

n° 007333-01

Mars 2011

PLAN GLOBAL DE TRANSPORTS ET DE DEPLACEMENTS DE LA GUYANE

Rapport d'étape

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**PLAN GLOBAL DE TRANSPORTS ET DE DEPLACEMENTS
DE LA GUYANE**

RAPPORT D'ETAPE

établi par

Yves GEFFRIN

Ingénieur général des ponts des eaux et des forêts – CGDD

et

Patrick LABIA

Inspecteur général de l'administration du développement durable

sous la coordination de

Christian JAMET

Ingénieur général des ponts des eaux et des forêts

mars 2011

SOMMAIRE

Résumé	4
Introduction	6
I. LES DONNÉES SOCIOÉCONOMIQUES ET LE CONTEXTE GLOBAL.	
I.1. La population : situation actuelle et perspectives d'évolution	8
I.2. Les données macroéconomiques globales	10
I.3. Les deux spécificités guyanaises : les relations avec les pays voisins et le centre spatial guyanais	14
I.4. La biodiversité et les ressources environnementales	15
I.5. Les exercices de programmation et de planification en cours	17
I.6. Les autorités organisatrices des transports	19
I.7. Les ressources transport (FIRT et VT)	20
I.8. Les capacités de financement des collectivités locales : une absence globale de marge de manœuvre	21
II. LES OFFRES DE TRANSPORT	23
A- La voirie routière	23
A-1. La voirie nationale	23
A-2. La voirie départementale	24
A-3. Les voiries communales	25
A-4. Les voiries sans statut	26
B- Les réseaux de transport public	26
B-1. Le réseau de transport urbain de Cayenne	26
B-2. Les autres réseaux de transports publics	28
B-3. Le réseau de transports interurbains	28
B-4. Les transports scolaires	28
B-5. Les transports fluviaux	29
B-6. Les dessertes aériennes de l'intérieur	30
B-7. Les dessertes aériennes régionales	
C- Les autres infrastructures de transport	32
C-1. L'aéroport de Rochambeau	32
C-2. Le port de Dégrad des Cannes	32
C-3. Le port et le bac de Saint Laurent du Maroni	34
C-4. Les aérodromes départementaux	35
III. L'USAGE DES TRANSPORTS	36
III.1. L'utilisation des voiries	36
III.2. L'enquête ménages de Cayenne	36
III.3. Les données disponibles en matière d'usage des réseaux de transports interurbains	36
III.4. Les transports scolaires	36
III.5. La fréquentation des aérodromes de l'intérieur	36
III.6. Le trafic de Rochambeau	36
III.7. Les transports de marchandises	37
IV. LES PROPOSITIONS D'ETUDES POUR LE PGTD	38
IV.1. L'élaboration de schémas de transports multimodaux sur les quatre intercommunalités existantes	38
IV.2. La modernisation des infrastructures et services de transports interurbains	
IV.3. Les dessertes voyageurs et marchandises des communes de l'intérieur et des communes isolées	40
IV.4. Les mécanismes de gouvernance et de financement	
Conclusions	41
Annexes	43
Glossaire	64

ANNEXES

Annexe 1 : Lettre de mission	44
Annexe 2 : Les chiffres essentiels de l'économie guyanaise	46
Annexe 3 : Evolution de la population guyanaise à 2030	47
Annexe 4 : Avancement du schéma régional de transports	48
Annexe 5 : Données sur la masse salariale pour le versement transport	50
Annexe 6 : Carte du réseau routier national	51
Annexe 7 : Données de comptage sur le réseau routier national	52
Annexe 8 : Carte du réseau routier principal	53
Annexe 9 : Carte du réseau de transports urbains de Cayenne	54
Annexe 10 : Liste des lignes de transports interurbains	55
Annexe 11 : Financements sur le réseau routier national de 2008 à 2010	57
Annexe 12 : Financements sur le réseau routier départemental de 2008 à 2009	59
Annexe 13 : Parc de véhicules	61
Annexe 14 : Avis de préinformation	62
Annexe 15 : Carte générale des infrastructures de transports de Guyane	63

RÉSUMÉ

Dans son discours prononcé à Cayenne le 18 février 2010, le Président de la République demandait au ministre en charge des transports de lancer les études préliminaires à la réalisation d'un plan de déplacements pour la Guyane afin de prendre les décisions nécessaires à la résolution des problèmes structurels d'infrastructures et de services de transports que connaît et connaîtra ce territoire. Mission a été donnée au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) de faire un bilan de la situation existante et d'initier une dynamique permettant l'élaboration collective de ce plan prospectif et multimodal de transport.

Il est apparu rapidement que cette démarche devait s'appuyer sur un diagnostic partagé et une élaboration conjointe des solutions possibles, ce qui a été fait par la mise en place d'une instance partenariale de pilotage (Etat, Région, Département) et de groupes de travail associant les différentes forces socio-économiques et les collectivités publiques de la Guyane. Il convient de souligner l'esprit de coopération des différents interlocuteurs rencontrés tout au long de cette mission et l'importance et la qualité des analyses préexistantes, ce qui a conduit à penser que l'essentiel du problème à résoudre était d'abord de consolider les approches existantes, de les chiffrer et de les hiérarchiser et de passer aux stades de la décision et de la mise en oeuvre.

Il faut d'abord rappeler quelques éléments saillants de contexte: à court terme la Guyane verra la création d'une collectivité unique exerçant les compétences actuellement dévolues au Département et à la Région en matière de planification, de réalisation d'infrastructures et de gestion de services de transport; l'Etat demeurera le gestionnaire du réseau routier national; le territoire guyanais est depuis le 1er janvier 2011 couvert par quatre intercommunalités qui prendront progressivement une place essentielle dans la gestion des espaces et des services; la Guyane est marquée à la fois par une « exceptionnalité démographique », selon la formulation du Schéma d'aménagement régional (SAR), qui verra le doublement de sa population d'ici 25 ans (autour de 420000 habitants), par le poids du centre spatial de Kourou et par une ouverture croissante sur les pays voisins du Brésil et du Suriname.

De manière lapidaire, on peut dire que le problème des infrastructures de la Guyane est celui de la desserte d'un territoire très vaste, d'une richesse écologique exceptionnelle, marqué à la fois par une densité très faible (2,6 habitants au kilomètre carré) et un dynamisme démographique exceptionnel. Il en résulte que les tensions entre les trois piliers du développement durable y sont d'une acuité toute particulière tant il est peu évident de mailler un tel territoire et d'y relier les hommes et les biens en préservant la biodiversité du milieu à un coût économique soutenable par les différentes collectivités publiques. En ce sens, il s'agit bien d'un problème structurel qui ne peut être traité que par un compromis entre des solutions élaborées à partir d'un diagnostic faisant consensus, les problèmes à traiter étant déjà globalement identifiés (mise à niveau et sécurisation des infrastructures routières, notamment à et autour de Cayenne et sur la RN1 jusqu'à Kourou, mise en place de réseaux de transports collectifs routiers efficaces pour éviter un scénario du tout automobile dans les principaux pôles urbains et entre ceux ci, desserte des communes de l'intérieur et le long des fleuves à travers un mixte de solutions privilégiant à moyen terme le transport fluvial et les dessertes aériennes). Restent à chiffrer et crédibiliser les scénarios possibles et à définir les modes de gouvernance et de financement les plus adaptés.

Le diagnostic a permis de préciser un certain nombre de faiblesses du système de transports, comme les caractéristiques insuffisantes de routes nationales constituant de plus des liaisons internationales, l'absence fréquente des alternatives crédibles au tout automobile, l'absence également de structures intercommunales de gestion de la mobilité, la sous-utilisation des infrastructures portuaires et aéroportuaires... Il a aussi mis en évidence que certaines de ces faiblesses établies par référence à des normes métropolitaines devaient être reconsidérées en fonction des utilisations et/ou des caractéristiques guyanaises, comme par exemple sur un plan technique l'existence d'ouvrages à voie unique à mettre en regard des trafics réellement supportés ou sur un plan institutionnel l'existence de périmètres de transports urbains à un niveau infracommunautaire dans des communes de superficie et d'hétérogénéité de peuplement sans aucune mesure avec les situations métropolitaines. Des solutions reposant sur le recours aux modes doux ou au covoiturage en agglomération, l'utilisation de navettes fluviales ou maritimes ou du cabotage maritime pour le transport de marchandises, doivent être également expertisées sans a priori.

Ce diagnostic a aussi permis de souligner l'existence de nombreuses voiries sans statut ou à propriété et usage incertains. Ces voiries dont le linéaire total est du même ordre de grandeur que celui des voiries officielles accompagnent ou précèdent une urbanisation dont une part importante se fait elle aussi hors réglementation. Cette situation qui ne permet ni maîtrise, ni valorisation, ni taxation est préjudiciable du point de vue économique et social.

Si tous les sujets sont à traiter dans la durée, ils ne relèvent pas tous de la même urgence ou de la même acuité; il faut également prendre en compte les « coups partis » déjà intégrés dans les différents documents de contractualisation et ceux relevant d'autres objectifs comme l'ouverture prochaine du pont sur l'Oyapock.

Il est apparu à la mission que les priorités d'études et d'actions pour les court, moyen et long termes devaient porter sur les services et les systèmes de déplacements dans les intercommunalités existantes (en urgence sur Cayenne et les communes de son aire et à court et moyen terme sur Saint Laurent du Maroni), sur la fiabilisation des liaisons et services de transports interurbains, notamment entre Cayenne et Kourou, sur la desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées en privilégiant le principe de réalité et la nécessité d'évaluations rigoureuses dans les choix modaux ou les complémentarités modales, et sur les problématiques globales de gouvernance et de financement des systèmes de transports dans le double contexte de la mise en place de la collectivité unique et de la montée en puissance des intercommunalités. En revanche compte tenu des programmes d'investissements en cours sur les infrastructures portuaires et sur les aéroports et aérodromes et des réserves de capacité sur ces infrastructures, il n'est pas apparu que ces domaines justifiaient des mêmes priorités d'intervention que celles évoquées sur les champs ci-dessus.

Les quatre thématiques retenues pour la consultation de bureaux d'études ont été identifiées au cours d'ateliers tenus à Cayenne en février 2011 :

- schémas de transports multimodaux sur les quatre intercommunalités existantes ;
- modernisation des infrastructures et services de transports interurbains ;
- desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées ;
- gouvernance et le financement des différents systèmes de transports.

Les cahiers des charges de ces études sont en cours de rédaction en vue d'un appel d'offres ouvert qui sera lancé en mai 2011 par la DEAL Guyane pour le compte de l'Etat, du Conseil général et du Conseil régional.

Les résultats de ces travaux seront consolidés fin 2011 et serviront de bases à l'élaboration du plan global de transports et de déplacements de la Guyane.

INTRODUCTION

Dans son discours prononcé à Cayenne le 18 février 2010, le Président de la République indiquait qu'il allait demander aux ministres en charge des transports de lancer les études préliminaires pour la réalisation d'un plan de déplacements pour la Guyane : «Il y a un problème structurel d'infrastructures routières en Guyane, il faut que nous nous mettions d'accord sur les priorités et que nous cessions de différer l'heure des choix.....il faut mettre tout à plat et prendre les décisions qui s'imposent dès maintenant».

La lettre de mission au CGEDD confirme le lancement des études préliminaires à la réalisation d'un plan de déplacements pour la Guyane, concernant les voyageurs et les marchandises, pour permettre de définir le cadre d'un système de transport efficace et performant s'appuyant sur une modernisation des infrastructures routières et donnant toute sa place au développement des transports collectifs. Ce travail doit reposer sur des projections économiques et démographiques et s'appuyer sur les travaux réalisés à l'occasion de la révision du SAR.

Ce travail consiste à produire pour le début 2011 un rapport d'étape faisant un diagnostic de la situation actuelle et un rapport définitif au deuxième semestre 2011 comportant des propositions de contenu pour le plan de déplacements avec une estimation financière des mesures proposées, des propositions de modalités de mise en œuvre et une suggestion de calendrier de mise en œuvre.

La commande passée au CGEDD ne pouvait avoir pour effet de produire un nouvel instrument juridique se substituant aux mécanismes de planification ou de programmation existants du type SRIT ou PDU : il s'agit de construire avec les parties prenantes un document préparatoire qu'on dénommera plan global de transports et de déplacements (PGTD) contenant d'une part un état des lieux de la situation actuelle, élaboré notamment à partir des études préexistantes et des documents juridiques actuels (SAR en cours de révision, SCOT de la CCCL, projet de SDOM, PAPA et projet de charte du Parc Amazonien, PDMI, programme opérationnel FEDER et CPER) et d'autre part des scénarios chiffrés pour des schémas de transports multimodaux à un horizon de 10 à 15 ans intégrant les problématiques voyageurs et marchandises sur trois cibles déjà identifiées que sont les déplacements dans les pôles urbains, la desserte des communes de l'intérieur et les liaisons interurbaines sur le réseau structurant.

Ce document à caractère préparatoire après validation ou modification par les collectivités concernées pourrait servir d'ossature à des documents normatifs ou programmatiques de type SRIT ou PDU.

L'état des lieux –diagnostic et calage des projections- a été effectué par le CGEDD et le CGDD avec l'appui des services déconcentrés de l'Etat, et à partir des données fournies par les collectivités locales (conseil régional, conseil général et SMTC de Cayenne) et des études produites par l'Insee, l'AFD et l'IEDOM. C'est l'objet du présent rapport d'étape.

Le schéma prospectif multimodal à l'horizon 2025-2030 avec des propositions de plans d'actions de court et moyen terme sur les différents volets envisageables sera réalisé sous copilotage effectif Etat (CGEDD et services locaux de l'Etat et établissements publics concernés) et collectivités locales (conseil régional, conseil général, EPCI) et la CCIG; il sera externalisé pour partie à des bureaux d'études grâce à des cofinancements d'études Etat et collectivités locales.

Ce schéma devra intégrer par ailleurs les effets de la constitution en 2012 de la future collectivité de Guyane appelée à se substituer à compétences et ressources inchangées aux actuels conseil général et conseil régional (projet de loi relatif aux collectivités de Guyane et de Martinique approuvé au conseil des ministres du 26 janvier 2011) et ceux de la réalisation du schéma de coopération intercommunale prévu par la loi du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales.

Le calendrier suivant a été retenu lors de l'installation le 1er décembre 2010 du Comité des partenaires par le Préfet de Guyane avec le Président du Conseil régional et le Président du Conseil Général :

- rédaction de l'état des lieux et du diagnostic par le CGEDD avec l'appui des services déconcentrés de l'Etat pour le premier trimestre 2011 et présentation au comité des partenaires ;
- définition du contenu des études à externaliser (cahiers des charges à préparer par la DEAL et validation en comité de pilotage) ;
- recherche des financements d'études et choix des prestataires début 2011 pour production des schémas prospectifs et des scénarios au second semestre 2011 ;
- production au second semestre 2011 des maquettes financières, des scénarios de financement et des calendriers de mises en œuvre ainsi que des propositions de mécanismes de gouvernance (autorités organisatrices de transport).

I. LES DONNÉES SOCIOÉCONOMIQUES ET LE CONTEXTE GLOBAL

Ces données de cadrage sont pour la plupart reprises du rapport 2010 de l'IEDOM et de l'étude d'impact jointe au projet de loi relatif aux collectivités de Guyane et de Martinique.

I.1. La population : situation actuelle et perspectives d'évolution

1°) La situation et tendances

La Guyane, qui comptait une population d'environ 27 000 habitants au milieu des années 50, a connu entre cette date et 1982 une croissance annuelle moyenne de 4 %. Celle-ci s'est ensuite accélérée à + 5,8 %, avec l'apport migratoire impulsé par l'essor économique au cours de la décennie 80, pour revenir à + 3,5 % en moyenne pendant la décennie 90, puis s'est de nouveau amplifiée à + 3,9 % par an sur les dix dernières années, de 1999 à 2009.

Ce taux de croissance démographique reste le plus dynamique des régions françaises avec celui de Mayotte (+3,1 %/an), loin devant la Corse (+1,8 %/an) et la Réunion (+1,6 %/an). La population a ainsi été multipliée par deux en 18 ans.

La répartition de la population sur le sol guyanais est très inégale. La densité moyenne en 2009 n'est que de 2,7 habitants au km² (contre près de 248 habitants au km² en Guadeloupe, 339 en Martinique et 108 en métropole) car une grande partie du territoire n'est pas habitée, l'essentiel de la population étant concentrée sur le littoral et le long des grands fleuves frontaliers.

Les polarités territoriales établies par le Schéma d'aménagement régional (SAR) distinguent les polarités principales (Cayenne et Kourou), les polarités transfrontalières Ouest et Est, les communes du Maroni et les communes isolées. Les polarités principales concentrent près de 73 % de la population et la quasi-totalité du tissu économique sur seulement 14 % du territoire. Il s'ensuit des problèmes de saturation des infrastructures par rapport à leurs potentialités initiales, une pénurie localisée de foncier et des tensions sur le marché du logement.

Au 1er janvier 2011, la population du département selon les chiffres publiés par l'INSEE comprend 221.178 habitants. L'évolution démographique est liée pour les trois quarts au solde naturel (excédent des naissances sur les décès), et pour un quart au solde migratoire (entrées-sorties). D'après les dernières données disponibles, le solde naturel est favorisé par une très forte natalité, l'indicateur conjoncturel de fécondité atteignant 3,7 enfants par femme, mais qui tendrait à se stabiliser. En comparaison, cet indice se maintient à 2 enfants par femme pour la France entière qui est déjà l'un des pays les plus féconds d'Europe.

Indicateurs démographiques

	1990	2004	2005	2006	2007	2008
Nombre de naissances	3 606	5 312	5 998	6 276	6 386	6 247
Nombre de décès	594	719	705	711	690	762
Accroissement naturel	3 012	4 593	5 293	5 565	5 696	4 485
Taux de fécondité (%)	n.d.	3,5	3,8	3,8	3,7	n.d.
Espérance de vie des hommes	66,6	73,4	74,6	74,4	75,4	n.d.
Espérance de vie des femmes	76,1	80,7	80,9	81,0	81,3	n.d.

La pyramide des âges établie au 1er janvier 2008, indique que les moins de 20 ans représentent 45 % des habitants, contre un quart de la population pour la France entière. En revanche, la tranche des 60 ans et plus, est plus importante sur la France entière à 21,7 % de la population totale, contre seulement 5 % en Guyane. Par rapport à 1999, la pyramide des âges a peu évolué. Les trois quarts de la population ont moins de 40 ans, la tranche des moins de 20 ans enregistre même une légère progression (+ 0,6 point).

2°) Les projections de l'INSEE

Selon les projections réalisées par l'INSEE, la population guyanaise atteindrait 424 000 habitants à l'horizon 2030. Elle devrait rester relativement jeune avec cependant une amplification du vieillissement de la population.

Selon l'INSEE quel que soit le scénario de projections mis en œuvre, la population guyanaise croîtra très fortement à l'horizon 2030.

Le scénario qualifié de central par l'INSEE retient un doublement de la population en 2030. Le scénario sans migration est un scénario d'école qui traduit la dynamique interne de la démographie en Guyane. Il conduit à un résultat de 342 000 personnes en 2030, soit un quasi doublement de la population : elle est multipliée par 1,8.

L'influence de la fécondité se mesure via les scénarios de baisse de la fécondité. Dans les deux cas, celle-ci n'a que peu d'effets. Le scénario de baisse de la fécondité de 0,2 à l'horizon 2010 réduit la projection en 2030 à 415 000 habitants, et celui de baisse à 3,5 à l'horizon 2010, soit une très forte baisse, maintenue ensuite jusqu'en 2030, conduit à 404 000 habitants en 2030.

Quel que soit le scénario, le vieillissement de la population est relatif en Guyane. Les effectifs de personnes âgées de plus 60 ans augmentent, mais leur part dans l'ensemble de la population reste relativement faible par rapport aux autres régions françaises.

Evolution de la population entre 2010 et 2030

Scénario central

Année	Population au 1er janvier	Proportion (%) des					Solde naturel	Solde migratoire
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou plus	75 ans ou plus		
2 010	223 000	43,4	49,6	2,6	4,4	1,7	5 653	1 494
2 015	261 000	42,7	49,2	2,9	5,2	1,9	6 922	1 782
2 020	307 000	42,8	48,1	3,1	6	2,2	8 296	2 117
2 025	361 000	42,7	47,1	3,3	6,9	2,7	9 534	2 521
2 030	424 000	43	46,1	3,1	7,8	3,2	10 855	3 069

Evolution de la population selon les différents scénarii

Scénario	Année	Population	moins de 20 ans	de 20 à 59 ans	60 ans et plus	Solde naturel	Solde migratoire
Migrations 1990-1999							
Central	2010	223 000	43,4	49,6	7	5 653	1 494
	2015	261 000	42,7	49,2	8,1	6 922	1 782
	2030	424 000	43	46,1	10,9	10 855	3 069
Fécondité basse	2010	222 546	43,3	49,6	7,1	5 492	1 496
	2015	260 000	42,3	49,6	8,1	6 522	1 788
	2030	415 000	41,8	47,1	11,2	10 193	3 040
Forte baisse de la fécondité	2010	222 349	43,3	49,7	7	5 375	1 499
	2015	258 000	42,1	49,7	8,2	6 249	1 793
	2030	404 000	40,2	48,3	11,5	9 216	3 016
Sans migration							
Sans migration	2010	215 174	44	48,8	7,2	4 437	0
	2015	241 000	43,2	48	8,8	5 613	0
	2030	342 000	42,6	43,9	13,5	7 996	0

I.2. Les données macroéconomiques globales

1°) Le Produit intérieur brut

Le produit intérieur brut (PIB) des quatre départements d'outre-mer (DOM) représente environ 1,6 % du PIB français (1% hors Réunion). Au sein des départements français des Amériques, le PIB guyanais (évalué à 3,2 milliards d'€ en 2008) représente environ 16,7 % du total des trois départements (contre 15,4 % en 1993) et 9,2 % du total des DOM. La croissance du PIB de la Guyane, entre 1993 et 2008, est estimée à 118 %, soit un rythme supérieur à celui des Antilles mais encore nettement inférieur à celui de la Réunion (+ 154 %), malgré une accélération perceptible en fin de période.

D'après les premières estimations de CEROM, l'année 2008 s'est caractérisée par une croissance de l'économie guyanaise de 3,4 % en volume sur un an (contre + 4,1 % en 2007). Ce résultat situe 2008 à 3,1 points au-dessus de la croissance nationale (+ 0,3 %).

Le PIB courant par habitant des quatre DOM est structurellement inférieur à celui observé en métropole, le plus gros écart étant constaté à Mayotte et le plus faible à la Martinique. Le PIB par habitant en Guyane s'établit toujours autour de 47 % du niveau national. En 2008, comme en 2007, le PIB courant par habitant n'a ainsi progressé que de 0,7 %.

Au sein de la zone « Amérique du Sud », la région se trouve au premier rang en termes de PIB/hab, juste devant Trinidad et Tobago. Cette situation contraste avec la précédente et explique l'attractivité qu'exerce la Guyane dans sa zone géographique.

Le PIB en euro par habitant en 2008 pour la zone Amérique du Sud est le suivant :

Guyana :	1 020
Suriname :	3 932
Brésil :	5 605
Vénézuéla :	7 605
Trinidad et Tobago :	13 425
Guyane Française :	14 204

(source FMI)

2°) L'équilibre emplois-ressources

En structure du PIB, après une bonne année 2007, l'investissement a encore fortement augmenté en 2008 (+25,1 % en valeur), porté par l'investissement spatial (projet Soyouz), la commande publique et l'investissement privé, mais les dépenses de consommation des ménages sont en revanche restées contenues du fait de l'inflation (+ 1,6 % en volume et + 5,2 % en valeur).

	1998	<i>part</i>	2007	2008	<i>part</i>	<i>évol 2008/2007</i>
Ressources	3 326		4 237	4 595		8,4 %
Produit Intérieur Brut	1 755	52,8 %	3 000	3 208	69,8 %	7,0 %
Importations (biens et services)	1 571	47,2 %	1 237	1 387	30,2 %	12,2 %
Emplois	3 326		4 237	4 595		8,4 %
Consommation finale des ménages	1 022	30,7 %	1 514	1 574	34,3 %	5,2 %
Consommation finale des administrations	804	24,2 %	1 434	1 498	32,6 %	4,5 %
Formation brute de capital fixe	387	11,6 %	700	876	19,1%	25,1 %
Variations des stocks	0	0,0 %	37	78	1,7 %	0,0 %
Exportations	1 113	33,5 %	552	569	12,4%	3,0%

La formation du PIB en Guyane diffère sensiblement de celle de la métropole. La consommation finale absorbe une grande partie des ressources produites de l'année (67 %), mais cela reste peu comparé à la France entière (80 %).

Par ailleurs, le commerce extérieur, structurellement déficitaire, fait apparaître des niveaux d'importations et d'exportations comparés au PIB très élevés par rapport à ce qui est observé en métropole. La filière spatiale qui est à la fois un gros importateur et un gros exportateur, explique cette particularité. Pour sa part, se situant aux environs de 20 %, la FBCF (Formation Brute de Capital Fixe) affiche un poids comparable à ce qui est observé en métropole.

3°) La valeur ajoutée par branche

L'économie guyanaise est dominée par le secteur tertiaire qui réalise 76 % de la valeur ajoutée totale. Le solde se répartit entre le secteur secondaire (20 %) et le secteur primaire (4 %). Au sein du secteur tertiaire, la part des services non marchands et marchands est sensiblement la même (respectivement 35 % et 32 % en incluant les transports).

La structure de l'économie guyanaise diffère sensiblement de celle observée en France métropolitaine et dans les autres DOM. Le secteur des services non marchands occupe une place équivalente en Guyane et pour la France entière (respectivement 35 % et occupe une place équivalente en Guyane et pour la France entière (respectivement 35 % et 36,4 %) alors que la part des services marchands est beaucoup plus faible en Guyane (32 % en incluant les transports contre 47,3 %). En revanche, les poids des secteurs industriel (grâce au secteur spatial) et primaire sont plus importants en Guyane (respectivement 20 % contre 14,6 % et 4 % contre 1,8 %). De même, le poids du secteur tertiaire est plus faible en Guyane que dans les autres DOM (76 % contre 83 % à la Guadeloupe, 84 % à la Martinique).

La filière spatiale tient une place importante dans l'économie guyanaise, impactant aussi bien les secteurs de l'industrie, des services aux entreprises que le transport. Sa part dans la création de richesse est quantifiable par ses effets directs, indirects et induits, qui irriguent l'économie du département (16,2 % du PIB) dans son ensemble.

L'analyse de l'évolution des poids des secteurs dans la valeur ajoutée totale sur une période de 10 ans (1996-2006), fait ressortir les transformations économiques qu'a connues le département. Les évolutions les plus significatives concernent le renforcement du poids des services non marchands (+ 3,1 points) et de l'énergie (+1,4 point), en corrélation avec la diminution du poids du secteur primaire et du commerce (- 1,7 et - 2,9 points).

Le secteur tertiaire reste prépondérant avec 76,4 % de la valeur ajoutée contre 75,1 % en 1996. La part du secteur secondaire augmente aussi légèrement (de 18,2 % à 19,1 %) au détriment du secteur primaire (en repli de 6,1 % à 4,4 %).

4°) Les revenus

La répartition des foyers fiscaux par tranche est proche de celles des autres DOM. La répartition par tranche de revenus des foyers guyanais est très différente de celle relevée au niveau national. Plus de la moitié des foyers fiscaux disposent d'un revenu inférieur à 9 400 € contre seulement 25,8 % en métropole.

En Guyane, la structure des revenus diffère sensiblement de celle de la métropole. Ainsi, le poids des traitements et salaires est nettement plus élevé en Guyane (81,5 % contre 62,7 % en métropole), aux dépens essentiellement des pensions et retraites (7,5 % contre 24,6 % en métropole). Ceci tient essentiellement à la structure de la population, la Guyane comptant 45 % de personnes de moins de 20 ans et seulement 6 % de plus de 60 ans contrairement à la métropole où respectivement les parts sont 25 % et 21 %.

Le montant de l'ensemble des catégories de revenus déclarés en 2007 s'est élevé à 1 432 M€, soit une progression de 5,7 % sur un an. Cette évolution est imputable essentiellement aux revenus d'activité non salariaux (+ 15,4 %) mais aussi aux revenus du capital (+10,2 %). Le poste prépondérant des traitements et salaires progresse pour sa part de 4,7 %.

A noter qu'au 31 décembre 2009, il y avait 11 415 allocataires du RMI, ce qui représente 4,9 % de la population totale de la Guyane (contre 1,8 % en métropole).

5°) Le commerce extérieur

La structure des importations est la suivante :

Importations en valeur (millions d'euros)

	2008	2009	Var 09/08
Agriculture, sylviculture, pêche	10,2	9,6	-6,1 %
Industries agricoles et alimentaires	162,3	145,8	-10,2 %
Industries des biens de consommation	150,2	147,1	-2,3 %
Industrie automobile	161,5	120,5	-25,3 %
Industries des biens d'équipement	261,4	205,8	-21,2 %
Industries des biens intermédiaires	186,4	167,3	-10,3 %
Energie	122,3	148,2	21,1 %
Produits divers	0,5	0,5	0,0 %
TOTAL	1 054,9	944,7	-10,4 %

En valeur, la métropole reste le premier fournisseur de la Guyane (351,1 M€) avec une part du marché de 37,2 % en 2009, en baisse de 9,1 points sur un an après un point haut exceptionnel à 488 M€ en 2008. La part de marché des Antilles françaises retrouve son niveau de 2007 après une légère baisse en 2008. La part de l'Amérique latine (dont Trinidad) augmente pour la première fois depuis deux ans (6,4 % contre 4,9 % en 2008)

La structure des exportations est la suivante :

Après une baisse entamée depuis 2006, les exportations ont augmenté de 19,4 % en 2009, à 119,7 M€. Cette augmentation est en grande partie liée à la forte progression des exportations de biens d'équipement (+ 131 %), en particulier celles de biens électriques et électroniques (qui ont été multipliées par 3) et de biens de l'industrie automobile (+ 43,3 %) non produits localement. Cela compense la baisse des exportations des industries de biens intermédiaires (-18,9 %), tirées vers le bas par la forte baisse des exportations de métaux et de produits métalliques (- 29 % pour l'or).

Exportations en valeur (millions d'euros)

	2008	2009	Var 09/08
Agriculture, sylviculture, pêche	0,8	0,9	24,5 %
Industries agricoles et alimentaires	15,9	14,1	-11,4 %
Industries des biens de consommation	1,3	1,2	-6,3 %
Industrie automobile	23,5	33,6	-43,3%
Industries des biens d'équipement	14,8	34,1	131 %
Industries des biens intermédiaires	44,0	35,7	-18,9 %
TOTAL	100,2	119,7	19,4 %

- Les principaux clients.

La métropole demeure le principal marché récepteur des exportations guyanaises avec 44 % du total en valeur. Cette part progresse de 3,4 points par an, tandis que celle des Antilles françaises recule de 4,9 points.

- La balance commerciale.

Le déficit de la balance commerciale s'établit à 825 M€ en 2009, après s'être établi à 955 M€ en 2006.

- Les échanges régionaux.

Les importations de biens en provenance de l'environnement régional ont progressé de 17 % sur un an, atteignant 149 M€ en 2009, contre 127 M€ en 2008. Sur le plan régional, les Antilles françaises et Trinidad sont les premiers partenaires commerciaux de la Guyane, en raison du poids des importations de carburants ou des autres produits pétroliers (pour Trinidad). En dehors de ces produits, les principaux fournisseurs demeurent la Martinique (eaux minérales et rhum, papier, glaces...), la Guadeloupe (eaux minérales, jus de fruit, ...) et le Brésil (meubles et contreplaqués, équipements aurifères,...), pour des montants ne dépassant pas quelques millions d'€ par provenance.

Les exportations à destination des pays de la région (Caraïbes et Amérique latine) totalisent 15,4 M€ en 2009, soit 13 % du total des exportations guyanaises. Elles ont baissé de 13 % sur un an, après une forte hausse de 43 % en 2008. Les exportations vers le Brésil, Trinidad et Tobago et le Suriname restent très marginales (moins d'1 M€ au total).

I.3. Les deux spécificités guyanaises : les relations avec les pays voisins et le centre spatial guyanais

L'ouverture sur les pays voisins : Brésil et Suriname

L'accord de coopération de 1996 entre le Brésil et la France a débouché sur la construction du pont sur l'Oyapock dont l'inauguration est prévue en 2011. De nombreux accords ont été signés le 23 décembre 2008, entre la France et le Brésil, lors de la visite du président de la République française au Brésil. Ils concernent l'espace, l'énergie nucléaire, le changement climatique, la biodiversité, la formation professionnelle, la coopération scientifique et culturelle. Un programme stratégique de coopération a été élaboré dans le cadre de la défense nationale. Un centre franco-brésilien de la biodiversité amazonienne a été constitué à partir d'unités de recherche des deux pays.

Concernant les relations avec le Suriname, la France coopère sur la base d'un document cadre de partenariat (DCP) avec l'intervention de l'Agence française de développement, sous forme de prêts. Plusieurs projets sont en cours, notamment la réhabilitation de la route Paramaribo-Albina (prêt bonifié de 25 M€), des appuis dans le domaine de la santé (prêt bonifié de 15 M€ et subvention de 1,1 M€), et sur la thématique de la gestion durable de l'environnement. Le montant total des engagements a atteint plus de 41 M€ en 2009.

Au niveau européen, la coopération territoriale transfrontalière vise à développer des pôles économiques et sociaux frontaliers d'après une stratégie commune de développement territorial durable. Le programme opérationnel Amazonie, doté de 17 M€, est une application de ce cadre de coopération à la Guyane, au Brésil et au Suriname.

Le spatial

Le CSG « Port spatial de l'Europe » est la base opérationnelle du lanceur Ariane et à terme celle de Soyouz et Vega. Il s'étend désormais sur environ 700 km², après cession aux collectivités locales d'environ 250 km² de terrains. Il regroupe pour l'essentiel :

- les moyens du CNES servant de support aux lancements (logistique, sécurité, météorologie, coordination, support technique...);
- les ensembles de lancement, propriété de l'ESA, exploités par Ariane espace;
- les installations de production des propulseurs à poudre d'Ariane 5 exploitées par les sociétés industrielles citées ci-dessus, soit notamment : l'usine de propergol, l'usine d'azote et d'oxygène liquide, l'usine d'hydrogène liquide, le bâtiment d'intégration lanceur, le bâtiment d'assemblage final et le banc d'essai de l'étage d'accélérateur à poudre;
- les installations de préparation des charges utiles.

Les effectifs de l'activité spatiale représentent environ 1450 personnes travaillant sur la base de manière permanente, 70 % des contrats concernant du personnel local et 30 % du personnel détaché. Le CSG assure une partie du transport de ses salariés.

Pour rappel, l'INSEE a mené en 2007 une étude d'impact du spatial sur l'économie de la Guyane à partir de l'analyse des comptes économiques de 2002 et 2003. Cette étude montre que la diversification de l'économie guyanaise se traduit par une baisse du poids de l'activité spatiale dans le PIB ; elle représentait environ 16,2 % du PIB en 2002 contre 26 % en 1994. Les effets en termes d'emplois sont aussi élevés, l'activité spatiale contribuant à créer, en complément des emplois directs des donneurs d'ordres, plus de 4200 emplois induits dans les autres secteurs de l'économie.

I-4. La biodiversité et les ressources environnementales

Le département de la Guyane, situé à 7 000 km de la métropole, est grand comme le Portugal (84 000 km²) et couvert à 90% par la forêt.

Le relief est caractérisé par une pénéplaine ondulée par les inselbergs, dite en « peau d'orange » dont le plus haut sommet culmine à 851 mètres. Ce relief en plateaux est responsable de la formation de sauts et de rapides sur les cours d'eau. La température moyenne en Guyane est de l'ordre de 26 à 27°C tout au long de l'année, n'augmentant que légèrement que pendant la grande saison sèche (d'août à décembre). A cette saison sèche succède une saison de pluies abondantes, interrompue par le « petit été de mars ». L'humidité ambiante est constante et très élevée, proche des 95%. Des précipitations très importantes, de l'ordre de 3000 mm en moyenne, s'abattent sur l'ensemble du territoire.

Située au carrefour biogéographique du bassin amazonien et du plateau des Guyanes, la Guyane présente une très grande diversité biologique et abrite des écosystèmes uniques parmi les plus riches et les plus fragiles du monde, possédant une forte dynamique et constituant des habitats complexes depuis les plages jusqu'aux forêts sur cuirasses en passant par les mangroves, les marais et zones humides, les savanes, les forêts inondées ou les forêts de terre ferme, les inselbergs.

Plus de 5400 espèces de plantes supérieures ont été répertoriées, parmi lesquelles 750 espèces de grands arbres, 691 espèces d'oiseaux, 217 espèces de mammifères (terrestres et marins), 167 de reptiles, 134 d'amphibiens, plus de 500 espèces de poissons d'eaux douces et salées, entre 420 et 590 espèces de mollusques et on estime que le nombre d'espèces d'insectes est compris entre 400 000 et un million !

Avec un réseau hydrographique d'environ 111 200 km, dont environ 2 000 km pour les seuls principaux cours d'eau (Oyapock, Approuague, Mana, Sinnamary et Maroni), et un linéaire de côte de 350 km, l'eau constitue un patrimoine naturel très présent et d'une grande richesse.

Les milieux aquatiques diversifiés – fleuves, criques, zones humides, estuaires, eaux littorales,... – sont autant d'écosystèmes qui hébergent une diversité spécifique importante, avec notamment de nombreuses espèces endémiques.

Les fleuves présentent des variations annuelles similaires et directement liées au régime des précipitations, avec hautes eaux en mai et étiage marqué en octobre, tendance pouvant être marquée par une légère baisse des débits durant le petit été de mars. Le débit moyen peut atteindre près de 2 000 m³/s (Maroni).

La richesse du territoire guyanais s'illustre par une biodiversité hors du commun et un massif forestier encore intact à l'échelle de l'Amazonie. Cependant son équilibre écologique est fragile. En effet, les densités de population tant animales que végétales sont faibles, notamment pour les grands mammifères et l'endémisme reste important. Le faible taux de reproduction de beaucoup d'espèces, dont les vertébrés, limitent le renouvellement de leurs effectifs.

Jusque dans les années 80 la Guyane était encore préservée par une faible occupation humaine. La forte croissance démographique que connaît le département ainsi que la difficile maîtrise de certaines activités humaines ont engendré depuis de fortes pressions et des perturbations majeures sur les milieux naturels.

Sur le littoral, l'étalement urbain et le développement de l'agriculture provoquent une forte consommation des espaces naturels. Les savanes herbacées et les savanes-roches du littoral souffrent à chaque saison sèche des incendies. L'agriculture représente une source polluante des cours d'eau par les produits phytosanitaires et les fertilisants qui y sont répandus. De plus les pollutions urbaines sont non négligeables en raison d'une gestion des déchets et des eaux usées encore embryonnaire. Ces pollutions, industrielles, urbaines ou agricoles, engendrent une dégradation de la qualité des eaux de manière localisée. Globalement, à l'échelle de la Guyane, les eaux sont de qualité bonne à moyenne. Les étiages sévères peuvent aussi avoir des répercussions sur la physicochimie et la biologie des cours d'eau.

La préservation de la qualité des cours d'eau est un enjeu majeur du fait de leur intérêt écologique (flore, faune, poissons...), mais aussi compte tenu des usages multiples de cette ressource : alimentation en eau potable, loisirs, pêche....

La pression de la chasse est particulièrement élevée autour des zones habitées et progressent dans le massif l'intérieur avec l'ouverture de nouveaux axes de pénétration. L'éparpillement de l'activité minière illégale accentue également cette pression. L'augmentation de la chasse contribue à un appauvrissement des populations animales touchées.

Enfin le massif forestier intérieur est particulièrement impacté par le développement de l'activité minière. Les rejets liés à l'orpaillage provoquaient en 2006 la pollution d'un cinquième des principaux cours d'eaux par l'augmentation de leur turbidité. La déforestation induite par cette activité a explosé en 16 ans pour atteindre aujourd'hui près de 15 000 hectares.

C'est pourquoi les mesures de protection de la biodiversité guyanaise sont nombreuses: six réserves naturelles; une réserve naturelle régionale; une réserve biologique domaniale; un arrêté de protection de biotope; quatorze sites du Conservatoire du littoral; auxquels il faut ajouter le parc amazonien, créé par décret du 27 février 2007, plus grand parc national de France et de l'Union européenne (2.03 millions d'ha en zone de cœur et 1.36 millions d'hectares en zone de libre adhésion), qui renforce ce dispositif pour le sud du département.

L'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), qui a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation, comporte en Guyane 92 ZNIEFF, pour une surface cumulée de plus de 2 millions d'hectares. En terme de milieux aquatiques, 3 secteurs ont été pré-identifiés comme de potentiels réservoirs biologiques et sont en cours de caractérisation.

Concernant la gestion de l'eau à l'échelle du bassin, le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) approuvé le 23 novembre 2009 vise une gestion concertée des milieux, à travers l'amélioration de la connaissance et le suivi des milieux, et la préservation des espaces les plus sensibles, en tenant compte des usages multiples liés aux cours d'eau.

A ce titre, le Comité de Bassin souhaite développer l'usage du fleuve comme voie de transport alternative à la route, tout en préservant le milieu aquatique, en répondant aux conditions de sécurité des biens et des personnes, et en respectant un juste équilibre des coûts environnementaux et socio-économiques par rapport à une solution routière ou aérienne.

L'élaboration du schéma des transports doit tenir compte de ces forts enjeux écologiques afin de trouver le meilleur compromis permettant de desservir correctement la Guyane tout en préservant ce patrimoine naturel exceptionnel.

I.5. Les exercices de programmation et de planification en cours

1°) Le schéma d'aménagement régional (SAR)

Selon l'article L.4433-7 du CGCT, les régions d'outre-mer disposent d'un SAR qui fixe les orientations fondamentales en matière de développement, de protection et de mise en valeur du territoire régional et détermine la destination générale des différentes parties du territoire et notamment l'implantation des grands équipements d'infrastructure et de communication routière.

Le SAR en vigueur adopté par le conseil régional en 2000 et approuvé par décret le 2 Mai 2002 fait l'objet depuis 2007 de procédures de révision sur la base d'un document arrêté par le conseil régional le 4 mai 2009. Ce document a fait l'objet le 10 septembre 2009 d'une évaluation nuancée de la part de l'autorité environnementale, en particulier sur l'extension de l'urbanisation et sur les impacts d'une desserte routière de l'intérieur de la Guyane.

Le SAR prend l'hypothèse centrale d'une Guyane à 350000 habitants en 2020, soit 150000 habitants de plus entre 2005 et 2020 et retient un scénario de 450000 habitants pour 2030: le présent rapport est cohérent avec ces hypothèses.

En matière d'armature urbaine, le projet de SAR renvoie à 5 ensembles urbains relativement contrastés, soit les deux polarités principales que sont l'île de Cayenne et la zone d'emploi de Kourou, les deux polarités transfrontalières ouest que sont Saint Laurent et Maripasoula, la polarité transfrontalière est autour de Saint Georges et à un ensemble de communes enclavées.

En termes de déplacements, le SAR raisonne en termes d'axe transamazonien et privilégie l'anticipation stratégique des effets d'un pont sur le Maroni, la mise à niveau de tronçons de l'axe de Cayenne à Régina et la résolution des problèmes de saturation autour de Cayenne, en matière de points d'échanges, de pénétrantes, de roclades et de doublement du pont du Larivot et la mise en place de réseaux de transports urbains et interurbains efficaces.

Parmi les objectifs et orientations du SAR rattachables à l'exercice de plan global de transports et de déplacements, on peut mentionner une ambition d'aménagement conciliant désenclavement, la mise en place d'une armature urbaine plus équilibrée et une urbanisation mieux organisée.

En matière d'infrastructures de déplacements, les orientations du SAR de 2002 seraient à ce stade globalement maintenues, soit la contribution à la grande intégration régionale et la promotion d'un réel désenclavement de l'intérieur de la Guyane vis à vis du littoral. A ce titre les orientations de la révision du SAR concernent une liaison routière internationale sûre et continue de Saint Georges à Saint Laurent avec notamment le dédoublement de la section de Cayenne à Kourou et le principe d'un franchissement routier du Maroni. En ce qui concerne les liaisons routières de désenclavement de l'intérieur de la Guyane sont considérées comme voies structurantes à créer la route du fleuve Maroni en continu de Saint Laurent à Maripasoula, la liaison Maripasoula-Saul et la liaison Saint Georges à Saut Maripa.

En 2010, il a été convenu d'élaborer un nouveau projet de révision de SAR à la fois dans sa partie diagnostic et enjeux pour prendre en compte les priorités de la nouvelle majorité régionale et intégrer les recommandations de l'Autorité environnementale; ces travaux sont en cours pour permettre d'arrêter un nouveau projet de SAR.

2°) Le schéma régional des transports

Le conseil régional de Guyane a adopté en 2000 un schéma régional de transport préparé par Setec International, portant jusqu'à 2015, hors investissement de transports collectifs à réaliser sur l'île de Cayenne.

Le programme d'investissements proposé portait à hauteur de 406 Meuros sur les transports terrestres, 22,5 sur les transports maritimes, 17,6 sur les transports fluviaux et 39,4 sur les transports aériens ; la moitié des investissements portait sur des infrastructures de désenclavement sur l'axe du Maroni et à Belizon, les investissements de transports collectifs se limitant à l'aménagement de gares ou haltes routières pour les usagers des transports interurbains.

Beaucoup de ces orientations n'ont pas été mises en œuvre et la plupart des opérations contractualisées récemment entre l'État et les collectivités territoriales ont porté sur des investissements non prévus au schéma régional des transports.

Comme il ressort des tableaux du Conseil régional joints en annexes et retraçant le niveau de réalisation effective fin 2008 des programmes prévus par le schéma, seuls les investissements portant sur les transports aériens et maritimes ont fait l'objet de taux de réalisation significatifs ou très significatifs.

3°) Le schéma départemental des transports

Le Conseil général de Guyane a fait réaliser par le CETE de Lyon en 2002 un document destiné à permettre l'élaboration d'un plan de transports départementaux guyanais. Cet exercice était lié en fait à une disposition de la loi d'amnistie d'août 2002 permettant aux autorisations unilatérales délivrées par le Conseil général de poursuivre leurs effets jusqu'en 2006, ouvrant ainsi la voie à une démarche de conventionnement à durée déterminée.

Dans ce cadre, le CETE a procédé à une analyse du cadre juridique existant, pris en compte l'existence d'une offre de type urbain à Cayenne, Kourou et Saint Laurent et procédé à une analyse assez fine de l'offre produite par les 107 transporteurs inscrits au registre et à une appréciation sommaire de l'usage de ces transports à partir de campagnes de relevés. L'un des principaux enseignements de cette étude de l'usage était la quasi absence de déplacements pendulaires entre grands pôles urbains, les actifs travaillant de 95 à 98 % dans leur commune de résidence ; à l'exception des déplacements périurbains, cette tendance reste d'actualité et il n'existe toujours pas par exemple de liaisons directes express entre Saint Laurent et Cayenne.

Les principes retenus par cette étude étaient de réorganiser les services autour de 18 lignes, avec les objectifs suivant: desservir les demandes de déplacements identifiées, relier entre elles les principales communes desservies par un réseau routier, et éviter les liaisons de plus de 200 km. Ces principes ont servi de fondements au conventionnement mis en œuvre en 2010 par le Conseil général ; en revanche les préconisations de l'étude portant sur la signalétique du réseau, sur l'aide à l'acquisition de véhicules, sur les aides à l'exploitation et à l'information ainsi que les propositions de création ou de modernisation de gares ou de haltes routières restent encore largement à mettre en œuvre

Les dispositions retenues à la Réunion de création d'une SEM d'organisation pour gérer de façon mutualisée l'ensemble des fonctions de réseau pourraient être utilement dupliquées en Guyane.

4°) Hors PDMI, les autres documents de programmation contractualisés (CPER, PO FEDER) jusqu'à 2013 portent sur le désenclavement maritime, le désenclavement fluvial et le désenclavement aérien des communes de l'intérieur: les financements dédiés sont de 33,5 Meuros au titre du désenclavement maritime, 10 Meuros au titre des opérations d'aménagement sur les fleuves et de 10 Meuros pour les aérodromes de l'intérieur.

I.6. Les autorités organisatrices des transports

- SMTC CAYENNE : créé en 1988, il associe la ville de Cayenne et le Conseil Général pour l'organisation, l'exploitation (via une régie de transports publics) et le financement des transports publics sur le seul PTU de Cayenne.
- Conseil Général : le Conseil général est l'autorité organisatrice des transports interurbains hors PTU à travers le réseau TIG conventionné en 2010 et il est responsable de l'organisation et du financement des transports scolaires y compris par voie fluviale.
- Conseil Régional : il est rappelé qu'en vertu des dispositions de l'article L.4433-21-1 du CGCT les régions d'outremer, en tant qu'autorités organisatrices des transports collectifs d'intérêt régional, sont compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de services ferroviaires ou de transports guidés. Cette disposition n'a pas été mise en œuvre en Guyane, ni ailleurs après l'abandon du projet de tram-train à la Réunion.

Il est précisé qu'aucune des intercommunalités de Guyane n'exerce à ce stade de compétence en matière de transports publics

I.7. Les ressources transport (FIRT et VT)

a) Le versement de transport

Il s'agit d'une taxe, affectée au financement des transports publics urbains (dépenses d'exploitation et dépenses d'investissement) dont le produit a représenté, France entière, 6 milliards d'euros en 2010. Il peut être institué par les autorités organisatrices de plus de 10 000 habitants avec des taux maximum variant selon la taille de l'autorité organisatrice de 0,5 % à 1,8 % (hors région Ile de France).

Cette taxe a été institué par le SMTC de Cayenne : son produit était inscrit à hauteur de 2,1 M€ au BP 2010 du syndicat et représentait globalement le quart des recettes.

A la demande de la mission, la direction régionale de l'INSEE a effectué le recensement, en données 2008 de la masse salariale, y compris fonction publique, des établissements employant plus de 9 salariés, ce qui correspond au seuil d'assujettissement au versement du transport.

Les données synthétiques sont les suivantes en termes de masse salariale brute assujettie (employeurs de plus de 9 salariés):

- ensemble de la Guyane : 1141 millions d'euros
- dont territoire CCCL : 799 millions d'euros
 (dont Cayenne : 592)
- dont territoire CCS : 205 millions d'euros
 (dont Kourou : 193)
- dont territoire CCOG : 121 millions d'euros
- dont territoire CCEG : 8,4 millions d'euros

Les données complètes par intercommunalités figurent en annexe du présent rapport.

Le produit théorique global du VT, c'est à dire s'il était institué sur l'ensemble du territoire au taux de 0,5 %, serait de 5,7 millions d'euros. Cette ressource serait manifestement insuffisante pour couvrir les besoins de financement résultant d'une généralisation de réseaux de transports locaux.

b) Le FIRT

Le FIRT (fonds d'investissement des routes et des transports) a été mis en place dans sa forme actuelle par la loi du 25 juillet 1994. Son taux est fixé par le conseil régional et son montant est réparti par la région entre la région (investissements d'intérêt régional, aménagement du réseau routier national et des pistes forestières et développement des transports publics de personnes), le département, les communes et les EPCI (pour le financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports à l'intérieur du PTU, ce qui est le cas à Cayenne).

	Recettes en M€								
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Région	1753	1898	1776	1830	1941	2334	2362	2425	2388
Département	1139	1191	1107	1154	1234	1334	1376	1469	1417
Communes et SMTC	1284	1328	1230	1273	1399	1457	1534	1635	1578
Total	41,56	44,12	41,12	42,58	45,86	50,95	52,72	55,28	53,78

(Source : Conseil régional ; montants en euros courants)

I.8. Les capacités de financement des collectivités locales : une absence globale de marge de manœuvre

Les données globales

En 2008, l'État a attribué 111 M€ de dotations de fonctionnement aux collectivités locales (+ 3,5 % sur un an). En complément des transferts de l'État décrits précédemment, les collectivités locales ont perçu 836,6 M€ dont 380,5 M€ de recettes fiscales directes ou indirectes.

Dépenses par habitant en €

	Guyane		France entière	Var. 8/07
	2007	2008	2008	
Région	488,4	544,7	406,2	11,5%
fonctionnement	253,8	276,8	236,0	9,0%
investissement	220,9	267,9	170,2	21,2%
Département	1 170,6	1 269,1	1 016,6	8,4%
fonctionnement	1 009,1	1 018,3	756,8	0,9%
investissement	128,8	250,8	259,8	94,7%
Communes et regroupements	1 381,4	1 746,7	1 783,1	26,4%
fonctionnement	1 002,1	1 152,8	1 183,0	15,0%
investissement	379,3	593,9	600,1	56,6%

L'épargne brute des collectivités ou capacité d'autofinancement en 2008 est de 77 M€ en augmentation de 28,5 % sur un an. L'épargne nette se situe à 51 M€, contre 38,6 M€ en 2007, en progression de 34,5 % sur un an. Le potentiel fiscal total par habitant en Guyane est de 104,4 € (106,9 € en métropole; 66 € à la Guadeloupe, 21,9 € à la Martinique, et 66,2 € à la Réunion). Le taux d'endettement de la Guyane en 2008 est de 95,1 %. La métropole se situe à 66,3 % et ceux de la Guadeloupe et de la Réunion sont respectivement de 68,2 % et 108,3 %.

Les recettes totales des collectivités locales ont atteint 836,6 M€ en 2008 contre 765,5 M€ pour les dépenses, soit des augmentations de 19 % chacune sur un an. La somme des recettes fiscales et non fiscales de fonctionnement perçues par les collectivités locales guyanaises s'est élevée en 2008 à 603,3 M€.

Les dépenses d'investissement des collectivités locales ont atteint 239,2 M€ en 2008 (+ 52,6 % sur un an), celles de fonctionnement ont augmenté de 8,1 % à 526,3 M€. Globalement, les dépenses de fonctionnement sont constituées des frais de personnel (40 % du total pour toutes les collectivités confondues, dont environ 59 % sont dues aux communes), de subventions et contingents (40 % du total) et d'achats externes (18 %). La part relative aux charges financières reste limitée à 2 %. Les dépenses de personnel progressent de 9,3 % entre 2007 et 2008.

Les dépenses d'équipement brut des collectivités locales, hors subventions versées, ont représenté en 2008 130 millions d'euros; celles de l'État, tous ministères confondus, ont représenté 66 millions d'euros. En prenant en compte les financements Feder et Feader, on peut retenir qu'il existe en Guyane une capacité annuelle d'investissements tous secteurs confondus de l'ordre de 200 millions d'euros.

Les finances de la région

Les dépenses totales représentent en 2009 170 M€ soit une progression de 14,7 % sur un an. Elles sont réparties à parts égales entre le fonctionnement et l'investissement. Les charges de fonctionnement, 65,9 M€ sont en augmentation par rapport aux années précédentes (+ 9,1 % par rapport à 2008). La plus forte croissance revient aux charges financières (+ 69,1 %) suivies des achats et charges externes (+ 30 %) et enfin aux frais de personnel (+ 18,3 %) qui progressent mais moins rapidement qu'en 2007. Les charges de subventions qui représentent près d'un tiers de l'ensemble des dépenses, avec 33 M€, régressent de 2,4 % sur un an. En outre, les dépenses d'investissement de la Région qui étaient en régression depuis 2005, croissent significativement (+ 21,1 %) pour s'élever en 2009 à 104 millions d'euros en raison notamment de l'augmentation des subventions versées (22,7 % du total). L'endettement de la collectivité au 31 décembre 2008, s'élevait à 84,6 M€, soit une hausse de 4% sur un an et l'encours de la dette par habitant est supérieur de 3 fois à celui des autres régions.

L'épargne nette de la région s'élève en 2008 à 29,5 M€.

En 2009, pour ce qui concerne l'aménagement du territoire, les dépenses de la région ont été de 21,2 M€, dont la poursuite de la construction de la route St-Laurent-Apatou et l'entretien des premiers tronçons réalisés (9,12 M€), la compensation du coût du transport aérien sur les liaisons intérieures (4,2 M€), la réhabilitation de la RN2 vers Régina, l'aménagement de l'espace rural et l'achèvement du réseau haut débit de télécommunication.

Ainsi la région Guyane connaît une situation financière fragilisée par un endettement préoccupant et une pression fiscale relativement élevée.

Les finances du département

Les recettes de fonctionnement se sont établies en 2009 à 252 M€ et les charges de fonctionnement à 243 M€. Le département a doublé ses investissements en 2008 et son endettement s'élève à 53 M€. La dépense par habitant est supérieure à la dépense moyenne des départements mais le potentiel fiscal du département est inférieur de moitié à celui des départements. Le conseil général dispose de marges de manœuvre étroites du fait de sa pression fiscale.

Les finances des communes et communautés de communes

Les recettes des communes (fonctionnement) se sont élevées en 2008 à 247 M€. Leurs charges de fonctionnement ont atteint 235 M€. L'AFD a engagé un processus de refinancement de la dette à long terme des collectivités.

Les dépenses et recettes des 3 communautés de commune sont de faible volume (25 millions de recettes pour 23 millions de dépenses).

Les communes et groupements de communes ont réalisé en 2008 73 millions de dépenses d'équipement brut.

II. LES OFFRES DE TRANSPORT

A. La voirie routière

Le réseau routier guyanais comporte environ 1 400 kilomètres de voirie se répartissant en 450 km de routes nationales, 387 km de routes départementales (*sans compter la liaison Saint Laurent -Apatou*) et 495 km de voiries communales. Même si on ajoute de l'ordre de 500 km de pistes gérées par l'ONF et dont la domanialité est souvent mal établie, on voit que l'on est très loin tant en termes de densité de réseau que de répartition de maîtrise d'ouvrage de la situation connue en métropole. Cette remarque reste vraie même en ajoutant l'ensemble des voies sans statut certain.

En dehors de quelques zones urbaines, on est plus sur un système de liaisons « point à point » que sur un réseau maillé. Toute faiblesse ponctuelle a des conséquences immédiates sur le niveau de service, sans que de réelles alternatives d'itinéraires soient possibles. Le récent exemple du pont du Larivot en est une illustration.

A.1. La voirie nationale

Après le dernier transfert des RN 3 et RN 4, le réseau Etat se compose uniquement des RN1 et RN 2 qui assurent la liaison côtière structurante, la première entre le Suriname et Cayenne et la seconde entre le Brésil et Cayenne. En complément de la remarque ci-dessus, on peut ajouter que ces liaisons n'ont pas d'alternatives même multimodales puisque le cabotage maritime est inexistant et que les liaisons aériennes ou fluviales leur sont « perpendiculaires », assurant une desserte de l'intérieur de la Guyane. L'essentiel des transports de personnes et de marchandises est donc supporté par le réseau routier national et la croissance démographique conjuguée à l'augmentation du taux de motorisation des ménages va générer une augmentation significative du trafic routier; sur la période couverte par le PDMI la croissance du trafic est estimée à 40%.

Les fonctions de l'itinéraire se distinguent selon les sections :

- section est vers le Brésil : il s'agit d'une section de rase campagne de 175 km avec une fonction de liaison avec les communes de Saint Georges et celles de Régina et Roura. Cette section est essentielle à la filière bois et prendra une dimension majeure avec la mise en service du pont sur l'Oyapock ;
- section urbaine et périurbaine de 35 km entre le carrefour de Stoupan sur la RN2 , Cayenne et le bourg de Tonate : cette liaison est structurante pour le développement de Cayenne et les trafics connaissent une augmentation soutenue avec le développement de l'urbanisation ;
- section interurbaine de 40 km relie le bourg de Tonate à l'entrée de Kourou du CSG : cette liaison est stratégique pour l'acheminement des satellites et des éléments de fusée ;
- section ouest vers le Suriname, de type rase campagne sur un itinéraire de 200 km jusqu'à Saint Laurent.

Les principales faiblesses de cette liaison font l'objet d'un diagnostic partagé par les différents acteurs et sont schématiquement au nombre de trois :

- à l'est, les caractéristiques insuffisantes de la RN 2, problème qui sera aggravé par l'ouverture prochaine du pont reliant le Brésil et la Guyane ;

- au centre, dans la zone urbaine de la CCCL, plusieurs sections à fort trafic doivent être mises aux normes pour garantir fluidité du trafic et sécurité des usagers et il y a globalement une capacité sans conteste insuffisante pour faire face à l'augmentation prévisible de la demande due notamment à l'accroissement démographique ;
- plus à l'ouest, la qualité insuffisante de la liaison Cayenne-Kourou au regard d'une part de son caractère stratégique et d'autre part de son rôle structurant pour l'urbanisation future.

A ces faiblesses s'ajoute une préoccupation forte sur l'état des infrastructures, et en particulier d'ouvrages d'art, exposés aux influences marines et situés dans un climat tropical humide, ce qui implique une surveillance et un entretien supérieurs aux normes métropolitaines.

Le PDMI s'inscrit dans ce contexte. Il a prévu de mobiliser 120 millions d'euros (État, 71,5 ; Région 48,5) sur 8 opérations comprenant la constitution de structures de chaussées aptes à supporter des trafics en croissance dans des conditions climatiques spécifiques, la correction progressive des non conformités les plus graves aux règles relatives à la géométrie des routes nationales, le remplacement d'ouvrages d'art unidirectionnels et les aménagements d'échangeurs et de capacités pour répondre à l'accroissement des trafics en zones urbaines.

La Région prend en charge le financement de trois opérations en zone urbaine (aménagement du giratoire des Maringoins, mise à 2X2 voies de la section Balata-PROG, aménagement Balata-Tonate). L'Etat prend en charge le financement d'opérations sur la RN1 (reconstruction de ponts, sortie d'Iracoubo) et de trois opérations sur la RN2 (pont de la Comté, structure de chaussées, giratoire de Balata). Ces opérations ont vocation à être mises en service en 2015.

L'opération de doublement du pont du Larivot n'est pas comprise dans le PDMI; son coût est évalué dans les études préalables à 90 millions d'euros, et elle est actuellement au stade des études d'avant projet. Il s'agit d'une opération essentielle pour la sécurisation des liaisons entre Cayenne et Kourou suite aux désordres constatés fin 2009 et qui ont entraîné la fermeture du pont pendant 4 mois et pour l'augmentation des capacités sur la RN1 (le trafic sur le pont de 13000 véhicules jour en 2010 pourrait atteindre 19200 en 2015 et 30000 en 2020, soit une croissance de l'ordre de 7% par an sur la période).

A.2. La voirie départementale

La voirie départementale est principalement répartie sur le littoral guyanais. Ces routes sont principalement situées sur l'est du Département : 75% du réseau routier départemental est réparti sur Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury et les communes environnantes de Monsinéry et de Roura. Ces routes sont connectées au réseau Etat et permettent de relier les communes entre elles. Le réseau routier départemental a augmenté significativement suite au transfert en 2007 de la RN 3 et la RN 4 dans le cadre de la loi du 13 août 2004.

Certaines portions de ces routes se trouvent en zone urbaine comme le RD4 à Bourda et ne servent qu'à la desserte d'un quartier, d'autre se situent dans des zones plus éloignées comme la RD6 dans sa section reliant Bourda au débarcadère de Kaw ou dans un cas plus extrême comme la RD54 qui relie l'aérodrome de Maripasoula au bourg de cette commune.

Un effort important a été fait par le Conseil Général pour remettre à niveau le réseau départemental : 48% de ce réseau est en bon état, 34% dans un état moyen et le reste dans un état dégradé. Entre 2008 et 2009 2.6 millions d'euros ont été investis pour la régénération des routes départementales et 27 millions pour les travaux neufs.

Les sections de routes situées en zones habitées comme Baduel, Montabo ou Madeleine sont saturées et méritent un traitement pour améliorer la circulation des usagers. Le Conseil Général a prévu d'importants aménagements à cet effet; d'autres mesures seront aussi à prendre après remise des conclusions de l'enquête ménages sur Cayenne qui a été cofinancée par le Conseil Général.

A.3. Les voiries communales

(Données non disponibles qui devront faire l'objet d'un recensement spécifique dans le cadre des études ultérieures)

A.4. Les voiries sans statut

Le terme "sans statut" doit être compris dans un sens large, incluant aussi bien des voies dont le statut est ambiguë (voies à usage privé dont le propriétaire est resté officiellement l'Etat) que des voies à usages différents de leur statut officiel.

Le document intitulé "L'actualisation de l'étude de la voirie rurale de Guyane" réalisé par l'ONF pour le compte du Conseil Général en 2009 recensait 3582,7 km de voies (hors voies classées RN, RD ou VC) qui étaient réparties selon leur fonctionnalité et leur accessibilité en 9 catégories. Pour l'élaboration d'un PGTD de Guyane il semble que le rôle actuel, et surtout futur, de quatre catégories doive être précisé :

- voies urbaines, pour 264,1 km ;
- routes et pistes carrossables d'usage mixte et à forte présence d'habitat pour 482,7 km ;
- routes et pistes carrossables à usage mixte, à dominante forestière, pour 495,3 km ;
- routes et pistes carrossables des lotissements agricoles, pour 253,8 km.

soit au total environ 1500 km de voiries accessibles aux véhicules légers et qui jouent déjà un rôle indispensable dans le système de transports. Ajoutons que ces voiries dessinent sans doute aussi une part importante de l'urbanisation future. Il faut ici insister sur le fait que ce réseau informel est du même ordre de grandeur que le réseau "officiel" composé des RN, RD et VC même si, bien sur, il n'est pas de mêmes caractéristiques.

Enfin, il ressort que certaines de ces voiries soient utilisées par les transports scolaires ce qui accentue encore dans ces cas particuliers les questions de responsabilité qui se posent de manière générale.

B. Les réseaux de transports publics

B.1. Le réseau de transports urbains de Cayenne

B.1.1. L'offre

L'offre de transport était constituée jusqu'en 2010 de 7 lignes constituant un réseau de 154 Km desservis avec une fréquence de l'ordre de la demie heure et une amplitude importante mais sans service le samedi après midi ni le dimanche. Il existe 277 points d'arrêt.

Par rapport aux agglomérations de taille analogue, ce réseau est environ deux fois moins développé mais dessert un territoire dix fois moins étendu (ce qui équivaut en gros à un maillage 5 fois plus dense, Cayenne étant elle même 5 fois plus densément peuplée – 2500h/km²- que les agglomérations équivalentes).

Le parc de bus ancien, en mauvais état, ce qui entraînait une faible disponibilité, a été très nettement amélioré depuis 2008 et se compose maintenant de 24 véhicules dont 14 achetés récemment, ce qui donne un âge moyen du parc de 5 ans.

De même le réseau historiquement radioconcentrique a été complété depuis avril 2010 par deux lignes de rocade.

Enfin une navette fluviale a été expérimentée pendant 6 mois en 2010; suite à l'évaluation faite en octobre, il a été décidé de suspendre cette exploitation: son coût était de 2800 euros par jour, couvert à hauteur de 10% par les recettes commerciales.

Il faut par ailleurs noter que ce réseau, en 2008, était exploité par un personnel (SMTC+RTP) beaucoup plus nombreux (86) que sur ce type de réseaux, conduisant à des ratios de productivité bien inférieurs et donc à des coûts d'exploitation bien supérieurs à ceux constatés sur des réseaux de taille comparable.

A côté de cette offre TCU, existent deux offres de transports :

- une offre « interurbaine » sur le territoire même de l'agglomération de Cayenne estimée en 2002 à 1,857 millions de kilomètres (soit 3 fois l'offre TCU !), assurée par 35 transporteurs disposant de 47 véhicules ;
- une offre de transports scolaires faite par un transporteur privé, mais desservant les 5 lignes historiques du SMTC.

Bien entendu, ces deux offres sont à considérer en elles-mêmes, mais surtout à intégrer dans la définition de l'offre future.

B.1.2. L'usage

A priori, les données de cadrage général sont favorables à une forte utilisation des transports collectifs, avec notamment une très forte densité de peuplement (2500h/km²), une forte population captive (45% de moins de vingt ans contre 25% en métropole) et une faible motorisation (35% de ménage sans VP contre 20% en métropole).

Mais, en l'attente de l'analyse de l'enquête ménages-déplacements, les résultats disponibles sont succincts. Si l'usage par kilomètre offert est équivalent à ceux d'agglomérations de même taille (2 voyages/km), celui par habitant est légèrement moindre (31 voyages/h contre 37 en moyenne).

Il faudrait pour avoir une approche plus exacte de l'utilisation des transports collectifs intégrer les deux offres mentionnées ci-dessus et prendre en compte les effets des améliorations qualitatives et quantitatives indiquées en 1.1.

Selon les données fournies par l'exploitant en juillet 2010, la fréquentation du réseau urbain représente 1800000 voyages par an dont 25 % au titre des transports scolaires.

B.1.3. Le financement

L'offre de titre est classique (billet à l'unité, carnet et abonnements annuels), avec un niveau tarifaire moyen pour les billets (1,10 euros le billet à l'unité) mais élevé pour les abonnements (45,60 pour l'abonnement mensuel). Les recettes commerciales résultant de la vente de ces titres couvrent (en 2007) 26% des dépenses d'exploitation, ce qui est plus que la moyenne des réseaux comparables de métropole (19%).

Le versement-transport (VT) contribue la même année pour 23% (un peu moins que la moyenne 32%), mais plus que son montant ce sont ces variations annuelles qui mériteraient d'être analysées plus avant.

Enfin les subventions des collectivités (commune de Cayenne et CG à égalité) représentent 43% des besoins de financement. Il conviendrait de s'interroger sur le devenir de la part du conseil général. Par ailleurs, comme souligné dans un rapport ancien de la Chambre régionale des comptes, les relations financières entre la RTP et le SMTC devraient être clarifiées, notamment en ce qui concernent les flux croisés existant entre ces deux entités.

B.1.4. La gouvernance

Le rapport Systra est définitif sur ce sujet:«Tout se passe actuellement comme s'il n'y avait pas une véritable autorité organisatrice capable de peser sur le fonctionnement de ce système qui dysfonctionne au grand dam de l'usager». Cet avis venait après celui encore plus catégorique de la CRC dans son rapport de 2003 évoqué ci-dessus. Cette situation apparaît toutefois s'être notablement améliorée comme en témoignent l'important programme de renouvellement du matériel roulant ou l'ouverture en 2010 de nouvelles lignes.

De manière factuelle, on peut rappeler que le PTU a été créé en 1988 sur le territoire de la commune de Cayenne, puis étendu à la commune de Macouria en 1989 et à celle de Remire Montjolly en 1994 pour être réduit à nouveau au seul territoire de Cayenne en 2001.

Le rapport Systra évoque différentes pistes d'évolution; quelle que soit l'hypothèse retenue, deux points paraissent mériter une attention particulière, d'une part la place du Conseil Général dans l'AO et d'autre part le conventionnement de l'offre de TCNU.

Parmi les hypothèses d'évolution, une des plus probables est la création d'une communauté d'agglomération sur le territoire de 6 communes (Cayenne,avec en première couronne Matoury, Remire, Macouria et en deuxième couronne Monsinéry-Tonnégrande et Roura). L'ensemble ainsi constitué, dont il n'est pas question de remettre en cause la pertinence d'un point de vue global dépassant la seule approche « mobilité », serait très hétérogène en terme de densité (2500 h/km² au centre, 2 en périphérie). Il faut à ce stade noter que la création future d'une communauté d'agglomération vaudrait création d'un périmètre de transports urbains à l'échelle des 6 communes sauf à admettre par dérogation qu'un PTU puisse être constitué sur un périmètre plus restreint que celui de la communauté d'agglomération; à défaut, la taille de ce PTU, les distances à parcourir et l'éloignement des écarts à desservir exigeront sans doute de constituer une structure ad hoc de type syndicat mixte pour combiner une offre de type urbain dense pour la partie centrale et une offre interurbaine assurée par les autocars interurbains pour la périphérie. La création de cette

communauté d'agglomération à partir de la transformation de l'actuelle communauté de communes pourrait être effective avant la fin 2011.

Au titre des faiblesses constatées, il faut encore mentionner l'absence d'un pôle d'échanges tcu-tcnu-taxis digne de ce nom et l'absence d'un réseau de distributeurs de titres.

B.2. Les autres réseaux de transports publics

La ville de Saint-Laurent du Maroni organise le transport dans ses limites territoriales et a créé la SEMABUS à cet effet, sans qu'un PTU ait été défini réglementairement.

Les communes de Régina, Matoury, Rémire-Montjoly et Kourou sont organisateurs secondaires pour le compte du conseil général: ces communes ont transporté en 2010 3124 scolaires pour un montant de 1062010 euros

B.3. Le réseau de transports interurbains

Hors les périmètres de transports urbains, le Conseil général est compétent pour organiser le transport entre les communes.

En 2003, le département a adopté un schéma départemental de transport qui définit la composition des lignes susceptibles de répondre au mieux aux besoins de la population.

Un conventionnement sous le nom de TIG a été mis en place le 6 janvier 2010, entre le Conseil général et les transporteurs qui se décline en:

- respect des horaires de trajet fixés par la convention;
- continuité du service;
- sécurité et confort des passagers;
- absorption de la demande de service des usagers;
- fixation et contrôle du prix du ticket.

Dans le cadre de la réorganisation des transports entre les communes, le Conseil général a fixé le tracé de 18 lignes. Ces 18 lignes du schéma départemental sont réparties en lots et représentent 40 délégations de service public.

Elles ont été mises en service le 6 janvier 2010, au terme de la procédure de délégation de service public qui a permis de choisir les transporteurs des lignes départementales.

Il s'agit de conventions à risques et périls d'une durée de 3 ans avec possibilité de subvention d'équilibre si la nature même du service le rend déficitaire.

Les tarifs sont homologués.

B.4. Les transports scolaires

Au titre de l'année scolaire 2009-2010, le Conseil général a mis à la disposition des élèves 14 024 places de transports scolaires.

Dans le cadre de sa gestion directe, la collectivité départementale gère donc sur tout le département:

- 153 marchés terrestres;
- montant de la dépense: 16 185 260 Euros;

Dans le cadre des délégations de compétence :

- les communes de Rémire-Montjoly, Matoury, Montsinéry, Régina et Kourou sont chargées de l'organisation du transport des écoles maternelles et primaires dans leur périmètre ;
- à ce titre, une subvention leur est octroyée par le Conseil général, elle s'élève à 1 700 000 €.

Selon des éléments actualisés fournis à la mission en juillet 2010, le coût des transports scolaires représente un volume de 18 millions d'euros dont 2 ,7 pour le transport fluvial.

Le nombre de lignes scolaires est le suivant :

Cayenne	→	7 lignes
Rémire Montjoly	→	8 lignes
Matoury-Roura	→	17 lignes
Régina	→	3 lignes
Montsinéry-Tonnegrade	→	8 lignes
Macouria-Tonate	→	11 lignes
Kourou	→	3 lignes
Sinnamary-Iracoubo	→	15 lignes
Mana-Awala-Yalimapo	→	26 lignes
Saint-Laurent-du-Maroni	→	25 lignes

B.5. Les transports fluviaux

Scolaires

En 2009, le Conseil général a mis en place un service de transport fluvial avec 47 lignes, 3 171 places mises en œuvre chaque jour, pour une dépense prévisionnelle de 2,7 million d'euros.

Cette dépense est évaluée à 2,8 millions d'euros pour 2010-2011.

Les lignes de transports sont pour l'essentiel sur le Maroni.

Autres

Face à un trafic aérien irrégulier et d'un coût élevé, le transport fluvial demeure l'un des seuls moyens pour desservir les populations implantées à l'intérieur de la Guyane, à l'exception de Saul accessible uniquement par voie aérienne. Le Maroni, principal fleuve concerné, permet d'assurer une desserte jusqu'à Maripasoula. Le cadre réglementaire fixant les conditions de navigabilité sur le fleuve reste néanmoins embryonnaire.

A l'issue d'une étude menée par le Ministère de l'Équipement, des arrêtés préfectoraux définissant une réglementation sur les fleuves ont été signés en 2005. Cette réglementation s'avère d'autant plus nécessaire que le trafic continue à s'intensifier, près de 1 000 pirogues étant enregistrées auprès des services de la DEAL.

Le transport fluvial scolaire est placé sous la responsabilité du Conseil général, la mise en place de différents arrêtés préfectoraux a contribué à résoudre le problème de la sécurité des enfants transportés sur le fleuve.

Le désenclavement intérieur de la Guyane, par le fleuve, constitue l'une des priorités du CPER. Dans ce cadre, il prévoit un aménagement des cales et des appontements le long des fleuves, afin d'accroître la sécurité des passagers et du transbordement fret. Le CPER inclut également la création de dispositifs de franchissements des sauts à l'étiage des fleuves (sur la base de l'étude EGIS), afin de faciliter la navigation. Ces investissements d'un montant de plus de 10 M€ restent à réaliser.

B.6. Les dessertes aériennes de l'intérieur

Les liaisons aériennes entre Cayenne, d'une part, Maripasoula, Saül et Grand-Santi, d'autre part, ainsi que la liaison entre Saint-Laurent-du-Maroni et Grand-Santi, font l'objet d'obligations de service public (OSP), révisées en dernier lieu par un arrêté du 16 juin 2009. Ces OSP portent sur les fréquences de dessertes, les capacités offertes (passagers et fret), les tarifs (passagers et fret) et la continuité du service.

La région Guyane a mis en place le 1er janvier 2007 un régime d'aides à caractères social à destination de certains passagers des liaisons aériennes intraguyanaises, renouvelé pour 5 ans à compter du 1er juillet 2009. Ce régime d'aides (N 912/2006) a été notifié à la Commission de Bruxelles en décembre 2006 et approuvé par elle en mars 2007. Il prévoit que toute compagnie aérienne exploitant ces liaisons applique aux passagers bénéficiaires (résidents des communes enclavées ou autres résidents de Guyane) les tarifs préférentiels prévus par les OSP et se fait rembourser par la région Guyane des réductions consenties, selon les modalités prévues par une convention (conforme à un modèle-type) passée avec la région Guyane. Dans les faits, les quatre liaisons sont uniquement exploitées par la compagnie française CAIRE (Compagnie Aérienne Inter Régionale Express, ex-Air Guyane SP) au moyen de Let 410 de 17 sièges.

L'État contribue au financement de ces aides sociales dans le cadre d'une convention conclue avec la région. Sa participation, versée trimestriellement, est en fonction du nombre de passagers transportés et de la catégorie de bénéficiaires à laquelle ils appartiennent, dans la limite d'un montant maximal figurant dans la convention. La convention Etat-Région en vigueur porte sur la période allant du 1er juillet 2009 au 30 juin 2011. Elle est prolongeable par avenant jusqu'au 30 juin 2014. Le tableau suivant synthétise les montants d'aides par passager versés par l'Etat à la région :

Commune desservie	Situation actuelle	
	Résident de la commune desservie	Autre résident de Guyane
Maripasoula et Grand-Santi (depuis Cayenne)	35,75 €	58,20 €
Saül et Grand-Santi (depuis Saint-Laurent du Maroni)	26,20 €	42,60 €

En 2009¹ pour un total de 31 782 passagers bénéficiaires des aides sociales, la contribution de l'Etat s'est élevée à 1,45 M€, soit 31% environ du total des aides (4,62 M€), ainsi que l'indique le tableau ci-dessous :

Liaison	Passagers en 2009	Coût pour l'Etat (M€)	Coût pour la région (M€)	Coût total (M€)
Cayenne – Maripasoula	27 413	1,29	2,24	3,53
Cayenne – Saül	4 369	0,17	0,93	1,09
Total aides sociales Guyane	31 782	1,45	3,17	4,62

1 Les liaisons vers Grand-Santi n'étaient alors pas exploitées.

Après un premier semestre en légère baisse par rapport à 2009, le trafic sur les liaisons entre Cayenne d'une part, Maripasoula et Saül, d'autre part, a connu une reprise au troisième trimestre (respectivement +4,9 et +3,8%). Le trafic total des neuf premiers mois de 2010 sur ces liaisons est quasiment identique à celui de l'année précédente (respectivement +0,3 et -0,9%).

En ce qui concerne la liaison Cayenne – Saint-Laurent-du-Maroni – Grand-Santi dont l'exploitation a débuté en mai 2010, les trafics sont faibles : 303 passagers sur Cayenne – Grand-Santi au troisième trimestre 2010, contre 412 sur Saint-Laurent-du-Maroni – Grand-Santi.

Par contre, CAIRE considère que des OSP devraient être imposées sur la liaison Saint-Laurent-du-Maroni – Maripasoula, où la demande est soutenue, et devrait en faire la demande à la région.

Par ailleurs, dans le cadre de la réforme de la continuité territoriale outre-mer, le ministère de l'outre-mer a prévu que, sous conditions de ressources, les passagers des liaisons intérieures à la Guyane pourront bénéficier d'une aide supplémentaire de 27 € pour un aller et retour. Compte tenu du trafic des liaisons intérieures, le coût de ce dispositif devrait être inférieur à 500 K€ par an. Enfin, la Préfecture de la région Guyane a entamé une réflexion pour créer une aide spécifique au fret (aujourd'hui implicitement soutenue via les aides sociales aux passagers) qui pourrait être financée à 50% par le FEDER.

B.7. Les dessertes aériennes régionales

Dessertes régionales

Air France et Air Caraïbes desservent Cayenne depuis Pointe-à-Pitre et Fort-de-France au moyen respectivement d'Airbus A320 biclasses de 164 sièges et d'un Embraer ERJ 190 monoclasse de 100 sièges. Air France est le principal transporteur avec 76% de part de marché en 2009.

En 2009, le trafic s'est élevé à 60 040 passagers entre Cayenne et Fort-de-France (-9,3% par rapport à 2008) et à 49 905 passagers entre Cayenne et Pointe-à-Pitre (+1,4%). Sur les cinq premiers mois de l'année 2010, le trafic a particulièrement crû sur ces deux liaisons (respectivement +23,4% et +9,6% par rapport aux cinq premiers mois de 2009). Les dessertes sur les Antilles sont correctement dimensionnées.

Le trafic aérien vers le Brésil et le Suriname est en nette diminution :

- le trafic vers Belem a chuté du tiers entre 2008 et 2009 (8 800 passagers en 2009) du fait notamment de l'arrêt de l'exploitation de la liaison par le transporteur brésilien TAF en avril 2009 (bien que reprise par Air Caraïbes). Le trafic vers Fortaleza et Macapa s'est également effondré de plus de moitié sur la même période (respectivement 1 283 et 2 191 passagers en 2009). La liaison vers Fortaleza n'est plus exploitée en 2010 mais Air Caraïbes a commencé l'exploitation régulière de Cayenne – Macapa à raison d'une rotation hebdomadaire dès le début de la saison hiver 2010/2011.
- le trafic vers Paramaribo s'est limité en 2009 à moins de 600 passagers. Suriman Airways a abandonné sa desserte en février 2010 et celle de l'autre compagnie surinamaïse Blue Wing a été suspendue par les autorités françaises après un mois d'exploitation suite au crash d'un de ses avions au Suriname à la mi-mai 2010. Il n'existe pas d'accord aérien entre la France et le Suriname.

C. Les autres infrastructures de transport

C.1. L'aéroport de Rochambeau

La chambre de commerce et d'industrie de Guyane dispose d'une convention de concession, pour une durée de 15 ans, depuis le 23 décembre 2007 (terme fixé au 22 décembre 2022) pour l'exploitation de cet aéroport d'intérêt national.

L'aéroport de Cayenne/Rochambeau, qui a une capacité théorique de 600 000 passagers pour un trafic constaté de 400000 voyageurs, est contraint de fournir une prestation quasi-similaire à celle de ses homologues antillais tout en ne disposant pas des mêmes revenus (redevances aéronautiques liées au trafic).

Cet aéroport souffre d'un déficit structurel dû à un trafic insuffisant. Cet état de fait a engendré par le passé des avances financières du port vers l'aéroport. Le protocole financier signé en août 2007 entre l'État et le gestionnaire vise à régulariser cette situation au travers d'une commission de suivi financier.

Le processus de certification incluant le Système de Gestion de la Sécurité a été lancé fin 2007.

C.2. Le port de Dégrad des Cannes

a) Le port de Dégrad des Cannes est un port d'intérêt national appartenant à l'Etat. C'est le plus petit port des ports maritimes de commerce de métropole et des DOM. Son tonnage représente moins du sixième de celui de Fort de France ou de Pointe à Pitre. L'économie guyanaise est très dépendante de ce port puisque 98,5 % du fret y transite.

Il est composé de deux installations distinctes :

- à l'embouchure du fleuve Mahury sur le territoire de la commune de Remire-Montjoly, à environ 15 km de Cayenne se situe le terminal commercial de Dégrad des Cannes, concédé (concession d'outillage public) à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Guyane, par lequel transitent toutes les marchandises nécessaires à l'économie guyanaise ;
- à l'embouchure du fleuve Kourou, sur le territoire de la commune de Kourou, se trouvent les installations de Pariacabo, confiées en gestion au centre spatial de Guyane sous forme d'une autorisation d'outillage privé avec obligation de service public, permettant l'accueil des navires approvisionnant le centre spatial de Kourou.

Le site de Dégrad des Cannes comprend :

- un chenal d'accès de 15 kilomètres de long qui nécessite un dragage permanent pour permettre l'accueil de navires de 6 à 7 mètres de tirant d'eau suivant la hauteur des marées ;
- un terminal conteneur avec trois postes à quai d'une longueur totale de 500 mètres, dont 300 mètres en continu (quai 1 et quai 2). Le quai n°1 est en cours de reconstruction, après avoir été fermé pour des raisons de sécurité depuis 2000 ;
- un poste roulier ;
- un terminal minéralier et un terminal pétrolier.

L'implantation à Kourou se décompose en :

- un chenal d'accès d'environ 12 kilomètres de long, dragué en permanence pour permettre l'accueil des navires de 5 mètres de tirant d'eau ;
- un poste roulier et des appontements de servitude.

Le trafic du port est d'environ 600 000 tonnes par an pour 215 escales de navires (données 2008, en progression de 2 % par rapport à 2007).

95 % de ce trafic concerne l'importation de marchandises :

- 95 000 tonnes de clinker pour les ciments
- 197 000 tonnes d'hydrocarbures
- 279 000 tonnes de marchandises diverses en containers pour environ 35 000 équivalant vingt pieds
- 10 000 véhicules

La très faible part d'exportation concerne le retour des containers vides, la crevette (2000 tonnes) et quelques productions locales (bois notamment).

Le clinker provient du Venezuela et les hydrocarbures des Antilles. Les autres marchandises sont importées de la métropole ou de l'Europe avec une escale à Port of Spain (Trinidad) avec allègement du navire pour permettre son accès à Dégrad des Cannes (éclatement du fret sur un extracteur)

Les importations pour le centre spatial guyanais se font directement depuis l'Europe.

Les navires (porte conteneurs) sont déchargés à partir des grues des navires. Les conteneurs sont ensuite pris en charge par des « stackers » (Kalmar) pour stockage et mise à disposition des transporteurs.

b) Les infrastructures du port de DDC sont vétustes, partiellement inutilisées du fait de cette vétusté et peu fréquentées du fait de la faiblesse des trafics.

Un important programme de remise aux normes des ouvrages est actuellement engagé et doit se poursuivre sur les prochaines années. Le poste RoRo et le quai 3 ont fait l'objet de travaux de renforcement. Une partie des terre-pleins a été remise en état.

La reconstruction du quai n° 1 a démarré fin 2008. Le plan de financement de ces travaux dont le montant est de 30 M€ est le suivant :

État :	2 M€
CCIG :	23 M€
Région Guyane :	5 M€

Sa livraison est prévue en 2011

La reconstruction du quai n°2 est prévue à la suite des travaux sur le quai n°1. Le plan de financement dont le montant estimé est de 35 M€ est le suivant :

État :	6 M€
CCIG :	11,6 M€
FEDER :	17,4 M€

Le dragage du chenal d'accès est permanent. Des travaux d'élargissement et d'approfondissement sont en cours de réalisation afin de permettre l'amélioration en terme de sécurité des conditions d'accès (élargissement) et l'accueil de navires à tirant d'eau plus important (approfondissement).

L'ensemble de ces travaux de modernisation des infrastructures portuaires et d'amélioration des accès sont intégrés dans l'axe 4 du programme opérationnel 2007-2013 qui vise à compenser les surcoûts induits par l'ultrapériphéricité de la Guyane. Les enjeux liés à ces opérations sont de garantir l'acheminement du fret dans des délais, conditions de sécurité et coûts raisonnables. L'objectif est d'aboutir à l'horizon 2013 à une diminution des coûts de fret de 10 % entre l'Europe et la Guyane (-3 % en 2010 comme valeur intermédiaire).

c) L'avenir du port de DDC reste incertain dans un environnement régional dynamique et en pleine évolution :

- A court terme il est nécessaire de garantir la sécurité des approvisionnements de la population, c'est à dire la sécurité des accès au port et des opérations de manutention. C'est l'objet des opérations d'investissement précitées (élargissement du chenal d'accès pour 21,5 M€, reconstruction des quais n°1 et n°2 pour un coût global de 30 M pour le quai 1 et 35 M pour le quai 2).
- La stratégie de développement à terme n'est pas fixée.

Compte tenu de la croissance attendue de la population guyanaise, les infrastructures existantes, après remise en état, devraient permettre un doublement du trafic sans accroissement de capacité dès lors que la périodicité serait améliorée.

Des perspectives de desserte maritime pourraient s'ouvrir vers le Brésil, grâce à la mise en service du Pont sur l'OYAPOCK et au SURINAME avec le Port de PARAMAIBO. La route entre ce port et ALBINA, sur le MARONI, est en cours de réfection avec un financement de l'AFD.

*

* *

Au total le port de Dégrad des Cannes cumule plusieurs inconvénients :

- un site défavorable avec des contraintes de navigation très fortes ;
- l'étroitesse du marché de consommation et encore plus de celui des exportations ;
- des infrastructures vétustes qui justifient des programmes de mise à niveau ;
- des droits de port élevés et une très faible productivité ;
- et un environnement régional en pleine évolution qui pourrait concurrencer DDC.

C.3. Le port et le bac de Saint-Laurent-du-Maroni

Port fluvial de Saint-Laurent-du-Maroni

Ce port est très étroitement lié à l'histoire de la Guyane (notamment à l'installation du bagne) et jusqu'à la réalisation de la RN 1 entre Cayenne et Saint-Laurent du Maroni dans la deuxième moitié du vingtième siècle, il fut le seul accès à l'Ouest Guyanais.

Le chenal d'accès, non dragué, a une longueur de 47 kilomètres, dont 32 kilomètres en zone fluviale.

Il a été transféré à la communauté de communes de l'ouest guyanais le 18 décembre 2008. Son exploitation est sous-traitée à une société d'économie mixte, SEM port de l'ouest.

Son quai de 100 mètres de long a été reconstruit et les terre-pleins d'une superficie de 10 000 m² réaménagés avant son transfert. Les installations sont totalement opérationnelles depuis la fin 2005.

Il jouxte les installations du bac qui assure des traversées régulières entre Saint Laurent du Maroni et le Suriname (Albina)

Un port piroguier, destiné à l'accueil des pirogues assurant le trafic fluvial de marchandises et de passagers a été construit en 2005 et mis en service en 2006.

C.4. Les aérodromes départementaux

a) Il existe 5 aérodromes de compétence Conseil général de la Guyane dont les coûts de fonctionnement pour 2010 sont évalués comme suit par le Conseil général :

Maripasoula :	263 000 euros
Saint-Laurent-du-Maroni :	212 874 euros
Saul :	178 620 euros
Grand Santi :	79 193 euros
Regina :	19 592 euros
soit un total de dépenses de 753 279 euros	

b) Des programmes d'investissements significatifs ont été consentis sur fonds départementaux, d'État ou communautaires :

- réalisation de l'aérodrome et piste de Grand Santi : 3,8 millions d'euros
- aérodrome de Maripasoula : 1,5 million d'euros
- travaux d'urgence sur Maripasoula : 280 000 euros
- aérodrome de Saul : 250 000 euros

Au titre du CPER et du programme opérationnel 2007-2013, les travaux suivants sont prévus :

- aérodrome de CAMOPI (revêtement de piste en béton, bretelle et aire de stationnement) : coût prévisionnel de 6,5 millions d'euros ;
- revêtement de la piste de SAINT LAURENT en enrobés (plus bretelle et aires de stationnement) : coût prévisionnel de 4 millions d'euros.

Le fonctionnement et les travaux de création ou de modernisation des aérodromes départementaux représentent donc un poste de dépense particulièrement important.

III. L'USAGE DES TRANSPORTS

III.1. L'utilisation des voiries

Les données de comptage en moyennes journalières et par tronçons sur le réseau routier national RN1 et RN2 figurent en annexe 7.

III.2. L'enquête ménages de Cayenne

Les premiers résultats sont attendus pour la fin du premier trimestre et l'exploitation complète, y compris analyse, pour la fin du premier semestre. Mais il faut noter que la majeure partie de l'enquête s'est déroulée alors que le pont du Larivot était fermé, ce qui posera à l'évidence des questions sur l'interprétation des résultats pour rendre compte du fonctionnement non perturbé de l'agglomération.

III.3. Les données disponibles en matière d'usage des réseaux de transports interurbains

(données non disponibles ; ces éléments seront à préciser dans le cadre de l'évaluation du réseau départemental TIG)

III.4. Les transports scolaires

Il est rappelé que 14 024 places sont financées dans le cadre des marchés de transport terrestre, 3 171 dans le cadre des marchés de transports scolaires fluviaux et et que 64 enfants ont bénéficié en 2010 de transports spécialisés pour un montant de 168 000 euros.

III.5. La fréquentation des aérodromes de l'intérieur

Trafic des aéroports de Guyane en 2009

Destinations	Passagers				Mouvements	Fret (en tonne)
	ARR	DEP	Total	Transits		
St Georges	1 291	2 901	4 192	0	419	0
Maripasoula	12 874	12 876	25 750	0	2 140	324,5
Saül	2 163	2 214	4 377	0	642	81
St Laurent	345	672	1 017	0	110	0
Grand Santi			0	0	1	0
Autres	478	858	1 336	0	131	0
Hélicoptères	30	53	83	0	2 444	0
TOTAUX	17 181	19 574	36 755	0	5 887	405,5

III.6. Le trafic de Rochambeau

Depuis le 17 décembre 2007, la CCIG est devenue concessionnaire de l'aéroport international de Rochambeau (situé sur la commune de Matoury) pour une durée de 15 ans, en complément de l'activité de gestionnaire qu'elle assurait jusque là.

Evolution du trafic aérien sur vols commerciaux

	en nombre et en tonnes				
	2006	2007	2008	2009	Var. 09/08
Mouvements d'avions	9 232	9 381	8 628	8 967	3,9%
Passagers	374 394	386 979	385 142	400 643	4,0%
Fret	4 903	4 973	4 702	4 635	-1,4%
trafic postal	1 133	1 173	1 179	1 325	12,4%

En 2009, le trafic passager est en hausse (+ 4 % sur un an), tout comme le nombre de mouvements aériens porté par l'arrivée de la compagnie Air Caraïbes qui exploite 3 fois par semaine la ligne directe Cayenne-Paris.

Cette arrivée a fait baisser le nombre de passagers transportés par la compagnie nationale (-15,2 %) alors que celui de la compagnie Air Caraïbes a connu une très forte augmentation. Le trafic de la compagnie régionale Air Guyane augmente de 13 %. La compagnie brésilienne TAF, en proie à de graves difficultés financières a suspendu ses vols entre Cayenne et Belem en avril 2009. Le tonnage de fret transporté s'est établi pour sa part à 4 635 tonnes, en baisse de 1,4 % sur un an.

III.7. Les transports de marchandises

Une part importante de l'activité du secteur se situe dans les tâches de pré et post-acheminement des marchandises en provenance ou à destination des plateformes portuaires et aéroportuaires. Ces transports sont entièrement terrestres, contrairement à la métropole où le transport maritime (feeder) fluvial et ferroviaire sont également sollicités. Les marchandises transportées concernent généralement le secteur du BTP et le commerce.

La construction du pont sur l'Oyapock entre la Guyane et le Brésil, a nécessité la conclusion d'un accord de transit pour le transport de personnes et de marchandises. Un projet d'accord a été élaboré afin d'apporter des garanties de réciprocité aux entreprises des deux Etats. Il comprend notamment les dispositions suivantes :

- mise en place d'un partenariat pour une exploitation conjointe par un service régulier, par au moins un transporteur brésilien et un transporteur français, pour les transports routiers de voyageurs ;
- tous les transports routiers de marchandises sont soumis à autorisation préalable, selon des contingents fixés dans le cadre d'une commission mixte.

IV. LES PROPOSITIONS D'ETUDES POUR LE PGDT

La DEAL de Guyane a organisé entre le 21 et le 25 février 2011 une série d'ateliers autour des sept thématiques suivantes: schémas de transports multimodaux dans les aires urbaines, liaisons routières interurbaines, desserte des communes de l'intérieur, transports de marchandises, mécanismes de gouvernance et de financement, relance de l'observatoire des transports et création d'un compte transports, relations avec les pays voisins. A l'issue de ces travaux qui ont associé l'ensemble des partenaires publics et des professionnels concernés (soit au total plus d'une centaine de participants), il a été convenu de regrouper en quatre thématiques principales les sujets qui ont vocation à être externalisés à des bureaux d'études dans le cadre d'un appel d'offres à lancer par la DEAL pour le compte de l'État, de la région et du département.

Les résultats de ces études auront vocation à être consolidés en fin 2011 pour constituer les maquettes du futur plan global de transports et de déplacements.

L'avis de préinformation de cette consultation est joint en annexe.

IV.1. L'élaboration de schémas de transports multimodaux sur les quatre intercommunalités existantes

Le champ couvert portera sur les EPCI existants, hors communes de l'intérieur et communes isolées, comme Saint-Elie et Ouanary.

Les thèmes d'études porteront sur les sujets suivants :

- diagnostic de l'offre et de l'usage ;
- inventaire des réseaux existants (RN, RD, voiries communales et voiries sans statut) ;
- potentiel de densification des réseaux existants ;
- besoins d'infrastructures et de services nouveaux ;
- établissement d'un premier schéma de dessertes et de réseau à horizon de 5 ans en différenciant les territoires à desservir ;
- composantes stationnement, marchandises en ville, modes doux, et utilisation des dessertes fluviales et maritimes ;
- articulation avec l'offre interurbaine existante ;
- chiffrage des scénarios proposés ;
- propositions d'organisation des services de transports et de financements ;
- établissement d'un exercice prospectif à l'horizon 2020-2025 intégrant les projections de population et leur localisation avec scénarios contrastés sur des hypothèses de densification de l'habitat ou de poursuite des tendances actuelles de diffusion de l'habitat ;
- éventualité de mise en place d'un réseau transport en commun en site propre routier à Cayenne ;
- constitution de pôles d'échanges, intégration tarifaire, systèmes d'information multimodale.

IV.2. La modernisation des infrastructures et services de transports interurbains (voirie et transports publics)

Comme cela ressort nettement des constats ci-dessus, il apparaît que la situation en Guyane n'a rien de comparable à celle connue en métropole, voire même dans les autres départements et régions d'outre-mer que ce soit en terme de consistance du réseau, de contrainte et sollicitations pesant sur celui-ci ou que ce soit en terme de prévision de croissance de la demande.

Dès lors ce qui paraît être la première urgence est de constituer une stratégie adaptée aux spécificités du territoire et partagée entre les différents acteurs. Nous proposons, pour y parvenir, de commencer par rechercher quelques principes fondamentaux susceptibles de recevoir l'accord de tous. Les points ci-dessous doivent plus, à ce stade, être pris comme une illustration de la démarche proposée que comme une quelconque priorité accordée à telle ou telle question.

- le réseau routier national en milieu urbain: la doctrine générale en métropole est de sortir le réseau national du milieu urbain par la mise en place de déviation permettant d'assurer la continuité d'itinéraire. Cette question semble se poser sur le territoire de la CCCL, celui de Kourou, voire ceux de Saint Laurent et de Saint Georges. A priori il semblerait qu'une recherche d'une bonne efficacité des financements publics, quel que soit leur origine, puisse conduire, au contraire de la doctrine générale, à favoriser une mixité des utilisations du réseau (urbain et interurbain), ce qui impose de revoir les règles de coordination;
- de manière analogue, le principe issu du Grenelle de l'environnement de favoriser systématiquement les modes alternatifs au mode routier peut trouver quelques difficultés pour s'appliquer en Guyane et nécessite d'être adapté sans être abandonné, ce qui veut dire des réflexions spécifiques sur les modes doux ou des BHNS sur RN en zone dense, et d'une manière plus générale une réflexion sur les facilités accordées aux TCNU et transports scolaires, en particulier en matière de points d'arrêt;
- sur un plan plus technique, l'exposition du réseau et des ouvrages à un environnement tropical et maritime l'expose à des pathologies spécifiques qu'il convient de détecter pour y remédier avant mise en péril; la meilleure manière de développer et entretenir un savoir-faire en la matière devrait être explicité.

Par ailleurs, il conviendrait à ce stade d'une part d'acter le niveau de sécurisation de la liaison Cayenne-Kourou et les moyens à mettre en oeuvre pour y parvenir (doublement du pont du Larivot, sécurisation du pont de Kourou,...) et d'autre part les caractéristiques visées à terme pour la RN2 qui doit supporter un trafic international.

Enfin en parallèle à ces réflexions sur le réseau routier, devra être défini un réseau de TCNU offrant les alternatives les plus crédibles possibles à l'usage de la voiture particulière. Il convient de préciser les différents moyens de renforcer cette crédibilité (politique tarifaire, aide à l'usage, pôles d'échanges, information modale multimodale, ...)

Le champ couvert par l'étude portera sur le réseau routier primaire, sur les transports scolaires et interurbains et sur les transports de marchandises.

Les sujets à couvrir seront les suivants :

- diagnostic de l'offre et de l'usage ;
- inventaire des réseaux existants (RN,RD et voiries sans statut) ;
- redéfinition du réseau structurant et articulations avec l'urbain ;
- multimodalité, rôle des modes alternatifs à la voiture particulièrement-liaisons avec le Suriname ;
- sécurisation de la liaison Cayenne-Kourou ;
- normes techniques des infrastructures et compatibilité usage mixte VP/TC ;
- politiques d'entretien ;
- rôle et évolution des infrastructure informelles ;
- principales opérations à réaliser (priorités et coûts) ;
- bilan et évolutions du réseau interurbain TIG ;
- organisation des chaînes de transports de marchandises ;
- prise en compte des besoins sécurité -défense.

IV.3. La desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées

Le champ couvert par l'étude portera sur le haut et le moyen Maroni, sur l'Oyapock, Saul, Saint-Elie et Ouanary :

- revue des études existantes et calage des hypothèses démographiques et économiques ;
- diagnostic de l'offre et de la demande ;
- schéma de desserte aérienne à 5 et 15 ans : frêt et passagers, niveau de services (intégration des besoins militaires, examen des obstacles réglementaires, déplacement de la piste de Saint-Laurent, devenir des aérodromes de Regina et de Saint-Georges) ;
- fluvial : poursuite des études relatives à l'amélioration des conditions de sécurité de la navigation sur les deux fleuves frontaliers, maintien de la navigation à l'étiage, organisation de la profession, observatoire du transport fluvial, cales et appontements ;
- dessertes routières : revue des études et avant-projets existants, analyse socio-économique et environnementale des différentes solutions routières et comparaison multimodale, analyse de la soutenabilité financière de la construction et de la maintenance de telles infrastructures.

IV.4. Les mécanismes de gouvernance et de financement

Les thèmes d'études devraient porter sur les points suivants :

- analyse des effets d'intercommunalités à compétences transports sur les services interurbains existants ;
- expertise du scénario d'autorité unique des déplacements et mise en perspective avec les évolutions institutionnelles en cours de collectivité unique ;
- identification des obstacles législatifs et réglementaires en matière de droit des transports et d'intercommunalité ;
- consolidation des hypothèses et maquettes financières produites dans les trois autres lots ;
- propositions de programmation et de scénarios de mise en œuvre et de financement ;
- élaboration d'un compte transports-déplacements.

Ces différentes propositions sont en cours de formalisation dans la rédaction par la DEAL Guyane du cahier des charges de la consultation (avis de préinformation de la consultation joint en annexe 14)

CONCLUSIONS

La suite la plus opérationnelle de ce rapport d'étape est le lancement d'une consultation cofinancée par l'État, le Conseil régional et le Conseil général pour préciser les bases et le contenu du plan global des transports et des déplacements (PGTD) de la Guyane, avec des horizons de mise en œuvre à 2015, 2020 et 2025.

Les termes de cette consultation ont été établis suite à des ateliers de travail organisés par la DEAL et réunissant, outre les financeurs, les représentants des milieux socio-professionnels concernés; cette élaboration collégiale était une condition nécessaire à l'appropriation de ce projet et à sa mise en œuvre ultérieure.

On peut estimer que les principaux problèmes ont été abordés sans tabou et sans recherche d'un consensus de façade entre les différents acteurs; un accord en profondeur a été trouvé à ce stade du diagnostic sur le fonctionnement actuel du système de transports, ses forces et faiblesses et surtout les défis à surmonter pour l'avenir.

Sans rechercher l'exhaustivité, il faut mentionner ici les problématiques les plus lourdes qui devront être intégrées dans le PGTD :

- la nécessité de relier de façon forte et efficace un territoire faiblement peuplé (200 000 habitants actuellement, 400 000 à l'horizon de 20 ans) au reste du monde en général et à la métropole en particulier passe par un port et un aéroport de nouveau international sans que les trafics permettent une rentabilisation économique habituelle. Le port de Dégrad des Cannes a un trafic inférieur au sixième de celui de Pointe-à-Pitre. Et à l'horizon d'études, il ne semble pas que l'on puisse espérer que les flux touristiques ou ceux d'exportation apportent une contribution permettant d'améliorer significativement l'équilibre d'exploitation de ces infrastructures et services;
- un territoire très vaste, une densité de peuplement qui restera très faible (de l'ordre de 4 habitants au km²) et surtout une extrême hétérogénéité entre la forêt amazonienne profonde, des communes de l'intérieur isolées et peu peuplées, et quelques concentrations urbaines côtières qui devront sans doute absorber l'essentiel de la croissance démographique. Penser le PGTD comme un tout en prenant en compte cette diversité est un défi majeur, défi que l'application stricte d'une réglementation uniforme ne permettra sans doute pas de relever dans de bonnes conditions ;
- un pôle d'excellence mondial -le centre spatial guyanais- qui apparaît comme un formidable moteur pour l'ensemble de la Guyane par ses activités directes et indirectes mais dont la sécurisation du fonctionnement et des approvisionnements par voies routière et maritime est un impératif à intégrer dans la définition du PGTD ;
- une urbanisation informelle s'appuyant souvent sur des voiries "sans statut": l'existence de ces voiries doit être reconnue et intégrée dans le PGTD car elles constituent une part essentielle des dessertes des terrains qui s'ouvrent à l'urbanisation et des éléments déterminants du futur système de transports-déplacements.

En dernière analyse, il apparaît bien que les priorités d'études de ce plan global doivent porter sur l'organisation des réseaux de voirie et des services de transports collectifs sur les agglomérations de Cayenne et de Saint Laurent du Maroni, sur la fiabilisation des liaisons routières entre Cayenne et Kourou, sur les dessertes à des coûts soutenables des populations de l'intérieur et des fleuves Maroni et Oyapock et enfin sur les mécanismes de gouvernance et de financement qui devront intégrer les effets de la constitution de la future collectivité unique et de la montée en puissance des intercommunalités de projet.

Les résultats de ces études seront consolidés par le CGEDD fin 2011 pour proposer des scénarios de mise en œuvre et de financement.

Yves GEFFRIN

*Ingénieur général des ponts
des eaux et des forêts*

Patrick LABIA

*Inspecteur général de l'administration
du développement durable*

Christian JAMET

*Ingénieur général des ponts
des eaux et des forêts*

ANNEXES

Annexe 1 : Lettre de mission	44
Annexe 2 : Les chiffres clés de Guyane	46
Annexe 3 : Évolution de la population guyanaise à 2030	47
Annexe 4 : Avancement du schéma régional de transports	48
Annexe 5 : Données sur la masse salariale pour le versement transport	50
Annexe 6 : Carte du réseau routier national	51
Annexe 7 : Données de comptage sur le réseau routier national	52
Annexe 8 : Carte du réseau routier principal	53
Annexe 9 : Carte du réseau de transports urbains de Cayenne	54
Annexe 10 : Liste des lignes de transports interurbains	55
Annexe 11 : Financements sur le réseau routier national de 2008 à 2010	57
Annexe 12 : Financements sur le réseau routier départemental de 2008 à 2009	59
Annexe 13 : Parc de véhicules	61
Annexe 14 : Avis de préinformation	62
Annexe 15 : Carte générale des infrastructures de transports de Guyane	63
Glossaire	64

0 0 7 3 3 3 - 0 1

*République Française**Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat**Le Secrétaire d'Etat chargé des Transports**Paris, le*

18 MAI 2010

Monsieur le Vice-Président,

Lors de son déplacement en Guyane le 18 février dernier, Monsieur le Président de la République a souligné les problèmes structurels que connaît ce département en matière de transport de voyageurs et de marchandises, en particulier en matière d'infrastructures de transport. La région est confrontée à de grands défis, dont le doublement de la population à horizon 2030, ou encore l'ouverture du pont sur l'Oyapock et d'une liaison routière avec le Brésil, qui ont une incidence directe sur ses besoins en matière d'infrastructures et de services de transport.

Monsieur le Président de la République a annoncé le lancement des études préliminaires à la réalisation d'un plan de déplacement pour la Guyane. Ce plan concerne aussi bien la problématique des voyageurs que celle des marchandises. Il devra permettre de définir le cadre d'un système de transport efficace et performant, s'appuyant sur une modernisation des infrastructures routières mais donnant également toute sa place au développement des transports collectifs. Il reposera sur des projections démographiques et économiques et s'appuiera sur les travaux réalisés à l'occasion de l'élaboration et de la révision du schéma d'aménagement régional.

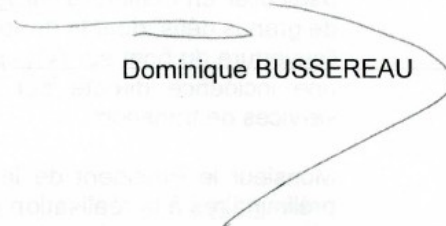
Je souhaite que ce travail soit assuré par une équipe pluridisciplinaire constituée de membres du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) que je vous demande de désigner.

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-Président du Conseil Général de
l'Environnement et du Développement Durable
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE

Cette équipe établira d'ici la fin 2010, un rapport d'étape faisant un diagnostic de la situation actuelle et justifiant des hypothèses d'évolutions à retenir. Le document final, comportant les propositions de contenu pour le plan de déplacement, devra être établi pour la mi 2011. Il devra contenir une estimation financière des mesures proposées, des propositions de modalités de financement et une suggestion de calendrier de mise en œuvre.

Pour réaliser cette mission, l'équipe pourra prendre tous contacts utiles avec les acteurs institutionnels, économiques et associatifs de la Guyane. Elle élaborera une démarche marquée par un esprit de concertation et d'échanges nourris, en particulier avec les élus. Elle s'appuiera sur la Direction Générale des Transports et de la Mer (DGITM), la Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN) ainsi que sur les services déconcentrés du ministère en Guyane.

Je vous prie de croire, Monsieur le Vice-Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

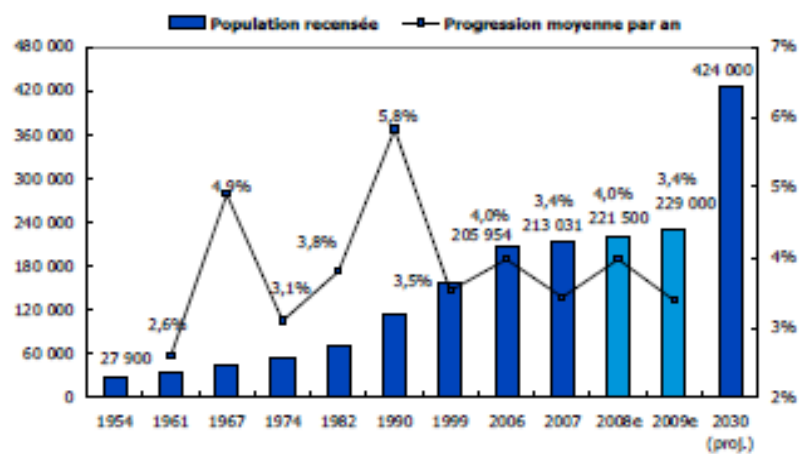


Dominique BUSSEREAU

Chiffres clés de la Guyane

Les chiffres clés de la Guyane	2000	2009	Variation sur un an	Variation sur longue période	Métropole 2009
Indicateurs sociaux					
Population (1)	166 590	229 000	3,4%	46,1%	62 469 000
Taux de croissance annuel de la population	3,5% (1999)	3,4%	-0,6 pt	-0,1 pt	6,8%
Taux de natalité (pour 1000) (1)	28,4 (2004)	27,7 (2008)	-2,3 pts	-0,7 pt	12,7
Espérance de vie à la naissance des hommes	73,4 (2004)	75,4 (2007)	+1an	+2 ans	77,8
Espérance de vie à la naissance des femmes	80,7 (2004)	81,3 (2007)	+0,3 an	+0,6 an	84,5
Taux moyen de réussite au baccalauréat (série générale)	n.d	72,9%	-2,2 pts	n.d	88,9%
Economie					
Produit intérieur brut (PIB) (en millions d'€)	1 729	3 208 (2008)	7%	85,5%	1 950,1 Mds (2008)
Taux de croissance annuel du PIB en volume	-10,6%	3,4% (2008)	+0,5 pt	+14 pts	0,4% (2008)
PIB / hab. (en €)	10 458	14 204 (2008)	0,7%	35,8%	30 413 (2008)
Population active	77 761 (1999)	70 701	10,4%	-9,1%	28 millions (2008)
Taux de chômage (enquête emploi Juin)	22,5% (2002)	20,5%	-1,4 pt	-2 pts	9,5% (3)
Nombre d'allocataires du RMI	9 040	11 415	0,6%	26,3%	
Taux d'inflation moyen	1,6 (2001)	0,6	-2,9 pts	-1 pt	0,1%
Indicateurs sectoriels					
Nombre de tirs d'Ariane	12	7	1	-5	
Production d'or (en kg bruts)	3 545	1 250 (4)	-35,6%	-64,7%	
Production de riz (en tonnes)	19 612	9 035	0,7%	-53,9%	
Grumes sorties de forêt exploitées (en tonnes)	52 300	82 100	15,1%	57,0%	
Prise de crevettes (en tonnes)	2 737	1 346	-12,1%	-50,8%	
Consommation de ciment (en tonnes)	55 431	80 701	-17,2%	45,6%	
Trafic portuaire (en tonnes)	620 538	617 179	3,8%	-0,5%	
Trafic aérien (nbre de passagers)	354 846	400 643	4%	12,9%	

Evolutions de la population guyanaise



e : estimation annuelle de la population au 1er janvier

Source : INSEE

Niveau de réalisation fin 2008 des investissements prévus au schéma régional des transports

Comparatif entre : investissements envisagés en 2000 / investissements réalisés de 2000 à fin 2008

I ANNEXES

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES MESURES PRISES EN COMPTE DANS LE SRT – DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT

Investissements réalisés fin 2008

Investissement réalisés fin 2008

Tot : 141,5

58,8 (dont 19,7 hors SRT)

23,6

15,5

14,5 (prog.)

66,3

62,7

2,4

1,2

16

0,43

0,26

0,09

0,08

TRANSPORTS TERRESTRES

Évaluation du coût d'investissement (en M€)

Tot. : 406

AXE CÔTIER

• Aménagement de capacité

IRN et RD, ports, déviations...)

• Aménagement de sécurité

(chaussée, revêtement, accotement, stationnement...)

• Services aux usagers

(aires de repos, stations essence, toilettes publiques)

• Franchissement des fleuves frontières

et continuité de l'axe régional

VOIES DE DESENCLAVEMENT ET DE RABATTEMENT

• Désenclavement par l'axe du Maroni

(routes en terre)

• Désenclavement par l'axe de Bélizon

(route en terre et étude de desserte)

• Mise à niveau RD 10

• Ouverture de la route de la Carapa entre la RN 1

et Montsinéry

VOIRIES RURALES

• Réhabilitations lourdes et extensions de réseau

• Directive contraignant les communes

à utiliser le FIRT

TRANSPORTS EN COMMUN NON URBAINS

DE PERSONNES

• Construction de gares routières

(à vocation urbaine et interurbain)

• Subventionnement de lignes TCNUP

(étude-négociation)

• Mise en place d'une navette Cayenne-Aéroport

(étude-négociation)

• Structuration de la profession

SERVICES TOURISTIQUES

• Faciliter le repérage en ville pour les touristes

(plan de ville)

• Signalisations touristiques

sur les principaux axes routiers

• Améliorer l'offre de location de voitures

(restriction d'usage sur certaines pistes)

(1) Hors « aménagement des arrêts de bus ».

(2) Hors « construction de stations essence ».

(3) Hors « réhabilitation de la route Oyapoque-Macapa (BR 156) ».

TRANSPORTS MARITIMES

Évaluation du coût d'investissement (en M€)

Tot. : 22,55

AMENAGEMENT DU PORT PRINCIPAL

DE DEGRAD-DES-CANNES ET DANS LES PORTS

SECONDAIRES

• Modernisation du Port de Dégrad-des-Cannes

• Reconstruction d'un autre Port

(en eaux profondes (études))

• Aménagement du Port de Larivot

(sécurisation et développement)

• Renforcement et équipement

du Port de Saint-Laurent

• Vieux Port de Kourou

(création d'un parking et hall d'accueil)

EVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES

EN MATIERE DE TRANSPORT

• Réflexion sur le statut des différents ports

et liens entre eux

MESURES DESTINEES AU PLAISANCIER

• Cales sur l'Îlet de Mère

(1) Montant proposé au Contrat de plan

(2) Hors « Réhabilitation et renforcement des infrastructures existantes ».

Tot : 14,5 (M€)

4,6

7,1

1,85 (+1)

Niveau de réalisation fin 2008 des investissements prévus au schéma régional des transports

Investissements réalisés fin 2008

Investissements réalisés fin 2008

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES MESURES PRISES EN COMPTE DANS LE SRT - DESCRIPTION ET ÉVALUATION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT

Tot : 5,27

3,6
(+1,15)

0,16

0,36

TRANSPORTS FLUVIAUX

Évaluation du coût d'investissement (en M€) **Tot : 17,6**

AMELIORATION DE LA NAVIGABILITE DES FLEUVES	14,5
• Aménagement de cales, d'appontements, de pontons... ⁽¹⁾	6,54
• Aménagement des sauts pour contournement : 19 sauts au total	6,09
• Ravitaillement en carburant (approvisionnement, pompes)	1,52 ⁽²⁾
• Balisage et entretien (des fleuves)	0,30
• Navettes sur lac Petit Saut entre le barrage et la Gare du Tigre (étude)	45 K€
QUESTIONS REGLEMENTAIRES ET FISCALES	0,06
• Poursuivre la démarche en cours pour la structuration du secteur	38 K€ ⁽³⁾
• Mesures d'aides financières aux transporteurs contre baisses tarifaires et amélioration de qualité de services publics (étude et aides)	23 K€ ⁽⁴⁾
• Mesures destinées aux touristes	non estimé
DISPOSITIFS DE FRANCHISSEMENT ENTRE SAINT-LAURENT ET ALBINA	3,05
• Amélioration des performances du bac	3,05

(1) Dans les communes de Maripasoula, Papaichton, Grand Santi, Awala Yillimapo, Camopi, Montsinéry, Ouanary, Régina, Roura, Saint-Georges...

(2) Hors « organisation d'un dépôt permettant l'approvisionnement des stocks de carburant ».

(3) Hors « réglementation fluviale et accès à la profession ».

(4) Hors « aides aux transporteurs fluviaux ».

TRANSPORTS AÉRIENS

Évaluation du coût d'investissement (en M€) **Tot : 39,4**

AEROPORT DE ROCHAMBEAU	5,53
• Aménagement de l'emprise aérienne et environnement de l'aéroport	5,53
AERODROMES DE L'INTERIEUR	33,77
• Travaux de mise aux normes ITAC pour transfert de gestion au département	1,06
• Aérodrome de Grand Santi	1,17
• Aérodrome de Maripasoula	2,68
• Aérodrome de Ouanary	1,06
• Aérodrome de Saint-Élie	0,04
• Aérodrome de Saint-Georges	2,97
• Aérodrome de Saint-Laurent	19,34
• Aérodrome de Saül	5,45
MESURES D'ACCOMPAGNEMENT « RESEAU ET EXPLOITATION »	0,0
• Nouvelle convention de délégation de service public pour le transport aérien de personnes vers les communes de l'intérieur	0,0
• Ligne tournante desservant les communes du bassin du Maroni et Saül	0,0
• Agent AFIS dans les aérodromes à trafic régulier	0,0
• Faciliter les procédures d'embarquement	0,0
DESSERTE INTERNATIONALE - QUALITE DE SERVICE	0,117
• Améliorer la desserte de Rochambeau depuis les capitales européennes et les Antilles	non estimé
• Création d'une structure d'accueil pour répondre aux demandes des voyageurs	7 K€
• Formation du personnel de l'aéroport	0,11

Tot : 34,7

28,5

6,19

4,3

1,5

0,14

3 (prog.)

0,25

Données sur la masse salariale pour le versement transport

Zone géographique	ensemble Guyane				
Tranche d'effectif salarié de l'établis. au 31/12/08	nbre établ.	ETP Tot	dt FPE	rémun. brutes	dt FPE
Moins de 10 salariés	12 095	8 195	203	217 870 871	8 777 013
10 à 49 salariés	703	12 716	2 313	403 935 423	91 463 790
50 salariés et plus	162	19 328	6 070	729 862 934	251 552 626
Total	12 960	40 239	8 586	1 351 669 228	351 793 429

source : Insee-clap 2008

CC ou Commune	CCCL				
Tranche d'effectif salarié de l'établis. au 31/12/08	nbre établ.	ETP Tot	dt FPE	rémun. brutes	dt FPE
Moins de 10 salariés	8 653	5 888	89	153 646 182	4 209 415
10 à 49 salariés	470	8 500	1 366	273 542 300	56 286 459
50 salariés et plus	109	14 367	4 562	525 262 453	191 185 021
Total	9 232	28 755	6 017	952 450 935	251 680 895
part de la CC	71,2%	71,5%	70,1%	70,5%	71,5%

source : Insee-clap 2008

CC ou Commune	CCS				
Tranche d'effectif salarié de l'établis. au 31/12/08	nbre établ.	ETP Tot	dt FPE	rémun. brutes	dt FPE
Moins de 10 salariés	1 677	1 345	58	41 672 638	2 302 834
10 à 49 salariés	124	2 256	299	75 627 874	11 517 096
50 salariés et plus	28	2 854	485	129 512 910	20 397 563
Total	1 829	6 455	842	246 813 422	34 217 493
part de la CC	14,1%	16,0%	9,8%	18,3%	9,7%

source : Insee-clap 2008

CC ou Commune	CCOG				
Tranche d'effectif salarié de l'établis. au 31/12/08	nbre établ.	ETP Tot	dt FPE	rémun. brutes	dt FPE
Moins de 10 salariés	1 533	838	45	20 030 970	1 926 648
10 à 49 salariés	99	1 783	594	50 148 177	21 597 995
50 salariés et plus	23	1 999	935	71 324 686	36 646 303
Total	1 655	4 620	1 574	141 503 833	60 170 946
part de la CC	12,8%	11,5%	18,3%	10,5%	17,1%

source : Insee-clap 2008

CC ou Commune	CCEG				
Tranche d'effectif salarié de l'établis. au 31/12/08	nbre établ.	ETP Tot	dt FPE	rémun. brutes	dt FPE
Moins de 10 salariés	232	124	11	2 521 081	338 116
10 salariés et plus	12	285	142	8 379 957	5 385 979
Total	244	409	153	10 901 038	5 724 095
part de la CC	1,9%	1,0%	1,8%	0,8%	1,6%

source : Insee-clap 2008

Guyane : le réseau routier national



DDE Guyane - SAEP - Mai 2010

Données de comptage sur le réseau routier national

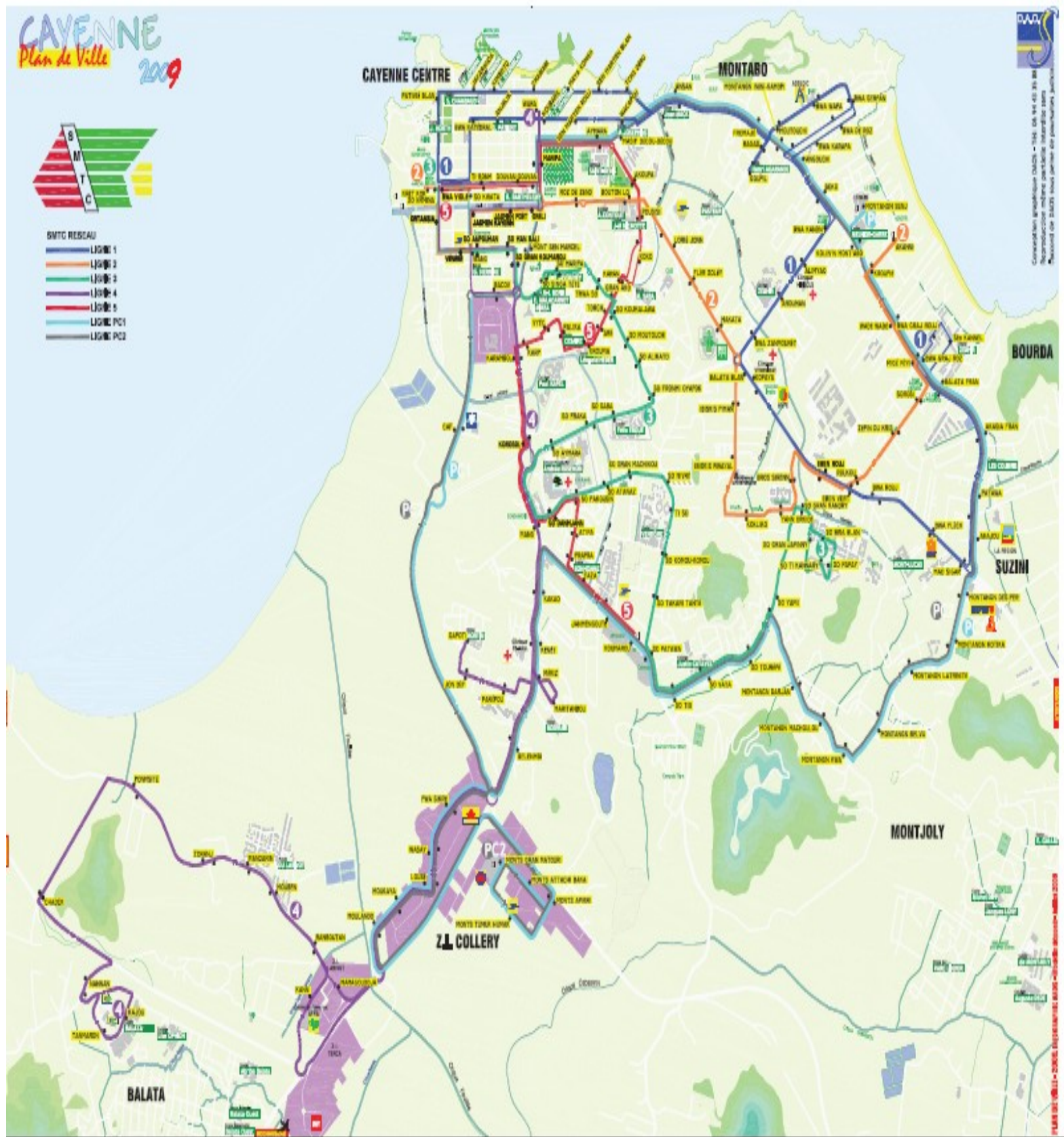
RN	N° Section	Type	PR Compteurs	PR Origine	aux-dits Origin	PR Extrémité	ux-dits Extrém	MJA TV	MJA PL
1	1.00	P	2+035	1+140	Rond point Leblo	3+072	Rond point Marir	25 887	603
1	2.00	P	4+180	3+072	Rond point Marir	5+345	Rond point Balat	44 543	963
1	3.00	P	8+000	5+345	Rond point Balat	25+205	Carrefour RN 1 /	14 383	497
1	4.00	P	25+725	25+205	Carrefour RN 1 /	26+820	Macouria	9 277	413
1	5.00	P	54+580	26+820	Macouria	57+135	Carrefour Kafé	6 071	346
1	6.00	P	61+060	57+135	Carrefour Kafé	85+145	Carrefour RN 1 /	3 471	147
1	7.00	P	111+560	85+145	Carrefour RN 1 /	113+135	Rond point RN1 /	1 882	132
1	7.01	P	116+125	113+135	Rond point RN1 /	116+326	Carrefour RN1 /	1 215	145
1	8.00	P	118+000	116+326	Carrefour RN1 /	124+220	Corossony	1 713	128
1	9.00	P	133+785	124+220	Corossony	144+805	Pont d'Iracoubo	1 402	126
1	10.00	P	175+150	144+805	Pont d'Iracoubo	189+356	Carrefour RN 1 /	1 165	89
1	11.00	P	247+200	189+356	Carrefour RN 1 /	250+475	Carrefour RN 1 /	1 140	78
1	12.00	P	253+900	250+475	Carrefour RN 1 /	257+305	Carrefour RN 1 /	3 245	3
2	15.00	P	0+635	0+540	Carrefour RN 2 /	1+707	Carrefour RN 2 /	23 185	537
2	16.00	P	3+760	1+707	Carrefour RN 2 /	4+648	Carrefour RN 2 /	16 613	497
2	17.00	P	5+845	4+648	Carrefour RN 2 /	6+622	Rond point Califc	10 863	327
2	18.00	P	10+510	6+622	Rond point Califc	11+560	Carrefour RN 2 /	2 110	106
2	19.00	P	18+840	11+560	Carrefour RN 2 /	19+137	Carrefour RN 2 /	2 472	332
2	20.00	P	19+200	19+137	Carrefour RN 2 /	35+780	Pont de la Comté	1 827	244
2	21.00	P	48+300	35+780	Pont de la Comté	53+760	Carrefour RN 2 /	817	78
2	22.00	P	102+200	53+760	Carrefour RN 2 /	107+445	Carrefour RN 2 /	427	15
2	23.00	P	178+436	107+445	Carrefour RN 2 /	183+100	Carrefour Saut M	438	32

Guyane : le réseau routier principal



DDE Guyane - SAEP - Mai 2010

Carte du réseau de transports urbains à Cayenne



Liste des lignes de transports interurbains (TIG)

Lignes au départ de Cayenne :

- ligne 5 :** Cayenne / Macouria / Kourou
- ligne 6 :** Cayenne / Macouria
- ligne 9 :** Cayenne / Iracoubo
- ligne 11 :** Cayenne / Rémire Montjoly
- ligne 12 :** Cayenne / Matoury (mairie)
- ligne 13 :** Cayenne / Matoury (mairie) / Rochambeau
- ligne 15 :** Cayenne / Roura / Kaw
- ligne 16 :** Cayenne / Cacao
- ligne 17 :** Cayenne / Régina

Lignes au départ de Rémire Montjoly :

- ligne 11 :** Rémire Montjoly / Cayenne
- ligne 14 :** Rémire Montjoly / Matoury

Lignes au départ de Matoury :

- ligne 12 :** Matoury / Cayenne
- ligne 8 :** Matoury / Montsinéry
- ligne 13 :** Rochambeau / Matoury / Cayenne
- ligne 14 :** Matoury / Rémire Montjoly

Lignes au départ de Roura :

- ligne 15 :** Kaw / Roura / Cayenne
- ligne 16 :** Cacao / Cayenne

Lignes au départ de Régina / Kaw :

- ligne 15 :** Kaw / Roura / Cayenne
- ligne 17 :** Régina / Cayenne
- ligne 18 :** Régina / Saint-Georges-de-l'Oyapock

Ligne au départ de Saint-Georges-de-l'Oyapock :

- ligne 18 :** Saint-Georges-de-l'Oyapock / Régina

Lignes au départ de Montsinéry-Tonnegrade :

- ligne 7 :** Montsinéry / Macouria
- ligne 8 :** Montsinéry / Tonnegrade / Matoury

Lignes au départ de Macouria (Tonate) :

- ligne 6 :** Macouria / Cayenne
- ligne 7 :** Macouria / Montsinéry

Lignes au départ de Kourou :

- ligne 5 :** Kourou / Macouria / Cayenne
- ligne 4 :** Kourou / Sinnamary / Iracoubo

Lignes au départ d'Iracoubo / Sinnamary :

- ligne 2 :** Iracoubo / Mana / Saint-Laurent du Maroni
- ligne 3 :** Iracoubo / Saint-Laurent du Maroni
- ligne 4 :** Iracoubo / Sinnamary / Kourou
- ligne 9 :** Iracoubo / Cayenne
- ligne 10 :** Iracoubo / Saint-Laurent (express)

Lignes au départ de Mana / Awala-Yalimapo :

- ligne 1 :** Awala / Mana / Saint-Laurent
- ligne 2 :** Saint-Laurent / Mana / Iracoubo

Lignes au départ de Saint-Laurent du Maroni :

- ligne 1 :** Saint-Laurent du Maroni / Javouhey / Mana / Awala
- ligne 2 :** Saint-Laurent du Maroni / Mana / Iracoubo
- ligne 3 :** Saint-Laurent du Maroni / Iracoubo
- ligne 10 :** Saint-Laurent du Maroni / Iracoubo (express)

Financements sur le réseau routier national de 2008 à 2010

Entretien-régénération et dépenses d'exploitation	2 008	2 009	2 010
Dotation globalisée	1 752 571,36	1 551 816,56	1 342 022,50
Entretien préventif	1 355 207,11	1 199 455,75	1 541 704,51
Réhabilitation	1 652 112,05	629 669,52	959 135,48
centre		11 772,59	55 483,67
Dégats exc	2 073,47		
Centres d'exploitation	27 693,51		4 221,62
Régénération			
Renforcement RN2		6 466 372,84	1 011 220,56
Renforcement RN2			1 410 017,31
Section réginé Sr-Georges	609 131,65		
OA			
Entretien spécialisé			
Grosses réparations	711 734,08	1 228 910,98	920 852,92
Activités PARC			
Achat matériel	487 639,95	97 737,95	732 206,64
Opération nouveau parc	22 530,30	143 708,00	116 828,00
Opération de sécurité			
Accotements, obstacles latéraux, sign,,,	335 619,80	706 043,92	441 371,00
Glissières de sécurité		740 659,20	
Exploitation Comptage routier		55 000,00	35 000,00
	6 956 313,28	12 831 147,31	8 570 064,21

Developpement du réseau	2 008	2 009	2 010
RN1			
Sortie Iracoubo			254 987,91
Modernisation IRACOUBO		41 279,45	2 513,00
Modernisation entre Iracoubo et SLt	11 965,50		
Etudes aménagement RN1 RN2	684 465,60	205 355,40	78 971,60
Pont organabo		669 606,66	
Pont organabo	63 068,84		1 169 132,06
Contentieux Abchée		1 969 122,83	
RN2			
Etudes	651 454,20	112 834,68	43 623,74
Pont sur l'oyapock et voie d'accès	342 797,47	17 092 990,02	9 355 278,84
RN2 liaison vers l'Oyapock	5 239 064,99	5 781 593,63	338 365,19
	6 992 816,60	25 872 782,67	11 242 872,34
Pont du LARIVOT	2 008	2 009	2 010
Mise en sécurité		757 240,76	142 759,24
Pont du larivot - maintenance		399 611,87	156,00
Confortement du pont du Larivot			7 420 006,74
Dotation globalisée pour pont			3 800 000,00
Pont du Larivot - dédomagement			877 500,00
Etudes remplacement Pt Larivot			103 057,41
Etudes réhabilitation		60 879,52	96 635,00
Etudes Pts Kourou et Larivot		50 000,00	
Confortement CD5			1 987 883,50
		1 267 732,15	14 427 997,89

Investissements routiers (Conseil général)

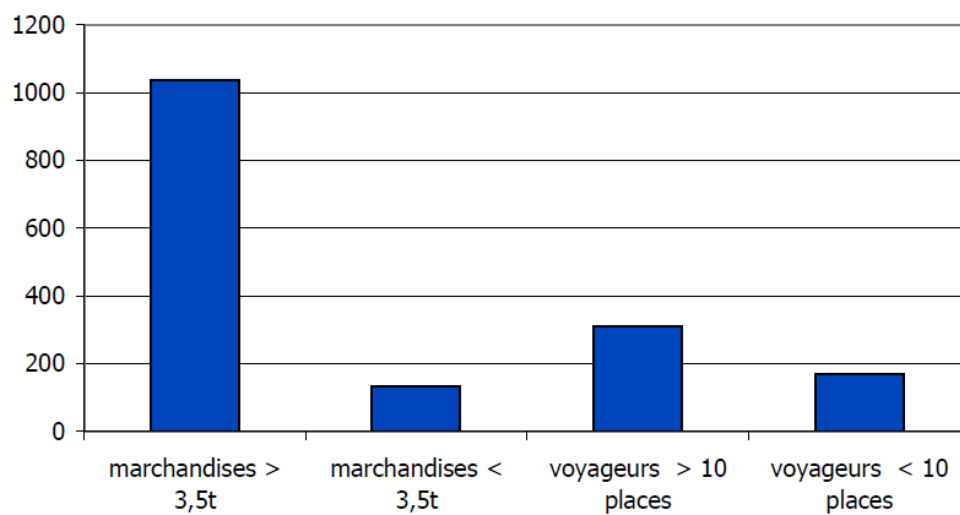
Route	2 008		2009	
	Régénération	Travaux neufs	Régénération	Travaux neufs
RD1	172 212,80 €	23 000,00 €	52 825,00 €	8 644 318,18 €
RD2	22 108,50 €		94 899,00 €	284 969,75 €
RD3	13 832,47 €		31 200,00 €	1 505 676,59 €
RD3BIS	40 190,00 €			
RD4			30 154,00 €	
RD5	229 710,00 €		306 522,50 €	442 585,30 €
RD6	14 500,00 €		352 056,71 €	
RD7	6 300,00 €			756 300,00 €
RD8	44 356,00 €	52 987,00 €	3 352,00 €	1 176 716,10 €
RD9	29 592,00 €	5 427 447,09 €		18 500,00 €
RD10			86 117,54 €	
RD11	13 613,60 €	1 812 981,45 €	90 520,50 €	312 702,00 €
RD16	15 300,00 €			
RD17				206 805,00 €
RD18		20 540,00 €	11 104,71 €	38 660,00 €
RD21	3 000,00 €			
RD51			21 283,00 €	3 323 132,40 €
RD54		23 956,00 €		
RD191			33 185,00 €	
RD2001			15 448,00 €	
ExRN3			44 633,60 €	
Multiple RD	186 415,32 €	216 558,20 €	619 121,94 €	
Autre		1 054 235,00 €		1 457 745,00 €
Total	791 130,69 €	8 631 704,74 €	1 792 423,50 €	18 168 110,32 €

Autre : Belizon Cacao

Récapitulation investissements routiers (Conseil général et Etat)
suite annexes 11 et 12

	2008	2009	2010
1) ETAT			
- Entretien, régénération et dépenses d'exploitation	6 956 320	12 831 150	8 570 000
- Investissement	6 992 820	25 872 790	11 242 875
(dont pont sur l'Oyapock et voies d'accès)		17 092 990	9 355 278
- Pont du Larivot		1 267 732	14 427 997
TOTAUX	13 949 140	39 971 670	34 240 975
2) CONSEIL GENERAL			
- Régénération	791 130	1 792 423	ND
- Travaux neufs	8 631 704	18 168 110	ND
TOTAUX	9 422 834	19 960 533	

Parc de véhicules (décembre 2009)



Source : DDE

Cet avis sur le site TED: <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:83723-2011:TEXT:FR:HTML>

F-Cayenne: Services de conseil en matière de systèmes de transport

2011/S 51-083723

AVIS DE PRÉINFORMATION

Services

SECTION I: POUVOIR ADJUDICATEUR

I.1) NOM, ADRESSES ET POINT(S) DE CONTACT

DDE 973

Directeur de l'environnement de l'aménagement et du logement (rue du Vieux Port, BP 6003)

Contact: Service planification

Attn: Christophe Mascitti

97306 Cayenne

FRANCE

Téléphone +594 594296430

Courrier électronique (e-mail): christophe.mascitti@developpement-durable.gouv.fr

Adresse auprès de laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues: Point(s) de contact susmentionné(s)

I.2) TYPE DE POUVOIR ADJUDICATEUR ET ACTIVITÉ(S) PRINCIPALE(S)

Ministère ou toute autre autorité nationale ou fédérale, y compris leurs subdivisions régionales ou locales

Le pouvoir adjudicateur agit pour le compte d'autres pouvoirs adjudicateurs Oui

SECTION II.B: OBJET DU MARCHÉ (FOURNITURES OU SERVICES)

II.1) INTITULÉ ATTRIBUÉ AU MARCHÉ PAR LE POUVOIR ADJUDICATEUR

Réalisation d'études préliminaires pour permettre l'élaboration d'un plan global de transports et déplacements en Guyane.

II.2) TYPE DE MARCHÉ ET LIEU DE LIVRAISON OU D'EXÉCUTION

Catégorie de services: n° 12

II.3) DESCRIPTION SUCCINCTE DE LA NATURE ET DE LA QUANTITÉ OU DE LA VALEUR DES FOURNITURES OU SERVICES

Le présent avis porte sur la réalisation d'études préliminaires pour permettre l'élaboration d'un plan global de transports et de déplacements en Guyane conformément à la décision prise par le président de la république en février 2010. Ce plan porte sur les déplacements intérieurs à la Guyane ainsi que sur les relations de ce territoire avec les pays voisins.

Ces études porteront notamment sur les 4 thèmes suivants qui pourraient faire l'objet de 4 lots séparés:

— lot n° 1: schémas de transports multimodaux pour les 4 communautés de communes,

— lot n° 2: schéma de voiries et de services de transports interurbains,

— lot n° 3: desserte multimodale des communes de l'intérieur et des communes isolées,

— lot n° 4: gouvernance des systèmes de transport, maquettes financières et hypothèses de programmation à 5, 10 et 20 ans.

valeur estimée hors TVA
Fourchette: comprise entre 400 000 et 600 000 EUR
Division en lots Oui

II.4) **CLASSIFICATION CPV (VOCABULAIRE COMMUN POUR LES MARCHÉS PUBLICS)**
71311200

II.5) **DATE PRÉVUE POUR LE LANCEMENT DES PROCÉDURES DE PASSATION**
1.4.2011

II.6) **MARCHÉ COUVERT PAR L'ACCORD SUR LES MARCHÉS PUBLICS (AMP)**

II.7) **INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES**

Pour réaliser les prestations, les bureaux d'étude s'appuieront sur le diagnostic établi par le conseil général de l'environnement et du développement durable en mars 2011 ainsi que sur les études listées dans la bibliographie qui sera fournie aux candidats avec les dossiers de consultation. Le délai prévisionnel de réalisation des études est évalué à 6 mois avec un démarrage prévu en juin 2011 et une fin des prestations en décembre 2011. Les bureaux d'étude et consultants recherchés pour l'exécution de ces prestations devront disposer de compétences et références adaptées dans les domaines suivants (liste non exhaustive): économie des transports, planification des infrastructures et services de transports, évaluation environnementale, droit des services publics et de l'environnement, analyses socio-économiques des infrastructures et services de transport. Cet avis de préinformation est destiné à réduire les délais de publication.

SECTION III: RENSEIGNEMENTS D'ORDRE JURIDIQUE, ÉCONOMIQUE, FINANCIER ET TECHNIQUE

III.1) **CONDITIONS RELATIVES AU CONTRAT**

III.1.1) **Conditions financières principales et dispositions en matière de paiement et/ou références aux textes qui les réglementent**

III.2) **CONDITIONS DE PARTICIPATION**

III.2.1) **Marchés réservés**

SECTION VI: RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

VI.1) **LE MARCHÉ S'INSCRIT DANS UN PROJET/PROGRAMME FINANCÉ PAR DES FOND COMMUNAUTAIRES**

VI.2) **AUTRES INFORMATIONS**

Date d'envoi du présent avis au JOUE et au BOAMP: 10.3.2011.

VI.3) **INFORMATIONS SUR LE CADRE RÉGLEMENTAIRE GÉNÉRAL**

VI.4) **DATE D'ENVOI DU PRÉSENT AVIS:**

10.3.2011

Carte générale des infrastructures de transports de Guyane



GLOSSAIRE

AFD :	agence française de développement
AO :	autorité organisatrice
BHNS :	bus à haut niveau de service
CCEG :	communauté de communes de l'est guyanais
CGCT :	code général des collectivités territoriales
CCIG :	chambre de commerce et d'industrie de la Guyane
CCOG :	communauté de communes de l'ouest guyanais
CCCL :	communauté de communes du centre littoral
CNES :	centre national d'études spatiales
CPER :	contrat de projet Etat-Région
CSG :	centre spatial guyanais
CCS :	communauté de communes des savanes
EPCI :	établissement public de coopération intercommunale
DDC :	Dégrad des Cannes
ESA :	agence spatiale européenne
FEADER :	fonds européen agricole pour le développement rural
FEDER :	fonds européen de développement régional
FEOGA :	fonds européen d'orientation et de garantie agricole
FIRT :	fonds d'investissement des routes et des transports
IEDOM :	institut d'émission des départements d'outre-mer
PAPA :	programme d'accompagnement du parc amazonien
PDMI :	programme de modernisation des itinéraires routiers
PGTD :	plan global de transports et de déplacements
PDU :	plan de déplacements urbains
PO :	programme opérationnel
PTU :	périmètre de transports urbains
RD :	route départementale
RN :	route nationale
SAR :	schéma d'aménagement régional
SCOT :	schéma de cohérence territoriale
SDOM :	schéma directeur d'orientation minière
SMTC :	syndicat mixte de transports collectifs
SRT :	schéma régional de transports
SRIT :	schéma régional des infrastructures et des transports
TCU :	transports collectifs urbains
TCNU :	transports collectifs non urbains
TIG :	transports interurbains de Guyane
VC :	voirie communale
VT :	versement transport

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45