassou (saison sèche)

1.2.2 KOUROU

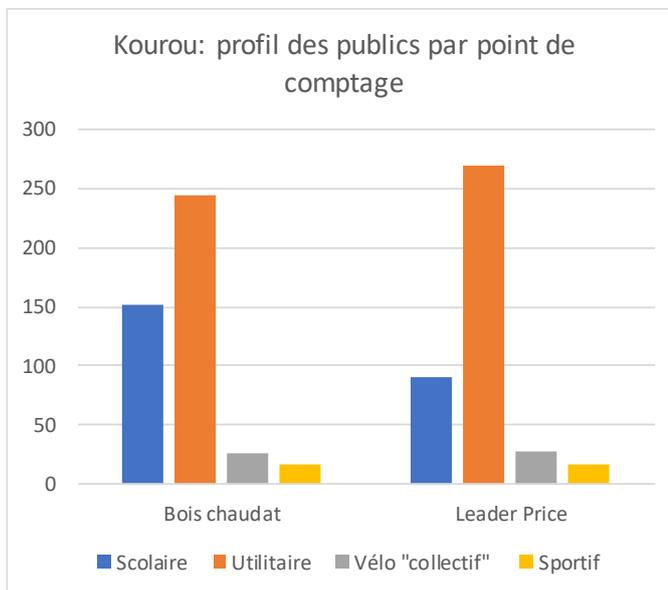


La carte ci-contre localise les points de comptage qui ont été réalisés à Kourou.

La commune de Kourou a souhaité organiser des comptages complémentaires, sur les points d'enquête suivants : « Super U », « Les 2 lacs » et « Mairie ». Toutefois, les enquêtes n'ayant pas été réalisées sur la même journée, leur analyse n'a pas été intégrée à ce document.

les éléments ci-dessous concernent uniquement les comptages réalisés sur « Leader Price » et Bois Chaudat »

Tableau 49 : Localisation des points de comptage à Kourou



- Le nombre de cyclistes comptabilisés sur les deux points d'enquête est similaire, respectivement 439 et 405, alors qu'il se situe dans des secteurs différents.
- La différence entre les deux points se situe sur le public comptabilisé :
 - le nombre de scolaires est plus important à **Bois chaudat**, sans doute lié à la proximité du collège, **plus d'un cycliste sur 3** ;
 - **2 cyclistes sur 3 sont des utilitaires sur le point « Leader Price ».**
- Le nombre de **sportifs** est identique, **4% sur les deux sites.**

Tableau 50 : Analyse des profils à Kourou (saison sèche)

L'analyse horaire du graphique ci-dessous permet de mettre en avant les constats suivants :

- Les usages entre les 2 points sont donc différents.
- Une fréquentation importante à Bois chaudat dès 6h30, puis une forte augmentation en fin de matinée vers 11h15-11h30. Ceci s'explique par le public scolaire très présent sur ce secteur,
- 6h30 est d'ailleurs le pic de fréquentation de ce point d'enquête (46 cyclistes comptabilisés),
- le pic à « Leader Price » est à 10h15 (37 cyclistes) et 11h (35 cyclistes), beaucoup plus tard dans la matinée.
- La courbe de fréquentation est relativement semblable entre les deux points en début de matinée, ceci est lié aux déplacements utilitaires (motifs travail et étude). A partir de 10h, la fréquentation se stabilise à Bois chaudat, tandis qu'elle progresse à « Leader Price ».

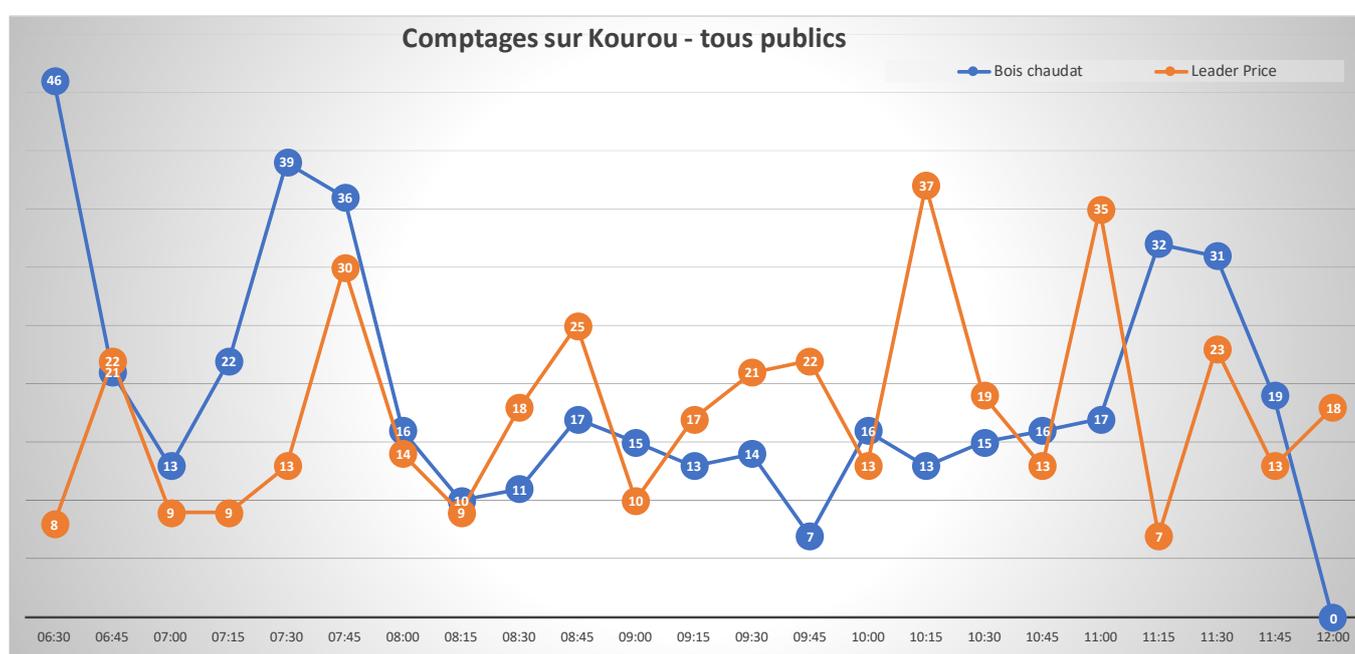


Tableau 51 : Analyse horaire à Kourou (saison sèche)

1.2.3 SAINT LAURENT-DU-MARONI

La carte ci-dessous localise les points de comptage qui ont été évalués à Saint Laurent-du-Maroni.

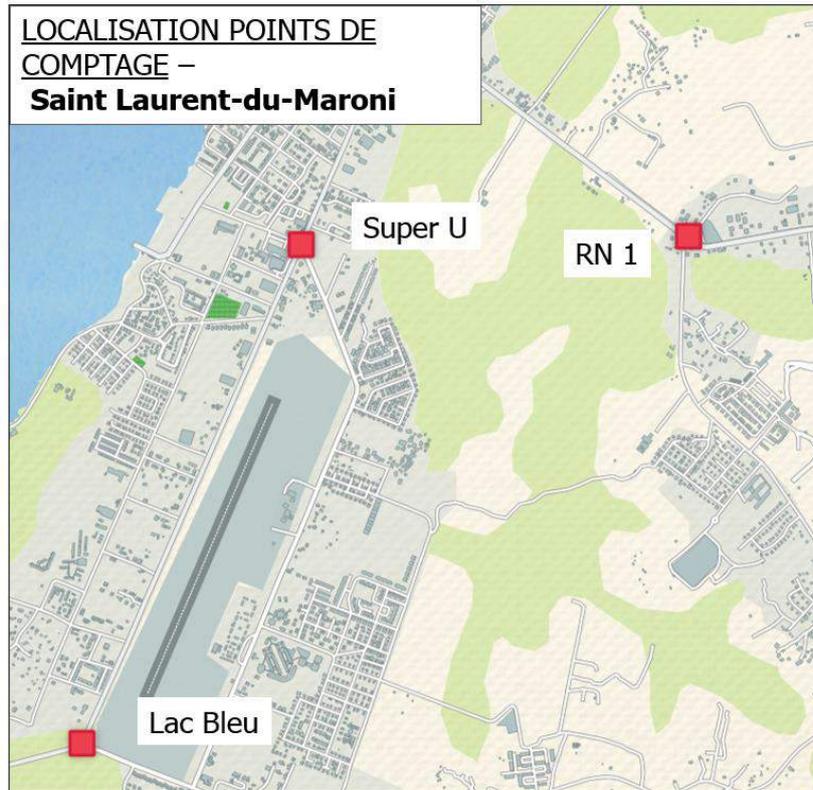


Tableau 52 : Localisation des points de comptage à Saint Laurent-du-Maroni

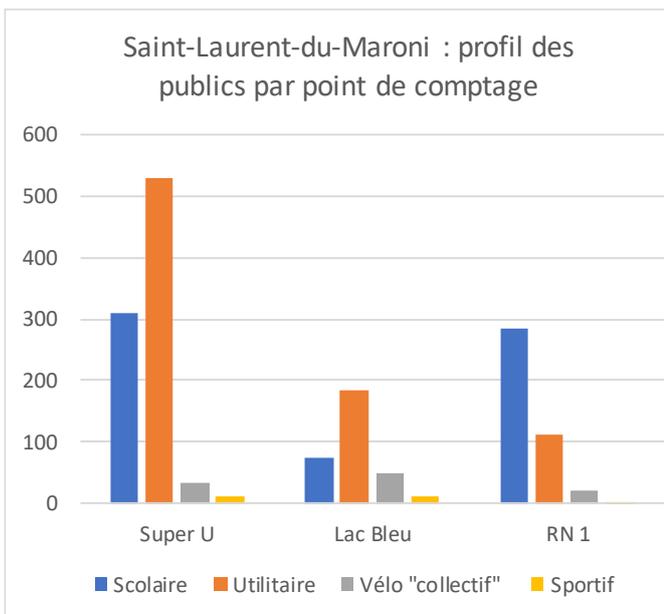


Tableau 53 : Analyse des profils à Saint Laurent-du-Maroni (saison sèche)

- **La part des scolaires** sur le point de comptage « **RN1** » est beaucoup plus importante que sur les autres points (68%).
- Le nombre de « **vélos collectifs** » comptés **au lac bleu est important (16%)**.
- Le point « **super U** » a comptabilisé un **nombre beaucoup plus important de cyclistes : 883**, contre 400 en moyenne sur les deux autres points.
- **12 vélos à assistance électrique** comptés à « **super U** » et 11 au « **lac bleu** ». Il s'agit sans doute des mêmes utilisateurs. C'est sur Saint Laurent-du-Maroni que ce type de vélo a été remarqué.

Il y a eu 4 épisodes pluvieux à Saint Laurent-du-Maroni durant le comptage, sans que l'on puisse voir un impact sur la pratique, car ces épisodes ont été très courts.

L'analyse horaire du graphique ci-dessous permet de mettre en avant les constats suivants :

- **L'hyperpointe du matin est décalée par rapport à Cayenne, elle se situe entre 6h45 et 7h30.**
 - 55% des flux comptabilisés sur « RN1 » l'ont été à cette période. En moyenne, 45% sur les 2 autres points.
- Une pointe en fin de matinée, à 11h45, est à noter sur le point « RN 1 » (9%), invisible sur les deux autres.
- Au cours de la matinée (8h-11h), les **flux sont faibles mais continus** sur les trois points de comptage. On n'observe aucune pointe notable sur cette période, contrairement aux résultats sur Cayenne et Kourou.

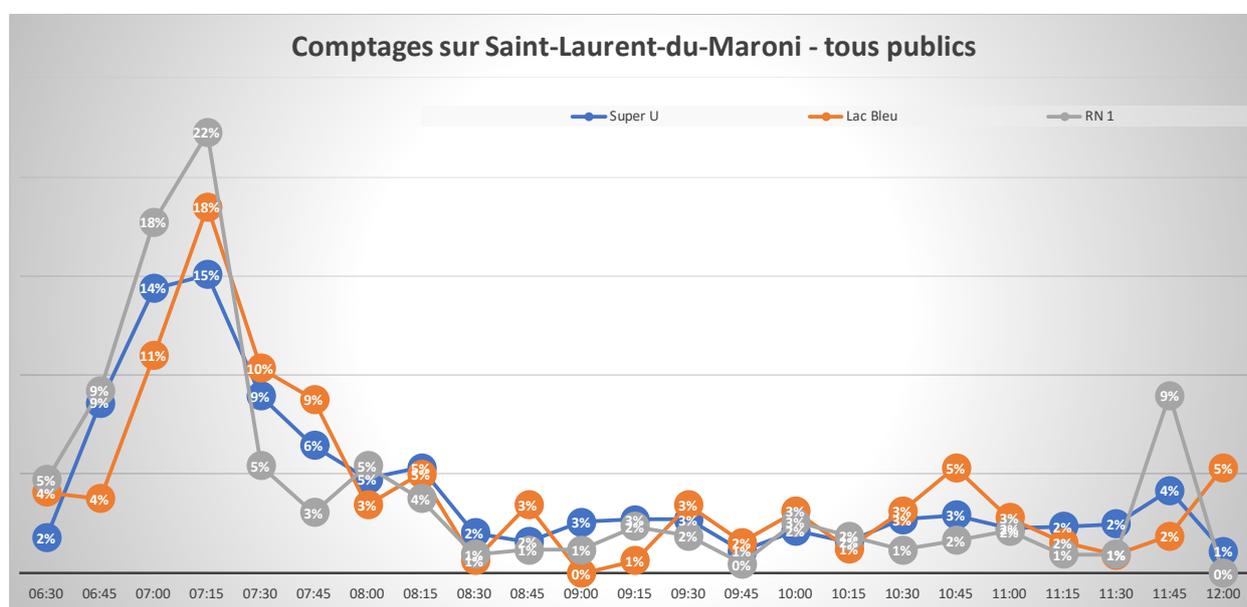


Tableau 54 : Analyse horaire à Saint Laurent-du-Maroni (saison sèche)

1.2.4 LES EQUIPEMENTS DE SECURITE

Le port d'équipement de sécurité, qu'il s'agisse du casque ou du gilet jaune, est très faible, mais aussi inégal selon les communes et même par point de comptage. Il est possible que les enquêteurs n'aient pas systématiquement noté cette information.

Sur la commune de Saint-Laurent-du-Maroni, un nombre plus important d'équipements de sécurité a été compté sur le point « super U » : 53. Ce sont plus des gilets jaunes que des casques.

Rapporter la part d'utilisateurs avec au moins un équipement, sans savoir si un usager peut porter les 2, à l'ensemble des cyclistes enquêtés, permet de faire les constats suivants :

- C'est sur le point de « Cabassou » que le niveau d'équipement est le plus important, 13% des usagers. Le second site sur Cayenne est « Baduel » (5%).
- A Saint Laurent-du-Maroni, 6% des cyclistes sur le point « RN 1 » sont équipés.

- A Kourou, 4 à 5% des cyclistes sont équipés d'au moins un équipement de sécurité (respectivement sur « Leader Price » et Bois chaudat).
- Sur 5 des 10 points de comptage, aucun équipement n'a été comptabilisé.

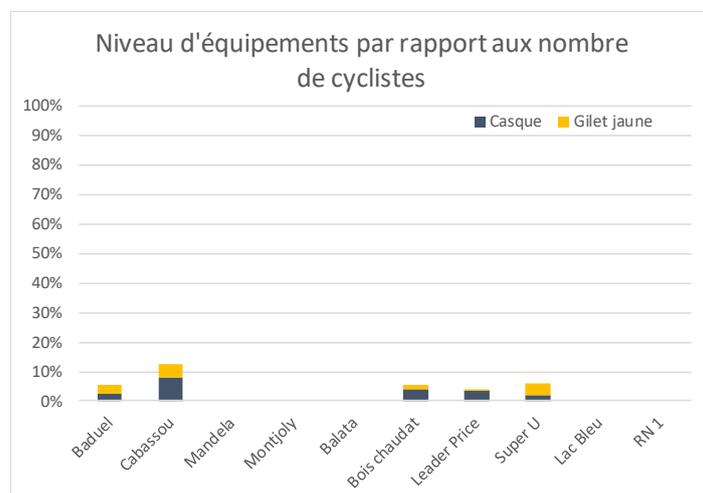
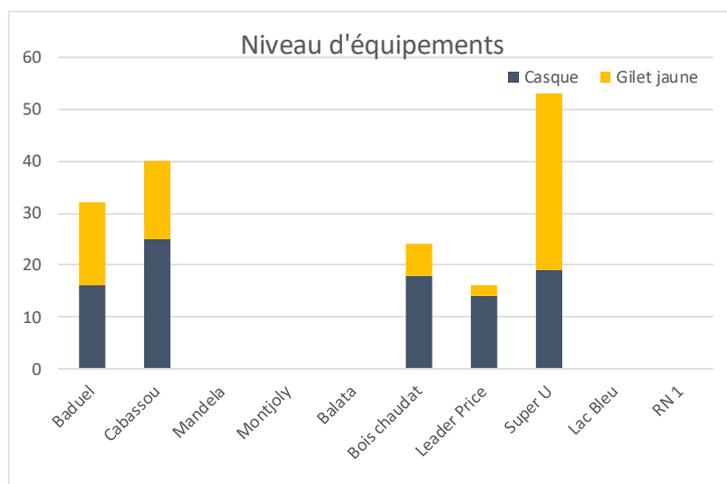


Tableau 55 : Utilisation des équipements de sécurité (saison sèche)

la présence d'un éclairage en état de marche a pu être analysée sur le site de Cabassou car une partie de l'enquête a eu lieu à la tombée de la nuit. Sur ce site, **seul 9 vélos étaient éclairés** sur 244 comptés, soit 3%.

Il est important de noter que le port d'un gilet rétro réfléchissant certifié est obligatoire pour tout cycliste circulant hors agglomération, la nuit. Depuis le 22 mars 2017, le port du casque est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans.

Des actions sont régulièrement menées par la gendarmerie et les établissements scolaires pour sensibiliser, voire équiper les scolaires avec des gilets jaunes. Ces opérations sont importantes et doivent être répétées pour que progressivement la part de cyclistes équipés en sécurité augmente et pas uniquement auprès du public scolaire.

1.3 LA PRATIQUE EN SAISON DES PLUIES

Les comptages organisés en mai 2018 pendant la saison des pluies, devait permettre d'évaluer des éventuelles différences de pratique selon les saisons. Or, la météo les jours de comptage ne permet pas d'observer de réelles différences sur l'ensemble du territoire d'étude. En effet, Le temps était beau et sec sur Saint Laurent-du-Maroni et Kourou, hormis quelques averses éparses sur Kourou non significatives. Seuls les comptages effectués à Cayenne nous donneront un aperçu des pratiques, car le niveau de pluviométrie sur l'Île de Cayenne était élevé ce jour-là.

1.3.1 L'ÎLE DE CAYENNE

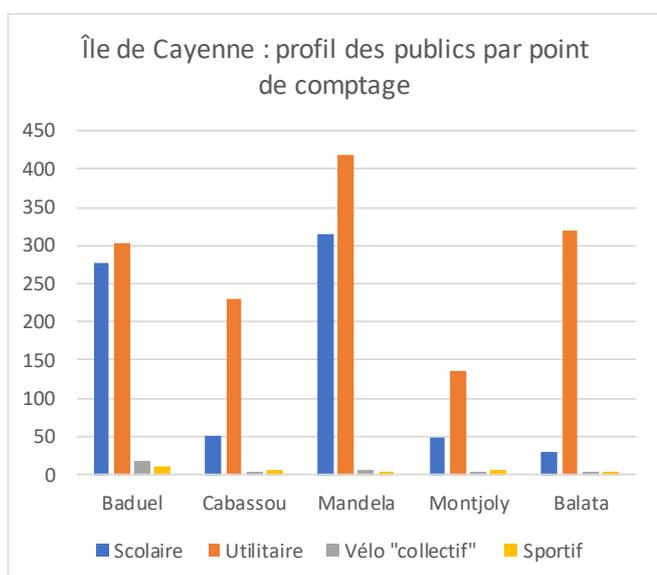


Tableau 56 : Analyse des profils sur l'Île de Cayenne (saison pluie)

Les données du graphique ci-dessus présente, pour le site de « Cabassou », uniquement les données du matin, afin de permettre des comparaisons.

L'analyse horaire du graphique ci-dessous permet de mettre en avant les constats suivants :

- la **pointe du matin entre 6h et 7h30 est très marquée**. Elle représente près de la moitié des flux sur tous les points, excepté « Baduel » (39%).
- des **discontinuités sur le site de « Balata »**, avec peu de passages entre 7h30 et 9h puis une forte fréquentation entre 9h30 et 11h, et des pics nets à 9h45 (8%), 10h45 (8%).
- à l'inverse, il y a une **certaine continuité** dans les flux de cyclistes observés **sur « Baduel »**.
- une **fréquentation plus forte avant 7h** s'observe davantage sur « **Montjoly** » et « **Balata** » qui sont les deux points **les plus éloignés de la ville centre Cayenne**, où sont concentrés les principaux générateurs de déplacements. Cela pourrait s'expliquer par la durée des déplacements plus longs nécessitant des départs plus tôt.

- Les sites de « **Baduel** » et « **Mandela** » sont marqués par une **répartition homogène** entre les scolaires et les utilitaires.
- A l'inverse sur les sites de « **Balata** » (90%), « **Cabassou** » (79%) et « **Montjoly** » (71%), la **part d'utilitaires** observés est significativement **plus importante**.
- **Un tiers des cyclistes observés dans la matinée l'a été sur « Mandela »** (743 sur 2 191). Le site de « Baduel » est également un point de passage important (28%, 611)
- Le nombre de vélos collectifs est relativement faible (34, soit 2% de l'ensemble des cyclistes).

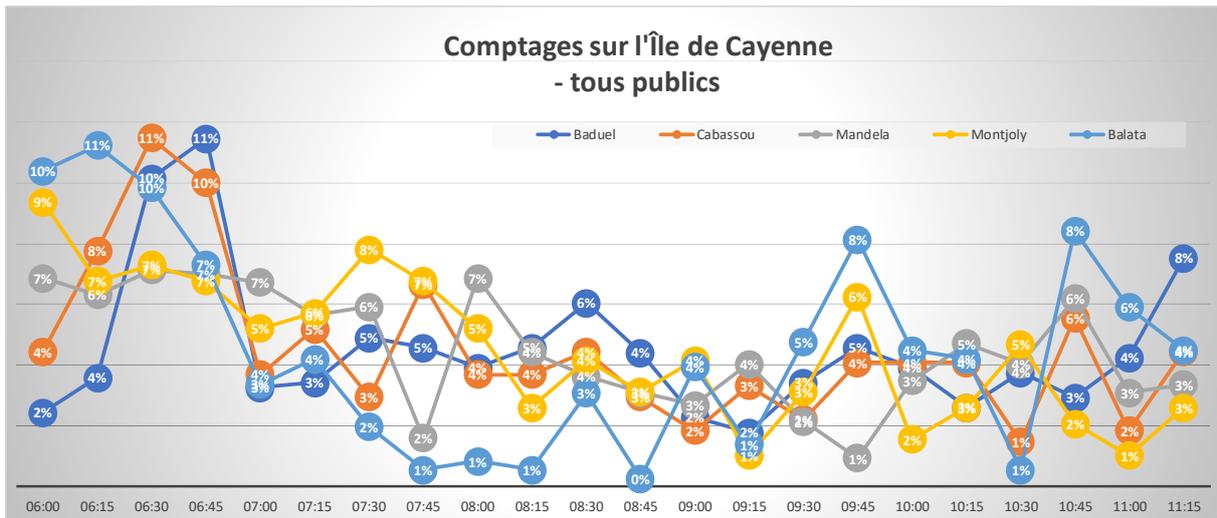


Tableau 57 : Analyse horaire sur l'Île de Cayenne (saison des pluies)

Sur le site de Cabassou, les comptages réalisés sur toute la journée de 6h à 20h permettent de mieux visualiser les pratiques journalières. Le graphique ci-dessous confirme que ce site est très fortement marqué par une pratique utilitaire. Le passage de scolaires est marqué à 6h30 à 7h puis en sortie à 12h15. Cette cible est peu présente ensuite dans l'après-midi. Très peu de cycloportifs ont été observés sur cette journée (un jeudi), on note tout de même une fréquentation entre 15h45 et 17h30 (59% de la pratique).

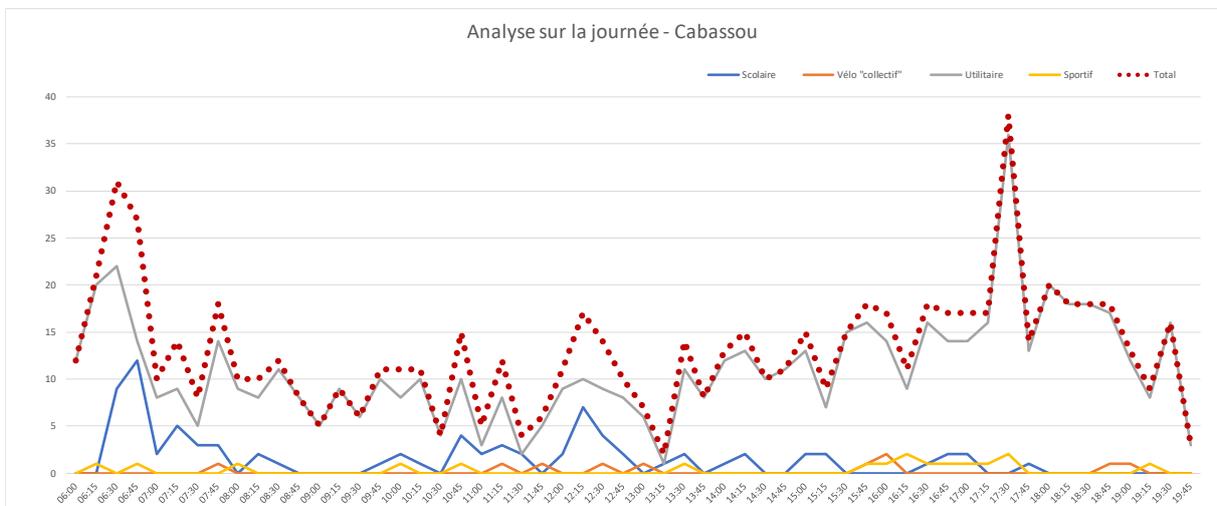
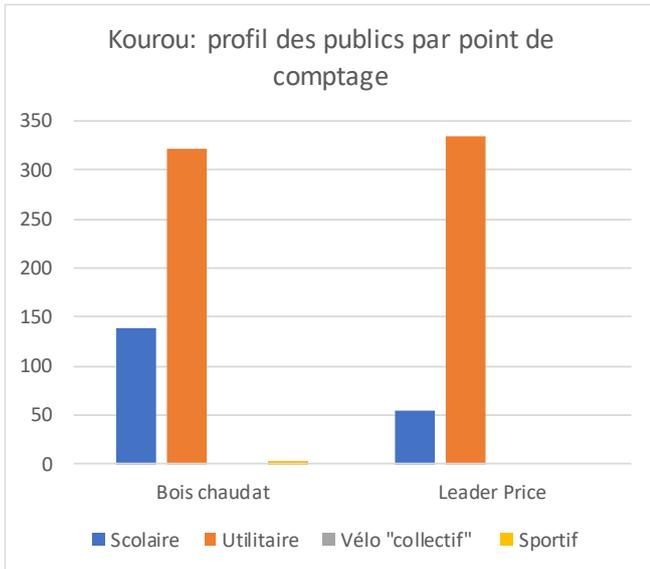


Tableau 58 : Analyse sur toute la journée sur le point de Cabassou (saison des pluies)

1.3.2 KOUROU

Les comptages en saison des pluies n'ont été menés que sur les deux sites dépendants de la DEAL « Bois chaudat » et « Leader Price ».



- **Le nombre de cyclistes observés sur les deux points de comptage est relativement proche** (483 à « Bois chaudat » et 400 à « Leader Price »).
- Le nombre de **scolaires est plus important sur « Bois chaudat », comme lors de la saison sèche**. Sur ce site, la part de scolaires représente près de 29% des flux. Elle n'est que de 14% sur « Leader Price ».
- La **pratique sportive est quasi nulle**, seuls trois cyclosportifs ont été observés sur « Bois chaudat ».

Tableau 59 : Analyse des profils à Kourou (saison des pluies)

L'analyse horaire montre une répartition des flux relativement similaires sur les deux points de comptage, hormis à 8h15 et à partir de 10h, où les flux sur stagnent à Bois chaudat. A l'inverse, sur ce site les pointes sont plus marquées à 6h45 et 7h45.

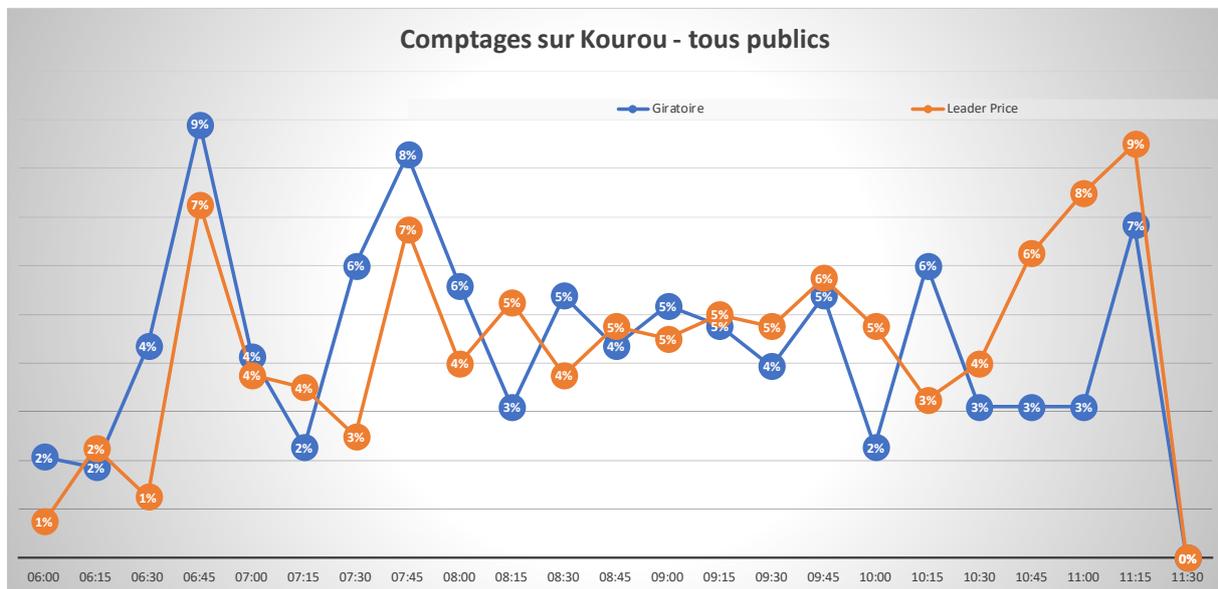
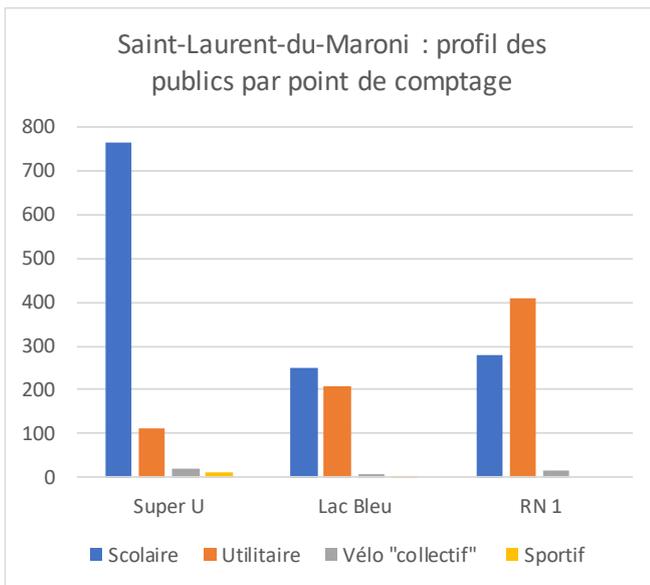


Tableau 60 : Analyse horaire à Kourou (saison des pluies)

1.3.3 SAINT-LAURENT-DU-MARONI



- **La part des scolaires** sur le point de comptage « **Super U** » est très importante (85%).
- La répartition est plus homogène sur les deux autres sites.
- Le site « **RN1** » qui permet notamment l'accès au lycée technique est le seul point de comptage où **la part des scolaires est inférieure aux utilitaires**.
- **Saint-Laurent-du-Maroni se distingue des autres communes étudiées par une fréquentation liée aux publics scolaires extrêmement forte.** Ils représentent 62% de l'ensemble des cyclistes contre 12% sur l'Île de Cayenne et 22% à Kourou.

Tableau 61 : Analyse des profils à Saint Laurent-du-Maroni (saison des pluies)

L'analyse horaire du graphique ci-dessous montre que :

- la **pointe du matin est nette entre 6h45 et 7h15** sur les 3 sites, même si elle est moins forte sur « Super U ».
- globalement, les flux diminuent après cette pointe, excepté une petite pointe à 8h15 au « lac bleu ».
- une **forte fréquentation sur la « RN1 »** est observé **en milieu de matinée** à 9h45.

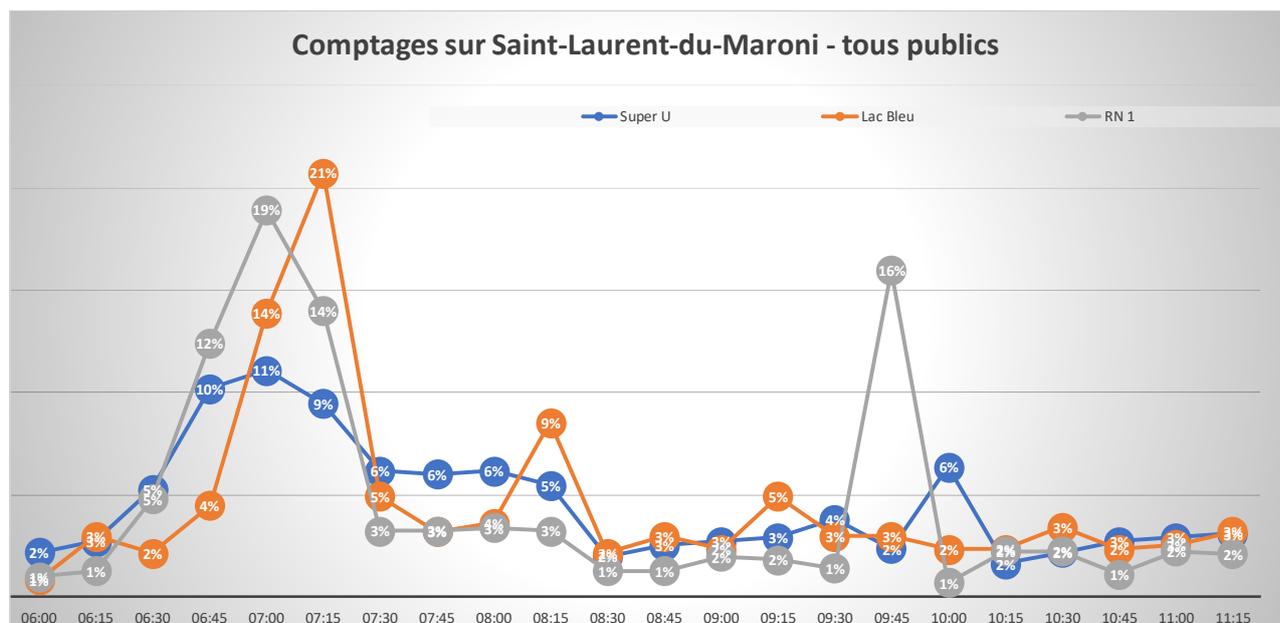


Tableau 62 : Analyse horaire à Saint Laurent-du-Maroni (saison des pluies)

1.3.4 LES EQUIPEMENTS DE SECURITE

Contrairement à la saison sèche, c'est sur l'Île de Cayenne que l'on observe le plus de cyclistes portant au moins un équipement de sécurité. 8% des cyclistes sont ainsi équipés. Près d'un cycliste sur cinq porte un casque ou un gilet jaune sur le site de « Montjoly ». Cette part chute en dessous de 10% sur « Baduel » et « Cabassou ».

Sur les autres points de comptage, le niveau d'équipement est très faible.

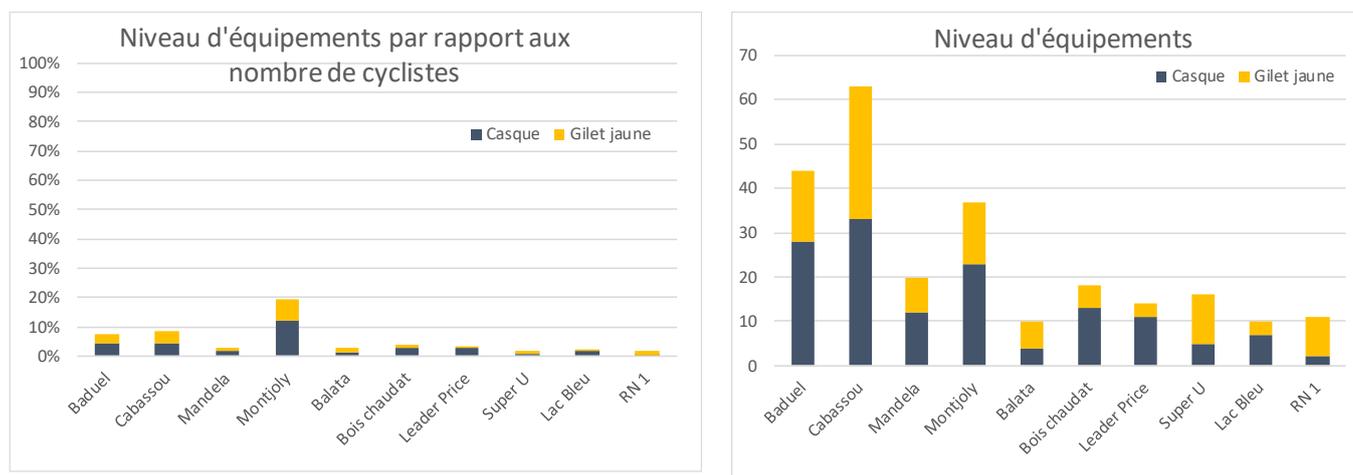


Tableau 63 : Utilisation des équipements de sécurité

L'éclairage des vélos a été évalué sur « Cabassou ». Seulement 2% des cyclistes observés sur ce site étaient équipés d'éclairage.

1.4 COMPARAISON DES PRATIQUES SELON LA SAISON

Pour permettre une analyse homogène des deux séries de comptages, seuls les cyclistes observés entre 6h30 et 11h30 ont été comptabilisés sur l'ensemble des sites, y compris Cabassou.

On note que la **fréquentation est globalement plus forte en saison des pluies qu'en saison sèche**. Ce sont ainsi 4 413 cyclistes qui ont été comptabilisés en mai 2018, contre 3 615 en mars, soit une **augmentation de 22% des mobilités vélos**.

Sur les sites de Kourou et Saint Laurent-du-Maroni, la météo a été similaire lors des deux comptages, avec du beau temps. A la différence de Cayenne qui a connu de fortes pluies lors des deuxièmes comptages. Or c'est sur l'Île de Cayenne, que les plus fortes augmentations ont été observées, +37%. Pour Kourou et Saint Laurent-du-Maroni, les fréquentations vélos augmentent respectivement de 15 et 12%. Le vélo étant un mode contraint en Guyane explique déjà le maintien de la fréquentation en saison des pluies, contrairement aux pratiques métropolitaines enregistrant une baisse notable pendant la période hivernale. Toutefois, l'augmentation observée en saison dite des pluies constitue un fait beaucoup plus inattendu. Elle peut justifier un comportement des usagers complètement indépendant de la météo, le vélo étant le mode de déplacement quotidien sans possibilité de report sur un autre moyen de transport.

- sur l'Île de Cayenne, les sites de « Mandela » et « Balata » ont des progressions très significatives, surtout pour « Balata », dont une partie peut être expliquée par des erreurs de comptage (+426% et +105% pour « Mandela ») mais permettant d'affirmer néanmoins une réelle augmentation de la fréquentation. A l'inverse, les observations sur « Montjoly » et « Cabassou » sont plus faibles (-10 et -17%) et restent stables sur « Baduel » (+3%).
- à Kourou, le nombre de cyclistes comptabilisé a augmenté de 15% en moyenne sur les deux sites, avec une part plus importante sur « Bois chaudat ».
- à Saint-Laurent-du-Maroni, les observations sont en fortes progressions sur les sites de « Lac Bleu » (+54%) et « RN1 » (+86%), en revanche en forte baisse à « Super U » (-36%).

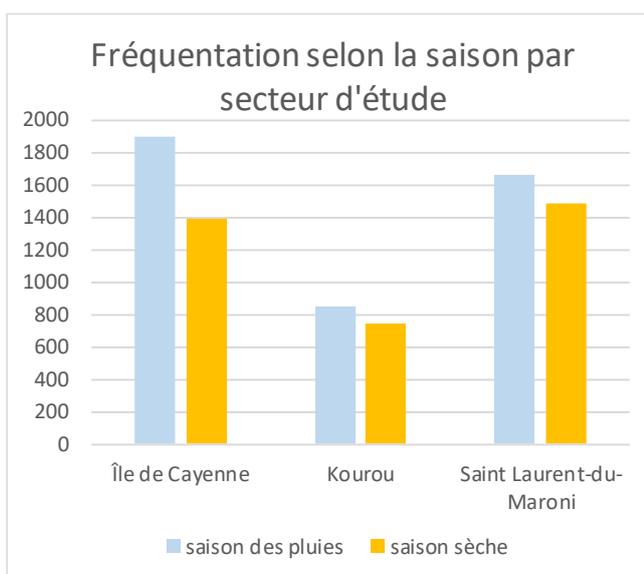


Tableau 64 : Fréquentation selon la saison par secteur

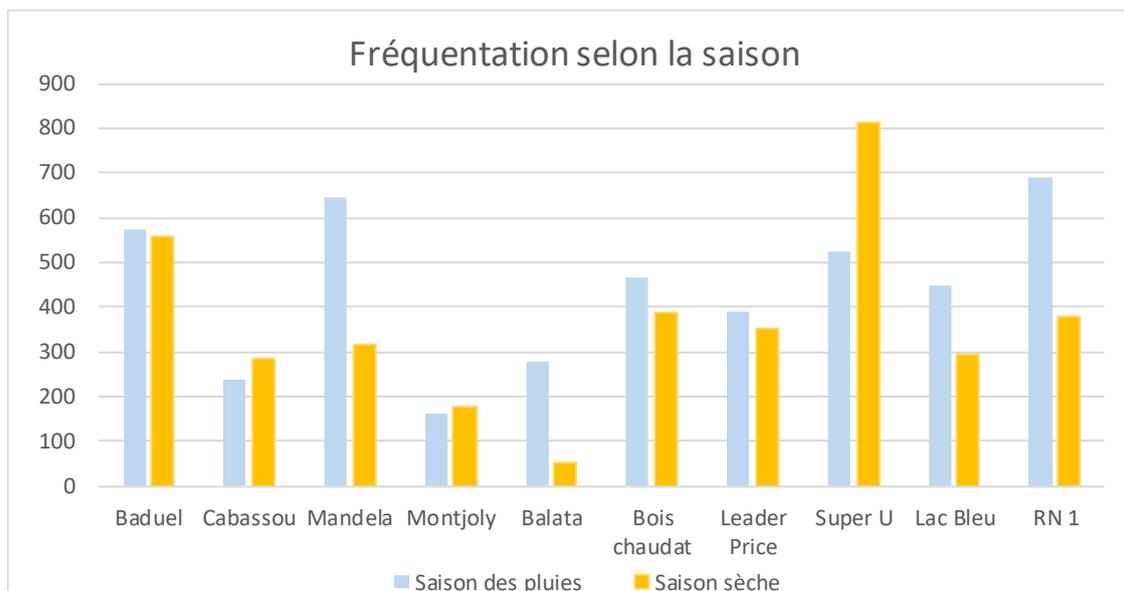


Tableau 65 : Fréquentation par site selon la saison

Concernant le profil des cyclistes, l'augmentation de la part de cyclistes utilitaires est égale à l'augmentation globale (+21%). Cela permet de conclure que quelle que soit la saison, la part de ce type de cyclistes reste la même. En revanche, la part des scolaires augmentent nettement plus (+43%). Les comptages en mars 2018 ont été réalisés la semaine avant le début des vacances, l'hypothèse d'un nombre moins élevé d'élèves allant en cours pourrait expliquer de telles différences. Mais cette hypothèse est difficilement vérifiable. En ce qui concerne, les autres cyclistes (vélos collectifs et cycloportifs), la fréquentation diminue fortement, à hauteur de 60%.

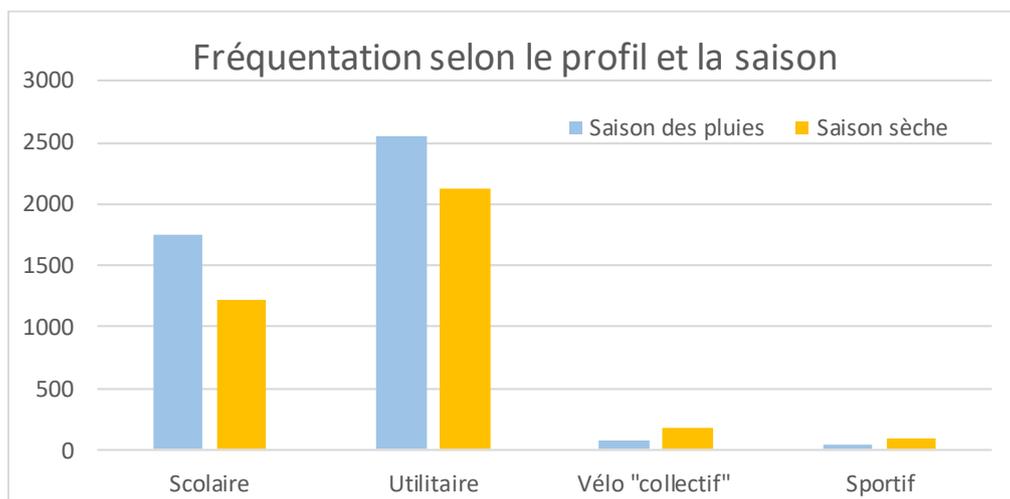


Tableau 66 : Fréquentation selon la saison et le profil

La réalisation des comptages donne un premier aperçu de l'usage du vélo en Guyane, sans pour autant que l'on puisse en déduire des parts modales. Il est donc impossible de comparer les pratiques guyanaises et métropolitaines.

Néanmoins, voici quelques données clés de l'utilisation du vélo en métropole (source : Insee, 2015) :

- 2 % des actifs vont travailler à vélo,
- Le vélo est surtout utilisé pour des trajets domicile-travail très courts (< 4 kilomètres),
- L'usage du vélo est une pratique très marquée dans les centre-ville des grandes villes : 4 % des travailleurs des centres urbains (contre 2% en moyenne nationale),
- Plus la taille des communes diminue plus l'usage du vélo diminue.
- 3,3% des déplacements domicile-étude se font en vélo (enquête nationale transports déplacements)

2. ANALYSE DES ENQUETES

2.1 METHODOLOGIE DE L'ENQUETE

En complément des comptages qui permettent d'obtenir une vision quantitative même partielle de la pratique, une enquête qualitative a été administrée afin de :

- qualifier les usages,
- comprendre les motivations des usagers, les difficultés ressenties,
- identifier les marges de manœuvre.

L'enquête a été diffusée par plusieurs canaux :

- administrée en parallèle des comptages sur les lieux d'enquête par les enquêteurs ou en auto-administré,
 - 194 questionnaires lors de la première session de comptage,
 - 77 lors de la seconde.
- diffusée via les associations de vélo, sur les sites internet des mairies, de la DEAL,
- distribuée sur quelques établissements scolaires.

Au total, 752 questionnaires ont été récoltés, avec plus des deux tiers des réponses issues de la diffusion large de l'enquête.

L'enquête a été ouverte du 26 mars au 26 mai 2018.

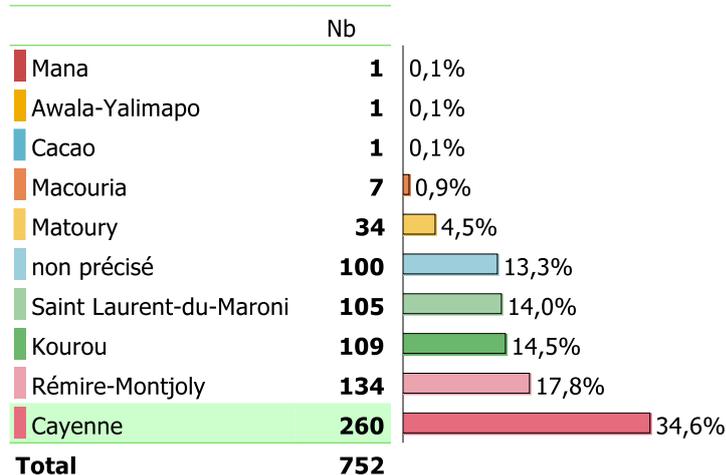
Une analyse détaillée des résultats est jointe en annexe au rapport.

Les résultats détaillés ci-dessous permettent de qualifier la pratique, mais ne représentent qu'une vision partielle de la pratique du vélo en Guyane, compte-tenu du nombre de personnes interrogées. Les analyses croisées ont été limitées, pour ne pas présenter des résultats sur des échantillons trop réduits.

2.2 PRINCIPAUX RESULTATS

2.2.1 PRESENTATION DE L'ÉCHANTILLON

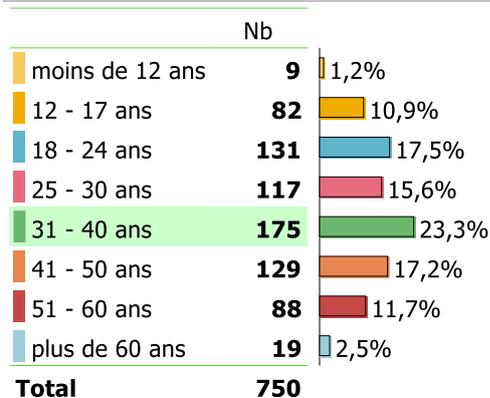
Commune de résidence ou d'enquête



- 57% des enquêtés résident sur l'une des communes de l'Île de Cayenne.
- La répartition est similaire sur les deux autres territoires d'études : 14%.

Tableau 67 : Lieu de résidence

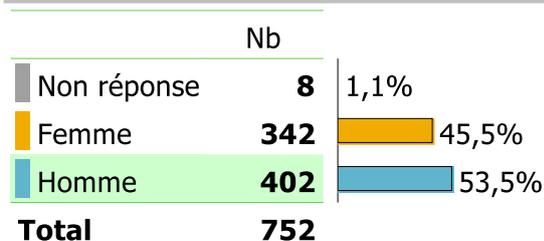
Classe d'âge



- L'échantillon enquêté ne présente pas de surreprésentation d'une classe d'âge.
- 40% des cyclistes enquêtés ont entre 30 et 40 ans.
- la part des collégiens de 11%.
- le part des collégiens est la plus forte à Saint-Laurent-du-Maroni (16% de l'échantillon)

Tableau 68 : Classe d'âge

genre



- Les cyclistes enquêtés sont plus souvent des hommes, sans que l'écart soit très important.
- S'il y a moins de femmes enquêtées, elles sont **plus nombreuses à faire du vélo que les hommes entre 25 et 30 ans** (58%). A l'inverse, c'est dans la classe d'âge 12 et 17 ans que les femmes font le moins de vélo.

Tableau 69 : Genre

Catégorie socio-professionnelle

| | Nb | |
|--|------------|-------|
| Non réponse | 6 | 0,8% |
| Agriculteurs exploitants | 5 | 0,7% |
| Retraités | 6 | 0,8% |
| Artisans, commerçants, chefs entreprise | 27 | 3,6% |
| Ouvriers | 27 | 3,6% |
| Sans activité professionnelle | 62 | 8,2% |
| Professions intermédiaires | 76 | 10,1% |
| Employés | 143 | 19,0% |
| Cadres, professions intellectuelles sup. | 193 | 25,7% |
| Ecoliers, collégiens, lycéens, étudiants | 207 | 27,5% |
| Total | 752 | |

- Parmi les personnes enquêtées, les écoliers / étudiants et les cadres sont les personnes les plus présentes, représentant 1 cycliste sur 2.
- La part de chômeurs est faible (8%).
- L'administration de l'enquête au sein d'établissements scolaires peut constituer un biais sur la part importante d'enfants.

Tableau 70 : Catégorie socio professionnelle

2.2.2 FREQUENCES ET MOTIFS DE DEPLACEMENTS A VELO

Plus de 2 cyclistes sur 3 se déplacent à vélo plusieurs fois par semaine ; ce mode de transport constitue le moyen de transport principal. Plus précisément, **38% des cyclistes interrogés utilisent le vélo tous les jours.**

L'analyse des motifs de déplacements pour les usagers réguliers (au moins 3 fois par semaine) permet les constats suivants :

- le principal motif de déplacements est le travail (29%),
- le second motif étant les loisirs (24%).
- la pratique sportive représente 12% des motifs.

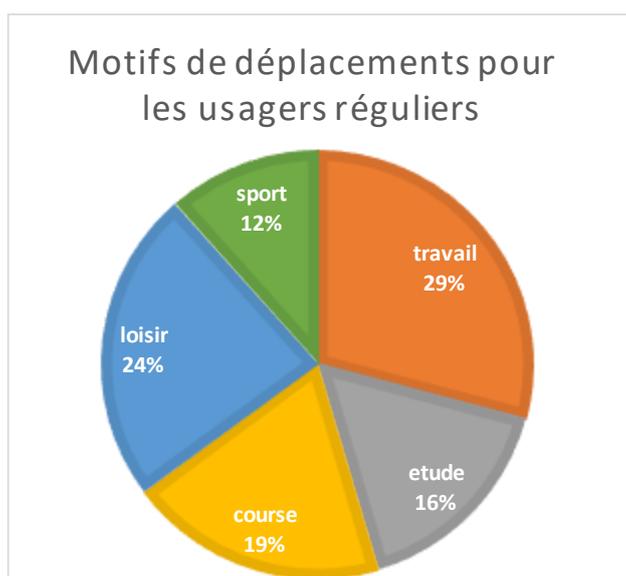


Tableau 71 : Motifs de déplacements pour les usagers réguliers

Parmi ceux l'utilisant plus occasionnellement, il s'agit principalement de déplacements loisirs.

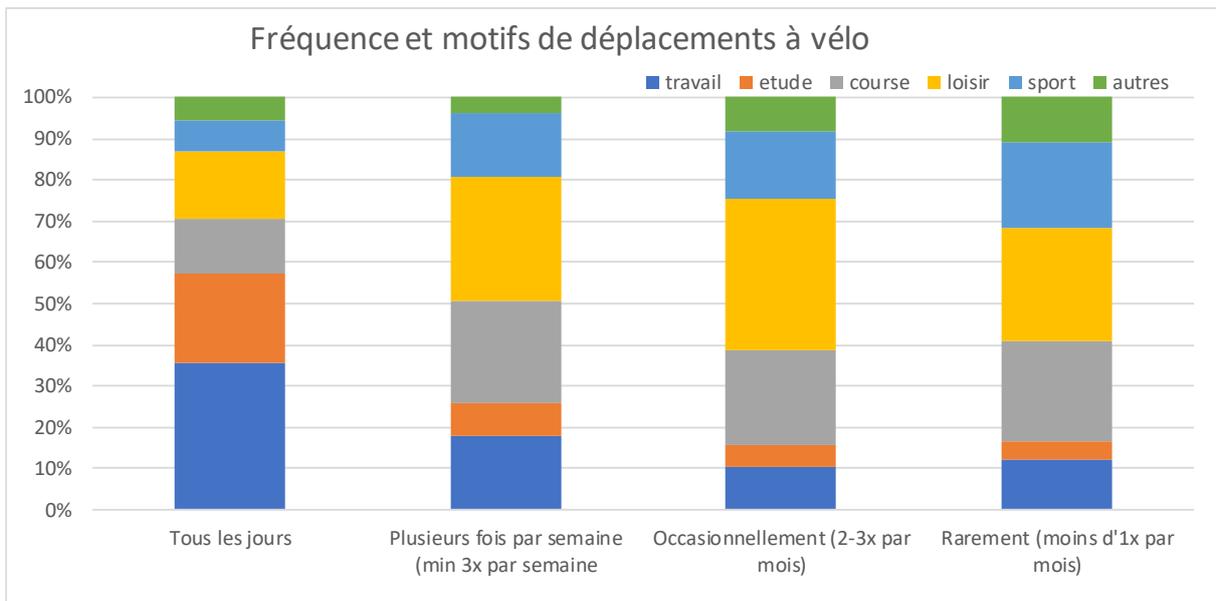


Tableau 72 : Motif et fréquence des déplacements à vélo

2.2.3 RAISON D'UTILISATION DU VELO

En Guyane, le vélo est perçu comme un mode de déplacements subi et contraint. Parmi les personnes enquêtées, **39%** confirment ce postulat en déclarant le vélo comme étant la **seule solution de déplacement**. Mais parmi ces cyclistes, plus de 80% ne semblent pas subir cette contrainte, déclarant « aimer le vélo ».

Seuls 5% déclarent avoir choisi ce mode parce qu'ils aiment faire du vélo. Les raisons d'utilisation sont à chercher ailleurs :

- **la seconde raison d'utilisation du vélo est liée à l'enjeu de la santé.** Ainsi, le bien être représente la principale raison d'utilisation du vélo pour 26% des personnes enquêtées,
- pour **19% des cyclistes**, le choix de ce mode est très rationnel : c'est la **solution de transport la plus rapide**,
- la question d'un **mode de déplacement peu cher** ne concerne en priorité que **9%** des cyclistes enquêtés.

En cumulant les trois raisons, le fait d'aimer ce moyen de transports apparaît comme un argument très important, au même titre que l'enjeu environnemental.

L'analyse des choix par territoires d'étude montre que :

- l'enjeu environnemental est peu présent à Saint-Laurent-du-Maroni,
- c'est à Saint-Laurent-du-Maroni que ce mode est le plus subi (« pas d'autres choix »),
- sur l'Île de Cayenne, l'enjeu de la rapidité du mode de déplacement est plus forte que sur les autres secteurs.

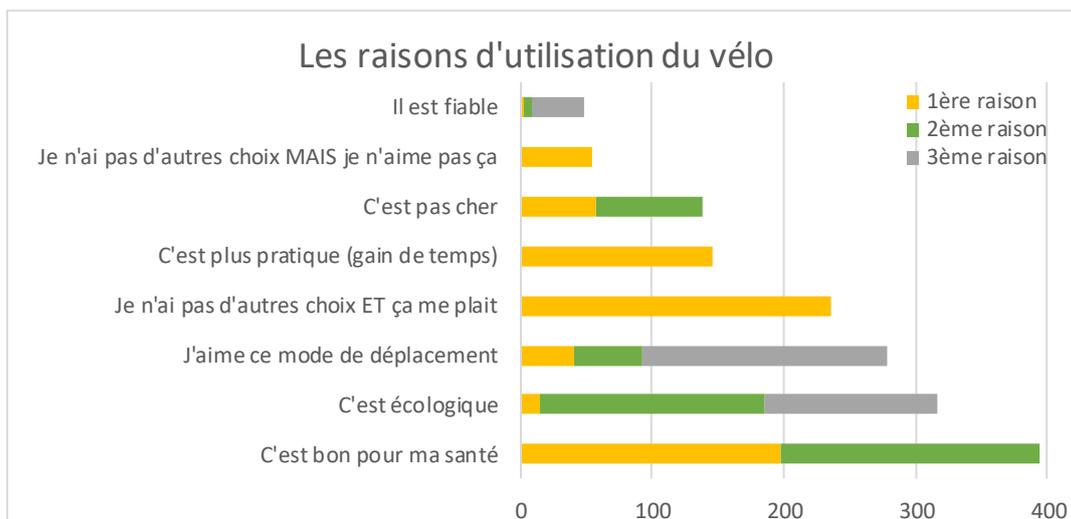


Tableau 73 : Raisons d'utilisation du vélo

Raisons d'utilisation du vélo selon le secteur

Territoire étudié

- Il est fiable
- Je n'ai pas d'autres choix MAIS je n'aime pas ça
- C'est pas cher
- C'est plus pratique (gain de temps)
- Je n'ai pas d'autres choix ET ça me plait
- J'aime ce mode de déplacement
- C'est écologique
- C'est bon pour ma santé

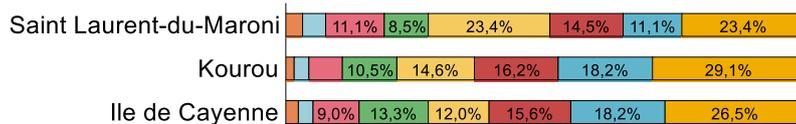


Tableau 74 : Raisons d'utilisation du vélo selon le territoire d'étude

Logiquement, plus les cyclistes sont jeunes, plus le mode est subi. Cet argument diminue avec l'âge. Après 30 ans, l'enjeu santé est très fort et le choix du mode plus rationnel (rapidité).

Raisons d'utilisation du vélo selon la classe d'âge (uniquement première raison)

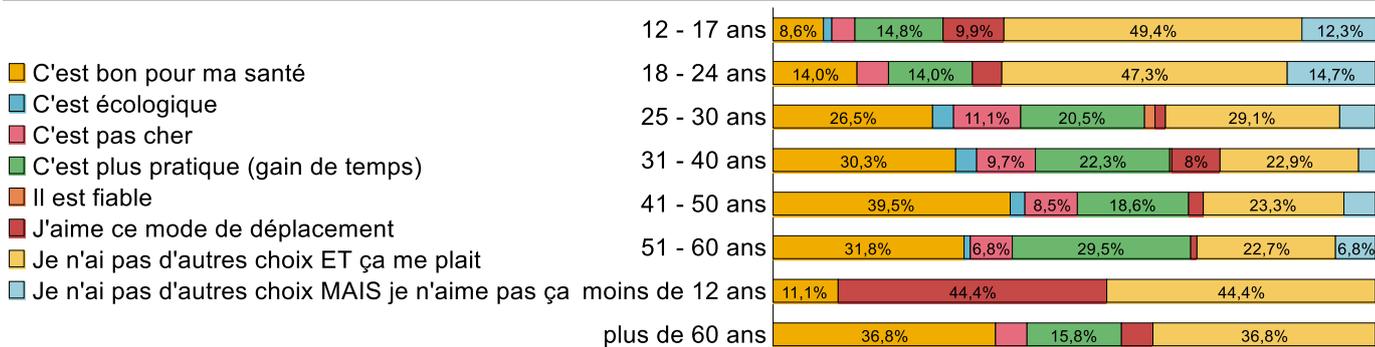


Tableau 75 : Raisons d'utilisation du vélo selon la classe d'âge

2.2.4 LES DIFFICULTES RENCONTREES EN PRATIQUANT LE VELO

Les principales difficultés rencontrées sont liées aux infrastructures cyclables, et principalement aux difficultés de cohabitation avec les autres véhicules, mais aussi à la mauvaise qualité des aménagements cyclables.

Les intempéries ne semblent pas représenter une difficulté majeure. Cela est confirmé par la question spécifique posée à ce sujet : pour plus de 55% des cyclistes la pratique du vélo se fait quelle que soit la météo. Ces éléments confortent également les conclusions des comptages, avec une fréquentation supérieure à la saison des pluies.

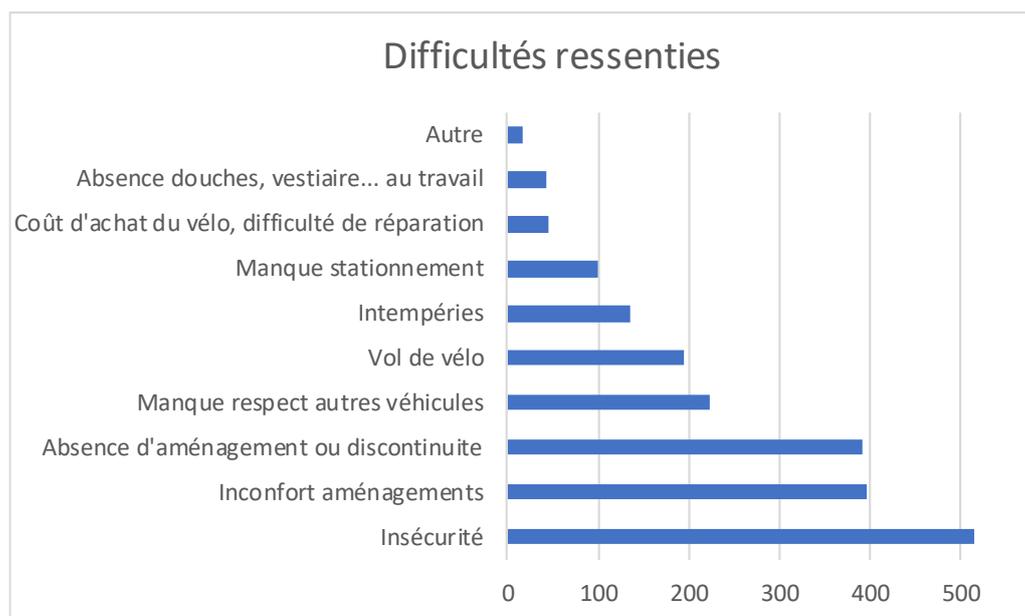


Tableau 76 : Difficultés rencontrées

Sur l'île de Cayenne, les usagers se plaignent nettement plus des **discontinuités cyclables** qui peuvent être un frein à la pratique. Le vol de vélo est plus cité à Saint Laurent-du-Maroni et Kourou. Il faut également signaler sur Saint-Laurent le problème de respect des autres véhicules, arrivant en seconde position après les problématiques de sécurité et confort.

Difficultés ressenties selon le secteur

- Autre
- Coût d'achat du vélo, difficulté de réparation
- Manque stationnement
- Intempéries
- Vol de vélo
- Manque respect autres véhicules
- Absence d'aménagement ou discontinuité
- Inconfort aménagements
- Insécurité

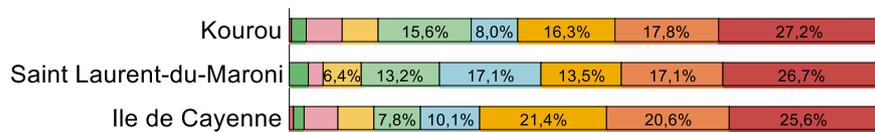


Tableau 77 : Difficultés rencontrées selon le secteur d'étude

Actions à mettre en œuvre pour améliorer les déplacements à vélo

L'enjeu lié à l'infrastructure est le principal axe de développement d'une politique cyclable en Guyane.

Pour un cycliste sur trois, le principal enjeu est le **développement d'aménagements sécurisés**, et en second **l'amélioration de la qualité des aménagements** (ombre, éclairage). Dans ce sens, l'enjeu d'une meilleure cohabitation avec la réduction des vitesses des véhicules motorisés est aussi mis en avant (6% des réponses)

Au-delà de cet axe prioritaire, les cyclistes interrogés souhaitent :

- du stationnement sécurisés (13%),
- une amélioration des conditions d'intermodalité (7%),
- la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo (5%).

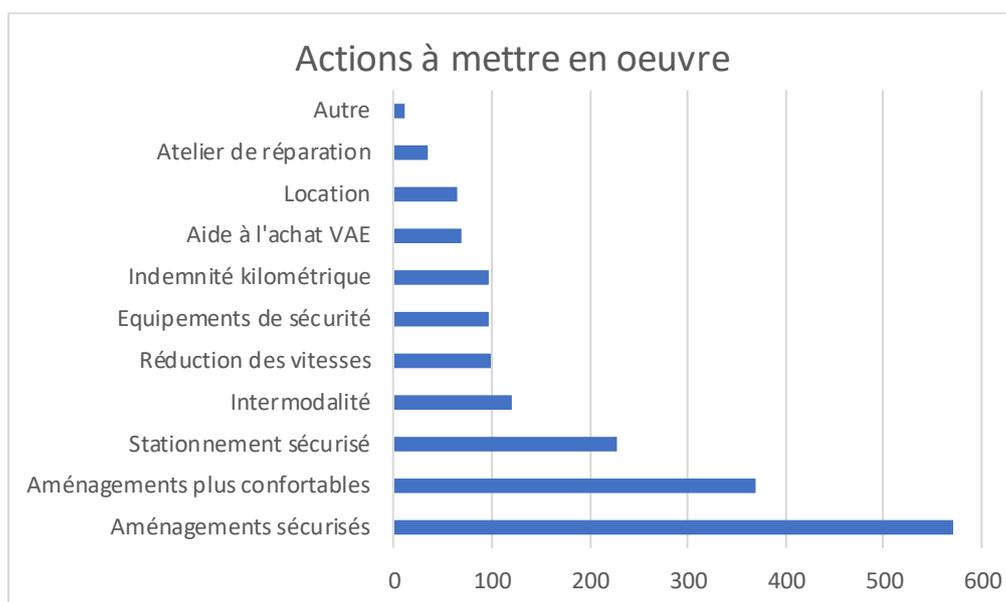


Tableau 78 : Actions à mettre en œuvre

L'enjeu sur les infrastructures cyclables est plus ou moins équivalent sur les 3 secteurs d'étude. La question de la réduction des vitesses est plus présente à Saint-Laurent-du-Maroni.

C'est également à Kourou qu'il y a la plus forte demande pour le développement d'atelier de réparation.

Actions selon le secteur

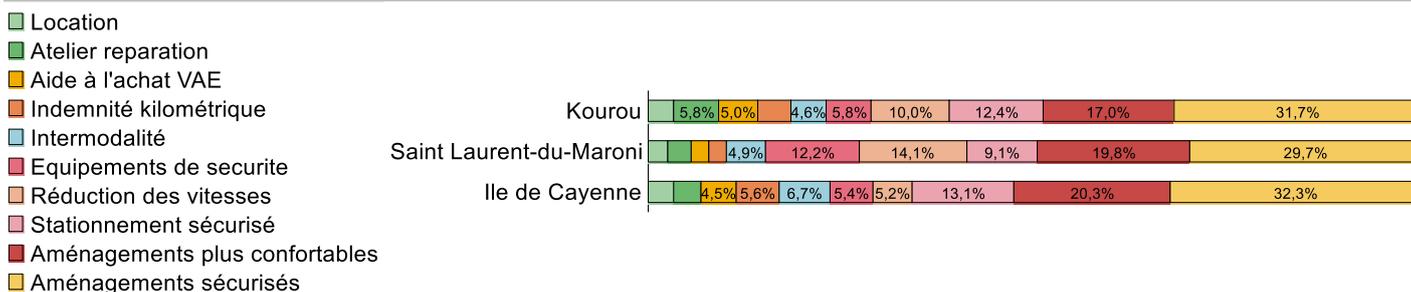


Tableau 79 : Actions à mettre en œuvre selon le territoire d'étude

Le souhait de développement d'infrastructures sécurisées et confortables augmente avec l'âge, tout comme le choix de ce mode ce qui semble logique. Les plus jeunes cyclistes souhaitent du stationnement sécurisé, ainsi que des équipements de sécurité.

Actions selon la classe d'âge

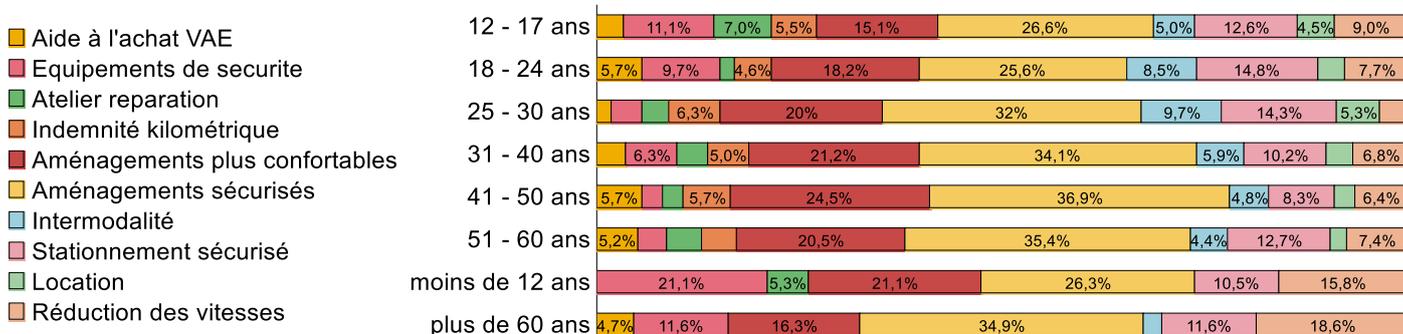


Tableau 80 : Actions à mettre en œuvre selon la classe d'âge

2.2.5 SYNTHÈSE

Même s'il est difficile de noter l'usage du vélo de 0 (exécrable) à 5 (excellent), cette question a été posée afin que chaque personne interrogée puisse à la fin du questionnaire faire le bilan de sa pratique. Ces réponses sont à prendre avec parcimonie.

Près de 10% des cyclistes enquêtés trouvent que les conditions de pratique du vélo sont « exécrables ». En cumulé pour près de **28% des cyclistes il est compliqué de faire du vélo en Guyane.**

Note sur l'usage du vélo en Guyane

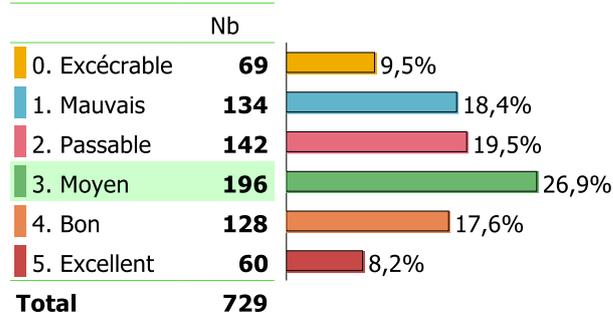


Tableau 81 : Notation de l'usage du vélo

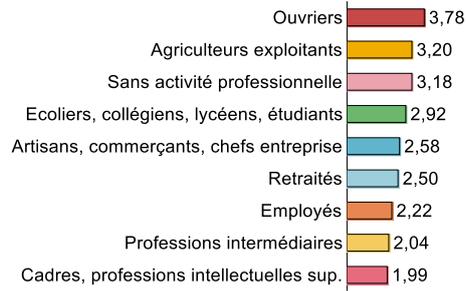
Les graphiques ci-dessous présentent la notation croisée à différentes variables, afin de mettre en avant les constats suivants :

- C'est à Kourou, qu'il est le plus agréable de faire du vélo (note moyenne de 3,09),
- les cadres et professions intermédiaires notent le moins bien la pratique du vélo,
- les plus jeunes sont moins critiques à l'égard du vélo.

Note sur usage du velo par territoire



Note sur usage du velo par CSP



Note sur usage du velo par age

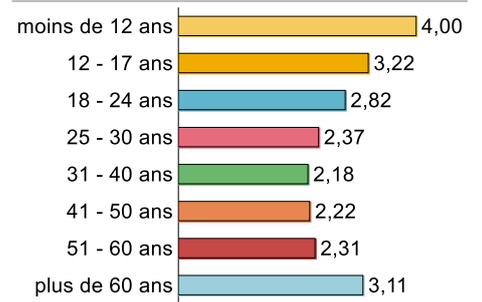


Tableau 82 : Notation moyenne selon différentes variables

 **PERSPECTIVES**



Le schéma ci-dessous synthétise les principaux besoins des cyclistes, et donc les enjeux sur lesquels il sera nécessaire d'apporter des réponses pour que la **pratique puisse se développer en Guyane, mais surtout se diversifier**. Si aujourd'hui, elle est très liée à une pratique subie, l'enjeu dans les années à venir sera de **faire du vélo un mode attractif, compétitif et sur**.



Tableau 83 : Les besoins du cycliste

En l'état il s'agit de principes d'actions, sur lesquelles les acteurs devront se positionner, afin d'en évaluer l'intérêt.

- **Se procurer un vélo**

- ➔ Aide à l'achat d'un vélo

Instaurer un financement aux particuliers pour l'achat d'un vélo

- ➔ Location de vélo

Permettre aux usagers de circuler à vélo par un système de location adapté aux besoins (de la demi-journée à l'année)

- ➔ Equipement des cibles d'usagers sensibles

Fournir un vélo aux usagers en besoin de mobilité (collégiens, demandeur d'emploi...)

- **Savoir faire du vélo**

- ➔ Campagnes générales de communication

Mener des campagnes régulières auprès des usagers mais aussi des automobilistes pour les sensibiliser au danger de la route.

- ➔ Développement des vélo-écoles

Généraliser les vélo-écoles pour les jeunes mais aussi les actifs, les publics en insertion, via le milieu associatif, la gendarmerie.

- **Rouler en sécurité**

- ➔ Schéma territorial des aménagements cyclables

Travailler à l'échelle de la Guyane sur les besoins d'infrastructures (liaisons entre communes, axes majeurs de développement, ...).

Engager une réflexion globale, pour permettre aux différents acteurs de se positionner techniquement et financièrement.

- ➔ Schémas cyclables intercommunaux

Définir à une échelle locale (commune ou intercommunalité), les besoins de maillage des réseaux existants.

Affiner les porteurs et sources de financement. Obtenir une assistance technique et financière à la mise en œuvre de service.

- **Réparer et entretenir son vélo**

- ➔ Campagnes de bonnes pratiques

Communiquer sur les dangers de rouler avec un vélo qui n'est pas en état de marche.

- ➔ Développement des ateliers vélo

Encourager aux montages d'initiatives issues du milieu associatif, avec un accompagnement des collectivités, DEAL, CTG (local, subventions, ...).

- **Stationner son vélo**

- ➔ Campagnes générales de communication

Communiquer sur l'importance de bien stationner son vélo pour éviter le vol.

- ➔ Développement des stationnements vélo

Equiper le territoire de stationnement vélo sur les espaces publics, à proximité des générateurs de déplacement, mais aussi sur les lieux de résidence.

- **Encourager la pratique**

- ➔ **Equipement en douche**

Inciter les entreprises, organismes publics à s'équiper en douche.

- ➔ **Indemnité kilométrique vélo**

Sensibiliser les entreprises, collectivités et administrations à l'instauration de l'IKV visant à participer financièrement aux déplacements quotidien à vélos de leurs collaborateurs

1. TABLE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

| | |
|---|----|
| Tableau 1 : Périmètre d'étude | 10 |
| Tableau 2 : Densité de population et d'emploi sur l'Île de Cayenne..... | 11 |
| Tableau 3 : Générateurs de déplacements sur l'Île de Cayenne | 12 |
| Tableau 4 : Structuration du réseau routier de l'Île de Cayenne | 13 |
| Tableau 5 : Données de comptages disponibles (source : DEAL) | 13 |
| Tableau 6 : Flux de déplacements domicile-travail/étude de moins de 10 km sur l'Île de Cayenne | 14 |
| Tableau 7 : Motifs des déplacements à vélo (EMD, 2011) | 15 |
| Tableau 8 : Parts modales du vélo en fonction de l'âge (EMD, 2011) | 15 |
| Tableau 9 : Densité de population et d'emploi à Kourou | 16 |
| Tableau 10 : Structuration du réseau routier à Kourou..... | 16 |
| Tableau 11 : Générateurs de déplacements liés à l'enseignement (secondaire) et à la santé, Kourou | 17 |
| Tableau 12 : Densité de population et d'emploi à Saint-Laurent-du-Maroni | 18 |
| Tableau 13 : Générateurs de déplacements liés à l'enseignement (secondaire) et à la santé, Saint Laurent-du-Maroni..... | 19 |
| Tableau 14 : Structuration du réseau routier à Saint Laurent-du-Maroni | 19 |
| Tableau 15 : Grille tarifaire Kaz A vélo | 22 |
| Tableau 16 : Grille tarifaire location de vélos, La Kaz a vélo | 25 |
| Tableau 17 : Comparaison de tarifs de location de vélo (source : Inddigo)..... | 25 |
| Tableau 18 : Linéaire par commune et par type de voie..... | 30 |
| Tableau 19 : Comparaison du linéaire d'aménagement par habitant (données 2013) | 31 |
| Tableau 20 : Types d'aménagements par commune et par gestionnaires de voirie | 32 |
| Tableau 21 : Simplification de la typologie d'aménagement..... | 32 |
| Tableau 22 : Typologie d'aménagements cyclables par commune et par type de voie..... | 33 |
| Tableau 23 : Aménagements existants, Ile de Cayenne (2017) | 37 |
| Tableau 24 : Aménagements existants, Kourou (2017) | 38 |
| Tableau 25 : Aménagements existants, St-Laurent-du-Maroni (2017) | 40 |
| Tableau 26 : Desserte des établissements scolaires sur l'Île de Cayenne | 42 |
| Tableau 27 : Desserte des établissements scolaires sur Kourou | 43 |
| Tableau 28 : Desserte des établissements scolaires sur Saint Laurent-du-Maroni..... | 44 |
| Tableau 29 : Linéaire avec un problème identifié lié à l'entretien | 48 |
| Tableau 30 : Synthèse des problèmes identifiés (certains sont cumulés sur un même linéaire expliquant le total supérieur au linéaire recensé) | 51 |
| Tableau 31 : Graphique synthétisant l'ensemble des problèmes identifiés | 52 |
| Tableau 32 : Etat du linéaire cyclable par commune et par type de voie | 53 |
| Tableau 33 : Caractéristiques principales du linéaire cyclable par commune et type de voie | 54 |
| Tableau 34 : Niveau d'adaptation du linéaire cyclable par commune et type de voie..... | 55 |
| Tableau 35 : Analyse critique des aménagements sur l'Île de Cayenne | 57 |
| Tableau 36 : Carte de synthèse, Île de Cayenne..... | 58 |

| | |
|--|----|
| Tableau 37 : Analyse critique des aménagements sur Kourou | 59 |
| Tableau 38 : Carte de synthèse, Kourou | 60 |
| Tableau 39 : Analyse critique des aménagements sur St-Laurent-du-Maroni | 61 |
| Tableau 40 : Carte de synthèse, Saint-Laurent-du Maroni | 62 |
| Tableau 41 : Cartographie des projets urbains et cyclables sur l'Île de Cayenne | 67 |
| Tableau 42 : Cartographie des projets urbains et cyclables à Kourou | 68 |
| Tableau 43 : Cartographie des projets urbains et cyclables à Saint-Laurent-du-Maroni..... | 69 |
| Tableau 44 : Localisation des points de comptage sur les 3 secteurs d'étude | 74 |
| Tableau 45 : Localisation des points de comptage sur l'Île de Cayenne..... | 75 |
| Tableau 46 : Analyse des profils sur l'Île de Cayenne (saison sèche)..... | 76 |
| Tableau 47 : Analyse horaires sur l'Île de Cayenne (saison sèche)..... | 77 |
| Tableau 48 : Analyse sur toute la journée sur le point de Cabassou (saison sèche)..... | 77 |
| Tableau 49 : Localisation des points de comptage à Kourou..... | 78 |
| Tableau 50 : Analyse des profils à Kourou (saison sèche) | 78 |
| Tableau 51 : Analyse horaire à Kourou (saison sèche) | 79 |
| Tableau 52 : Localisation des points de comptage à Saint Laurent-du-Maroni..... | 80 |
| Tableau 53 : Analyse des profils à Saint Laurent-du-Maroni (saison sèche) | 80 |
| Tableau 54 : Analyse horaire à Saint Laurent-du-Maroni (saison sèche) | 81 |
| Tableau 55 : Utilisation des équipements de sécurité (saison sèche)..... | 82 |
| Tableau 56 : Analyse des profils sur l'Île de Cayenne (saison pluie) | 83 |
| Tableau 57 : Analyse horaire sur l'Île de Cayenne (saison des pluies) | 84 |
| Tableau 58 : Analyse sur toute la journée sur le point de Cabassou (saison des pluies) | 84 |
| Tableau 59 : Analyse des profils à Kourou (saison des pluies) | 85 |
| Tableau 60 : Analyse horaire à Kourou (saison des pluies)..... | 85 |
| Tableau 61 : Analyse des profils à Saint Laurent-du-Maroni (saison des pluies)..... | 86 |
| Tableau 62 : Analyse horaire à Saint Laurent-du-Maroni (saison des pluies) | 86 |
| Tableau 63 : Utilisation des équipements de sécurité..... | 87 |
| Tableau 64 : Fréquentation selon la saison par secteur | 88 |
| Tableau 65 : Fréquentation par site selon la saison | 88 |
| Tableau 66 : Fréquentation selon la saison et le profil | 89 |
| Tableau 67 : Lieu de résidence..... | 91 |
| Tableau 68 : Classe d'âge | 91 |
| Tableau 69 : Genre | 91 |
| Tableau 70 : Catégorie socio professionnelle..... | 92 |
| Tableau 71 : Motifs de déplacements pour les usagers réguliers..... | 92 |
| Tableau 72 : Motif et fréquence des déplacements à vélo | 93 |
| Tableau 73 : Raisons d'utilisation du vélo..... | 94 |
| Tableau 74 : Raisons d'utilisation du vélo selon le territoire d'étude..... | 94 |
| Tableau 75 : Raisons d'utilisation du vélo selon la classe d'âge..... | 94 |
| Tableau 76 : Difficultés rencontrées | 95 |
| Tableau 77 : Difficultés rencontrées selon le secteur d'étude..... | 95 |
| Tableau 78 : Actions à mettre en œuvre | 96 |
| Tableau 79 : Actions à mettre en œuvre selon le territoire d'étude | 96 |
| Tableau 80 : Actions à mettre en œuvre selon la classe d'âge | 97 |

| | |
|---|-----|
| Tableau 81 : Notation de l'usage du vélo | 97 |
| Tableau 82 : Notation moyenne selon différentes variables | 98 |
| Tableau 83 : Les besoins du cycliste | 100 |

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES AMENAGEMENTS CYCLABLES

2.1 LES AMENAGEMENTS PUREMENT CYCLABLES

Piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur standard : 3,00 m
- Aménagement adapté en présence de flux VL et PL forts, avec des vitesses importantes
- A éviter en présence de nombreuses intersections



Piste cyclable monodirectionnelle

- Largeur standard : 1,50 m
- Insertion plus simple car pas de gestion de flux à contresens



Bande cyclable

- Largeur mini : 1,20 m (1,50 m recommandé)
- Plutôt sur des voiries du réseau secondaire
- A privilégier en présence d'intersections régulières



Bande cyclable

- Plutôt en zone urbaine
- En présence d'une voie à sens unique, possibilité d'ouvrir la circulation cyclable dans les deux sens de circulation
- Dispositif « par défaut » en zone 30, zone de rencontre, et secteur limité à 30 km/h, sauf décision contraire du pouvoir de police
- Aménagement stratégique pour la valorisation du vélo en zone urbaine : le cycliste recherche toujours le trajet le plus court



2.2 LES AMENAGEMENTS PARTAGES AVEC LA CIRCULATION

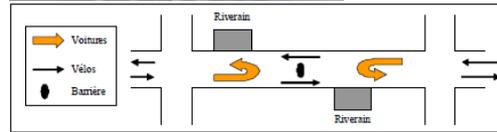
Partage de voirie simple

- Utilisation d'une voirie secondaire présentant des trafics inférieurs à 1.000 véh/j et des vitesses inférieures à 70 km/h
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « partage de la route »
- Pose de panneaux de jalonnement réglementaires



Partage sans transit

- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo
- Pose du panneau de signalisation C13d



2.3 LES AMENAGEMENTS PARTAGES MODES ACTIFS

Voie verte

- Aménagement indépendant d'une voirie routière
- Largeur mini 2,50 m, 3,00 m recommandés, voire plus selon fréquentation
- Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage
- Accès autorisé à tous les véhicules non motorisés
- Revêtement à définir selon fréquentation attendue et contraintes environnementales



2.4 LES ZONES DE CIRCULATION PACIFIEE

Zone 30

- Voirie ou quartier limité à 30km/h
- Favoriser la cohabitation des usagers
- La priorité à droite s'applique aux carrefours
- Contresens cyclable par défaut



Zone de rencontre

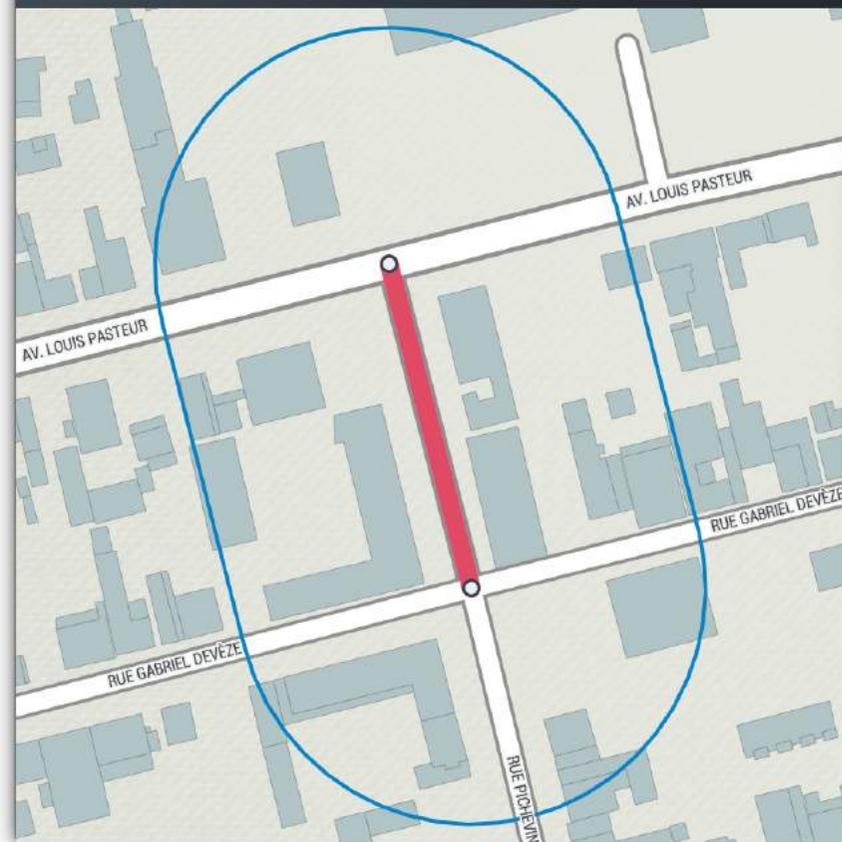
- Vitesse limitée à 20km/h
- Priorité donnée aux piétons qui peuvent circuler sur la chaussée
- Contresens pour les cyclistes



3. FICHES SEGMENTS

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 1



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

71 m



Aménagement existant

Zone 30



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Aménagement non réglementaire
Typologie



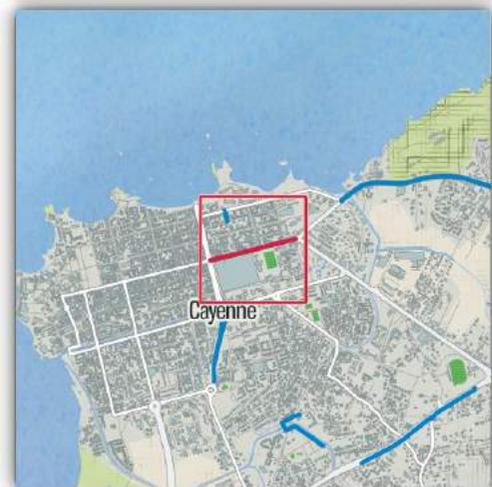
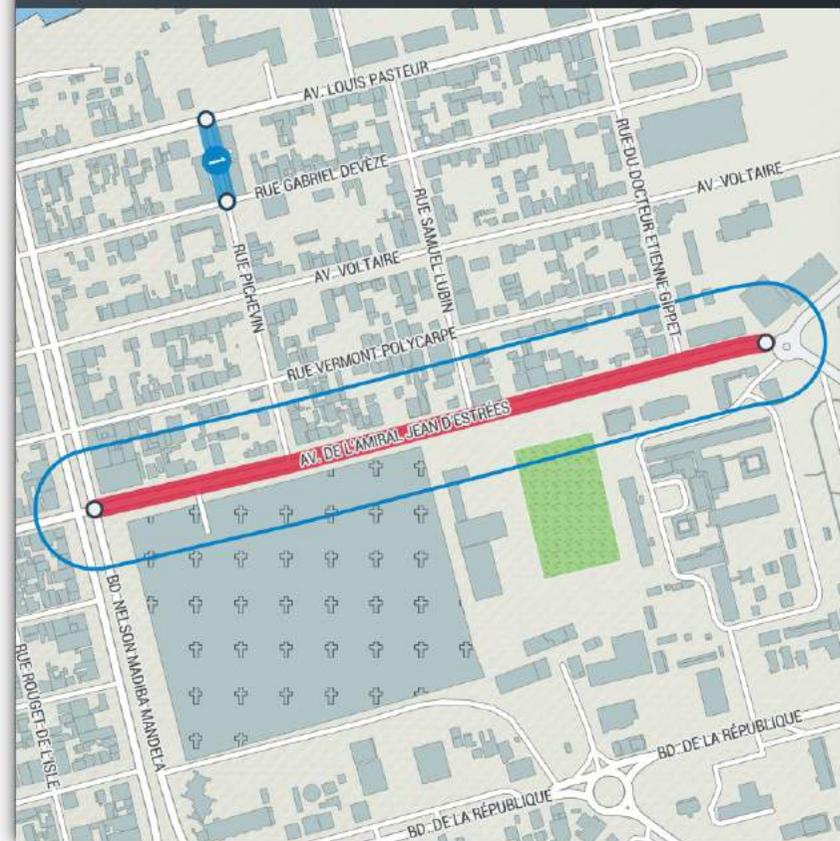
Commentaire

En l'état, le zone 30 est quasi inexistante et sur un linéaire beaucoup trop court. Il s'agirait de la renforcer, via des aménagements ponctuels permettant de réduire les vitesses et en augmentant sa taille, afin de la rendre plus pertinente.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 2



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

583 m



Aménagement existant

Zone 30



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

Typologie



Commentaire

Aménagement à renforcer avec des aménagements ponctuels qui permettront de "physiquement" contraindre les vitesses. La zone 30 vise à faciliter la cohabitation entre les différents usagers, notamment vélo / voiture. Il ne faut donc pas séparer les flux sur ce type d'aménagement.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 3



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

1 702 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

Signalisation

Marquage effacé



Commentaire

Les intersections sont bien traitées, le revêtement est correct. Il y a quelques zones où l'entretien est à faire. La priorité pour améliorer ce linéaire est de reprendre le marquage horizontal et vertical, afin de le rendre visible.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 4



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

2 458 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

Départementale

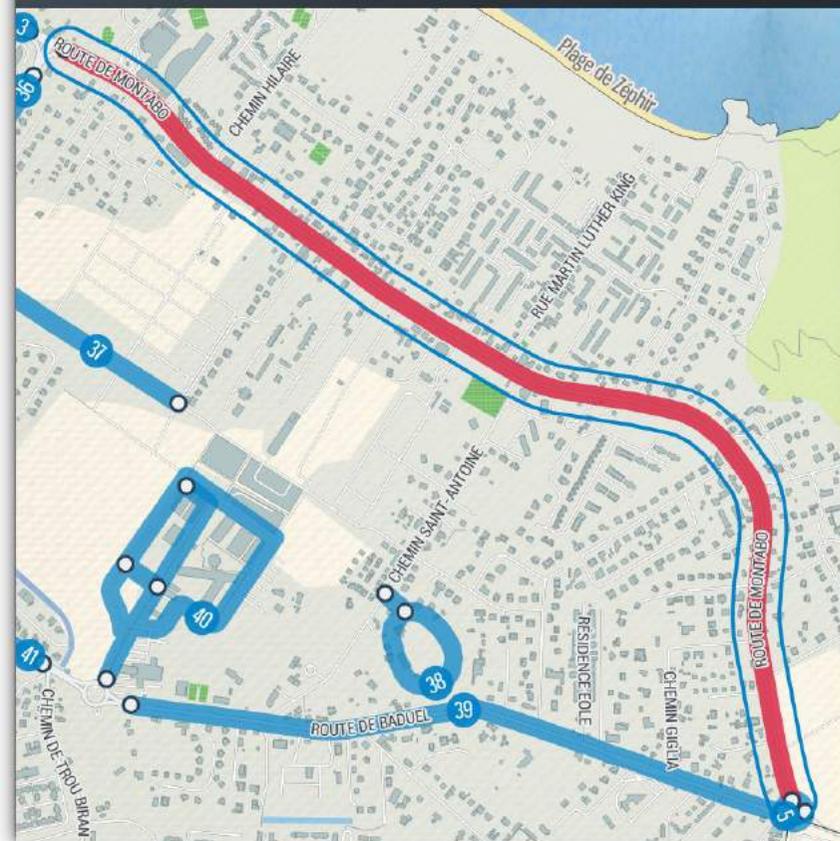


Problèmes identifiés

Autre usage de l'aménagement

Signalisation

Marquage effacé



Commentaire

Le revêtement est correct et aucune gêne liée à la végétation. Les intersections sont bien gérées. Il faut mettre plus régulièrement les pictogrammes au sol, reprendre le marquage au sol très effacé et installer les panneaux d'entrée et sortie pour rendre visible l'aménagement. Actuellement, il y a uniquement les panneaux au niveau du giratoire Suzini.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 5



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

148 m



Aménagement existant

Bande cyclable un côté



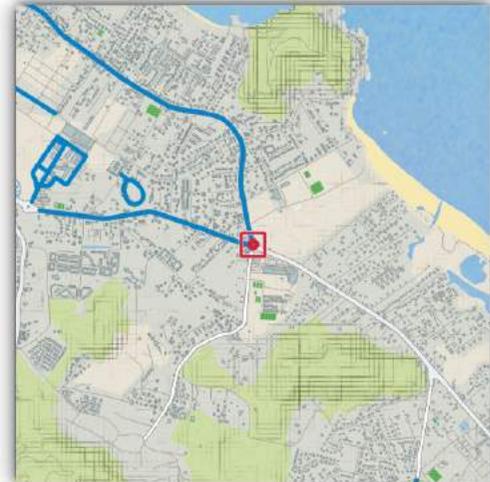
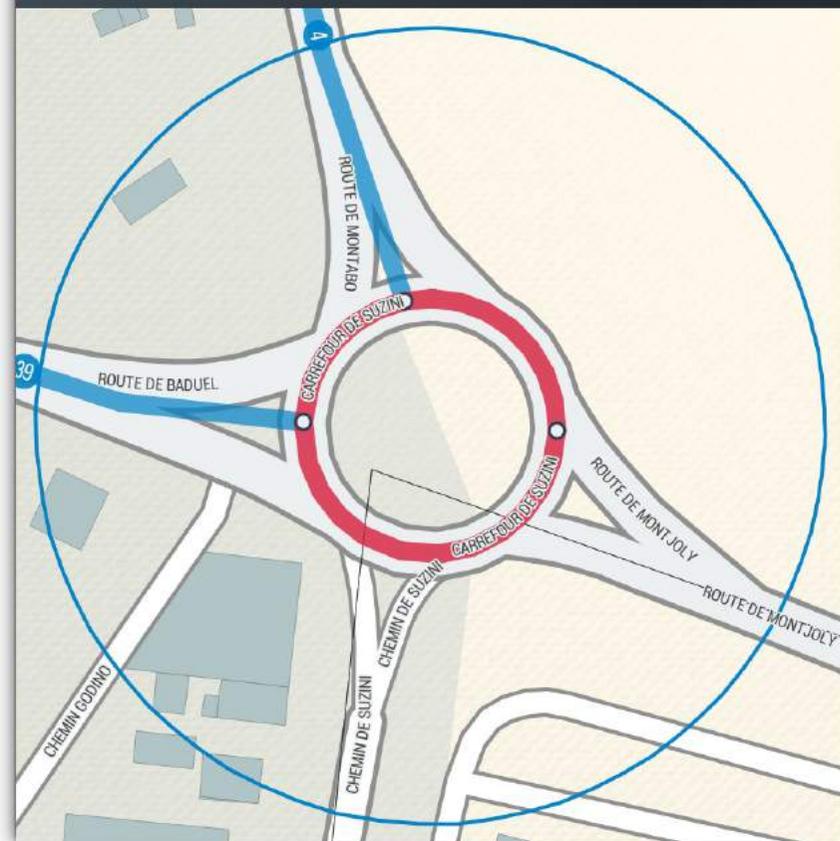
Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

Typologie
Marquage effacé



Commentaire

Il manque la connexion vers les aménagements existants sur les routes de Baduel et Montabo (en bandes cyclables). Pour améliorer l'aménagement, il s'agirait d'étudier la possibilité de sortir l'infrastructure de l'anneau, car le niveau de trafic est élevé et de créer une piste cyclable monodirectionnelle autour de l'anneau. La reconfiguration de ce linéaire pourrait être complexe, à cause du bâti existant côté route de Suzini.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 6



Commune
Remire-Montjoly

Qualité



Longueur
229 m



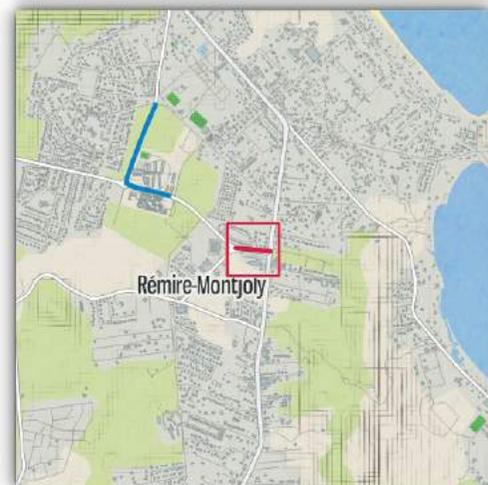
Aménagement existant
Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement bien traité : panneaux, insertion, séparation visuelle. Le giratoire est également bien aménagé avec l'infrastructure qui contourne l'anneau. Un aménagement en bidirectionnelle aurait pu être intéressant.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 7

 **Commune**
Remire-Montjoly

 **Longueur**
294 m

 **Aménagement existant**
Bandes cyclables

 **Type de voie**
Communale

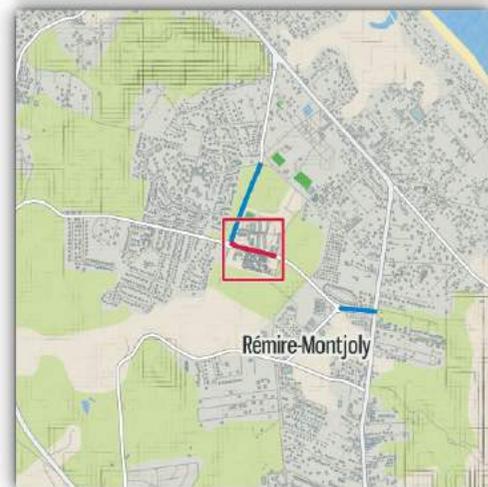
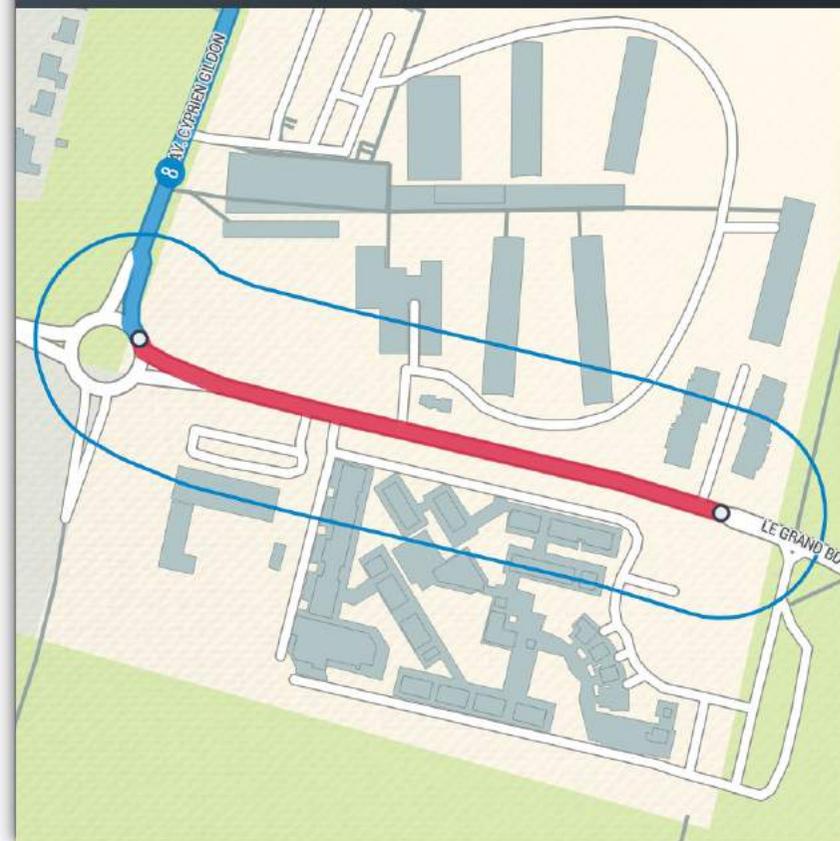
 **Problèmes identifiés**
Marquage effacé

Qualité



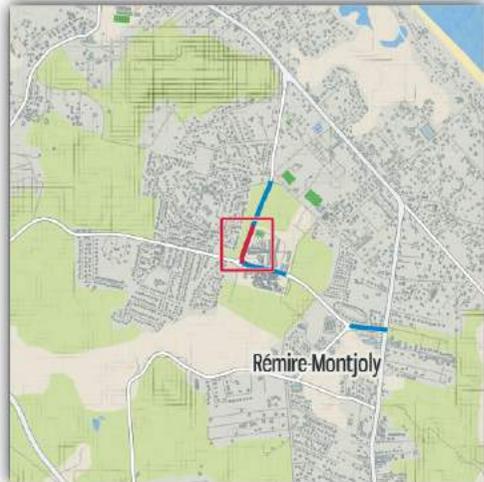
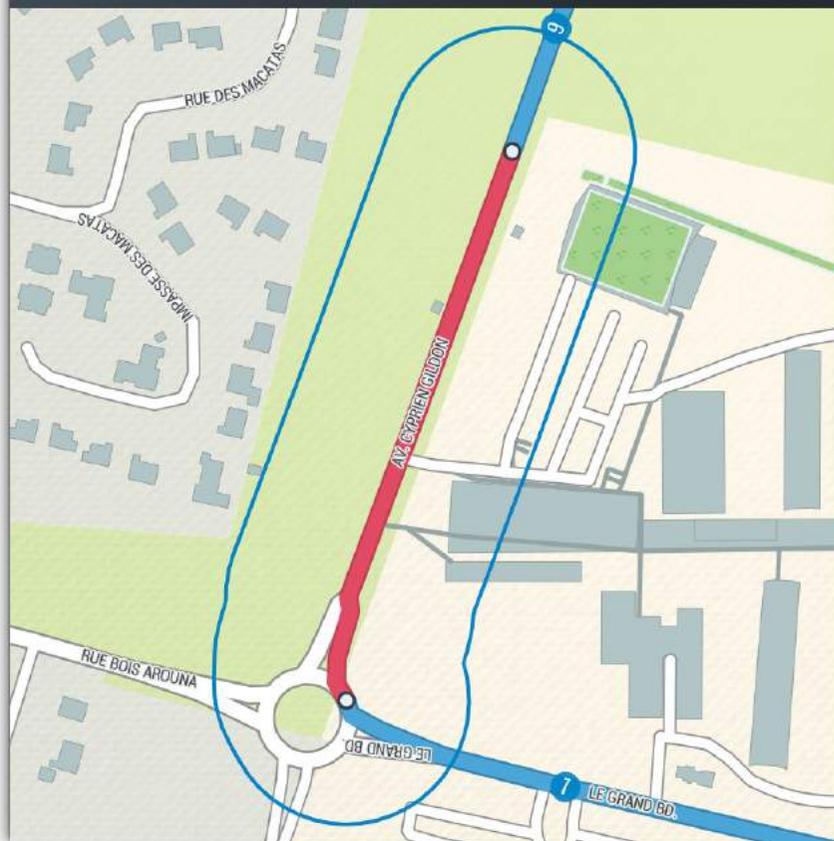
Commentaire

Cet aménagement est presque invisible (absence de marquage), hormis les panneaux d'entrée et sortie. Il manque un panneau en entrée en direction du lycée. Le linéaire est trop court pour être pertinent.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 8



Commune
Rémire-Montjoly

Qualité



Longueur
236 m



Aménagement existant
Zone 30



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement situé uniquement devant les établissements scolaires pour sécuriser les flux au moment des entrées et sorties de cours.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 9



Commune
Remire-Montjoly

Qualité



Longueur
320 m



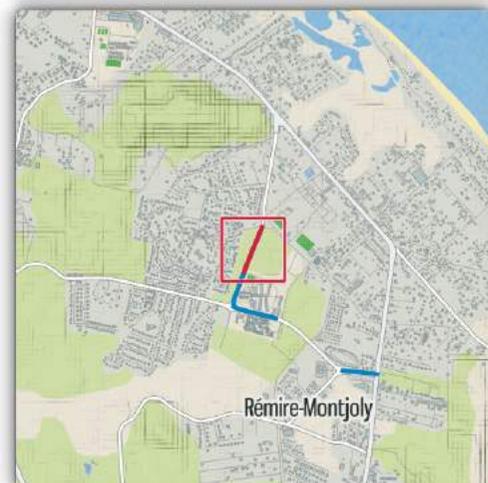
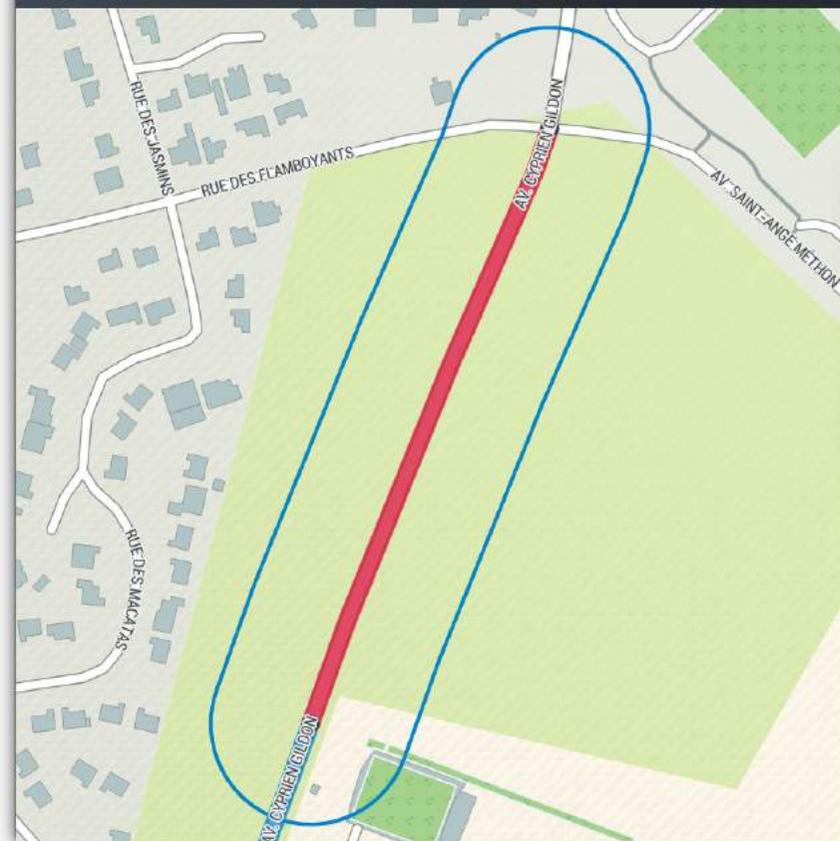
Aménagement existant
Bandes cyclables



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Marquage effacé



Commentaire

Bonne implantation des pictogrammes mais le marquage sera à reprendre comme pour la bande de séparation. Il serait intéressant d'étudier la possibilité d'élargir un peu l'aménagement.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 10



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
186 m



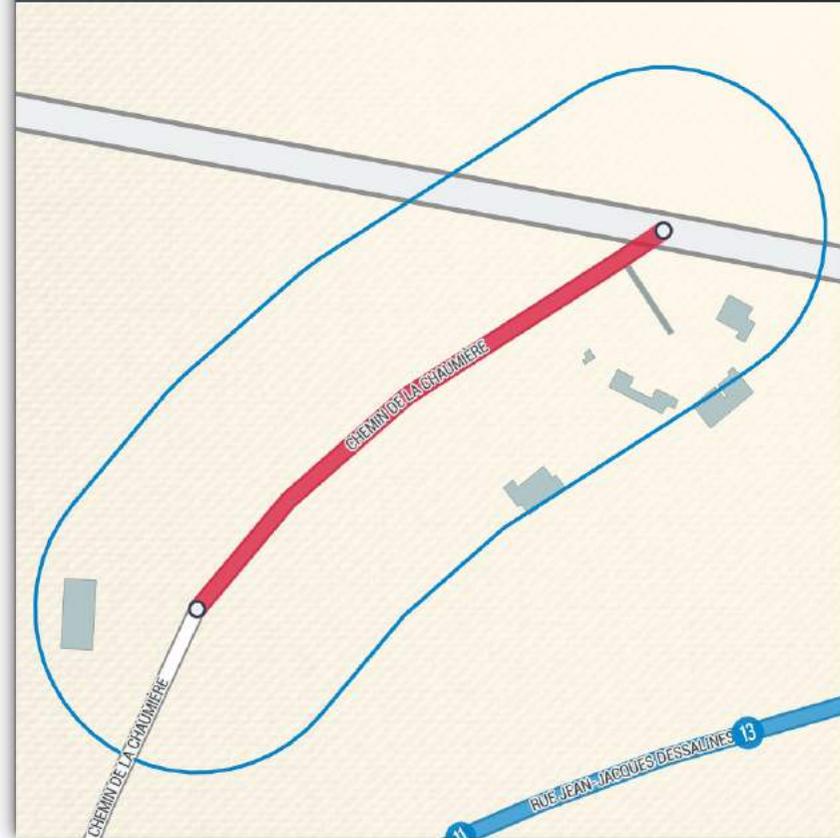
Aménagement existant
Bandes cyclables



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Marquage effacé



Commentaire

Le linéaire est très court, ce qui rend l'aménagement peut intéressant, d'autant que le marquage est effacé.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 11



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
161 m



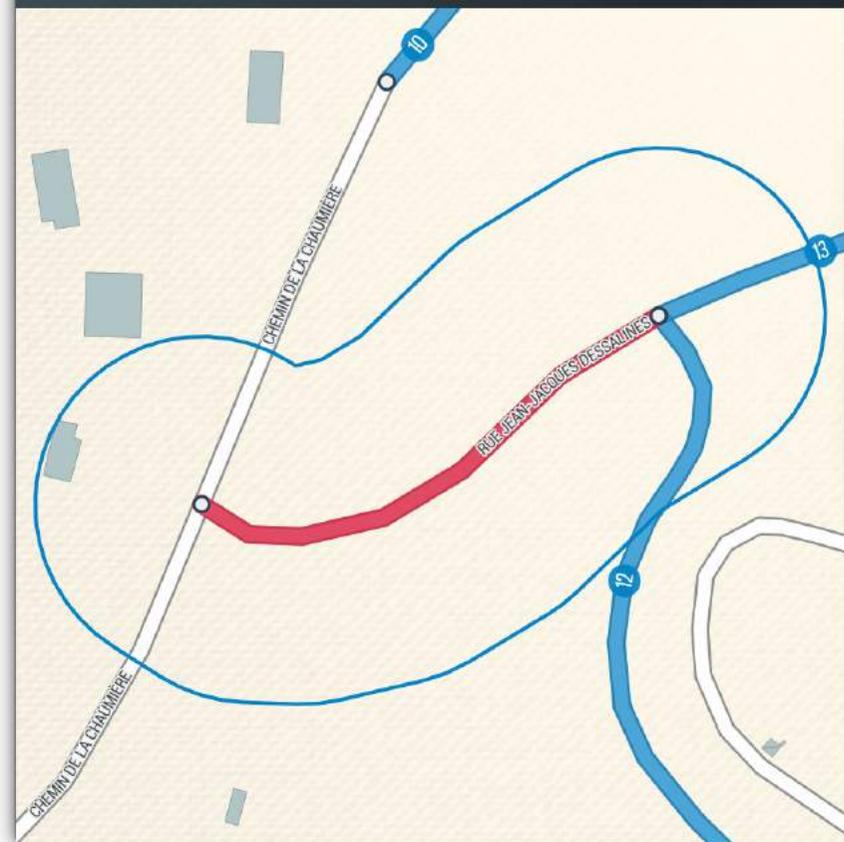
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Entretien végétal

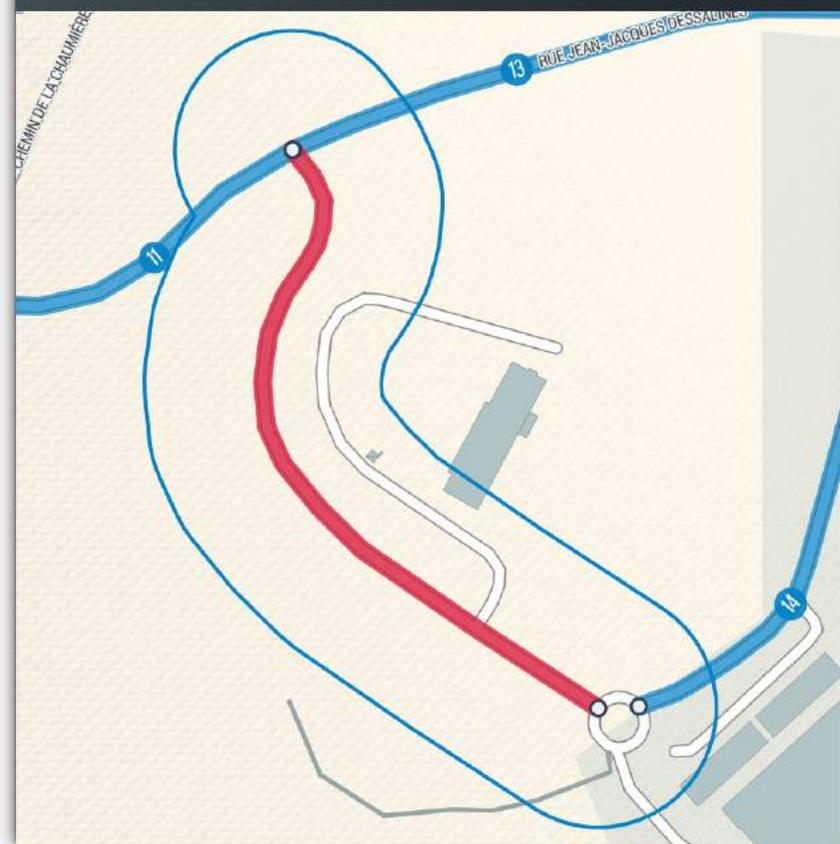


Commentaire

Aménagement mal entretenu qui progressivement réduit la largeur de son emprise.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 12



Commune

Matoury

Qualité



Longueur

313 m



Aménagement existant

Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Obstacle
Signalisation
Aménagement non réglementaire
Typologie
Marquage effacé
Entretien végétal



Commentaire

Un côté mal aménagé, étroit, sinueux, avec la présence d'encoches stationnement. L'autre côté est étroit et mal entretenu. L'aménagement conduit notamment à un établissement scolaire, la cohabitation avec les piétons est donc un élément important à prendre en compte. Afin d'éviter que les piétons circulent sur ce linéaire, il serait nécessaire de nettoyer la continuité piétonne en surplomb côté agglomération et d'améliorer la connexion avec les arrêts de bus.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 13



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
285 m



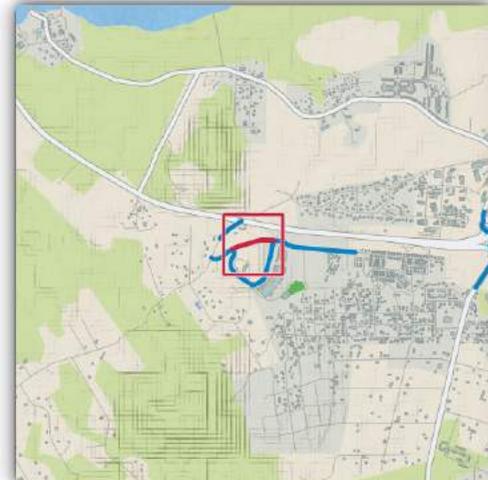
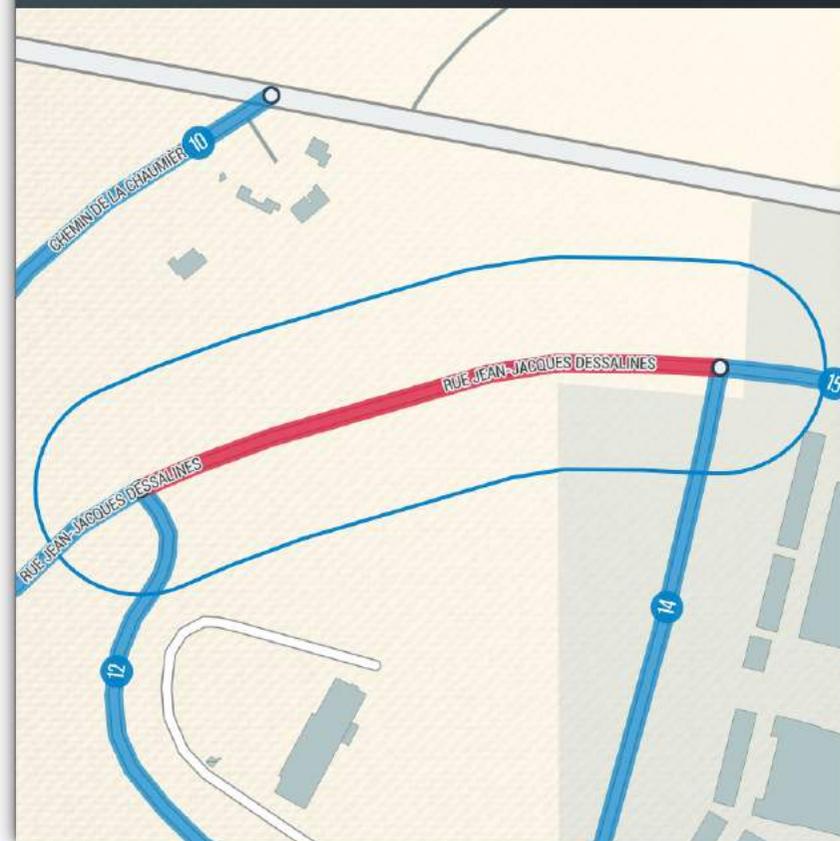
Aménagement existant
Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Marquage effacé
Entretien végétal



Commentaire

En sortie d'établissement scolaire, compte-tenu de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes, il serait intéressant de prévoir plus de place pour les piétons.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 14



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
335 m



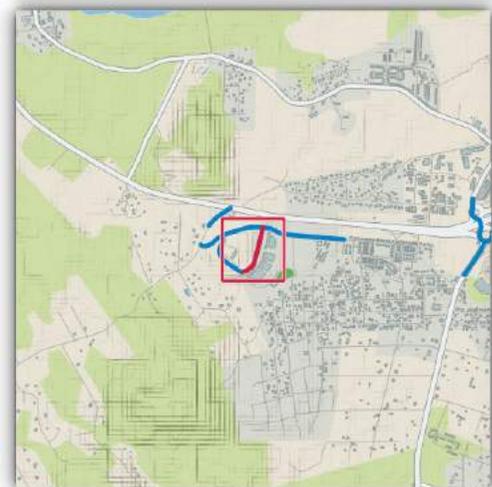
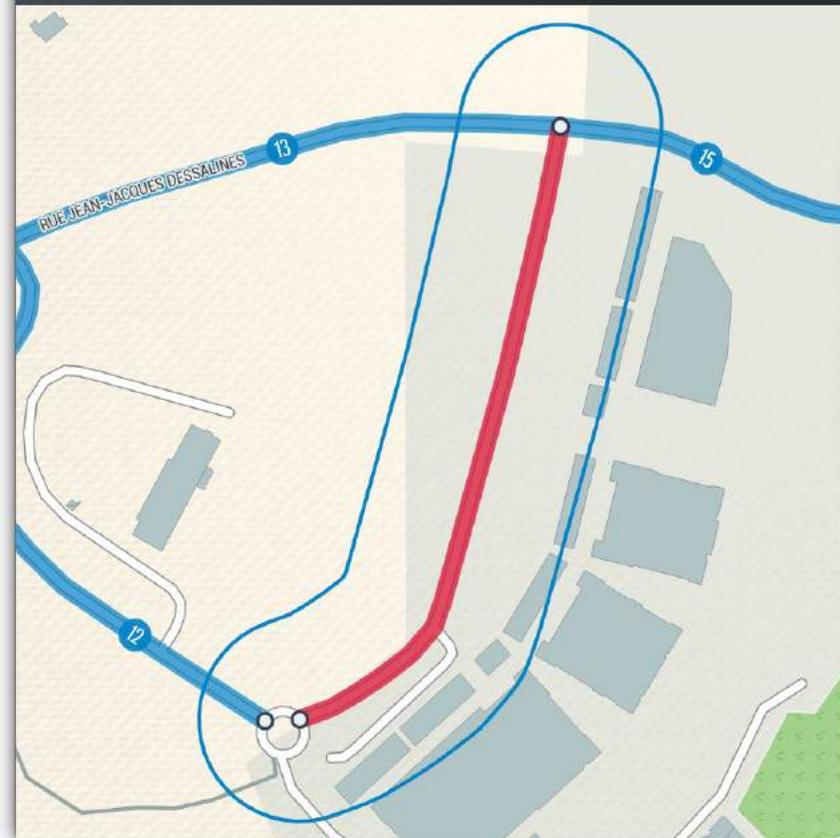
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Le système de restriction d'accès à l'aménagement, afin d'éviter que les 2 roues motorisés n'utilisent ce linéaire, est un peu gros.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 15



Commune

Matoury

Qualité



Longueur

550 m



Aménagement existant

Aménagement sur trottoir



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

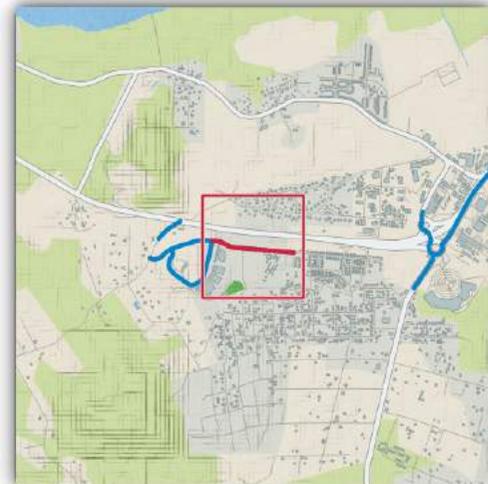
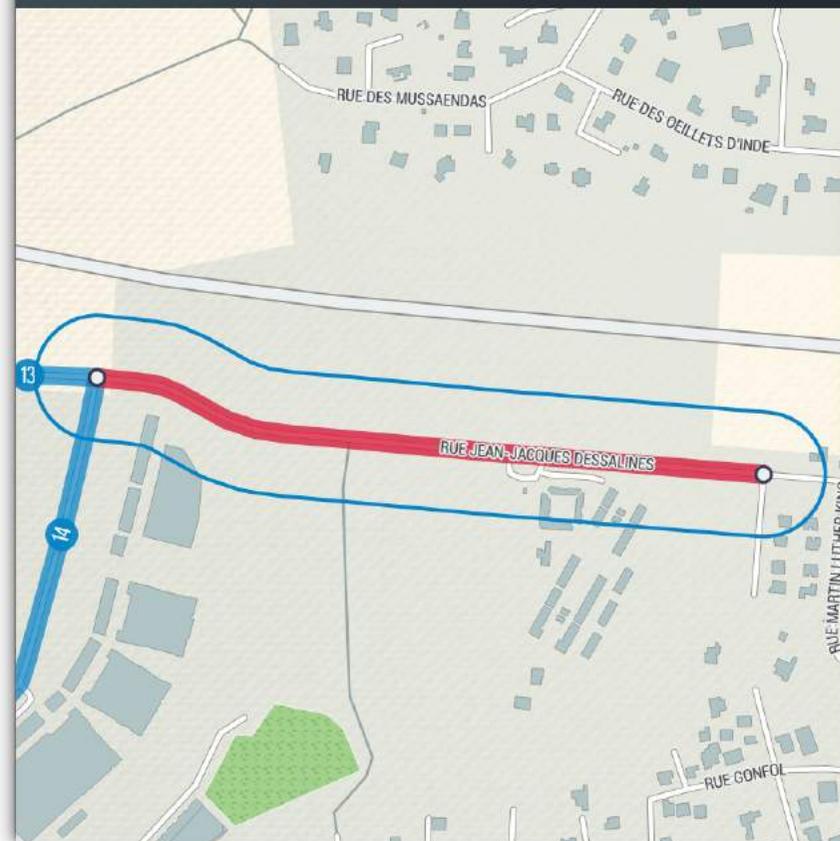
Signalisation

Aménagement non réglementaire

Typologie

Commentaire

Les panneaux en entrée d'aménagement ne sont pas adaptés. Réglementairement, il faudrait les remplacer par le panneau "voie verte" (C 115 - C 116). La cohabitation avec les piétons est un enjeu important, car ce linéaire est situé entre deux établissements scolaires.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 16



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
364 m



Aménagement existant
Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie
Nationale

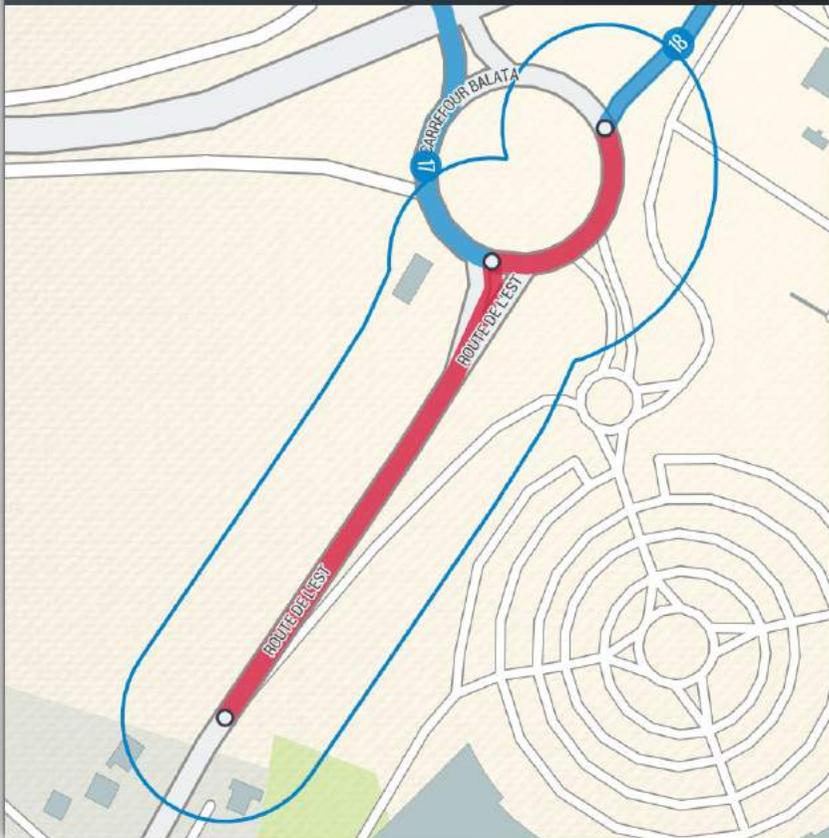


Problèmes identifiés
Autre



Commentaire

L'infrastructure est bien réalisée, même s'il y a une inversion dans la place laissée aux piétons et aux cyclistes. Le piéton doit toujours être le plus éloigné des voies de circulation.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 17



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
332 m



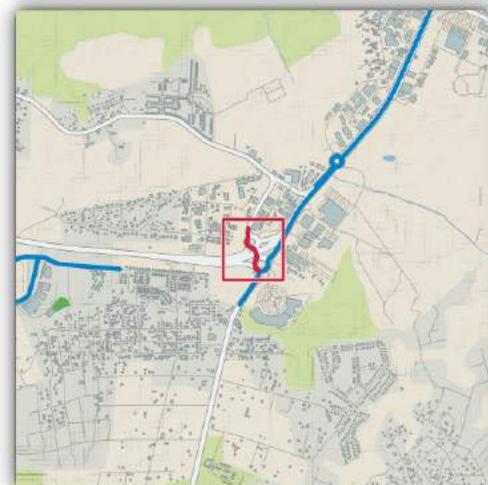
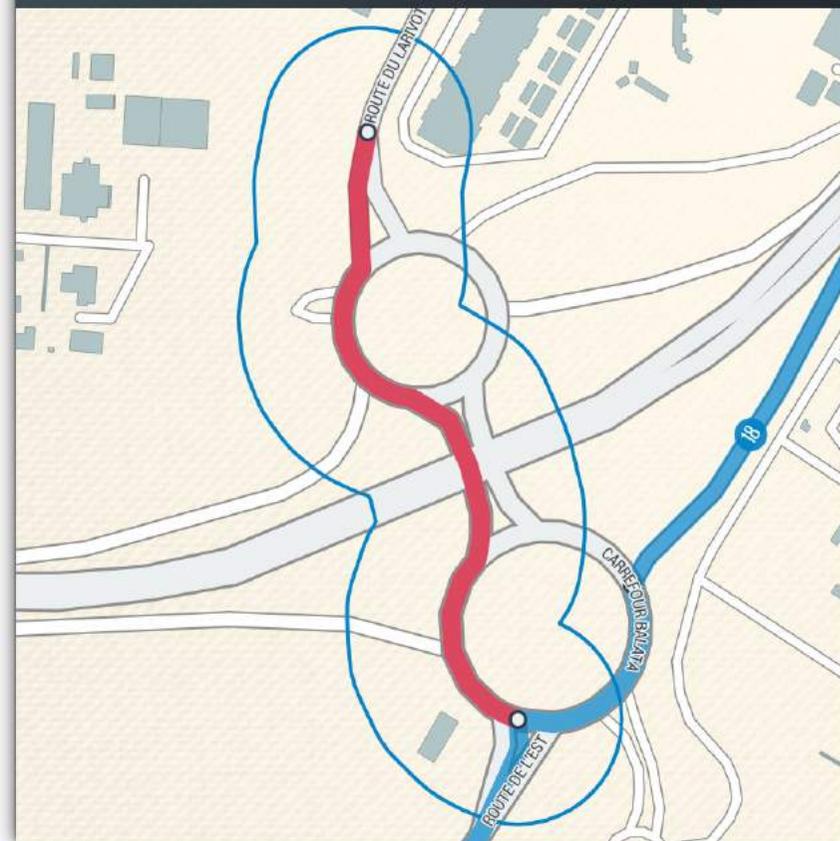
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

L'infrastructure est bien réalisée, même s'il y a une inversion dans la place laissée aux piétons et aux cyclistes. Le piéton doit toujours être le plus éloigné des voies de circulation. Il serait intéressant de compléter l'aménagement sur l'ensemble des branches du giratoire.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 18



Commune

Matoury

Qualité



Longueur

775 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



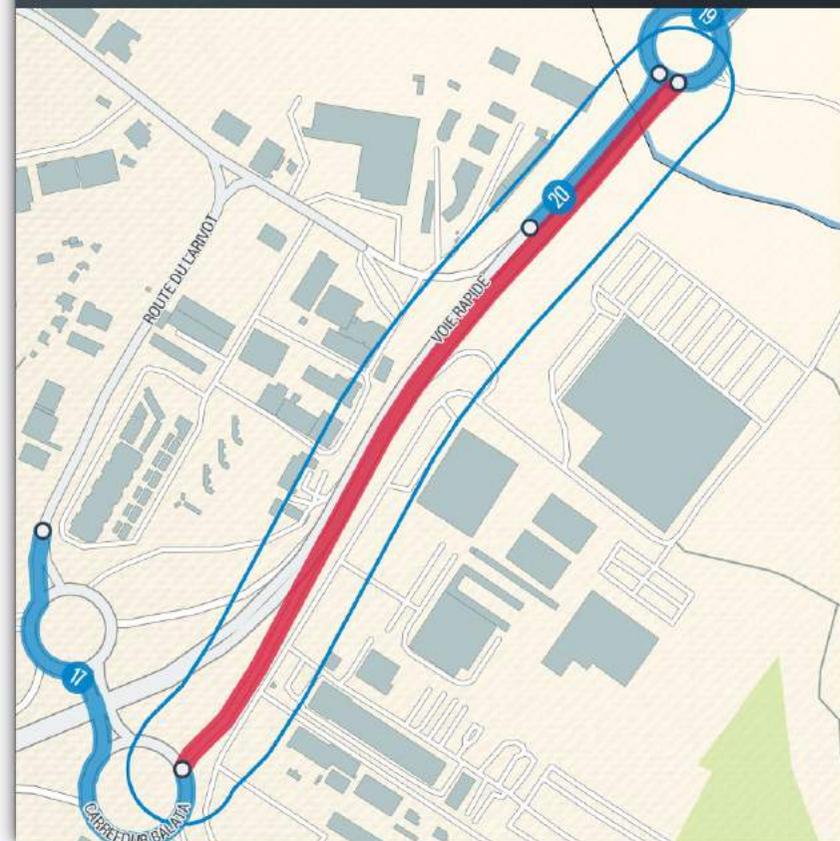
Type de voie

Nationale



Problèmes identifiés

Obstacle
Signalisation
Typologie
Entretien végétal



Commentaire

L'aménagement serait à officialiser en début de segment (côté family plaza), avec la pose des panneaux "Voie verte" (C 115 - C 116). Le lampadaire en début de segment crée un obstacle, en plein milieu de l'aménagement. Il faudrait également mettre une bordure, afin de créer une séparation nette avec la végétation et ainsi éviter qu'elle prenne trop vite de la place. Ce type de bordure est d'ores et déjà présente en fin de segment. En terme d'entretien, il y a aussi un problème lié aux déchets rejetés depuis la RN1 sur l'aménagement cyclable.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 19



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

219 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Nationale

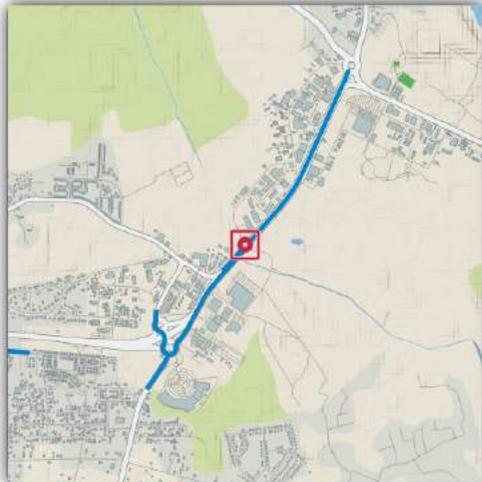
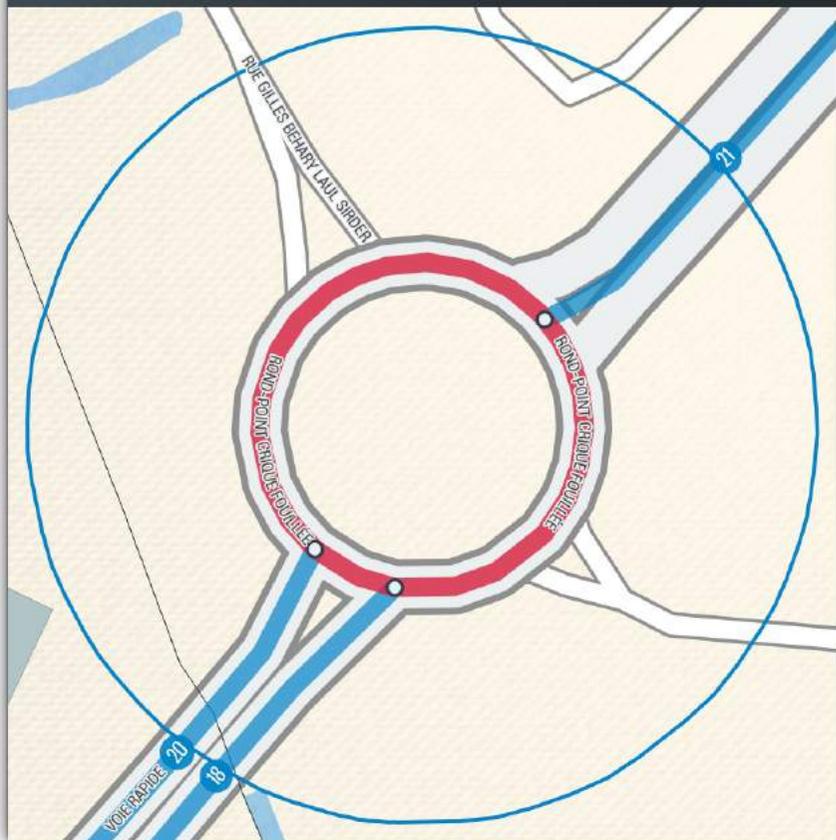


Problèmes identifiés

Obstacle
Typologie

Commentaire

Le lampadaire présent en plein milieu de l'aménagement crée un obstacle. Le panneau "Cédez le passage" est trop haut. Compte-tenu de la cohabitation avec les piétons, il faudrait transformer l'aménagement en voie verte. Les traversées en deux temps avec les espaces de protection sont bien réalisées.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 20



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
184 m



Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Nationale

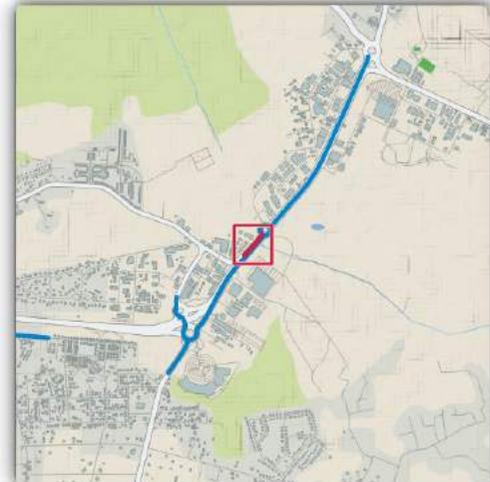
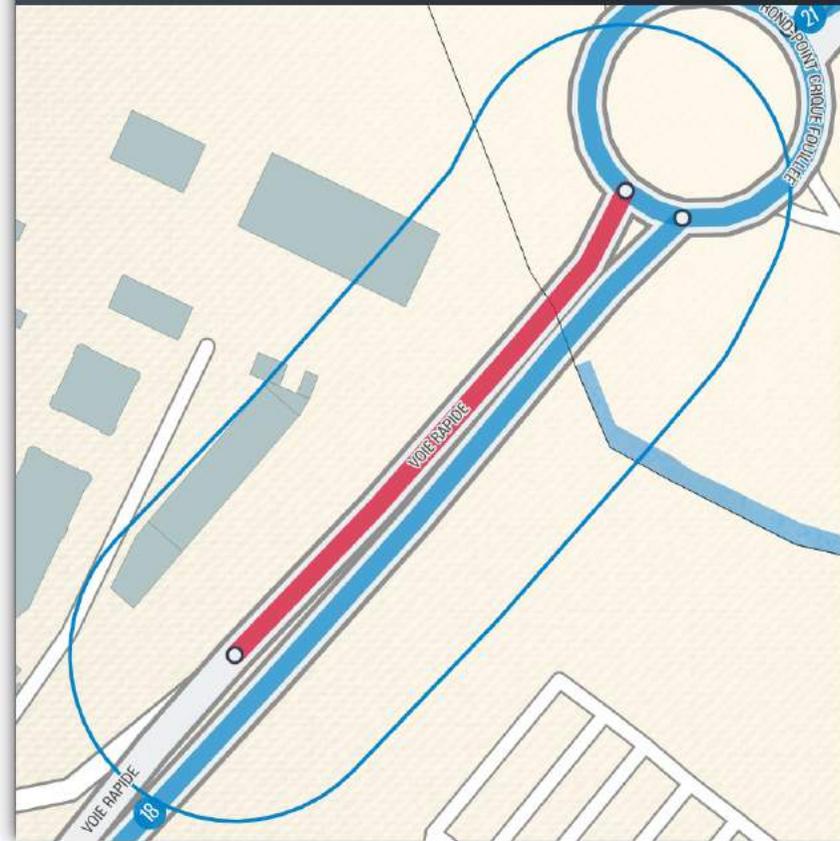


Problèmes identifiés
Typologie



Commentaire

Compte-tenu de la cohabitation avec les piétons, il faudrait transformer l'aménagement en voie verte. La passerelle est bien traitée.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 21



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

1 309 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

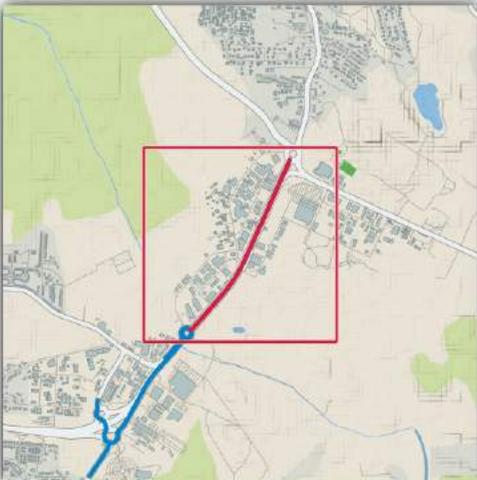
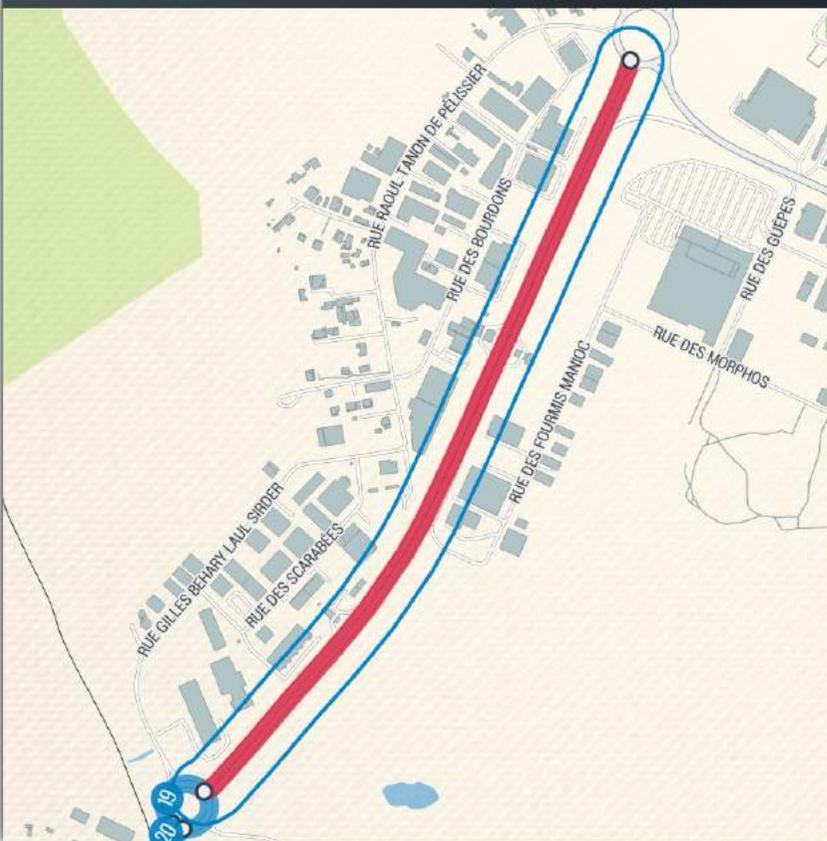
Nationale



Problèmes identifiés

Typologie

Marquage effacé



Commentaire

Compte-tenu du trafic et de la vitesse de circulation, il est impératif de transformer les bandes cyclables en pistes cyclables monodirectionnelles, afin de sécuriser les flux des cyclistes, même si actuellement l'aménagement est déjà éloigné des voies de circulation.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 22



Commune
Remire-Montjoly

Qualité



Longueur
960 m



Aménagement existant
Voie verte



Type de voie
Communale

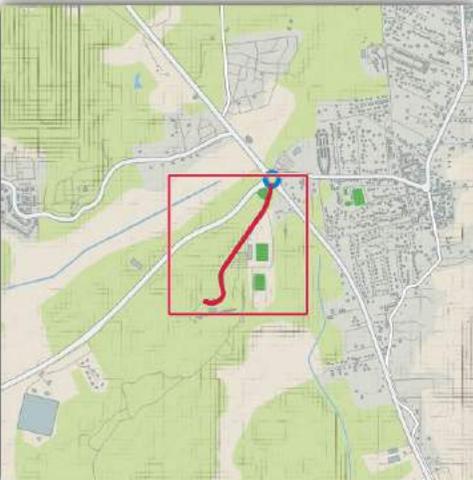
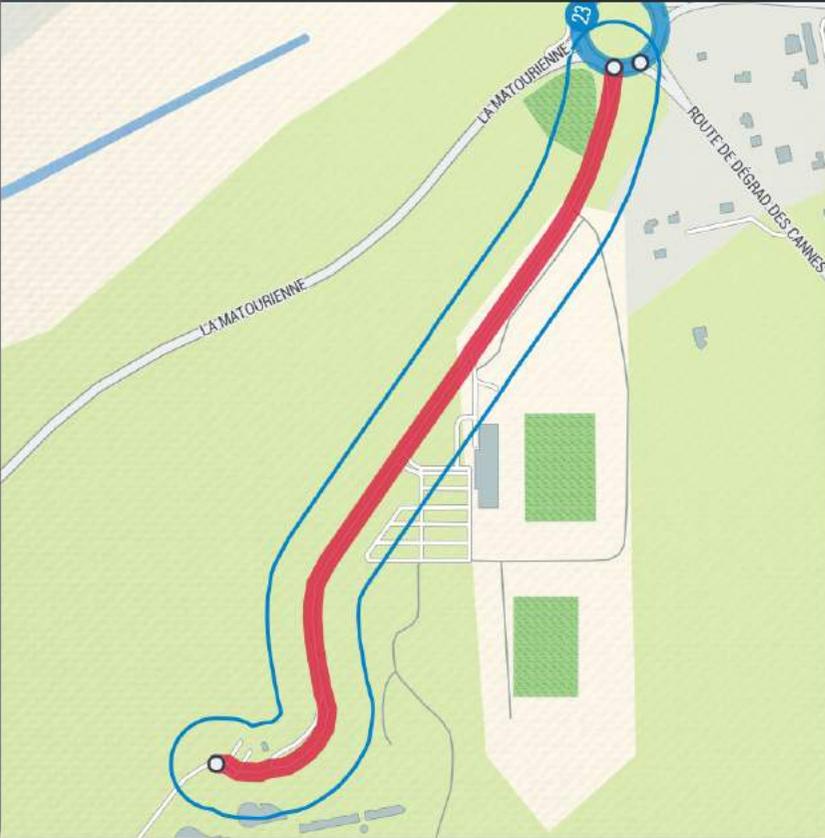


Problèmes identifiés



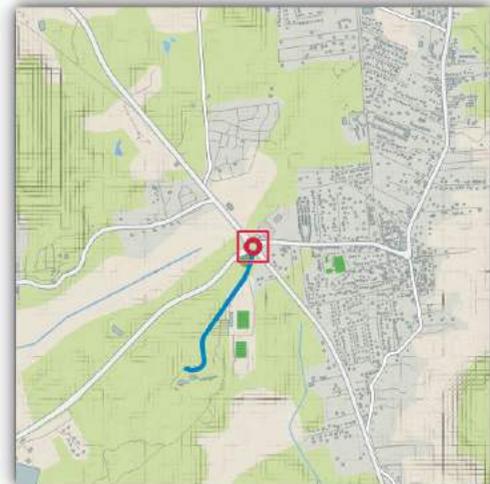
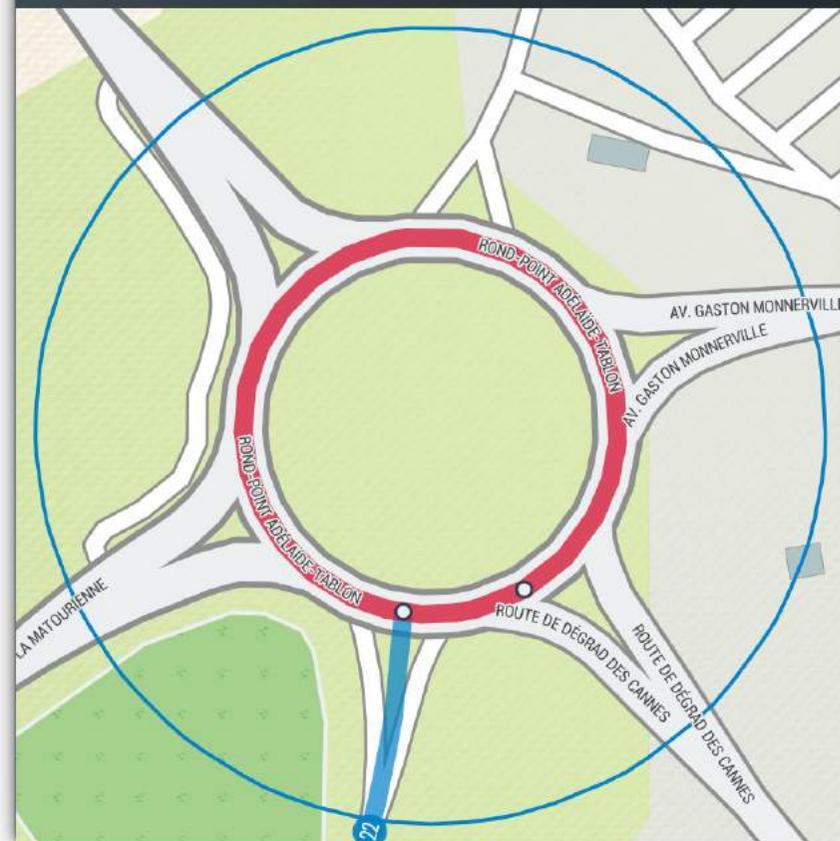
Commentaire

Aménagement en cours de réalisation. Une fois finalisé, il sera important de ne pas oublier la signalisation verticale et de réaliser une bonne finition du revêtement à l'approche du giratoire. Des précautions seront à prendre quant à la végétation.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 23



Commune

Remire-Montjoly

Qualité



Longueur

283 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

Nid de poule, ornière
Intersection
Signalisation
Typologie
Entretien végétal



Commentaire

Piste cyclable bidirectionnelle située autour de l'anneau, trop étroite (1,80m), avec un revêtement très dégradé et un envahissement important par la végétation. Il faudrait la transformer en piste cyclable monodirectionnelle sur les branches. Par ailleurs, deux branches ne sont pas équipées de traversées.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 24



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
769 m



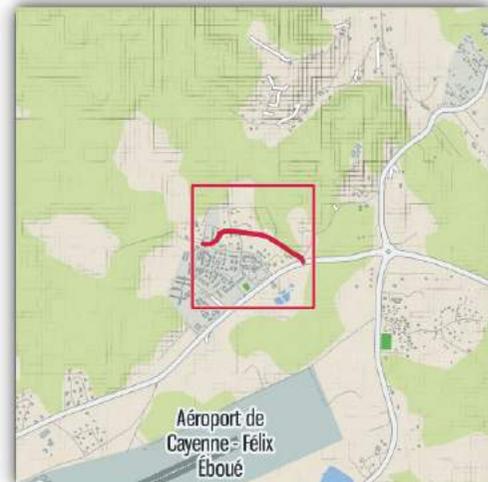
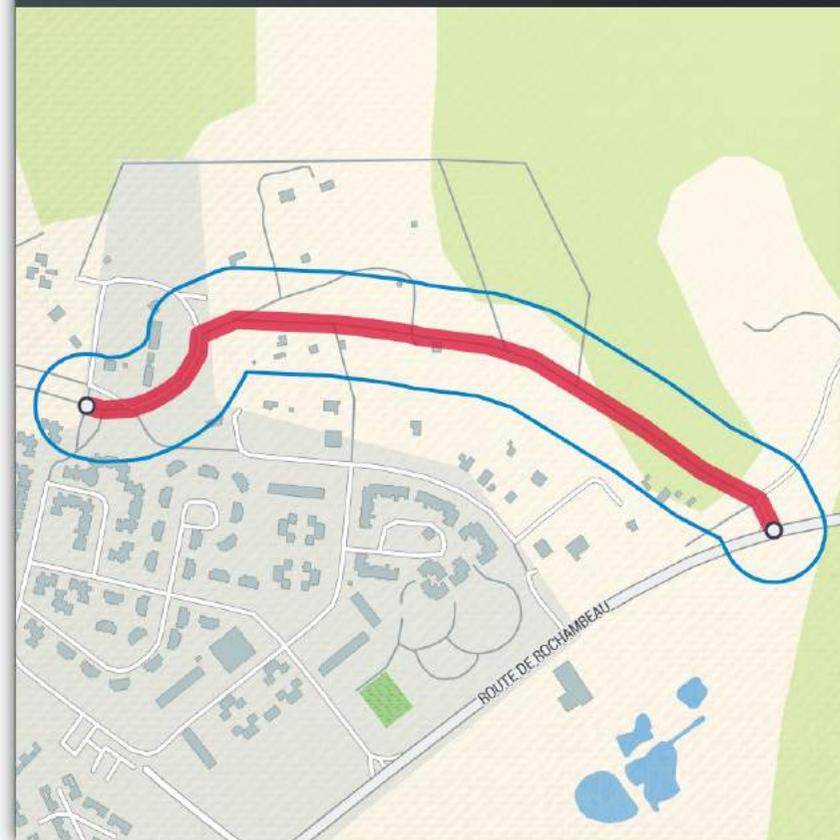
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Cet aménagement a été créé avant que le futur quartier Concodre soit totalement fini et habité. Le marquage commence à être effacé à l'approche de la route de Rochambeau.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 25



Commune
Matoury

Qualité



Longueur
461 m



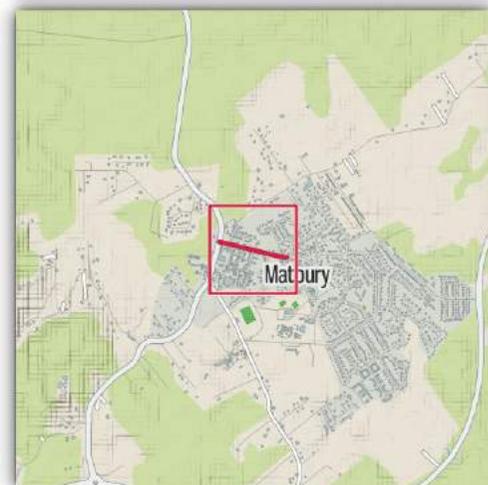
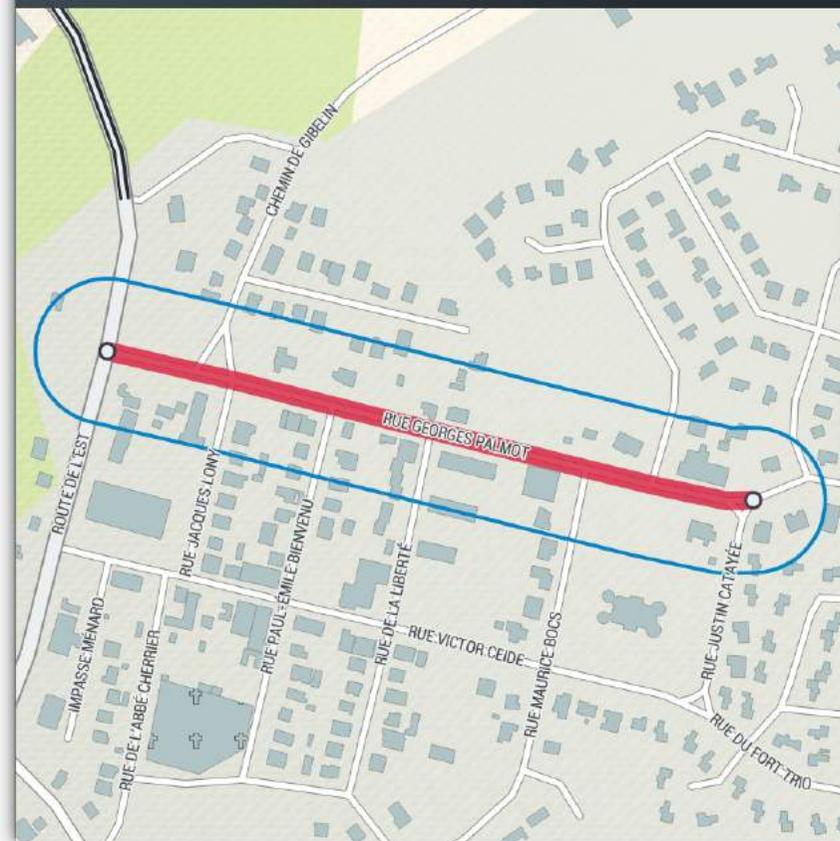
Aménagement existant
Partage de voirie



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Marquage effacé



Commentaire

Cet axe est aménagé en partage de route, avec ponctuellement des chevrons, le pictogramme vélo, voire une bande discontinue. La logique de l'aménagement est intéressante, compte-tenu de la montée de la voie. Toutefois, le marquage effacé et la voie relativement étroite ne permettent pas de rendre pertinent cet aménagement.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 26



Commune
Cayenne

Qualité



Longueur
720 m



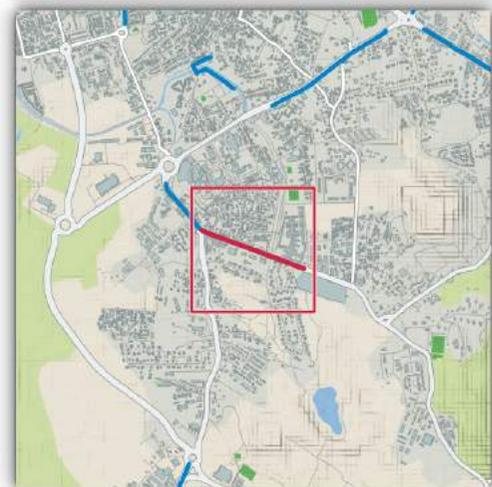
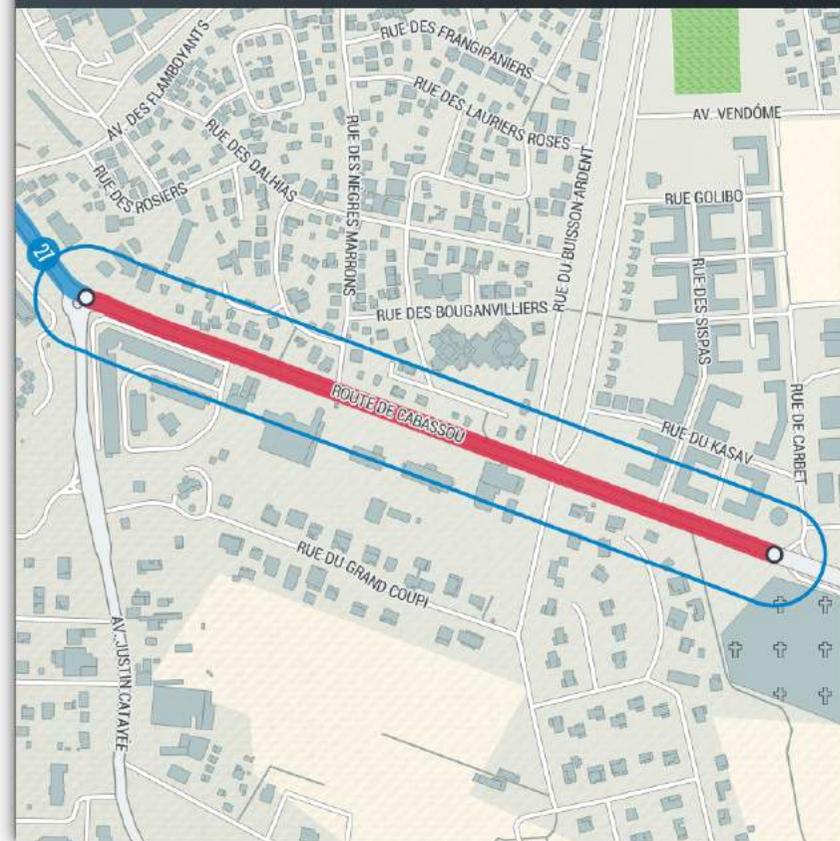
Aménagement existant
Bandes cyclables



Type de voie
Départementale



Problèmes identifiés
Signalisation
Marquage effacé



Commentaire

Ce linéaire est intéressant car sur un axe très emprunté, mais la signalisation verticale et horizontale pose problème : trop de panneaux (C 113), souvent mal positionnés, et surtout le marquage au sol est effacé.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 27



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

398 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Départementale



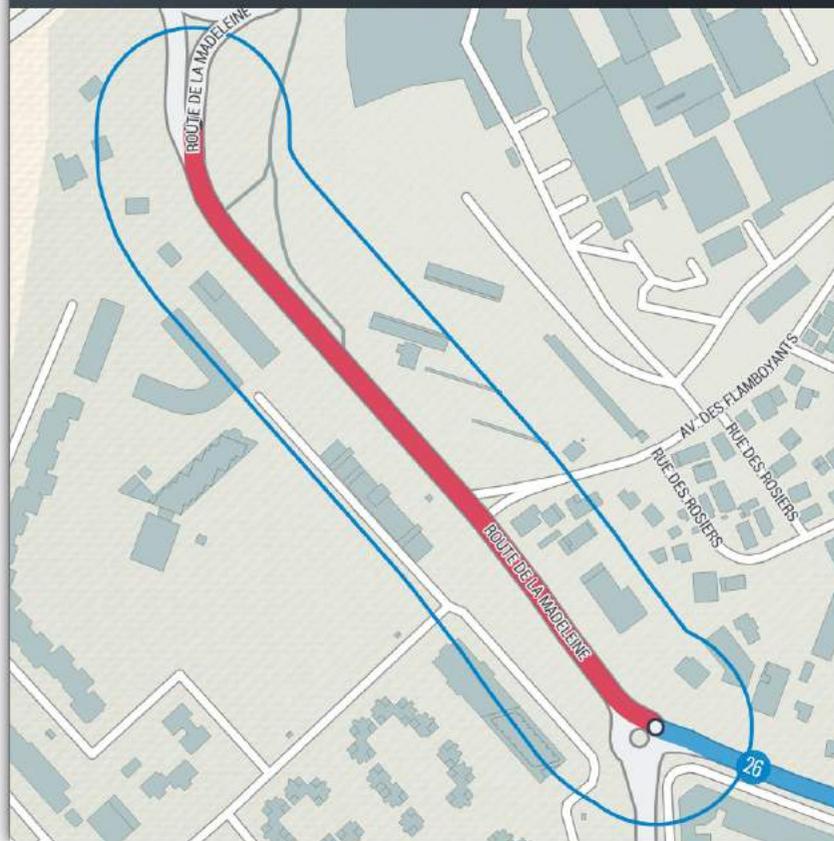
Problèmes identifiés

Intersection



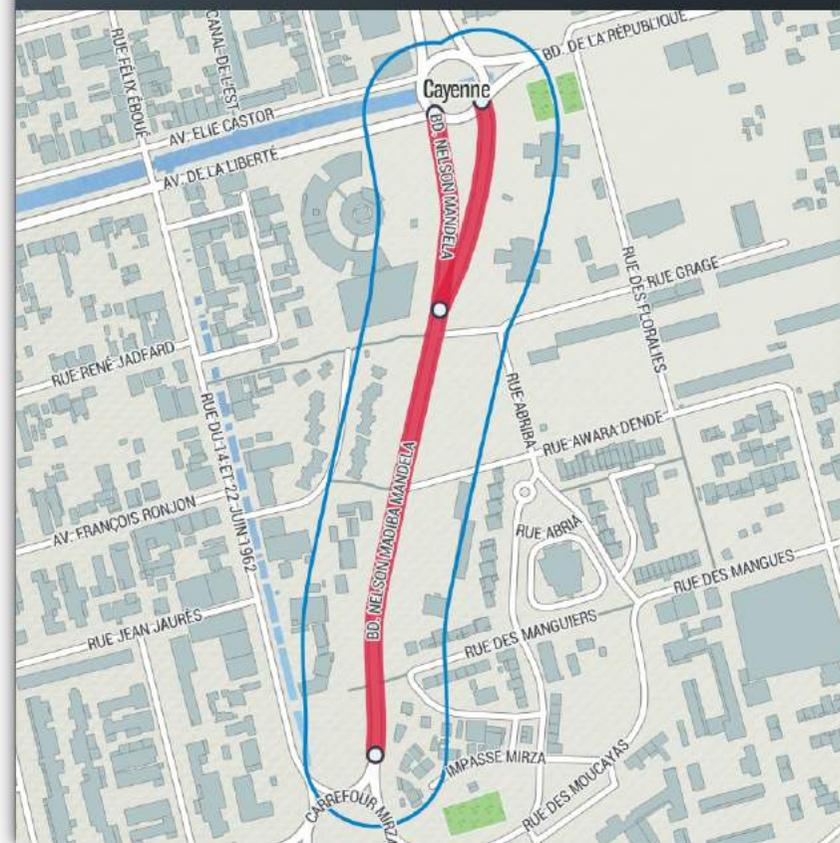
Commentaire

Le régime de priorité de la piste cyclable doit être le même que la voie qu'elle longe. Or, ce n'est pas le cas sur cet axe. Les entrées charretières sont trop proches de l'aménagement : reculer le panneau "Stop", voir le supprimer pour respecter la réglementation. La piste cyclable est très utilisée par les piétons, réglementairement il faudrait transformer cet aménagement en voie verte en posant le panneau C 115. Autour du giratoire, il existe un cheminement naturel éloigné de la branche d'accès du giratoire de Catayée, très utilisé par les piétons et cyclistes.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 28



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

607 m



Aménagement existant

Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Revêtement à reprendre

Intersection

Obstacle

Autre usage de l'aménagement

Signalisation

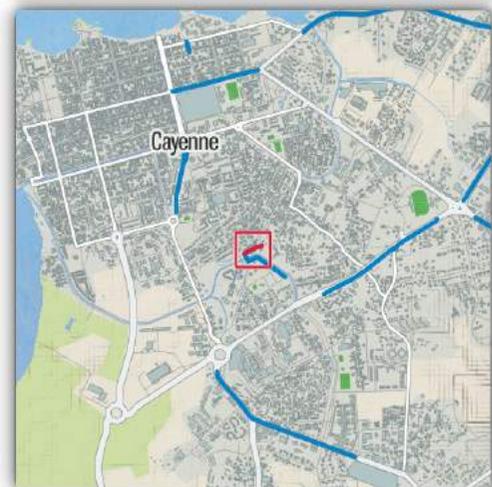
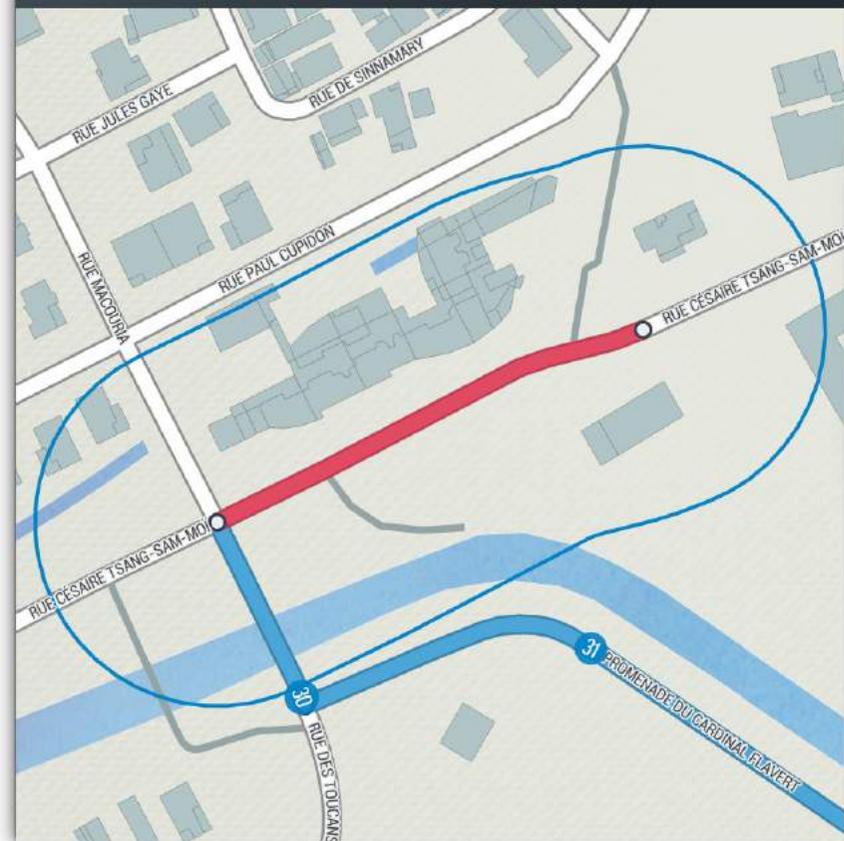


Commentaire

L'infrastructure est bien pensée par rapport à la taille de la voirie et au trafic qu'elle supporte, mais certaines réalisations sont à reprendre : absence de revêtement au niveau de l'intersection avec EDF, panneau de signalisation posé trop tôt au début du segment (carrefour des pompiers), dos d'âne avant les intersections, principe de priorités non respecté (cf photo). Problème de stationnement sauvage sur l'aménagement nuisant à la progression des cyclistes.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 29



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

129 m



Aménagement existant

Zone 30



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Typologie

Commentaire

Aménagement inexistant en dehors du panneau d'entrée (côté stade). Ce linéaire est intéressant avec la proximité de 2 écoles maternelles. Il faudrait l'étendre jusqu'au pont Césaire et créer un grand plateau au niveau de l'intersection du pont, ainsi que devant les établissements scolaires et réduire, au moins visuellement, la largeur de la voirie.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 30



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

55 m



Aménagement existant

Aménagement sur trottoir



Type de voie

Communale



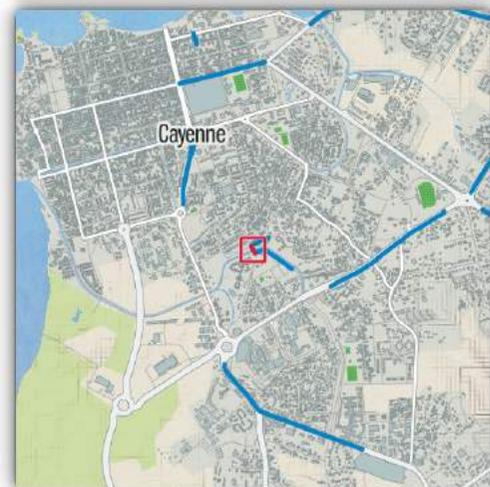
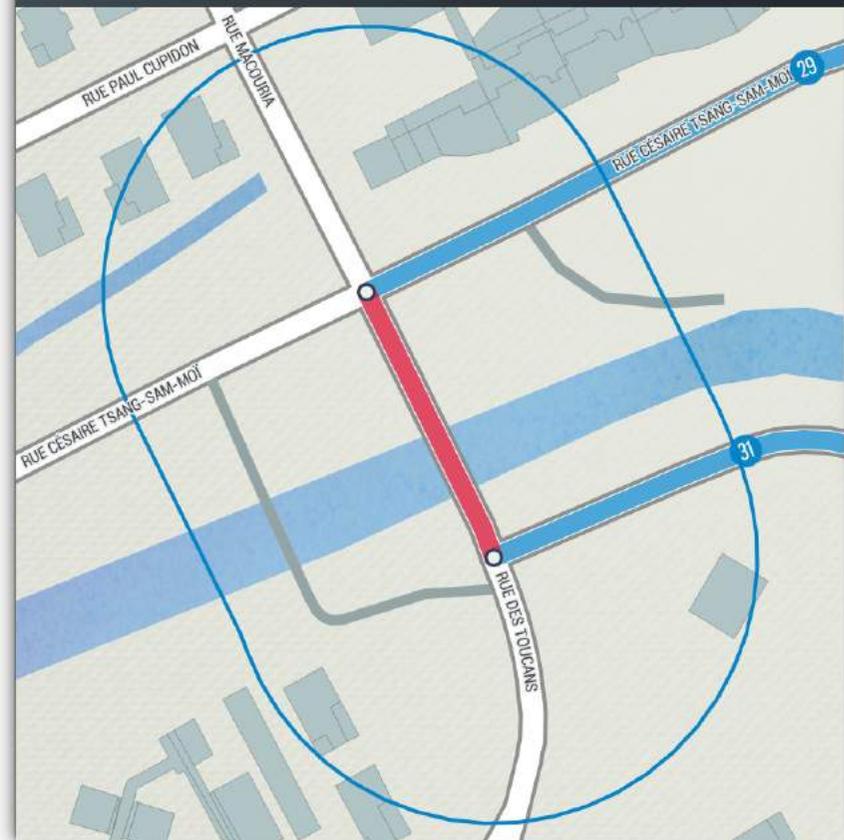
Problèmes identifiés

Insertion aménagement

Autre usage de l'aménagement

Signalisation

Aménagement non réglementaire

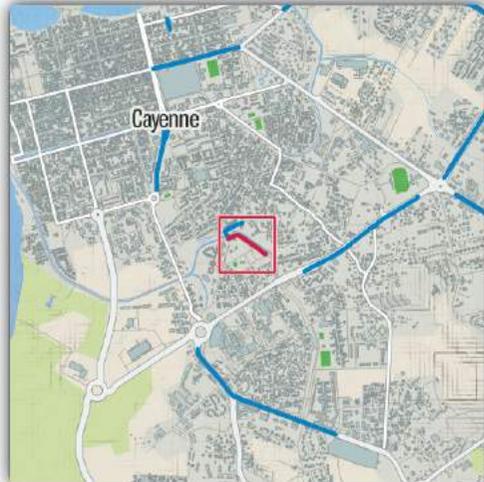
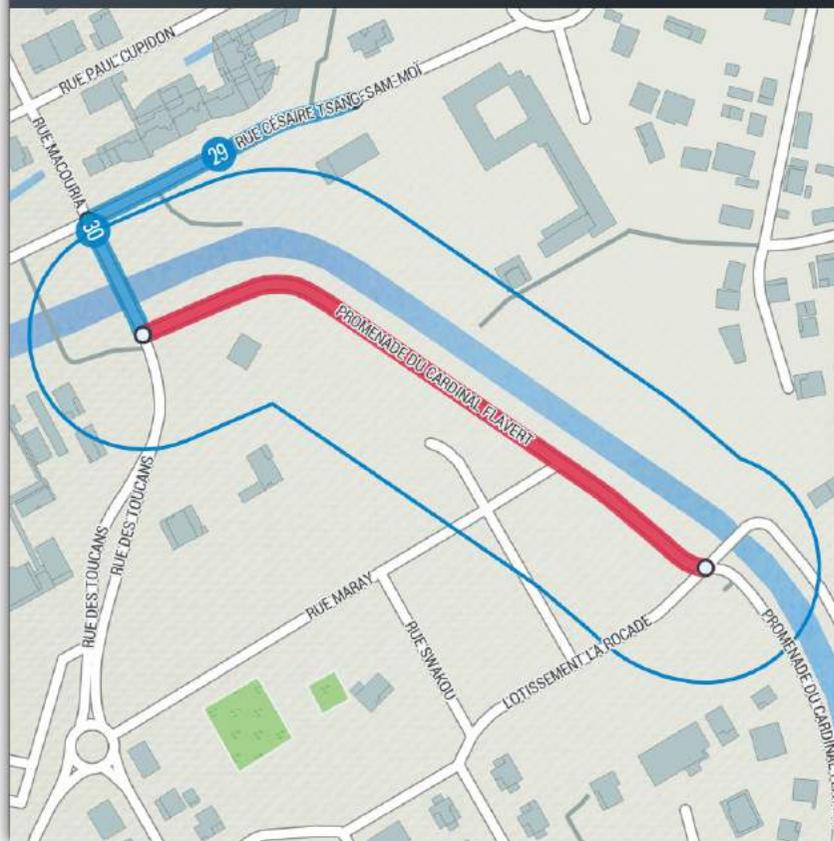


Commentaire

Les panneaux sont mal posés, trop tôt. La cohabitation avec les piétons est complexe, les insertions ne sont pas traitées avec notamment l'absence de bateaux. La piste monodirectionnelle sur le trottoir du pont Césaire, côté stade, est inutile.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 31



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

291 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Insertion aménagement
Autre usage de l'aménagement

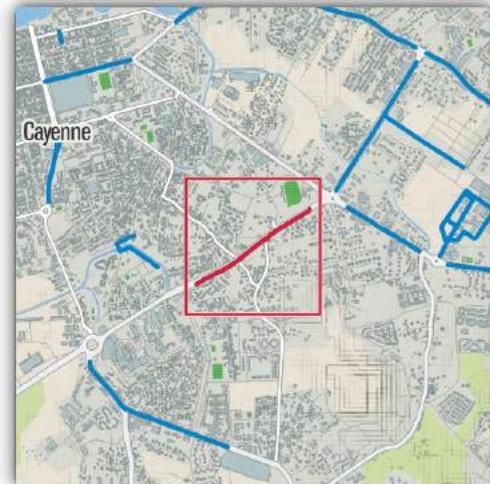
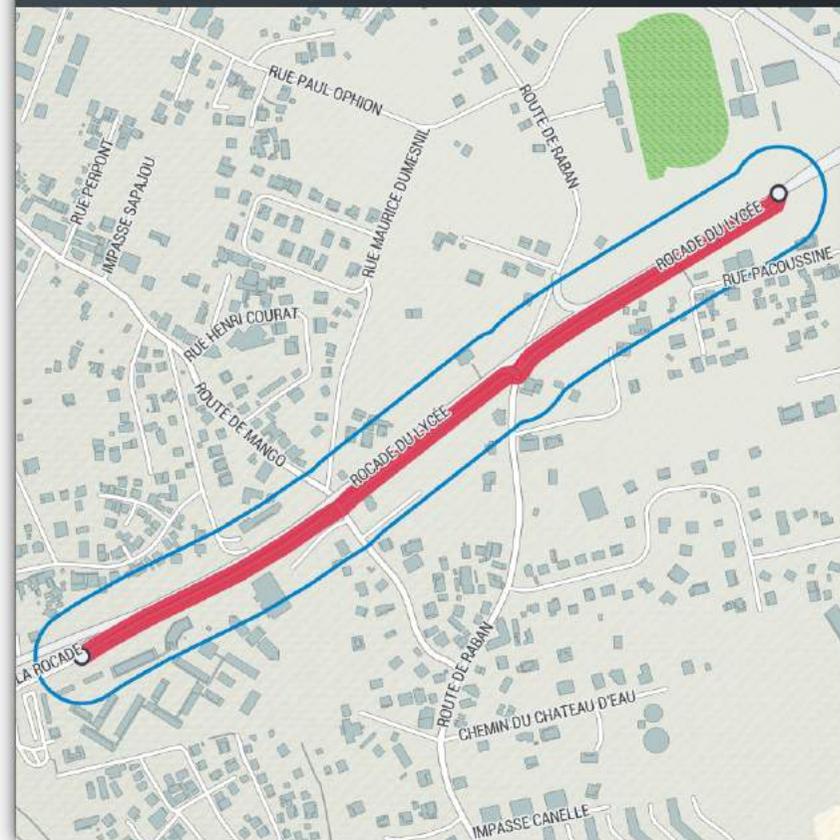


Commentaire

Aménagement très utilisé qui nécessiterait d'avoir un espace piéton spécifique, car les flux semblent importants. Le marquage au sol n'est pas réglementaire, les intersections à proximité du pont sont mal traitées. Possibilité de reprendre l'aménagement en l'élargissant vers le canal, afin de créer un trottoir avec le risque de créer un entonnoir sur le pont.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 32



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

905 m



Aménagement existant

Voie verte



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

intersection
Signalisation

Commentaire

Aménagement en sortie du lycée Félix Eboué, avec des flux piétons et cyclistes importants. Un seul panneau de fin d'aménagement au niveau de la piscine de Baduel. Il faudrait installer des panneaux "voie verte" (C 115) pour bien signaler l'aménagement. L'intersection avec l'avenue mère Thérèse est mal traitée. La sortie de l'aménagement au niveau du giratoire est un peu abrupte, surtout au vu du trafic. Il serait intéressant de prolonger l'aménagement jusqu'au giratoire de Baduel.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 33



Commune
Cayenne

Qualité



Longueur
171 m



Aménagement existant
Bandes cyclables



Type de voie
Départementale

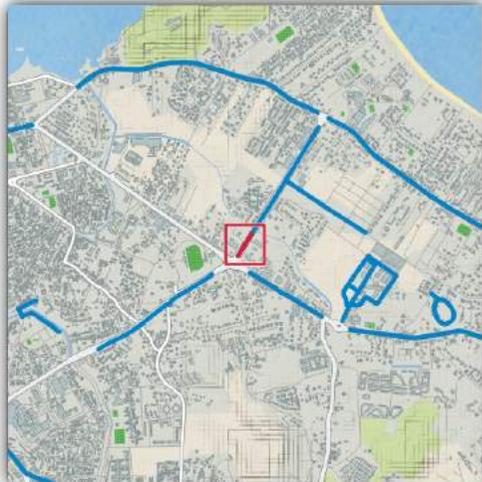
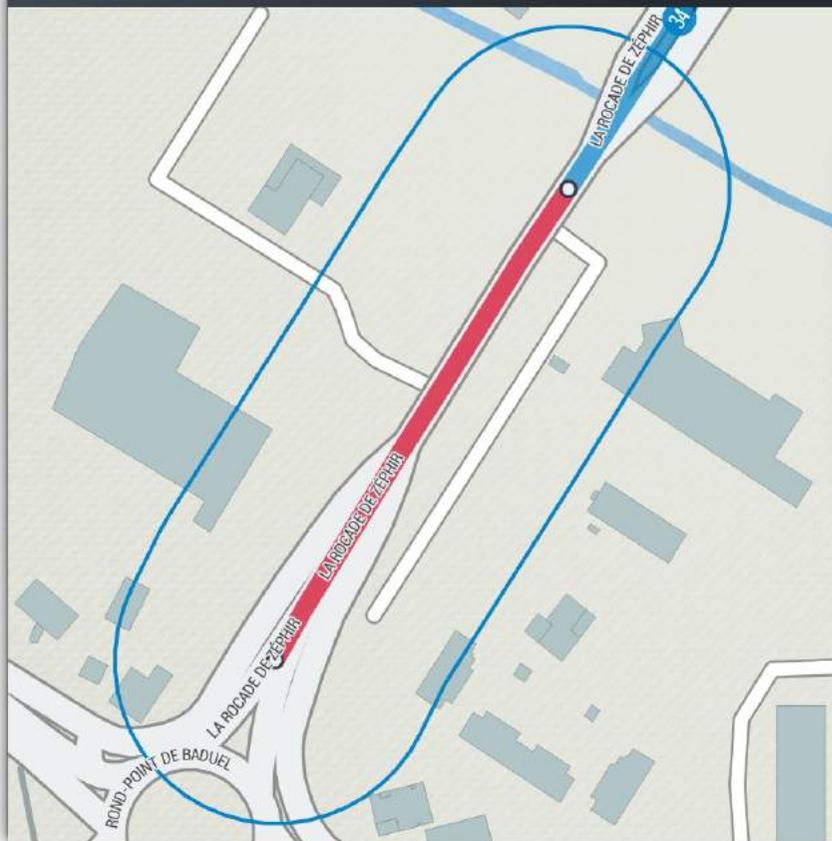


Problèmes identifiés
Marquage effacé



Commentaire

Les intersections sont bien traitées, la signalisation est présente. Il faudrait uniquement reprendre le marquage au sol. La fin d'aménagement au niveau de la bretelle de contournement est trop abrupte et la réinsertion des cyclistes peu évidente.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 34



Commune
Cayenne

Qualité



Longueur
67 m



Aménagement existant
Lincoln



Type de voie
Départementale

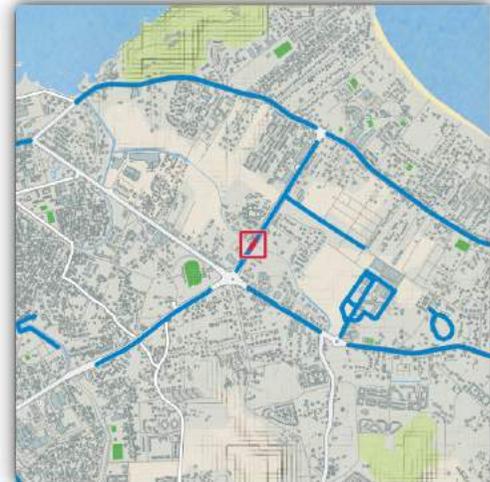
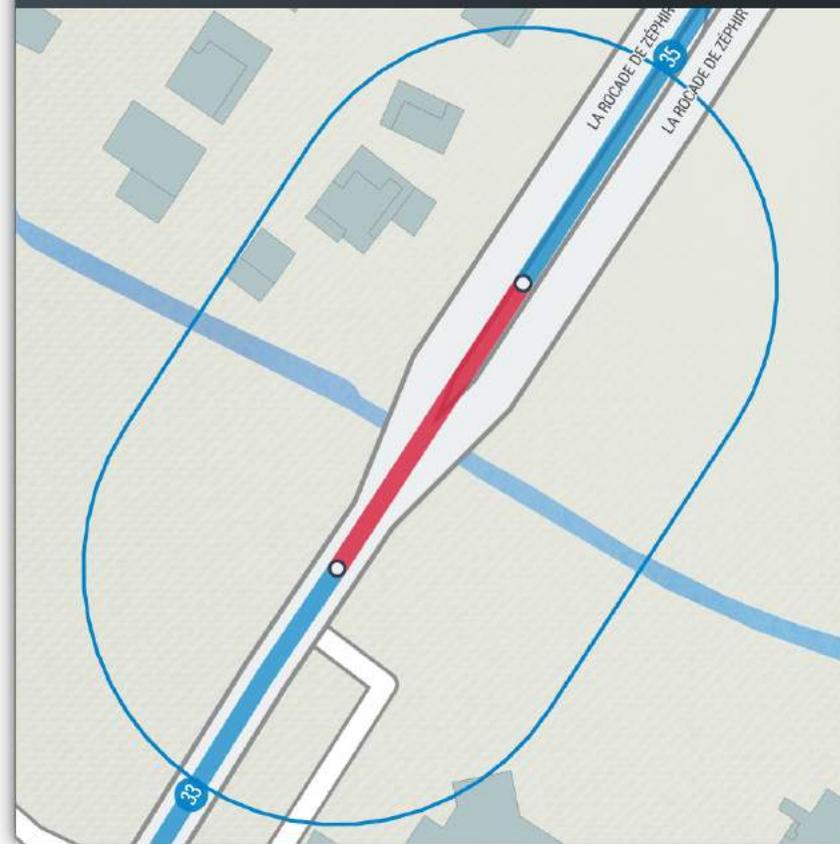


Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement bien réalisé.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 35



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

597 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

Départementale

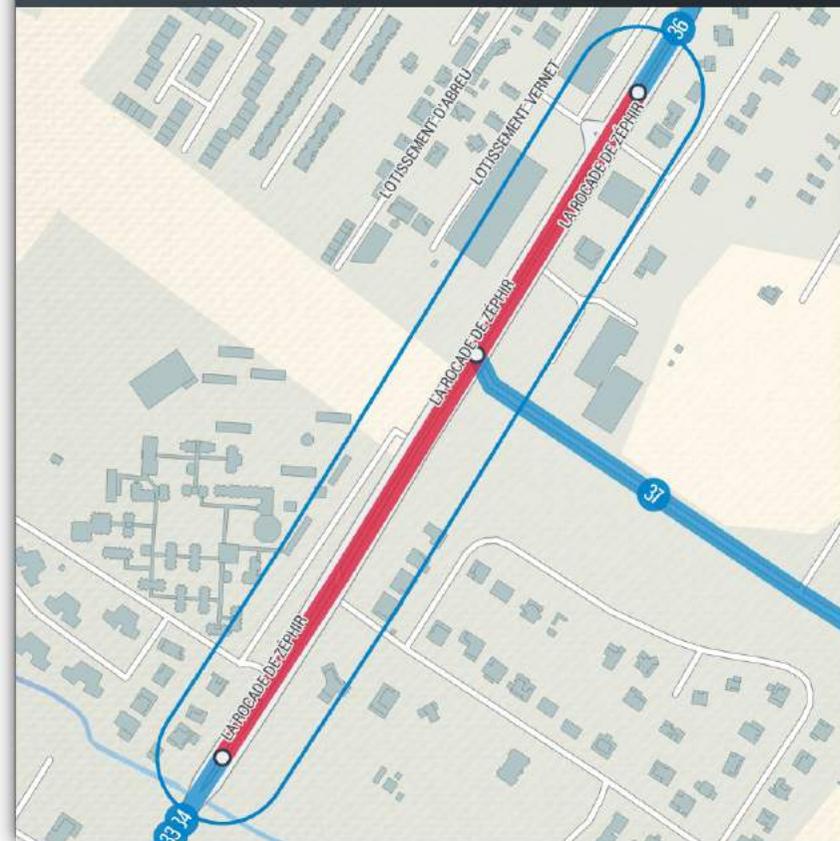


Problèmes identifiés



Commentaire

La peinture est légèrement effacée, mais le marquage est bien réglementaire et les intersections sont bien traitées. La continuité entre les lincoln est bien gérée, ce qui permet un axe continu sur la rocade Zéphyr.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 36



Commune
Cayenne

Qualité



Longueur
166 m



Aménagement existant
Lincoln



Type de voie
Départementale

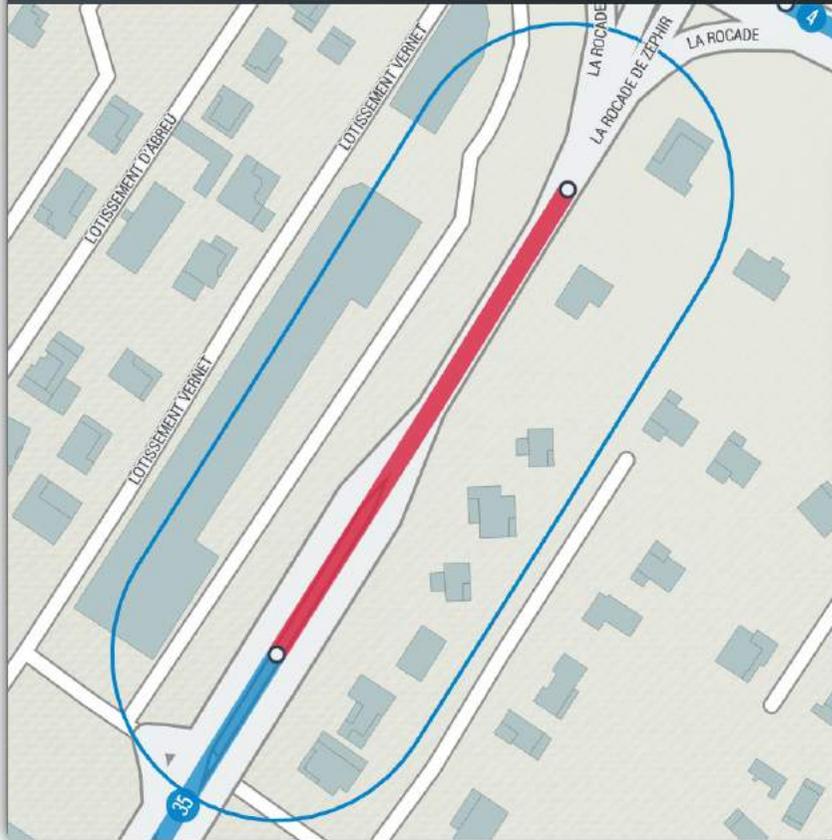


Problèmes identifiés



Commentaire

Les entrées et sorties sont bien traitées. La continuité avec les bandes cyclables est donc assurée.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 37



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

633 m



Aménagement existant

Voie verte



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Signalisation



Commentaire

L'aménagement est bien réalisé du point de vue de l'insertion, sa largeur est suffisante par rapport aux enjeux de mixité. Il manque les panneaux d'entrée et sortie (C 115 et C 116). Toutefois, l'utilisation de ce linéaire cyclable par les cyclistes se pose (est ce qu'il n'utilise pas préférentiellement la voie de circulation ?). L'aménagement peut être intéressant pour le loisirs (bord de rivière), vie de quartier et à l'accès à l'université. Les intersections sont traitées plutôt en mode piéton et il manque une connexion pour rejoindre l'université (aménagée en zone 30).



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 38



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

513 m



Aménagement existant

Zone 30



Type de voie

Communale

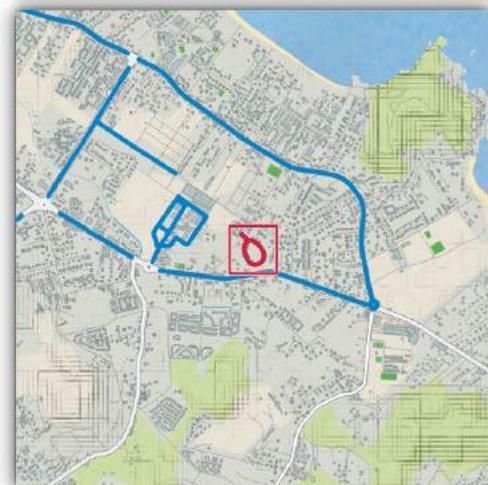
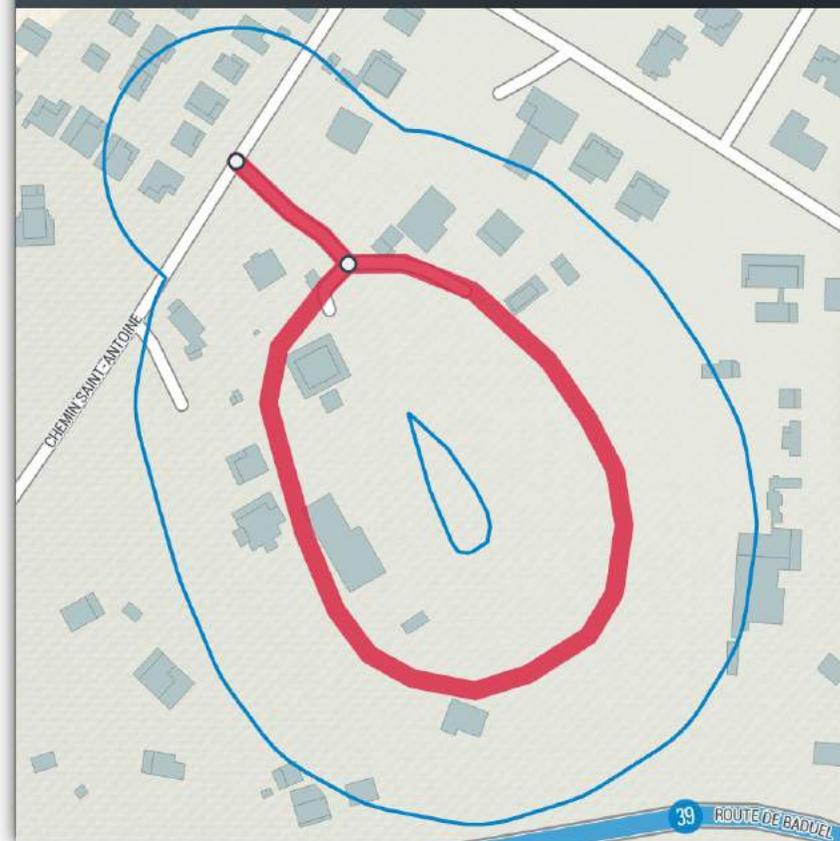


Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement intéressant par rapport à son emplacement dans un quartier résidentiel et à la composition du réseau viaire (voiries de desserte locale en impasse). Mais il mériterait d'être renforcé avec des aménagements ponctuels pour véritablement contraindre les vitesses.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 39



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

1 436 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

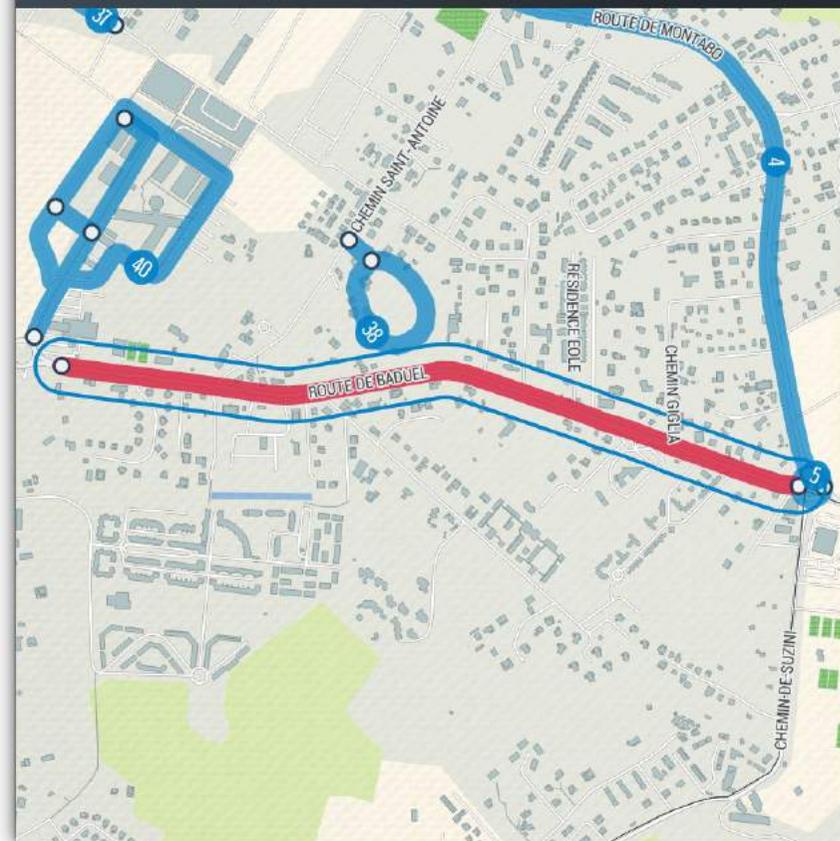
Nid de poule, ornière
Insertion aménagement
Autre usage de l'aménagement
Signalisation
Marquage effacé



Commentaire

Les bandes sont très effacées, voire invisibles en direction de Rémire-Montjoly. Dans cette même direction, l'absence de panneau d'aménagement contribue à les rendre "invisibles".

La fin de l'aménagement, 20 m avant le giratoire de l'université, est un peu abrupte. Le giratoire est non aménagé, ce qui crée une discontinuité.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 40



Commune

Cayenne

Qualité



Longueur

1 645 m



Aménagement existant

Zone 30



Type de voie

Communale

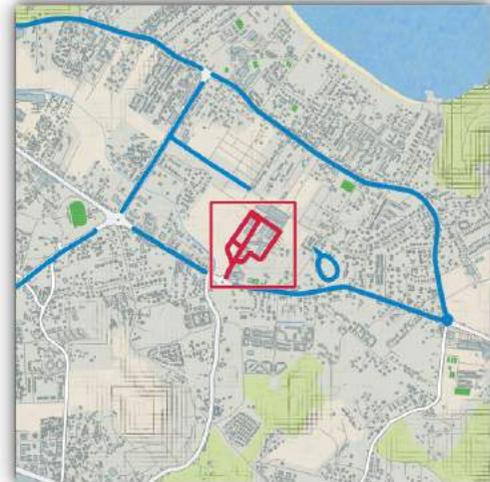
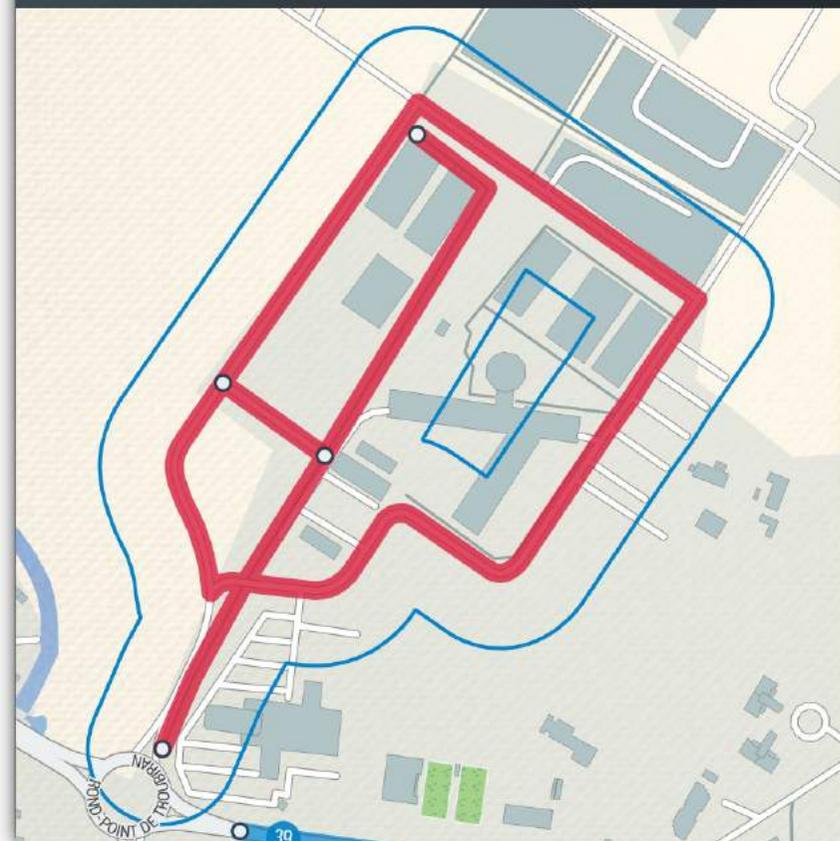


Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement interne au site de l'université avec des rues étroites, sinueuses et en sens unique pour beaucoup. Cette configuration des voies est favorable aux cyclistes. En effet, le cycliste peut donc rouler à double sens sur ces axes, sauf si le maire a pris un arrêté spécifique. Il y a par ailleurs des aménagements pour réduire les vitesses, même si tous les boudins sont arrachés.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 41



Commune
Cayenne

Qualité



Longueur
557 m



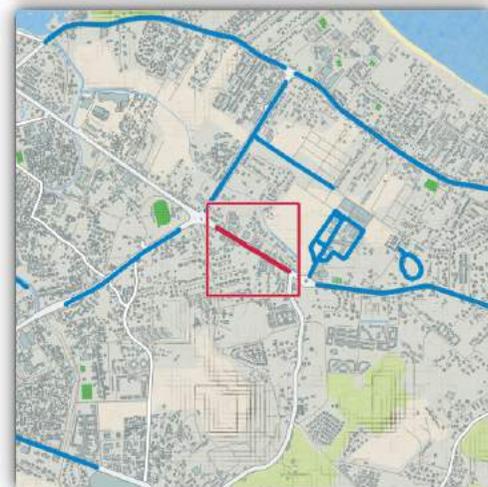
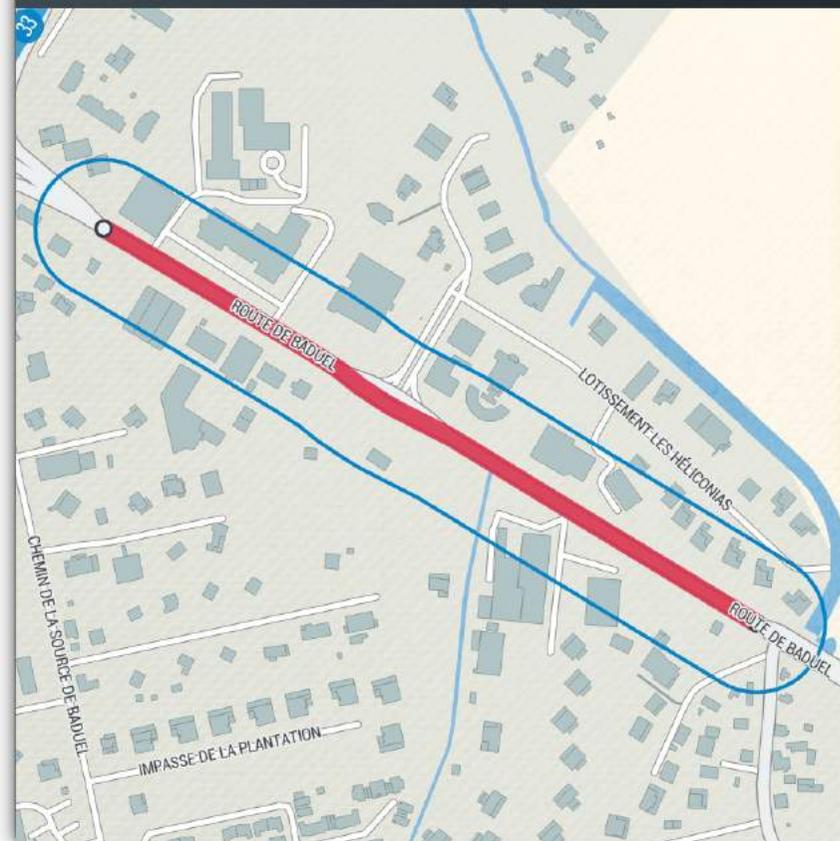
Aménagement existant
Bandes cyclables



Type de voie
Départementale



Problèmes identifiés
Marquage effacé



Commentaire

Les bandes sont très effacées, voire invisibles. Section limitée à 70km/h, avec beaucoup de trafic. La bande cyclable est plutôt bien choisie par rapport aux nombreuses entrées charretières, mais pas au vu du trafic et des vitesses réglementaires. Même si le trafic ne permet sans doute pas des vitesses importantes, notamment aux heures de pointes

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 101



Commune
Kourou

Qualité



Longueur
2 062 m



Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement très bien réalisé. Les intersections sont bien traitées, avec un damier vert.
Le poteau en entrée d'aménagement est mal placé.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 102



Commune
Kourou

Qualité



Longueur
512 m



Aménagement existant
Voie verte



Type de voie
Départementale

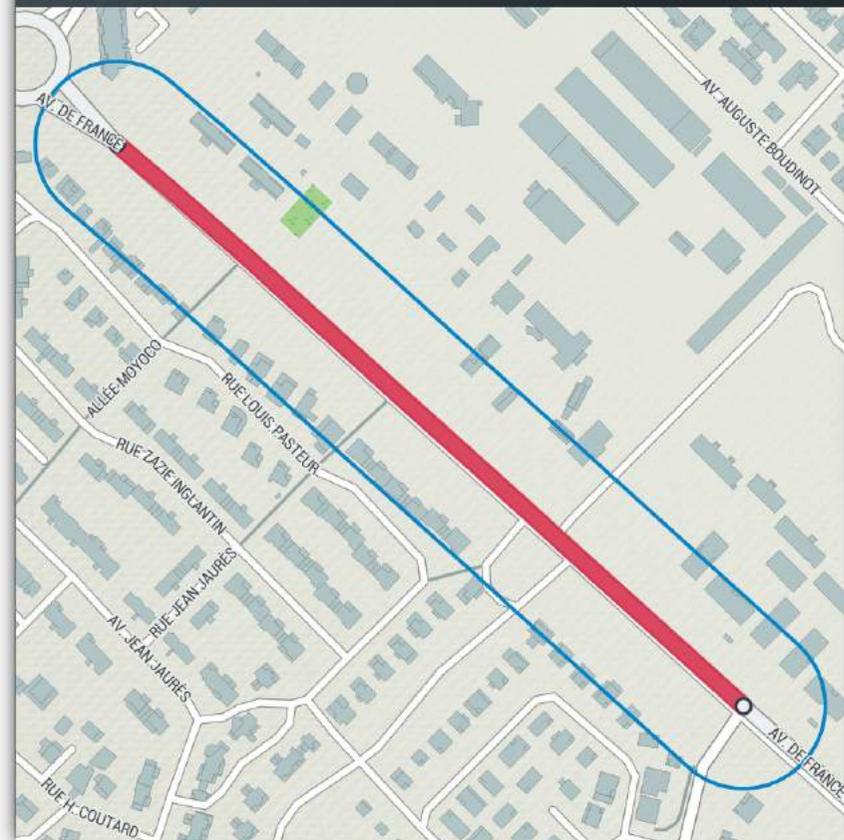


Problèmes identifiés

Signalisation
Aménagement non réglementaire
Typologie

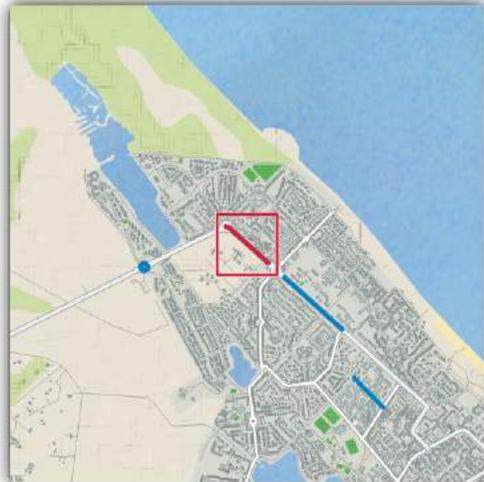
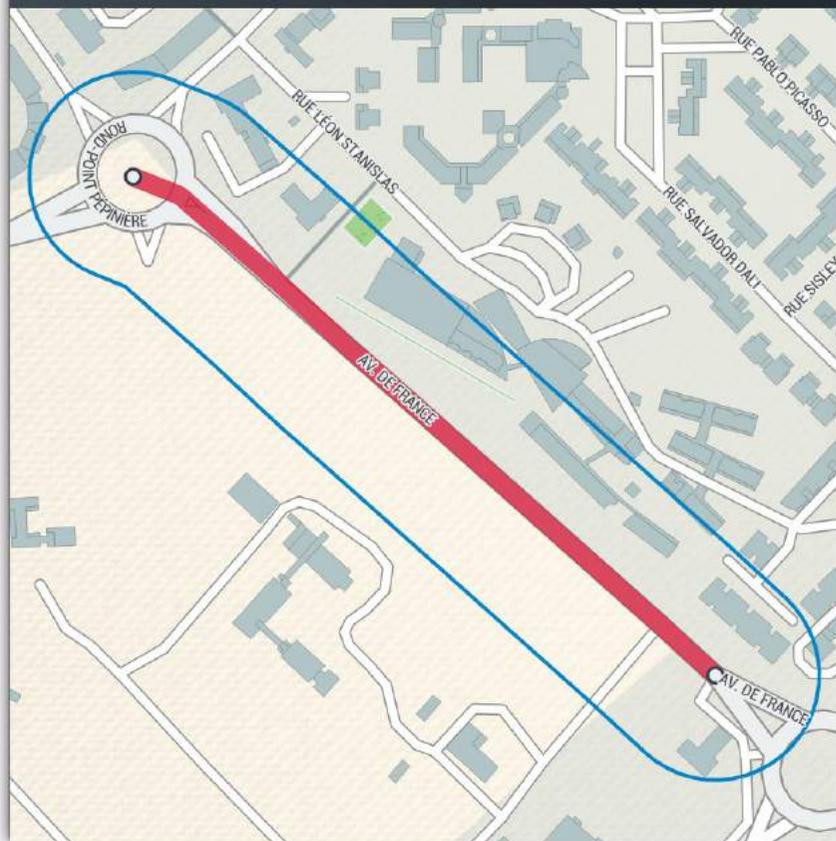
Commentaire

Cet aménagement est très emprunté à la fois par les cyclistes et les piétons. Mais compte-tenu des flux, il est beaucoup trop étroit, et il faudrait l'officialiser avec la pose du panneau "Voie verte" (C 115).



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 103



Commune

Kourou

Qualité



Longueur

369 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

Signalisation

Aménagement non réglementaire

Typologie



Commentaire

Cet aménagement est trop étroit pour assurer une bonne cohabitation entre les flux. Il faudrait élargir son emprise d'au moins un mètre. Il n'y a aucune signalisation.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 104



Commune
Kourou

Qualité



Longueur
155 m



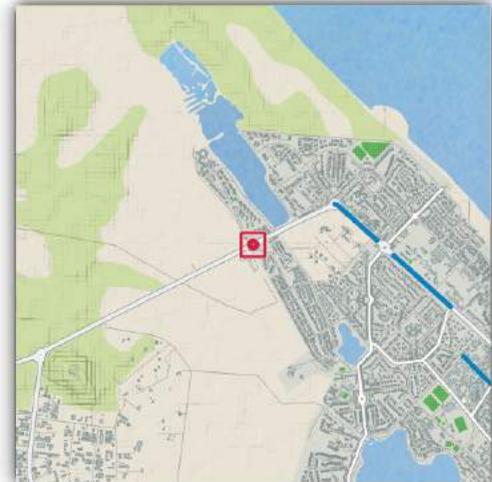
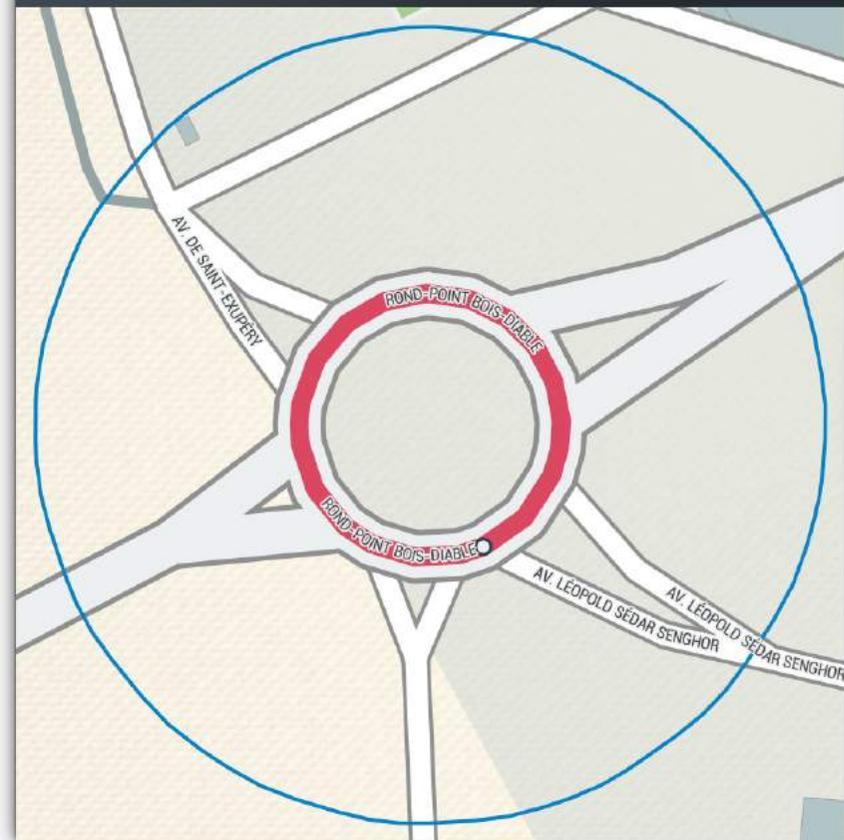
Aménagement existant
Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie
Départementale



Problèmes identifiés
Intersection
Insertion aménagement

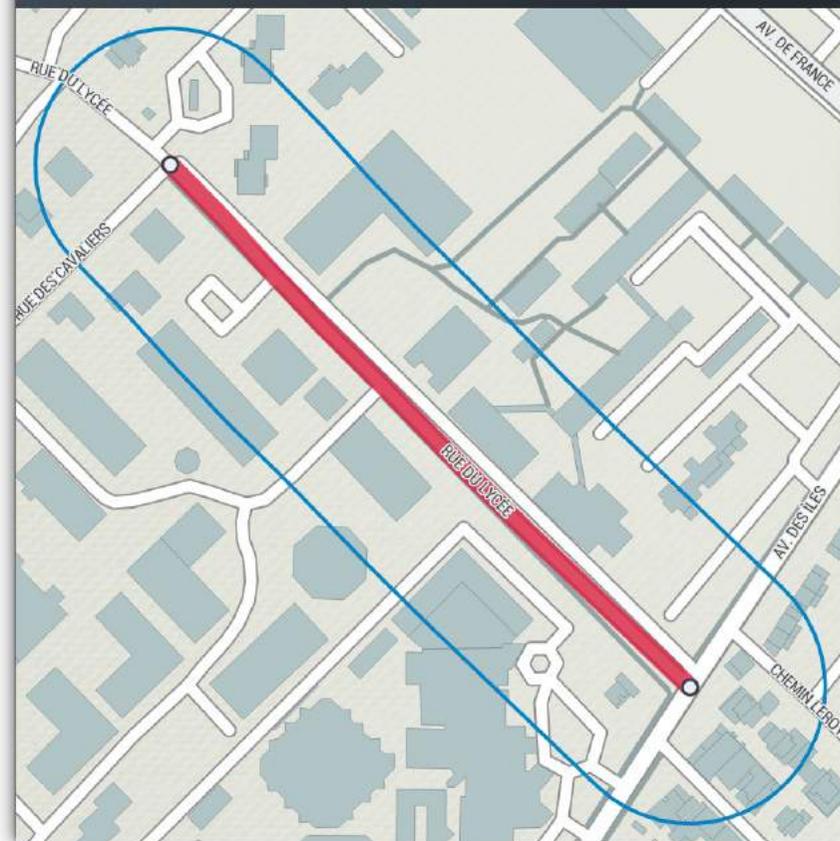


Commentaire

Les traversées des branches du giratoire ne sont pas matérialisées, les bateaux facilitant l'insertion sur l'aménagement sont à conforter. Les potelets présents en entrée peuvent être gênants.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 105



Commune
Kourou

Qualité



Longueur
272 m



Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Insertion aménagement
Autre usage de l'aménagement
Signalisation



Commentaire

Compte-tenu de la cohabitation avec les piétons (desserte d'établissement scolaire), l'aménagement est un peu étroit, avec par ailleurs du stationnement automobile sauvage. Les bateaux sont à reprendre.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 106



Commune
Kourou

Qualité



Longueur
545 m



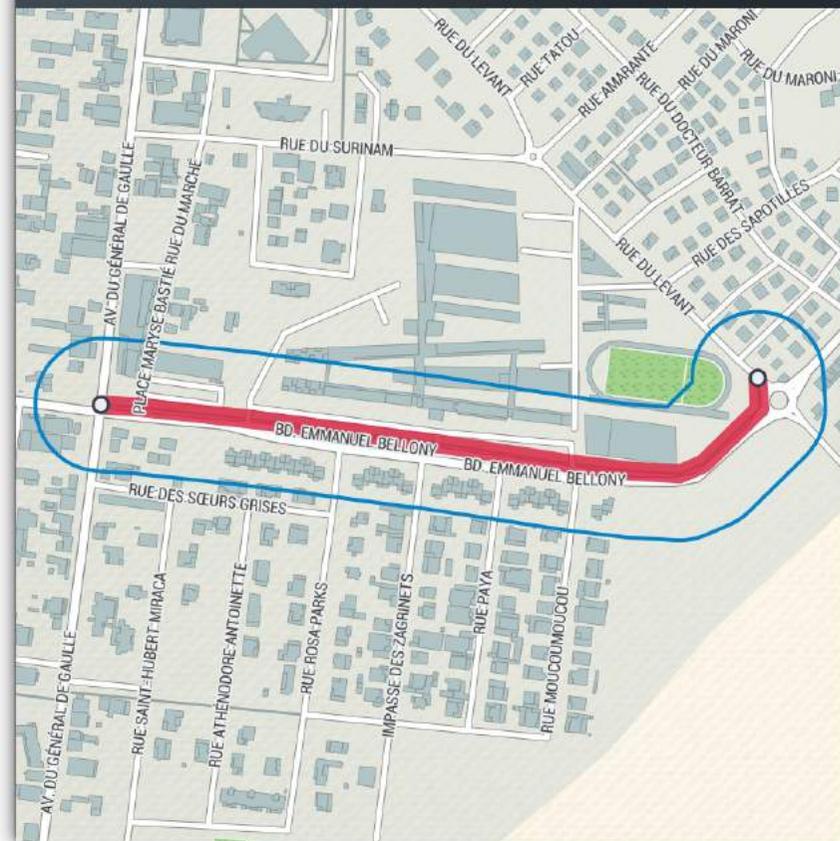
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Insertion aménagement
Signalisation
Entretien végétal



Commentaire

La signalisation de ce linéaire serait à reprendre : marquage au sol non réglementaire (ligne continue) et il manque les panneaux d'entrée. Il faudrait également revoir les insertions, faire régulièrement l'entretien (fauchage).

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 201



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
2 822 m



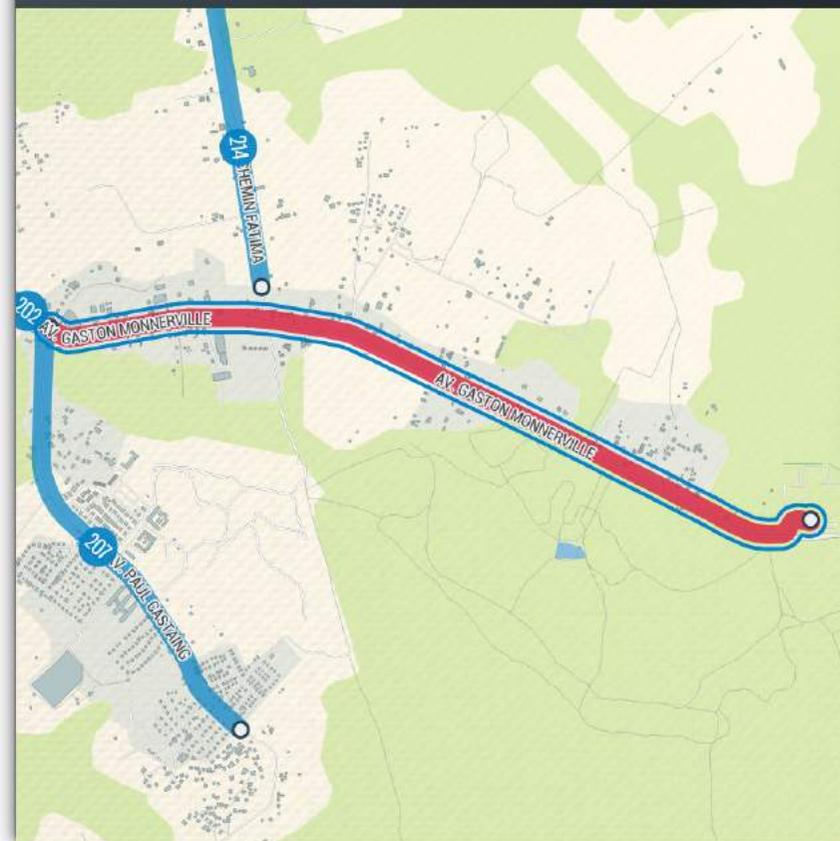
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Nationale



Problèmes identifiés
Marquage effacé
Entretien végétal

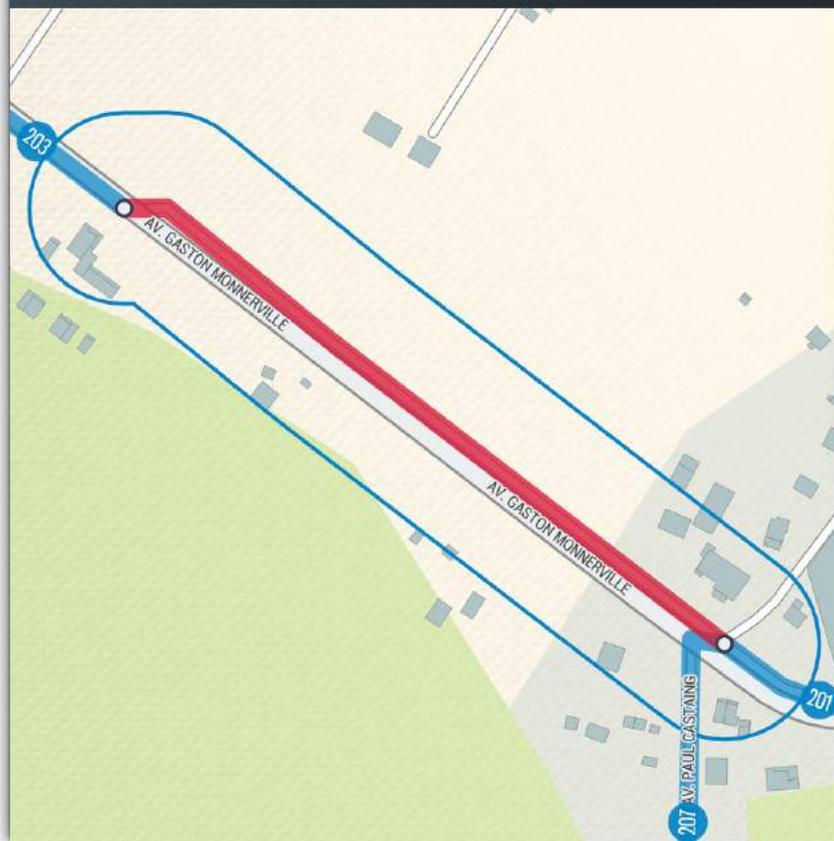


Commentaire

Cet axe permet la desserte du lycée, il y a donc un fort enjeu de cohabitation avec les piétons. Sur une partie du linéaire, il y a d'ailleurs une place matérialisée réservée aux piétons. Cet espace est large au niveau du lycée mais se rétrécit progressivement, pour presque disparaître. L'entretien de la piste n'est pas réalisé, ce qui peut la rendre difficile à pratiquer avec des végétaux, de la terre. La séparation avec la RN1 est bien faite.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 202



Commune

Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur

395 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

Nationale

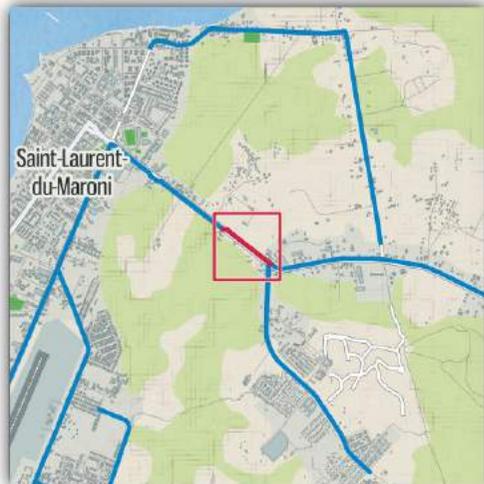


Problèmes identifiés

Intersection
Signalisation
Marquage effacé
Entretien végétal

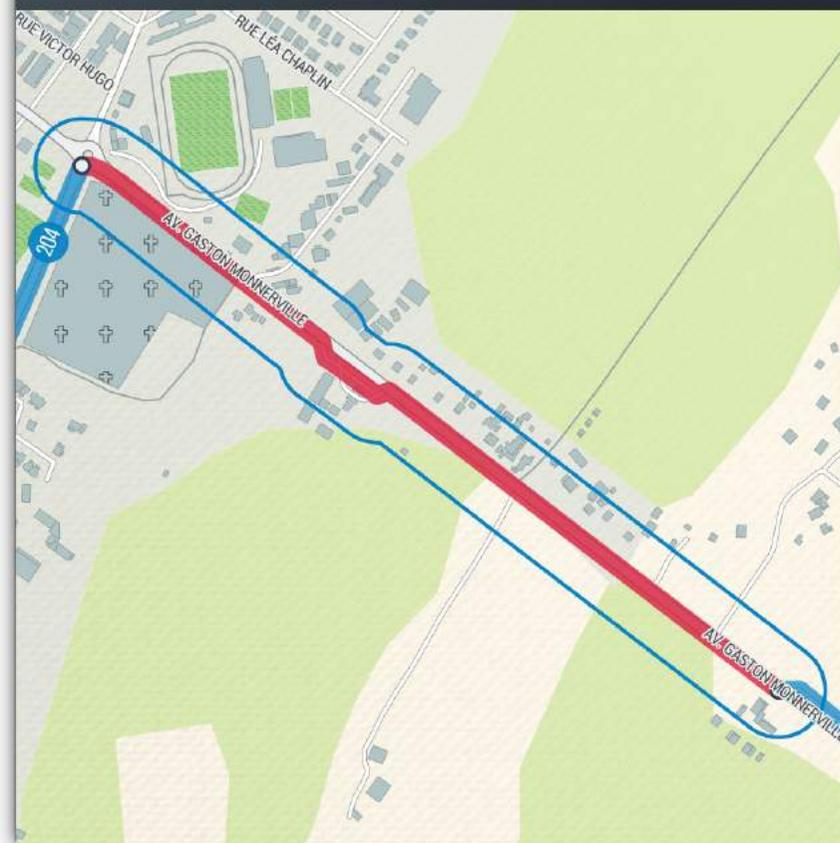
Commentaire

La fin de l'aménagement est un peu abrupte, avec une traversée au niveau du plateau non matérialisée, sur un carrefour avec beaucoup de trafic. Il manque les panneaux de signalisation. On observe un usage important à contre sens côté sud par les scooters et les vélos. Le côté nord semble peu utilisé par les cyclistes qui privilégient la traversée à Castaing. Cette pratique pose la question de la sécurisation des traversées de voies à fort trafic.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 203



Commune

Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur

944 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Nationale



Problèmes identifiés

Autre usage de l'aménagement
Signalisation
Typologie
Marquage effacé
Entretien végétal



Commentaire

Il serait nécessaire de sécuriser la traversée avec un terre plein central en fin de bande cyclable côté nord. L'infrastructure est étroite, compte-tenu de la mixité entre piétons et scooters, mais la taille est réglementaire pour un aménagement cyclable. Il y a un manque d'entretien et le marquage est effacé. L'intersection avec la station essence est très bien réalisée, avec une bonne séparation avec la chaussée. La fin de l'aménagement au niveau du giratoire est bien réalisée pour la réinsertion dans la circulation. L'infrastructure aurait pu être prolongée côté cimetière, afin d'éviter la réinsertion dans le giratoire (ce que font les cyclistes).

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 204



Commune

Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur

2 893 m



Aménagement existant

Bandes cyclables



Type de voie

Départementale



Problèmes identifiés

Signalisation
Marquage effacé
Entretien végétal



SURINAME



SURINAME



Commentaire

Le marquage est peu visible surtout en centre de St Laurent, et il n'est pas réglementaire.
Les intersections sont bien traitées.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 205



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
527 m



Aménagement existant
Zone 30



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Il s'agit d'une zone 30 sans aucun aménagement, donc peu efficace. Il manque les panneaux de fin de zone. L'intersection avec la route des chutes Voltaire est traitée en plateau. Un aménagement en site propre de type piste cyclable pourrait être envisagé.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 206



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
1 304 m



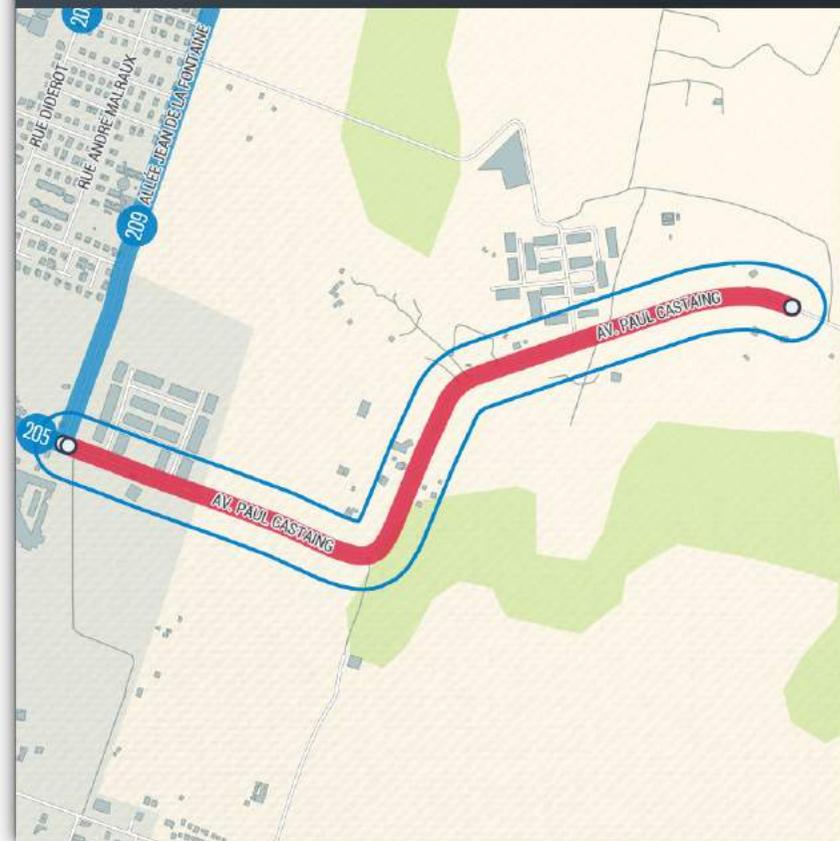
Aménagement existant
Zone 30



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

Aménagement bien réalisé, avec 1 coussin et 3 ralentisseurs pour contraindre la circulation, mais qui pourraient être complétés par des aménagements permettant de réduire la largeur de la chaussée, même visuellement.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 207



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
1 639 m



Aménagement existant
Bandes cyclables



Type de voie
Communale

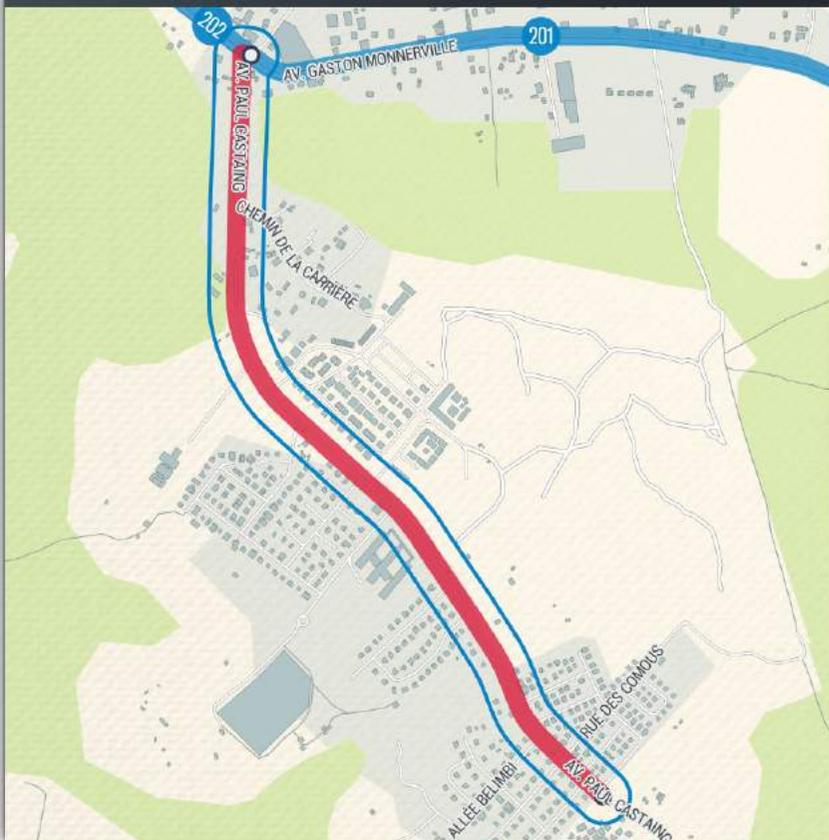


Problèmes identifiés
Marquage effacé
Entretien végétal



Commentaire

Aménagement inexistant, absence de marquage et mal entretenu. Il n'y a qu'un seul panneau en entrée d'aménagement. Le linéaire est utilisé par les voitures pour stationner. Une zone 30 existe en plus, au niveau de l'établissement scolaire.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 208



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
321 m



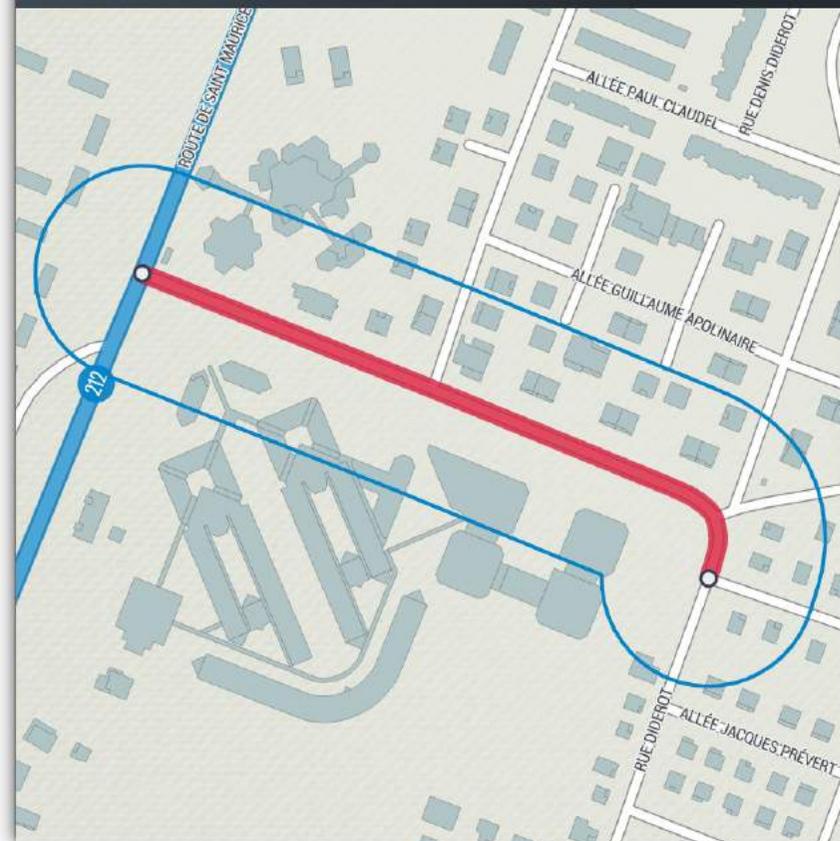
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Insertion aménagement
Entretien végétal



Commentaire

Le linéaire permet la desserte des collèges et lycées, il y a donc un enjeu fort de mixité, même si un trottoir existe à côté de l'infrastructure. Le début de l'aménagement au niveau du collège est à reprendre pour l'insertion. Il y a trop de panneaux de fin d'aménagement, un seul est nécessaire sur l'infrastructure en elle-même et non sur toutes les rues adjacentes.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 209



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
1 259 m



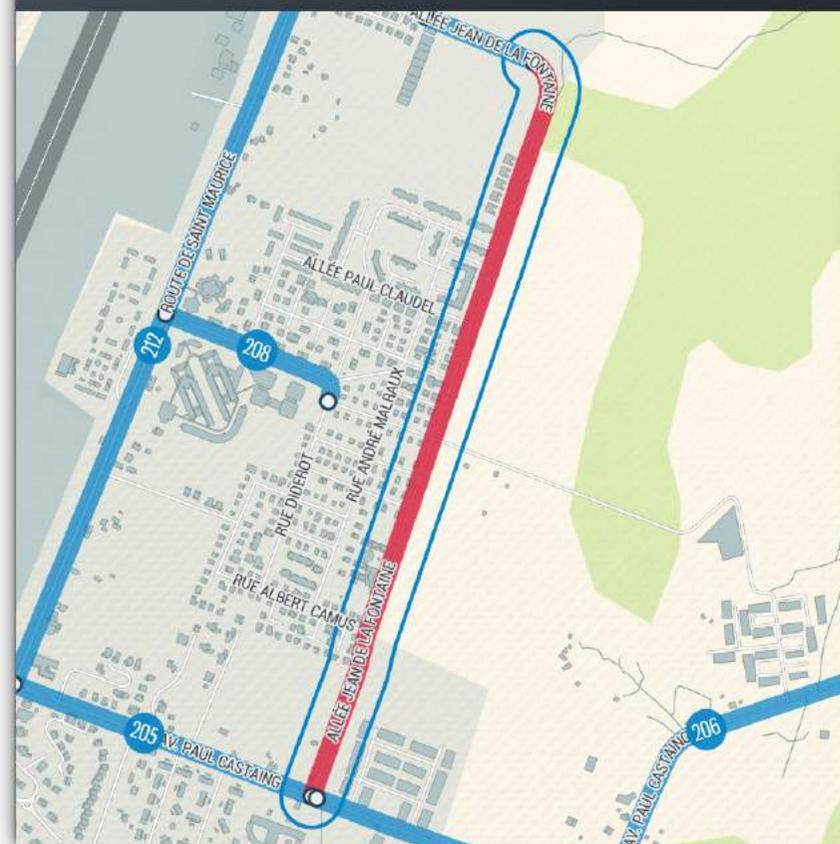
Aménagement existant
Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Revêtement à reprendre

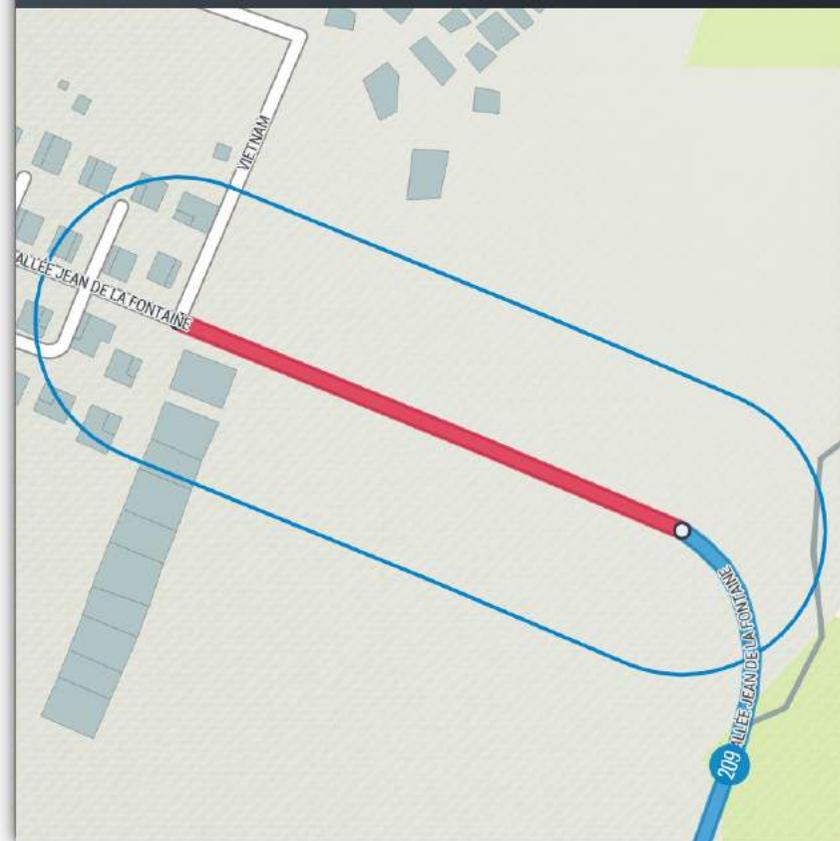


Commentaire

L'entrée de l'aménagement sur la rue Paul Castaing est en très mauvais état. Les intersections sont bien gérées. Il y a quelques zones avec des obstacles (déchets). La présence d'un trottoir en face permet de sans doute mieux gérer les flux piétons et vélos.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 210



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
190 m



Aménagement existant
Zone 30



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés
Signalisation

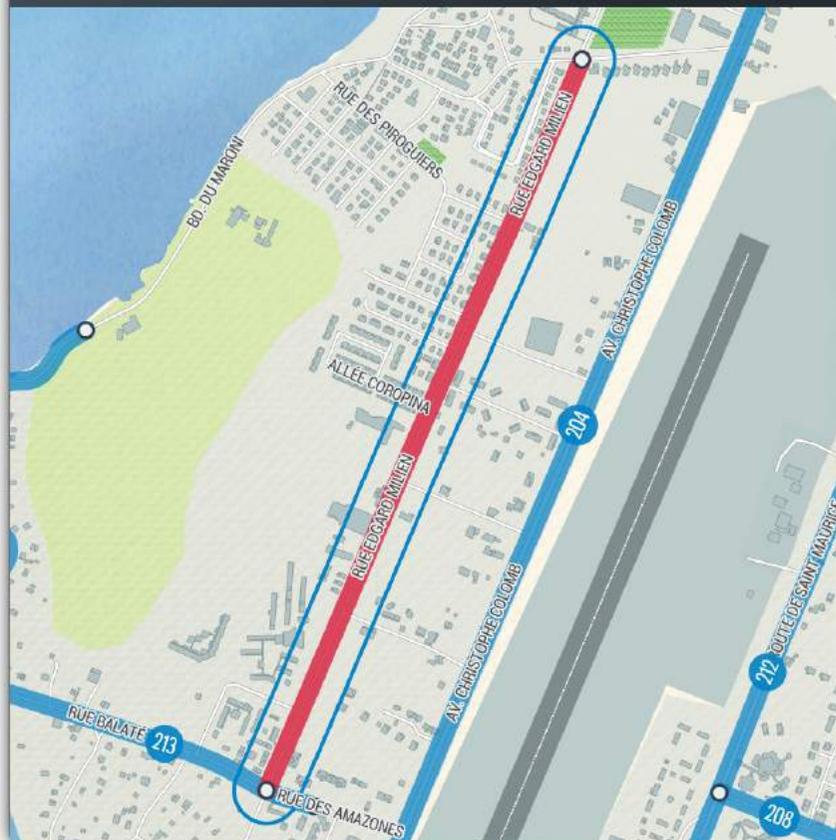


Commentaire

La zone 30 mériterait d'être confortée avec uniquement un coussin berlinois pour ralentir les vitesses. Il manque un panneau d'entrée de zone.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 211



Commune

Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur

1 211 m



Aménagement existant

Piste cyclable bidirectionnelle



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Revêtement à reprendre
Autre usage de l'aménagement



Commentaire

Le revêtement en début de segment (côté centre ville, rue Emmanuel Tolinga) est à reprendre ponctuellement avec de gros trous. Les usages de l'infrastructure sont multiples avec du stationnement et des circulations piétonnes. Les cyclistes semblent circuler plutôt sur la rue Edgard Milien. La fin de l'aménagement en dalle béton est intéressant avec un type de revêtement résistant dans la durée. Les insertions et intersections sont bien traitées.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 212



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
2 160 m



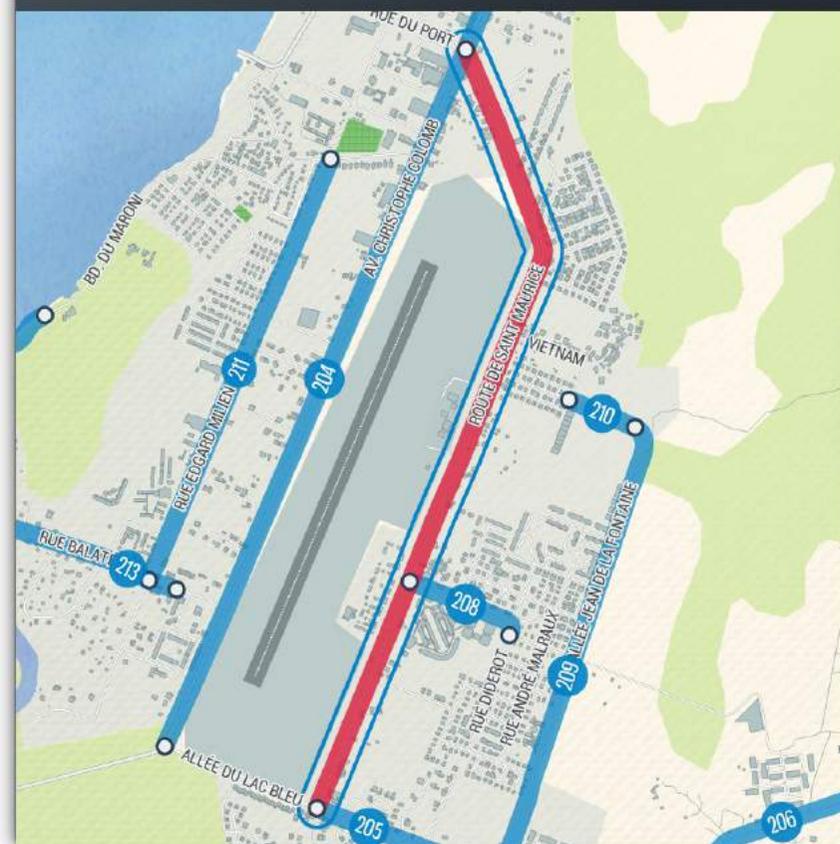
Aménagement existant
Piste cyclable monodirectionnelle



Type de voie
Départementale



Problèmes identifiés
Obstacle
Autre usage de l'aménagement
Aménagement non réglementaire
Entretien végétal

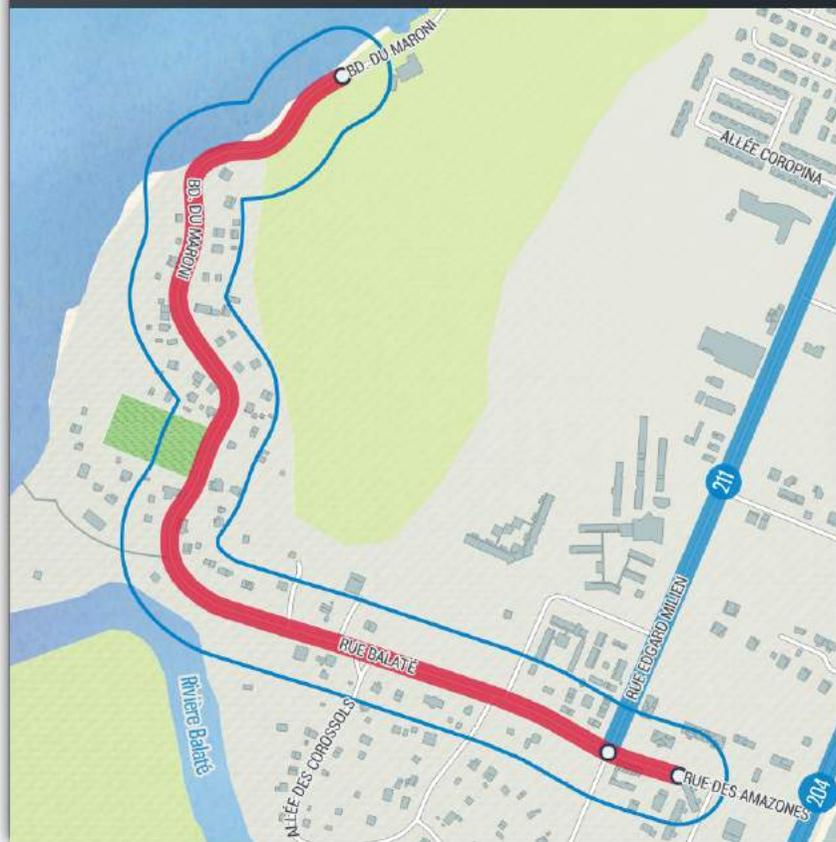


Commentaire

La piste monodirectionnelle est utilisée par les piétons car il n'y a pas de trottoir à ce niveau là et les cyclistes sont sur la chaussée. Il n'y a donc pas véritablement un enjeu de cohabitation. La largeur de l'aménagement est réduite, et ce manque d'espace est accentué par le manque d'entretien (présence de beaucoup de végétaux). Cet espace devrait officiellement être laissé aux piétons en supprimant le panneau d'entrée d'aménagement.

AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 213



Commune

Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur

1 208 m



Aménagement existant

Zone 30



Type de voie

Communale



Problèmes identifiés

Commentaire

Aménagement bien réalisé, en desserte d'un quartier résidentiel, avec des équipements sportifs : sept plateaux, même si le premier mériterait d'être repositionné sur l'intersection.



AMÉNAGEMENTS EXISTANTS

SEGMENT 214



Commune
Saint-Laurent-du-Maroni

Qualité



Longueur
2 761 m



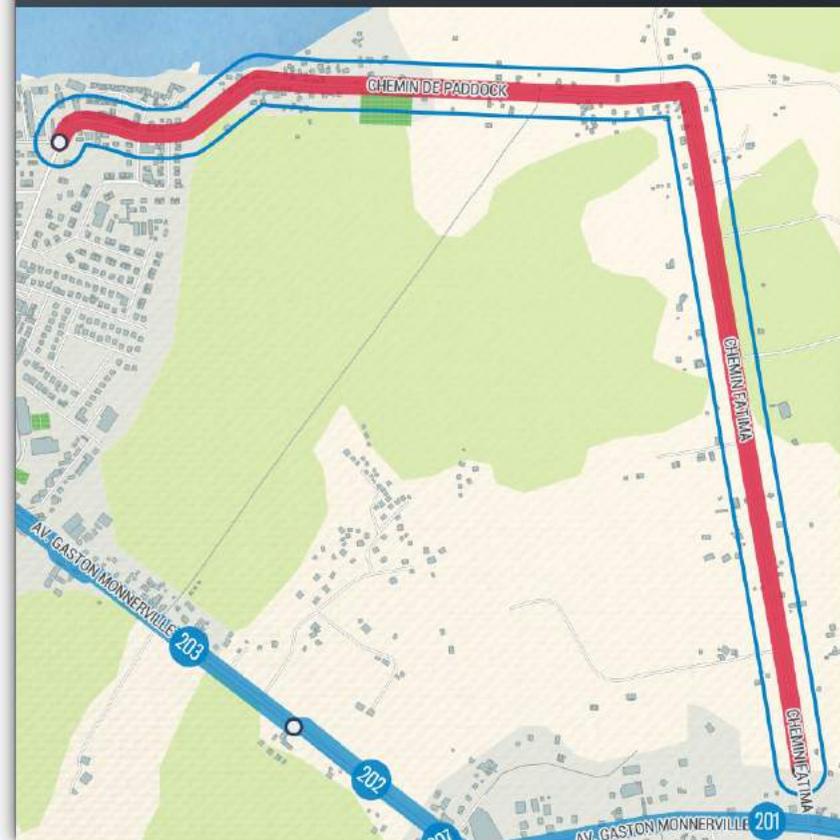
Aménagement existant
Zone 30



Type de voie
Communale



Problèmes identifiés



Commentaire

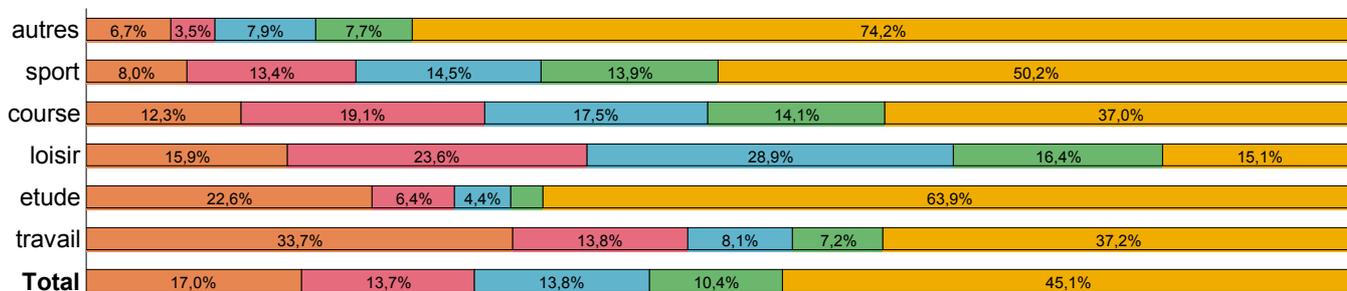
Zone 30 intéressante sur le village Paddock avec 4 ralentisseurs et 2 alternats. Sur la fin de la route Fatima en accès à la RN 1 le linéaire est rectiligne sans aucun aménagement et peu d'habitation. La zone 30 est moins pertinente sur ce secteur. Il manque le panneau d'entrée à Paddock. La présence d'un panneau 30 km/h n'est pas cohérent avec la zone 30.

4. RESULTATS DE L'ENQUETE

QUELLES SONT LES MOTIFS DE DEPLACEMENTS EN VELO ?

Fréquence et motifs de déplacements à vélo

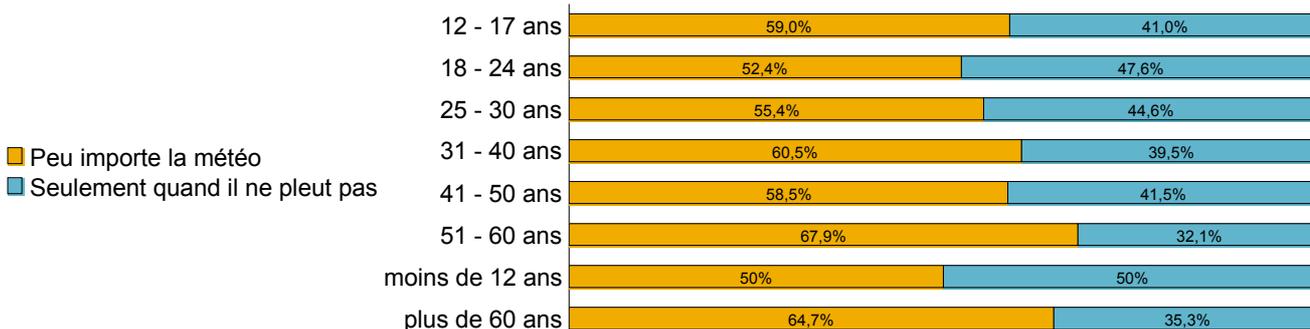
| | Tous les jours | Plusieurs fois par semaine (min 3x par semaine) | Occasionnellement (2-3x par mois) | Rarement (moins d'1x par mois) | Jamais | Total |
|--------------|----------------|---|-----------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------|
| autres | 34 | 18 | 40 | 39 | 377 | 508 |
| sport | 44 | 74 | 80 | 77 | 277 | 552 |
| course | 78 | 121 | 111 | 89 | 234 | 633 |
| loisir | 98 | 145 | 178 | 101 | 93 | 615 |
| etude | 130 | 37 | 25 | 15 | 367 | 574 |
| travail | 212 | 87 | 51 | 45 | 234 | 629 |
| Total | 596 | 482 | 485 | 366 | 1582 | 3511 |



saisonnalité

| | Nb | |
|---------------------------------|------------|-------|
| Non réponse | 40 | 5,3% |
| Seulement quand il ne pleut pas | 295 | 39,2% |
| Peu importe la météo | 417 | 55,5% |
| Total | 752 | |

Saisonnalité selon la classe d'âge

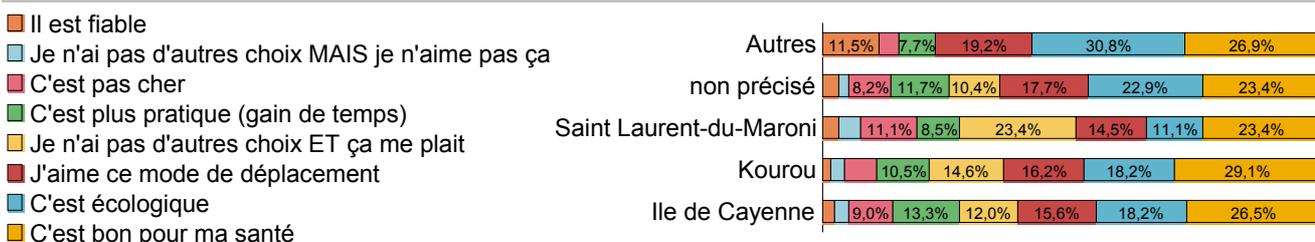


QUELLES SONT LES MOTIVATIONS POUR FAIRE DU VELO ?

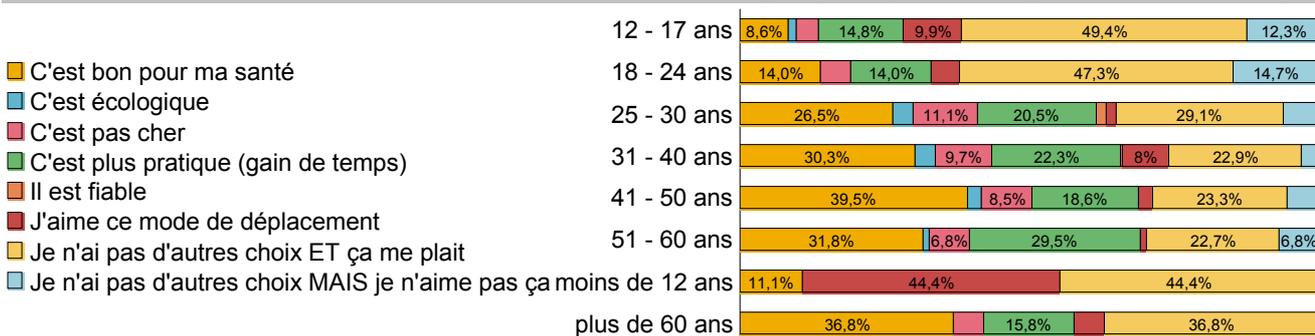
Raisons d'utilistion du vélo

| | Nb | |
|--|------------|-------|
| Non réponse | 3 | 0,4% |
| Il est fiable | 48 | 6,4% |
| Je n'ai pas d'autres choix MAIS je n'aime pas ça | 54 | 7,2% |
| C'est pas cher | 153 | 20,3% |
| C'est plus pratique (gain de temps) | 209 | 27,8% |
| Je n'ai pas d'autres choix ET ça me plait | 236 | 31,4% |
| J'aime ce mode de déplacement | 278 | 37,0% |
| C'est écologique | 316 | 42,0% |
| C'est bon pour ma santé | 456 | 60,6% |
| Total | 752 | |

Raisons d'utilisation du vélo selon le secteur



Raisons d'utilisation du vélo selon la classe d'âge (uniquement première raison)



Raisons d'utilisation du vélo

Uniquement avec la 1ère réponse

| | Nb | |
|--|------------|-------|
| Il est fiable | 3 | 0,4% |
| C'est écologique | 15 | 2,0% |
| J'aime ce mode de déplacement | 40 | 5,3% |
| Je n'ai pas d'autres choix MAIS je n'aime pas ça | 54 | 7,2% |
| C'est pas cher | 58 | 7,7% |
| C'est plus pratique (gain de temps) | 146 | 19,5% |
| C'est bon pour ma santé | 197 | 26,3% |
| Je n'ai pas d'autres choix ET ça me plait | 236 | 31,5% |
| Total | 749 | |

Raisons d'utilisation du vélo

Uniquement avec la 2ème réponse

| | Nb | |
|--|------------|-------|
| Je n'ai pas d'autres choix MAIS je n'aime pas ça | 0 | 0,0% |
| Je n'ai pas d'autres choix ET ça me plait | 0 | 0,0% |
| Il est fiable | 5 | 0,9% |
| J'aime ce mode de déplacement | 53 | 9,3% |
| C'est plus pratique (gain de temps) | 63 | 11,1% |
| C'est pas cher | 80 | 14,1% |
| C'est écologique | 170 | 29,9% |
| C'est bon pour ma santé | 197 | 34,7% |
| Total | 568 | |

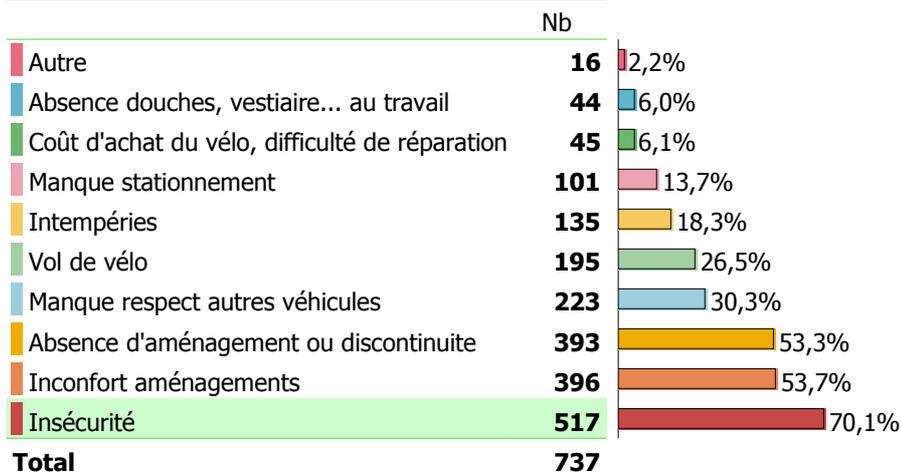
Raisons d'utilisation du vélo

Uniquement avec la 3ème réponse

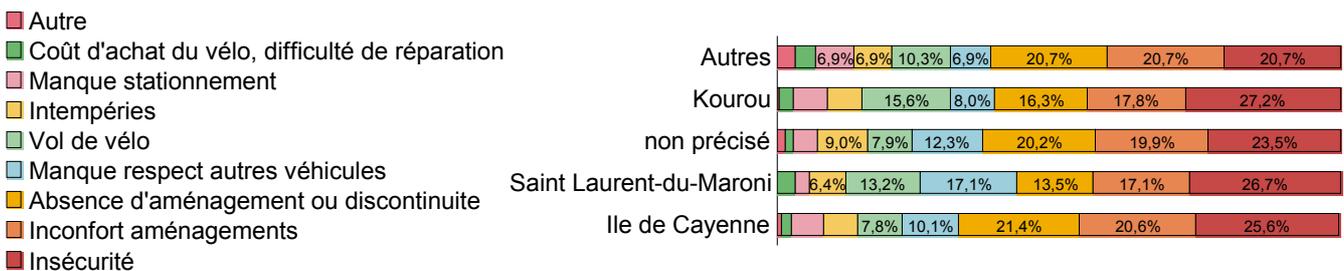
| | Nb | |
|--|------------|-------|
| Je n'ai pas d'autres choix MAIS je n'aime pas ça | 0 | 0,0% |
| Je n'ai pas d'autres choix ET ça me plait | 0 | 0,0% |
| C'est plus pratique (gain de temps) | 0 | 0,0% |
| C'est pas cher | 15 | 3,5% |
| Il est fiable | 40 | 9,2% |
| C'est bon pour ma santé | 62 | 14,3% |
| C'est écologique | 131 | 30,3% |
| J'aime ce mode de déplacement | 185 | 42,7% |
| Total | 433 | |

DIFFICULTES RESENTIES POUR FAIRE DU VELO

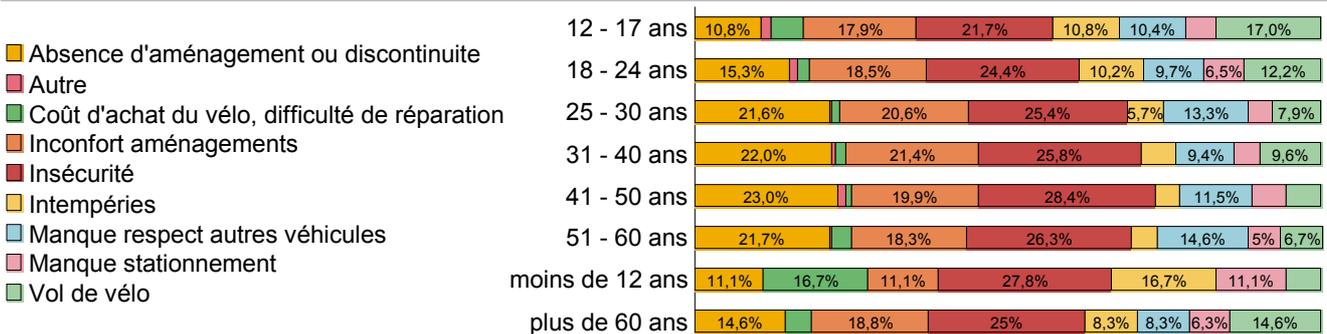
Difficultés ressenties



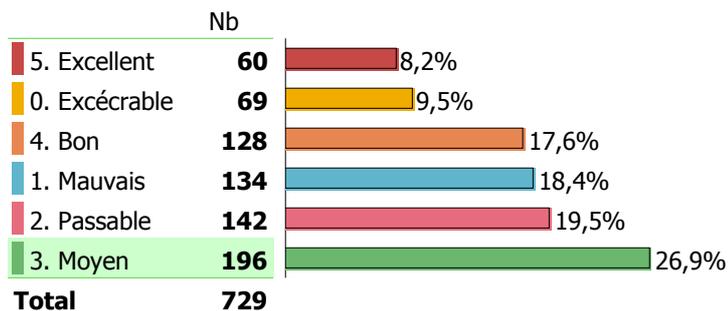
Difficultes ressenties selon le secteur



Difficultes ressenties selon la classe d'âge



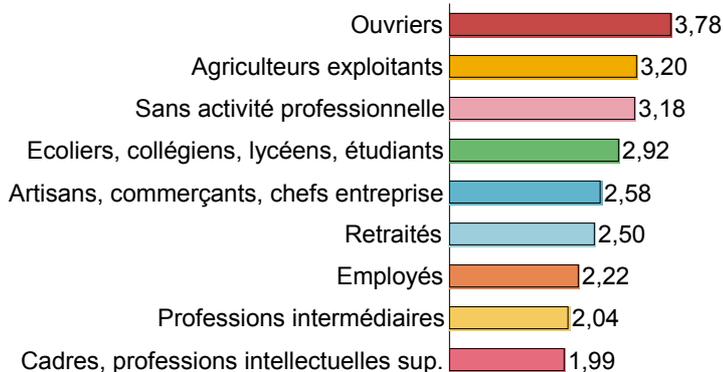
Note sur l'usage du vélo en Guyane



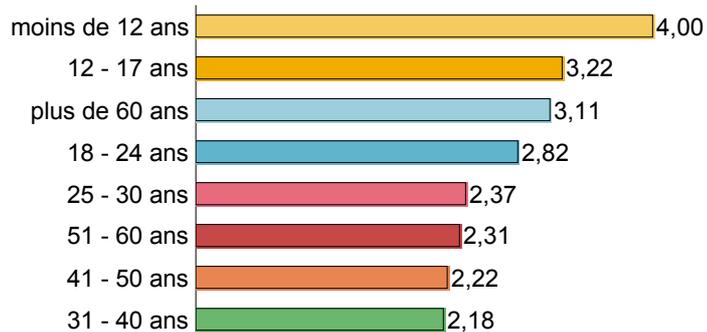
Note sur usage du velo par territoire



Note sur usage du velo par CSP

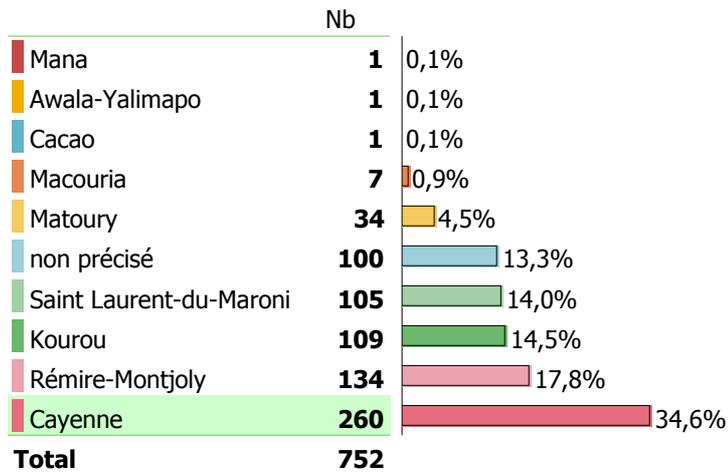


Note sur usage du velo par age

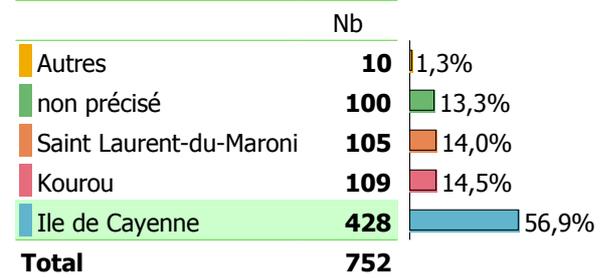


CARACTERISTIQUES DES CYCLISTES

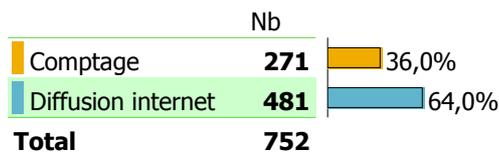
Commune de résidence ou d'enquête



Territoire d'étude

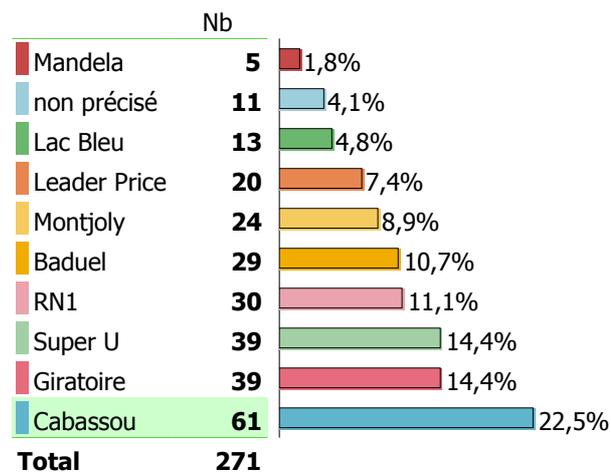


Origine

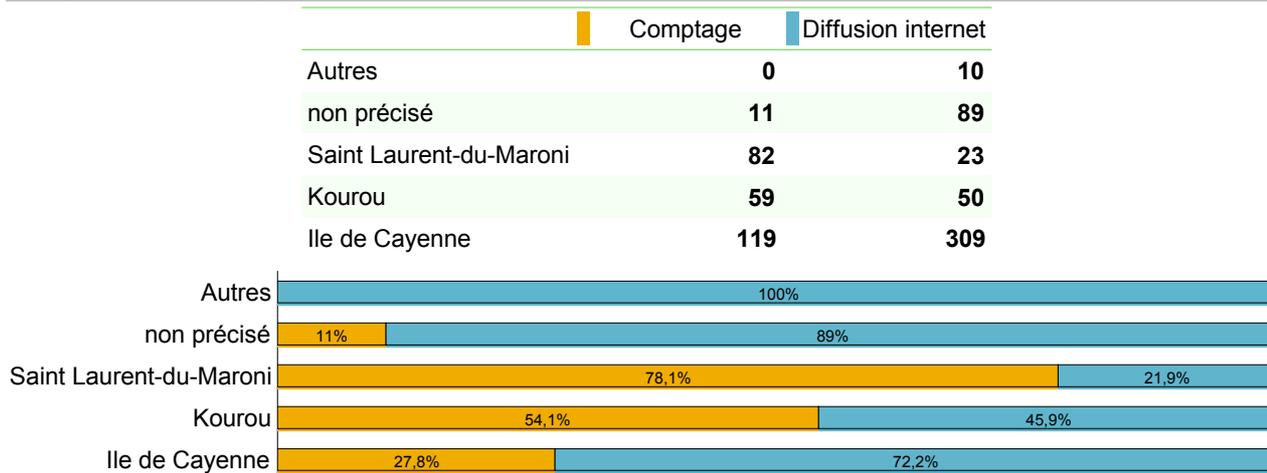


Point comptage

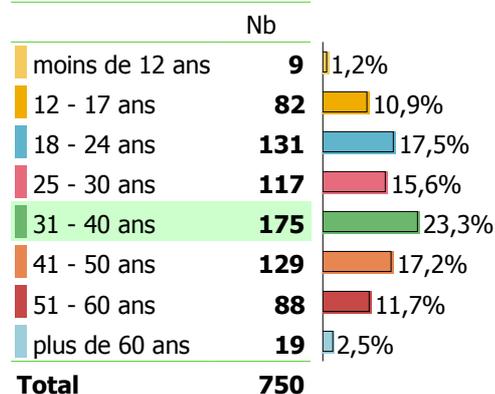
Enquête issue des comptages



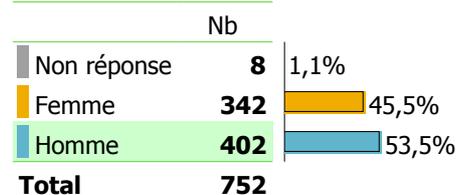
Origine des enquêtes par territoire d'étude



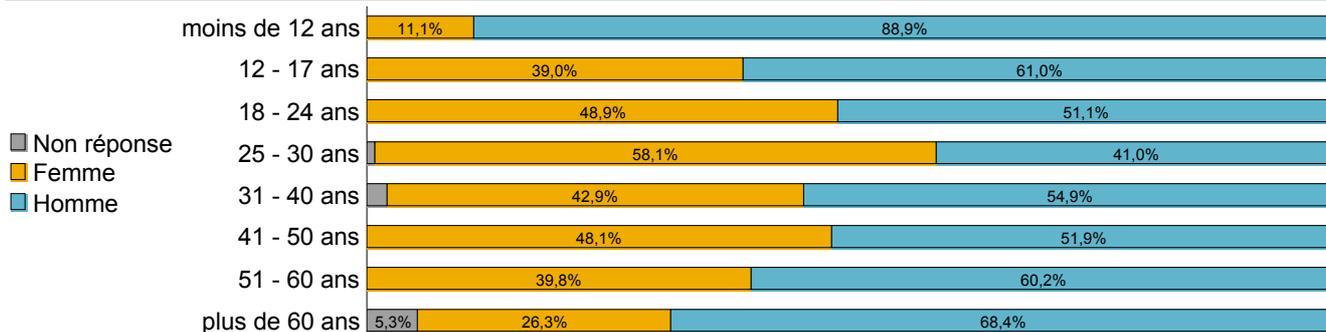
Classe d'âge



genre



Classe d'âge et genre des cyclistes



Catégorie socio-professionnelle

| | Nb | |
|--|------------|-------|
| Non réponse | 6 | 0,8% |
| Agriculteurs exploitants | 5 | 0,7% |
| Retraités | 6 | 0,8% |
| Artisans, commerçants, chefs entreprise | 27 | 3,6% |
| Ouvriers | 27 | 3,6% |
| Sans activité professionnelle | 62 | 8,2% |
| Professions intermédiaires | 76 | 10,1% |
| Employés | 143 | 19,0% |
| Cadres, professions intellectuelles sup. | 193 | 25,7% |
| Ecoliers, collégiens, lycéens, étudiants | 207 | 27,5% |
| Total | 752 | |

Lieu de résidence et classe d'âge des cyclistes

