



# AVIS DE L'ASSOCIATION RANJÉ TO BISIKLÈT SUR LE PROJET DE SCOT DE LA CACL

Recueil des avis et propositions des adhérents  
Février 2020

# SOMMAIRE

|  |          |
|--|----------|
| <b>SOMMAIRE.....</b>   | <b>2</b> |
| <b>1. Contexte et cadre de l'avis.....</b>   | <b>3</b> |
| <b>2. Présentation de l'association.....</b>   | <b>3</b> |
| 2.1 LES MEMBRES.....   | 3        |
| 2.2 NOS ATOUTS.....  | 4        |
| 2.3 RÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ.....   | 4        |
| <b>3. Rappel du contexte du vélo en Guyane.....</b>  | <b>4</b> |
| 3.1 PROFIL DE LA POPULATION DE LA CACL.....  | 5        |
| 3.2 DÉPLACEMENTS SUR LA CACL.....  | 5        |
| 3.3 PRINCIPAUX MOTIFS DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS.....   | 5        |
| 3.4 PERCEPTION DU VÉLO PAR LA POPULATION.....  | 6        |
| 3.5 État DU RÉSEAU CYCLABLE SUR LA CACL : ABSENCE D'AMÉNAGEMENTS ET DISCONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES<br>CYCLABLES ..... | 6        |
| 3.6 CONSTATS DE L'ASSOCIATION RANJÉ TO BISIKLÈT.....   | 7        |
| <b>4. Avis sur le SCOT de la CACL.....</b>   | <b>7</b> |
| 4.1 STRUCTURER ET ORGANISER LE TERRITOIRE OUI... MAIS SANS MENTION DES MODES DOUX.....                               | 8        |
| 4.2 UNE LOGIQUE DES MODES DOUX ENTRE QUARTIER.....   | 8        |
| 4.3 DES PÔLES D'ÉQUILIBRES CONNECTÉS ENTRE EUX.....  | 8        |
| 4.4 UN OBJECTIF SUR LES MOBILITÉS DURABLES PEU AMBITIEUX.....  | 9        |
| 4.5 DES ÉCONOMIE D'ÉNERGIE NON LIÉES AU TRANSPORT.....   | 9        |
| 4.6 LES SERVICES VÉLOS, GRANDS ABSENTS DU SCOT.....  | 9        |
| <b>5. Propositions d'amélioration.....</b>   | <b>9</b> |
| 5.1 RECONNAÎTRE LE VÉLO COMME UN MODE DE DÉPLACEMENT À PART ENTIÈRE.....   | 9        |
| 5.2 PRENDRE EN COMPTE L'ÉTUDE CACL MODE DOUX DE 2009.....  | 10       |
| 5.3 SÉCURISER LA PRATIQUE ET ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS AU TYPE DE VOIRIE.....   | 11       |
| 5.4 INSCRIRE LES SERVICES VÉLOS ET LEUR COMPLÉMENTARITÉ AUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES.....                              | 13       |
| 5.5 ANTICIPER LE DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE.....   | 14       |
| 5.6 Chiffrer des grands objectifs en faveur du vélo.....   | 15       |

## 1. CONTEXTE ET CADRE DE L'AVIS

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) est un document de planification stratégique au niveau de l'agglomération. Il expose d'abord un diagnostic du territoire et établit les besoins en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipement et de services au regard des prévisions économiques et démographiques.

L'association Ranjé to Bisiklèt propose, ici, un avis vis-à-vis de la thématique vélo et mobilités douces du SCOT et ce, dans le cadre de la consultation publique qui se déroule du jusqu'au 14 février 2020.

La Présidente de la CACL précise d'ailleurs dans l'édito du « journal du SCoT » que « *le SCoT de la CACL sera élaboré en concertation avec tous les acteurs du territoire. Mon souhait est que nos concitoyens mesurent l'importance de cette démarche, s'y intéressent et y participent activement en apportant leurs points de vue et leurs propositions.* »

Notre association a donc envoyé le 28 janvier 2020 une communication à l'ensemble de ses membres et sympathisants afin que chacun fasse remonter à l'association l'ensemble des questions, propositions et avis sur le SCoT concernant la thématique des transports doux.

Le présent document présente donc une synthèse des remarques et des propositions qui vont dans le sens de l'objet de notre association : « rendre les déplacements doux, qu'ils soient choisis ou subits, le plus sécurisés et agréables possible, en développant une offre de services vélos et en étant un appui aux décideurs pour la réalisation d'infrastructures dédiées aux modes doux (cyclo, piétons...) de qualité.

## 2. PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

### 2.1 LES MEMBRES

Notre association est composée de trois personnes œuvrant pour l'accès à la mobilité à vélo pour tous et en toute sécurité.

Association loi 1901, Ranjé To Bisiklèt a été créée en juillet 2016 par deux ingénieurs soucieux des questions de mobilité, Florent Martinod et Christine Poixblanc. Partant du constat que la mobilité à vélo en Guyane est forte (4,2 % - deuxième département de France) et principalement subie, l'association a ouvert en janvier 2018 l'atelier d'auto-réparation de vélo « La Kaz A Vélo ». Aujourd'hui l'activité principale de l'atelier est de réaliser des diagnostics vélos et de permettre aux personnes adhérentes d'apprendre à réparer leur vélo.

D'autres activités tendent à se développer comme le marquage Bicycode contre le vol, des formations complètes et de la location longue durée de vélos afin de permettre à tous ceux qui le souhaitent d'accéder à la mobilité à vélo.

L'association compte aujourd'hui plus de **200 adhérents** dont **90% qui sont des usagers quotidiens du vélo**. Nous sommes donc une sorte de maîtrise d'usage du vélo en Guyane – et plus particulièrement sur la CACL, zone de prédilection de nos adhérents.

L'association a été labellisée « Talent du Vélo 2018 » dans la catégorie « Coup de Cœur du Jury » par le Club des villes et territoires cyclables pour ses actions en faveur du vélo en Guyane. Les Talents du vélo est un concours annuel, organisé depuis 2011 par le Club des villes et territoires cyclables et ses partenaires. Il récompense des particuliers ou entreprises œuvrant pour le développement de l'usage du vélo en milieu urbain.

L'association a aussi été lauréate, en 2019, de l'appel à projet l'Économie Sociale et Solidaire (ESS) organisée par la Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire (CRESS) de Guyane.

## 2.2 NOS ATOUTS

- Contact quotidien avec le public concerné par la mobilité à vélo. Une relation de confiance avec l'animateur d'atelier est créée,
- Bonne connaissance des études anciennes et récente sur le sujet vélo en Guyane,
- Proximité avec les acteurs sociaux (Ancrage Guyane, GEIQ BTP, Protection Judiciaire de la Jeunesse, Pôle emploi...),
- Connaissance du contexte politique lié à la mobilité sur la CACL,
- Implantation locale, pour un travail de proximité, avec les établissements scolaires et le personnel enseignant.

## 2.3 RÉFÉRENCES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

L'association a récemment été mandatée (en mars et mai 2018) pour réaliser les comptages et les enquêtes auprès des usagers du vélo dans le cadre de l'étude DEAL-INDDIGO sur la caractérisation de la pratique du vélo en Guyane. Les enquêtes et comptages ont été réalisés sur Cayenne, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni.

De plus, l'association œuvre quotidiennement dans l'animation vélo auprès des enfants et régulièrement auprès des scolaires. Les dernières animations scolaires de 2019 se sont déroulées au collège Réeberg Néron et Auxence Contout.

**C'est avec l'ensemble de ces éléments que nous pensons être légitime dans le ciblage des lacunes du SCoT en matière de mobilités douces et la formulation de recommandations permettant de fixer un cadre réglementaire contraignant à l'échelle intercommunale.**

## 3. RAPPEL DU CONTEXTE DU VÉLO EN GUYANE

Si le premier constat devait être le plus important, il s'agirait alors de relever qu'à l'échelle de la Guyane, rare sont les décideurs politiques qui connaissent le contexte de la pratique du vélo en Guyane et mesurent l'enjeu social et sociétal de la sécurisation de la pratique et de son développement.

**Le vélo** marque indéniablement la **première étape d'un accès à la mobilité courte et moyenne distance à l'échelle intercommunale**. Cela est d'ailleurs très bien rappelé dans l'étude CEREMA de 2016 : « *Le vélo présente une part modale de plus de 4,1 % ce qui en fait **une des agglomérations où il est le plus utilisé de France**. En dehors de Strasbourg (7,6 %) qui est connue pour sa politique cyclable très volontariste, aucune agglomération ne dépasse cette part modale, ni Rennes (4,1 %), ni Grenoble (3,9 %) ou bien Bordeaux (2,8 %).* ». En faisant **de Cayenne en part modale, la deuxième agglomération cyclable de France**, les résultats de l'EMD de 2011 sont à eux seuls suffisamment éloquentes pour justifier la mise en place d'une politique modes actifs à l'échelle de la CACL. »

Pourtant le vélo reste, en Guyane, le marqueur des inégalités subites par une frange de la population laissée pour compte dans les politiques de mobilité. L'ambition oui, mais pas pour les usagers du vélo.

Cela est rappelé en filigrane par la Maire de Remire-Montjoly dans une interview à Guyaweb au sujet de l'aménagement de pistes cyclables dans le cadre des municipales 2020 :

« Au sujet de l'aménagement de pistes cyclables, le maire a rétro-pédalé : « *Remire-Montjoly n'est pas conçue comme les autres villes car les grands axes appartiennent à la CTG* » et notamment la route des pages.

En outre selon Jean Ganty « *mettre des pistes cyclables c'est compliqué, nous arrivons après la bataille car les gens sont déjà installés* ».

Par conséquent « *il faut récupérer du foncier, ce sont des choses qui prennent du temps, qui durent énormément* » a-t-il lâché au sujet d'une éventuelle piste cyclable sur la route des plages considérée par ailleurs comme accidentogène. »

Il est facile ici d'appréhender que si même à Remire-Montjoly, commune riche et principalement résidentielle, aucun projet d'aménagements cyclables structurants n'est en cours, un changement d'échelle pour une prise en compte d'un cadre contraignant à l'échelle intercommunale est nécessaire. C'est une mission normalement portée par le SCoT, puis traduit plus finement ensuite dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU).

Pour rappel, quatre études ont permis de cerner la pratique du vélo en Guyane :

- **L'enquête ménage déplacement (EMD) sur la CACL (2011) ;**
- **Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la CACL (2016) ;**
- **L'étude CEREMA pour la DEAL (2016) ;**
- **L'étude INDDIGO pour la DEAL (2018) ;**

### 3.1 PROFIL DE LA POPULATION DE LA CACL

*Une population en pleine croissance et particulièrement jeune.*

*Une partie de la population en difficulté socio-économique et/ou socio-professionnelle.*

- 130 000 habitants, avec une prévision de 200 000 habitants en 2025
- 30 000 foyers et 26 % de foyers monoparentaux
- **Un habitant sur deux, a moins de 25 ans.**
- **36 300 élèves et 2 500 étudiants (92 % des étudiants de Guyane).**
- **Deux habitants sur cinq vivent avec un bas revenu :**  
50% des foyers fiscaux disposent d'un revenu inférieur à 9 400 € annuel (25% en métropole) ;
- **25 % de la population vit en dessous du seuil de pauvreté**
- **Un taux de chômage élevé : 25 % au global, 50 % pour les jeunes actifs**  
Les femmes et les jeunes sont les plus touchés.

→ **ORIENTATION DU SCOT AU VU DU CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE :**

Le SCoT doit favoriser l'accès à tous, quelles que soient les ressources des publics bénéficiaires. Le vélo reste le moyen de transport le moins cher et le plus flexible, d'où son utilisation massive par la population dans un contexte où le réseau de bus est aléatoire et la voiture omniprésente.

### 3.2 DÉPLACEMENTS SUR LA CACL

- **23 % des ménages ont 2 voitures ou plus**
- **Mais... 31 % des ménages n'ont aucun véhicule pour se déplacer**

Situation au quotidien : 4 % des déplacements quotidiens se font à vélo et 25 % à pied.

**Soit, chaque jour, 16 800 trajets à vélo et 105 000 déplacements à pied sur la CACL.**

### 3.3 PRINCIPAUX MOTIFS DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

#### • Domicile-étude et Domicile-travail.

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

Le nombre de *déplacements Domicile-étude* est supérieur au nombre de *déplacements Domicile-travail*, car un habitant sur deux a moins de 25 ans (cf. tableau ci-dessous).

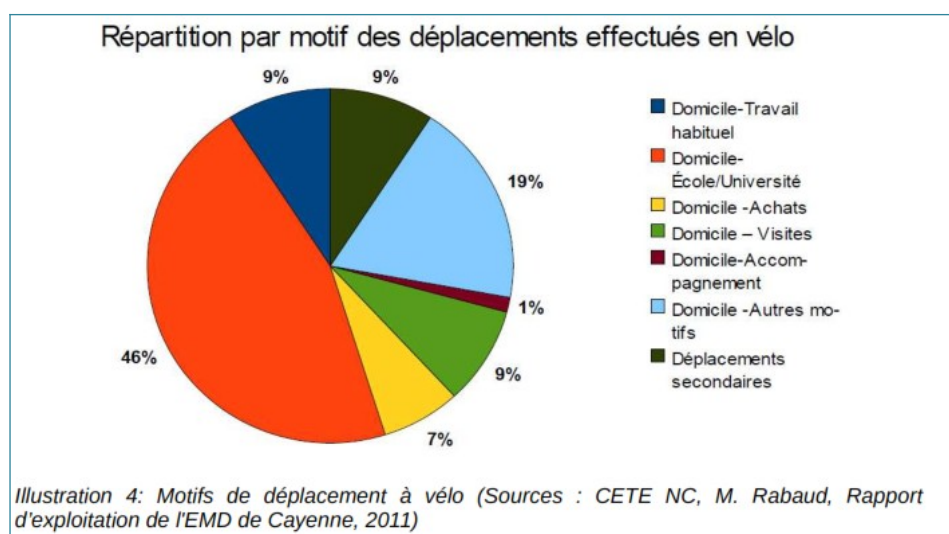
Selon le **Plan de Déplacement Urbain (PDU 2016) de la CA CL**, les parts de marché des deux roues et celle de la marche à pied enregistrent des résultats qu'il faudra tenter de maintenir à minima au niveau actuel, en favorisant la promotion de ces modes de déplacement

#### • Clubs sportifs

Il est important et juste de relever que la dimension sportive est mieux connue et encadrée à l'échelle du département. Il existe environ 10 clubs sportifs cyclistes en Guyane dont 5, au moins, sont sur le territoire de la CA CL.

#### → ORIENTATION DU PROJET AU VU DU CONTEXTE :

Ces résultats confirment l'importance de la prise en compte des établissements scolaires dans le projet d'aménagement et de développement de services vélo (auto-réparation, vélo-école, stationnement...)



### 3.4 PERCEPTION DU VÉLO PAR LA POPULATION

« Au niveau de la CA CL, par exemple, la sensibilité autour du vélo est incontestablement forte comme en témoignent les opinions relevées dans l'Enquête Ménages Déplacement (EMD) réalisée sur l'Île de Cayenne en 2011.

Près de **61 % des habitants considèrent la bicyclette comme un mode important.**

Concernant les enjeux, les sondés de l'EMD de 2011 se projettent en majorité sur la bicyclette en estimant à près de **54 % qu'elle est un mode d'avenir**. Ainsi, cette pratique constitue un véritable enjeu sur le territoire de la CA CL. » (Source : extrait de l'étude vélo CEREMA - DEAL)

### 3.5 ÉTAT DU RÉSEAU CYCLABLE SUR LA CACL : ABSENCE D'AMÉNAGEMENTS ET DISCONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES

**La discontinuité des itinéraires cyclable** est un élément majeur. Cette situation révèle le manque d'une réflexion globale de la part des aménageurs ainsi que l'absence de coordination entre les différents gestionnaires de voirie. Il existe un linéaire de pistes cyclables sur l'agglomération de Cayenne dont certaines sont anciennes (avenue Nelson Mandela).

**Ces aménagements sont perfectibles** notamment sur la qualité des insertions et les caractéristiques de roulage. Par exemple, les pertes de priorité successives obligent le cycliste à ralentir à toutes les intersections. Dans de telles conditions, les vélos préféreront rester sur la chaussée dans la circulation principale.

[Nota : le Code de la Route précise dans son Article R415-14 : **Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.** Autrement dit la perte de priorité de la piste cyclable aux intersections n'est pas naturelle et permet aux aménageurs de générer des aménagements cyclables prioritaires aux intersections.] (Source : extrait de l'étude vélo CEREMA - DEAL)

**L'entretien de ces aménagements** n'est aujourd'hui pas pris en compte, laissant place au sable, aux trous et aux débris, rendant la circulation sur ces aménagements dangereuse (glissade, distances de freinage allongées...) et peu recommandable (crevaisons, voilage des roues dans les trous, vigilance constante nécessaire...).

### 3.6 CONSTATS DE L'ASSOCIATION RANJÉ TO BISIKLÈT

#### CONSTAT N°1

##### UN PARC À VÉLOS EN MAUVAIS ÉTAT

**Quelques exemples d'observations faites par l'association** : freins absents ou mal réglés, pédales cassées ou absentes, dérailleurs abîmés, chaînes vrillées ou usées, pignons usés, pneus crevés, roues voilées, selles grippées, absence d'éclairage ou éclairage défaillant.

**Une majorité de cyclistes circulent sur des vélos en mauvais état, nécessitant des réparations, un entretien ou simplement un réglage pour renforcer la sécurité des usagers et améliorer le confort et l'efficacité du déplacement.**

L'état du parc à vélo s'explique par :

1. **L'environnement** : l'humidité et la pluie finissent par gripper les vélos ; les nids de poules, la poussière et la boue encrassent les pièces mécaniques ;
2. **Les ressources des usagers sont en décalage avec le coût des pièces et le coût de la main d'œuvre en atelier ou les coûts de rachat d'un vélo** (cf. ci-dessous) ;
3. **La méconnaissance des techniques de réglage, d'entretien ou de réparation** ;
4. **L'organisation de l'espace économique** : les réparateurs sont concentrés au centre-ville de Cayenne et pour transporter un vélo en panne jusqu'au réparateur, il faut une voiture !

#### CONSTAT N° 2

##### UN MOYEN DE DÉPLACEMENT NON ACCESSIBLE À TOUS

L'accès du vélo à de nouveaux usagers est limité par plusieurs facteurs :

- **Le marché du neuf** (VTC > 200 €) **non accessible à l'ensemble de la population** (cf. chapitre profil de la population) ;
- **Le marché de l'occasion est peu développé et non accessible à l'ensemble de la population :**  
VTC > 120 € en général, quelques occasions autour de 70 € nécessitant une intervention en atelier, et encore faut-il avoir les moyens de se déplacer jusqu'au vendeur ;
- **Le vol des vélos.** Rare sont les stationnements de qualité dédiés aux vélos sur la CACL

## 4. AVIS SUR LE SCOT DE LA CACL

### 4.1 STRUCTURER ET ORGANISER LE TERRITOIRE OUI... MAIS SANS MENTION DES MODES DOUX

Le Document d'Orientation de d'Objectifs (DOO) permet de connaître de manière globale la stratégie de la CACL dans l'élaboration du SCoT à travers une déclinaison par grands axes et sous objectifs.

L'Axe 1 du DOO parle notamment « d'affirmer l'organisation rationnelle et équilibrée du territoire » et décline l'objectif 2 : « une armature urbaine cohérente, support d'une urbanisation structurée et organisée ». On s'attendrait donc à y trouver, par exemple, le principe de hiérarchisation des modes de transports en fonction du type de déplacement (travail, étude, loisir...), de la zone géographique (centre-bourg, zone périurbaine, zone résidentielle...).

On retrouve dans ce document une différenciation des zones du territoire par niveaux de polarités (cœur d'agglomération, bourgs structurants...). Il est ensuite écrit que « cette organisation permet de prévoir et décliner les objectifs et orientations destinés à structurer, développer et/ou valoriser le territoire à l'horizon 2040. Ainsi **pour chacun des niveaux de pôles** dans l'armature urbaine précités, correspondent des **perspectives et objectifs différenciés** en termes :

- [...]
- de mobilités, via les moyens de déplacements et réseaux de transports à conforter ou créer, tels que :
  - o les grands projets d'infrastructures et de dessertes par les transports collectifs.
  - o les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

Et rien d'autre. Aucune mention de grands projets d'infrastructures cyclables. On voit qu'ici, et à juste titre, l'accent est mis sur les transports collectifs tout en oubliant que le vélo est lui aussi un mode de transport à part entière inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) et qui permet soit d'être complémentaire aux bus dans une logique d'intermodalité, soit de s'y substituer sur des trajets de courte et moyenne distance ou lorsque les moyens financiers font défauts. C'est d'ailleurs déjà le cas aujourd'hui comme le montre les chiffres du paragraphe précédent.

### 4.2 UNE LOGIQUE DES MODES DOUX ENTRE QUARTIER

Toujours dans le DOO, il est élaboré des objectifs/orientations par pôle territorial.

Dans le pôle « capitale » et le pôle « capital en devenir » on y retrouve timidement dans le tableau récapitulatif l'objectif suivant : « Développement de liaisons douces inter-quartiers ».

Sans plus de précisions, il est à craindre que le vélo soit ici vu comme un moyen de déplacement du type « loisir », qui permettrait de naviguer entre les habitations d'un quartier et des quartiers adjacents.



**Il faudrait ici que la CACL précise ce qu'elle entend par liaisons inter-quartiers et le mode d'utilisation des modes doux sous-jacent à ce raisonnement.**

Fort de plus de 2 ans d'expérience, notre association est confortée sur au moins une chose, les cyclistes, en Guyane, sont ceux qui se déplacent pour des raisons utilitaires et non de loisir. Cela est d'ailleurs très bien rappelé lors des enquêtes réalisées auprès des cyclistes à l'occasion de l'étude d'INDDIGO :

#### **4.3 DES PÔLES D'ÉQUILIBRES CONNECTÉS ENTRE EUX**

Un bon point cependant, les communes pôle d'équilibre, qui concernent les bourgs structurants des 3 autres communes, situés hors de l'agglomération centrale : Tonate (Macouria), Montsinéry (bourg) et Roura (bourg) ont comme objectif :

« - Développement de liaisons douces dans le cadre des projets portés par les 3 bourgs inscrits en pôles d'équilibre ».

A noter cependant que nombreux sont les habitants de ces bourgs à se déplacer sur le pôle capitale et capitale en devenir pour des déplacements utilitaires et sociaux (formalités administratives, formation, marché, visite, santé...).

**Est-il prévu de connecter ces liaisons douces avec les liaisons des pôles capitale et capitale en devenir ?**

#### **4.4 UN OBJECTIF SUR LES MOBILITÉS DURABLES PEU AMBITIEUX**

Un des objectifs du SCoT nous a particulièrement intéressé. Il s'agit de l'objectif 5 de l'axe 2 : « Développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements ».

On y retrouve des objectifs stratégiques généraux qui vont dans le sens des modes doux, mais qui manquent cependant de précisions ou sont trop vus par le spectre unique du transport collectif.

On y retrouve, par exemple, l'objectif « Favoriser la connexion des centres urbains » mais dont le remède se situe plus bas à « D'où l'intérêt de relier entre eux les différents quartiers par un axe de transports collectifs. », sans mentionner que des axes cyclables sont eux aussi manquants.

La préconisation 22 est d'ailleurs uniquement centrée et détaillée autour des transports collectifs tout comme les 23, 24, 25 et 26, qui détaillent les projets structurants routiers et TCSP, sans faire mention (puisque aucun projet n'est en cours) d'axe cyclables **structurants**.

#### **4.5 DES ÉCONOMIE D'ÉNERGIE NON LIÉES AU TRANSPORT**

Fort est de constater que le SCoT rappelle les objectifs du SRCAE qui fixe que la Guyane doit tendre vers une autonomie énergétique en 2030.

Il est par contre fait abstraction de l'objectif de la Programmation Pluriannuel de l'Énergie (PPE) qui fixe un objectif ambitieux de 100 % d'énergie renouvelable à l'horizon 2030 en Guyane, **y compris dans les transports**. Objectif qui ne peut, bien évidemment, pas être tenu sans le développement massif des modes doux.

#### **4.6 LES SERVICES VÉLOS, GRANDS ABSENTS DU SCOT**

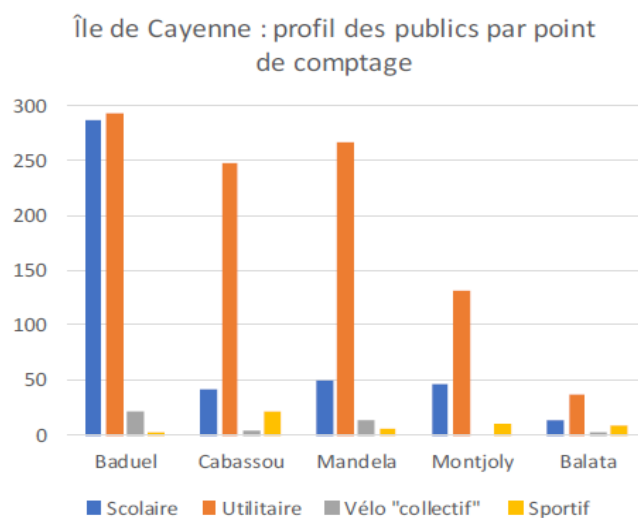
En conclusion, le SCoT semble relater les projets de transport court, moyen et long terme sur le transport routier et collectif. Les modes doux apparaissent en filigrane et semblent n'être portés par aucune volonté politique ou technique. Le sentiment de l'association est que la prise en compte des modes actifs apparaît car « tout le monde en parle » mais sans prendre la mesure de la part – déjà forte – qu'ils représentent en Guyane et de l'impact positif qu'ils génèrent sur la collectivité.

Une vision globale et l'élaboration d'une stratégie volontariste à l'étape de l'élaboration du Plan de Déplacement Urbain sera activement scruté par l'association.

## 5. PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION

### 5.1 RECONNAÎTRE LE VÉLO COMME UN MODE DE DÉPLACEMENT À PART ENTIÈRE

Encore trop souvent centrée sur la pratique cyclo-sportive, bien que ces cyclistes ne représentent qu'une tranche infime des pratiquants, comme le montre les comptages de l'étude INDDIGO réalisés sur la matinée du 30 mars 2018 :



Aujourd'hui l'enjeu est bien de faire du vélo un mode de déplacement choisi et attractif qui s'avère en plus moins coûteux pour la collectivité et meilleur pour la santé des pratiquants et pour l'environnement.

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 déplacement.

## 5.2 PRENDRE EN COMPTE L'ÉTUDE CACL MODE DOUX DE 2009

À la lecture du SCoT il est curieux, voire inquiétant, de ne voir apparaître nulle part l'étude mode doux de la **CACL**, qui date de 2009. Étude d'ailleurs introuvable sur le site internet de la CACL et que seule notre association a relayée sur son site Internet : <https://r-t-b.fr/velo-en-guyane/#telechargements>

Certes les chiffrages ont légèrement changés et certaines préconisations seraient discutables, mais hormis ces points-là, l'ensemble des infrastructures routières existantes n'a pas changé et les points d'intérêts qui ont guidés la réflexion du bureau d'étude sur la création de boucles cyclables sont toujours existants (postes, écoles, université, bassins d'emplois, points d'intérêt touristiques...).

L'étude INDDIGO de 2018 le rappelle très bien en page 41 :

### « 3.1 APPROCHE GÉNÉRALE

#### **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).*

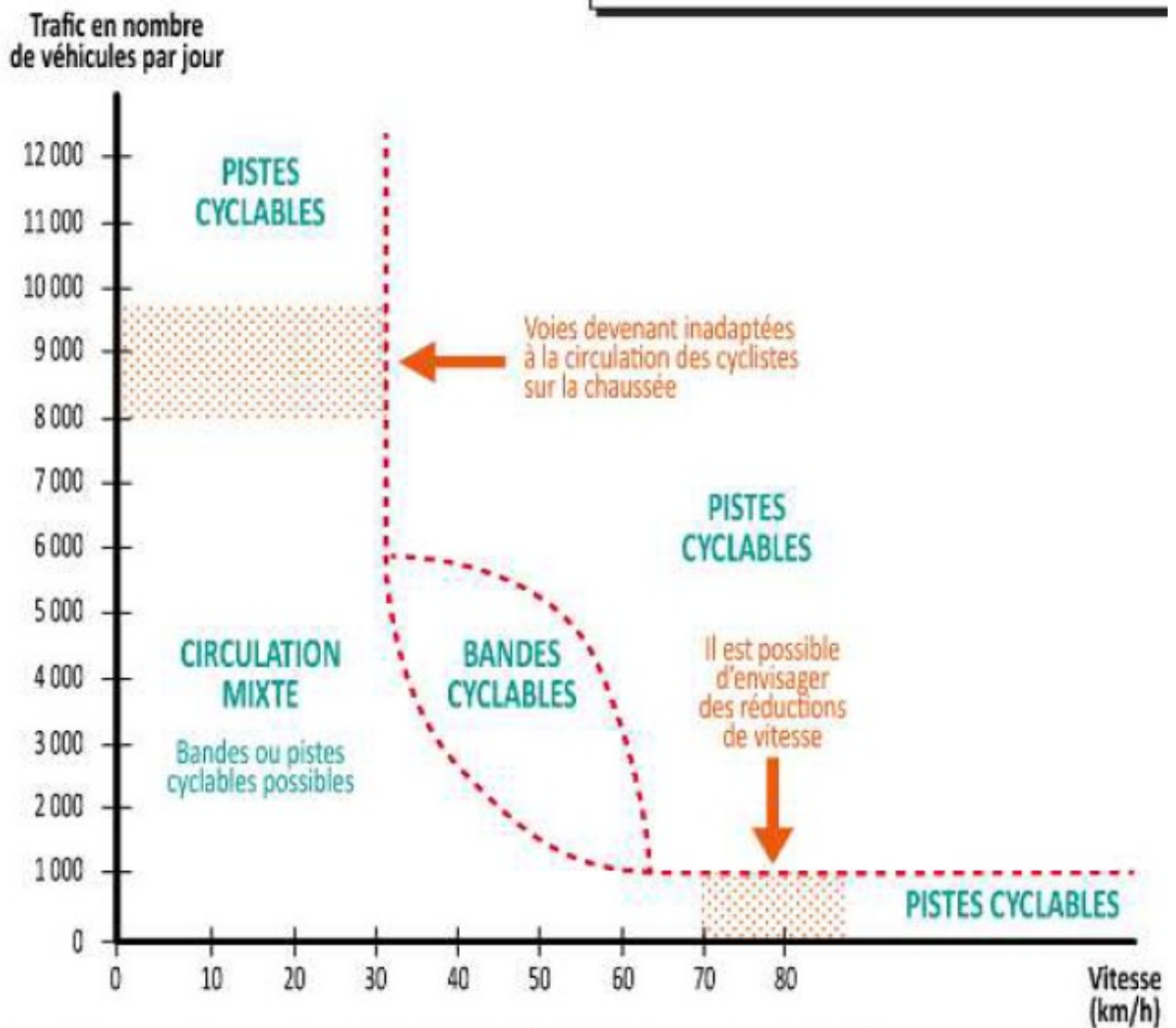
*Les réseaux de la CACL et de Kourou retranscrivent très bien cette gestion « opportuniste » de la politique cyclable, avec des aménagements non connectés, sur des tronçons relativement courts. Il n'existe pas à Saint-Laurent-du-Maroni d'outil de planification pour la réalisation des aménagements cyclables.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

La ville de Kourou l'a d'ailleurs bien compris en entamant, en 2020, la création de 7 km de pistes cyclables supplémentaires dans la commune afin de clôturer la boucle cyclable entamée il y a 2 ans. Cette boucle permettra de rallier différents points stratégiques de la ville à partir de zone où la circulation automobile se fait moins dense. Et c'est bien là tout l'enjeu d'une réflexion globale à l'échelle intercommunale.

## 5.3 SÉCURISER LA PRATIQUE ET ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS AU TYPE DE VOIRIE

Dans une logique, a *minima*, de sécurisation des déplacements à vélo déjà existants, il conviendrait d'inscrire dans le SCoT une différenciation du type d'aménagement à prévoir en fonction de la densité du trafic et de la vitesse des véhicules.

Ci-dessous un graphique rappelant ces bonnes pratiques de sécurité :



Sources : Guide des recommandations pour les aménagements cyclables, CERTU 2008. Réalisation Inddigo - Transports & Déplacements, janvier 2012

Aujourd'hui, en Guyane, sur 14 % des linéaires, le type d'aménagement et/ou sa réalisation choisi(e) ne correspond 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, ...).

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 par rapport au 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 levier majeur pour réduire les risques de conflits. Un point noir majeur, par exemple, se situe sur la route de la Madeleine, seul axe permettant de rallier Cayenne à Matoury, et le rond-point des Maringouins, particulièrement accidentogène.
- Un travail de sensibilisation auprès des usagers de la route, tous modes confondus, permettra également d'éveiller les consciences sur les comportements à adopter.

Il conviendrait donc d'inscrire au SCoT la mise aux normes des aménagements existants, en sus de leur entretien et leur réfection, tout en favorisant un développement des nouveaux itinéraires conformément au cadre réglementaire.

|                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| Les bons exemples | Les exemples à éviter |
|-------------------|-----------------------|



La piste cyclable est à double sens et elle est séparée de la chaussée pour voiture par un séparateur visible. Il est possible de se croiser sans devoir rouler sur la voie réservée aux voitures.

Ici la bande cyclable est située le long d'une voie rapide (limitée à 90km/h), sans séparateur visible. L'aménagement est donc dangereux pour la circulation des cyclistes. De plus, cet aménagement sert également de bande d'arrêt d'urgence pour les voitures, obligeant ainsi le cycliste à rouler sur la voie rapide.

#### 5.4 INSCRIRE LES SERVICES VÉLOS ET LEUR COMPLÉMENTARITÉ AUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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 sûr :



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)

##### - Équipement des 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 aux dangers 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

Équiper 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**

##### - Équipement en douche

Inciter les entreprises, les 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 quotidiens à vélos de leurs collaborateurs

## 5.5 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 doit être importante, afin que les infrastructures puissent accueillir en toute sécurité les futurs cyclistes.

## **5.6 CHIFFRER DES GRANDS OBJECTIFS EN FAVEUR DU VÉLO**

Notre association demande à la CACL de se doter de chiffres clairs concernant le développement de la pratique. Cela peut être par exemple de multiplier par 10 le nombre de mètres linéaires d'aménagement cyclable par habitant à l'échelle de la CACL, d'ouvrir 3 000 places de stationnement vélos publics sur l'intercommunalité, ouvrir, d'ici 2025, une aide à l'acquisition de vélos, inciter financièrement les entreprises à proposer l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) à leurs salariés, de créer 3 boucles cyclables intercommunales d'ici 2030...

...bref fixer une ligne directrice sur les années à venir.

À Cayenne, le 13 février 2020



Le Président de Ranjé To Bisiklèt,  
Florent MARTINOD