

Juin 2020

EVALUATION DU PLAN GLOBAL DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DE LA GUYANE

Annexe 2 - Bilan d'avancement des actions et analyse par action



Liste des actions et synthèse de leur état d'avancement

RÉALISÉE

EN COURS

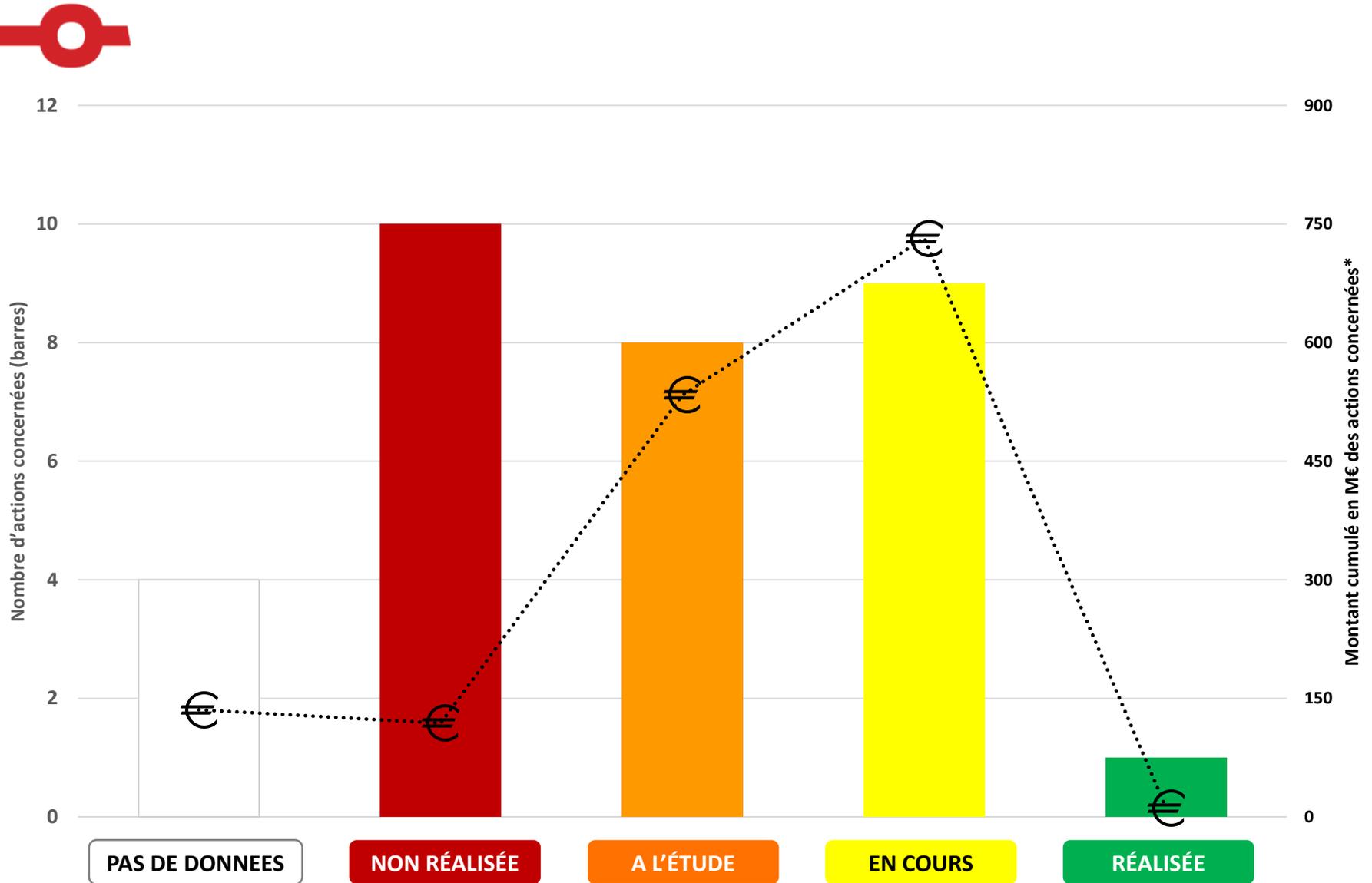
A L'ÉTUDE

NON RÉALISÉE

PAS DE DONNEES

N°	ACTION	MONTANT*	MODE CONCERNE	PILOTAGE	AVANCEMENT
1	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale (maîtrise d'ouvrage commune CACL / CTG)	458,5	routier	CTG/CACL	A L'ÉTUDE
2	Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL (maîtrise d'ouvrage Etat)	125,7	routier	ETAT	EN COURS
3	Création d'une ligne de TCSP	88	TC	CACL	EN COURS
4	Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération	4	TC	CACL	EN COURS
5	Création de pôles de mobilité sur la CACL	12,3	Intermodalité	CACL	NON RÉALISÉE
6	Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula	1,4	fluvial	CACL	A L'ÉTUDE
7	Refonte de la politique de stationnement de la CACL	2,5	stationnement	CACL	A L'ÉTUDE
8	Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL	15,8	modes actifs	CACL	A L'ÉTUDE
9	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale	154,9	routier	CCOG	EN COURS
10	Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni	2	TC	Communes	A L'ÉTUDE
11	Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni	1	Intermodalité	Communes	A L'ÉTUDE
12	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG	1,1	Intermodalité	CCOG	NON RÉALISÉE
13	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale – communes de la CCDS	92,2	routier	Communes	PAS DE DONNEES
14	Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou	1,3	TC	Communes	A L'ÉTUDE
15	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS	0,5	Intermodalité	CCDS	NON RÉALISÉE
16	Aménagements de voirie sur CCEG	15,1	routier	Communes	PAS DE DONNEES
17	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG	0,8	Intermodalité	CCEG	PAS DE DONNEES
18	Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire	1	TC	CTG	NON RÉALISÉE
20	Mise à niveau du réseau routier national (axe panaméricain RN1/RN2) yc doublement pont du Larivot	227	routier	ETAT	EN COURS
21	Fiabilisation du réseau routier départemental	62,3	routier	CTG	EN COURS
22	Prolongement de la route du fleuve	51,3	routier	ETAT	A L'ÉTUDE
23	Amélioration de la desserte de Saint-Elie	17,5	Aérien	ETAT	NON RÉALISÉE
24	Développement de la voirie des communes de l'intérieur et des communes isolées	27,3	routier	Communes	PAS DE DONNEES
25	Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves Maroni et Oyapock	5	fluvial	CTG	NON RÉALISÉE
26	Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock	37	fluvial	ETAT	EN COURS
28	Amélioration / sécurisation des aérodromes	22,2	Aérien	ETAT	EN COURS
29	Mise en place de nouvelles OSP voyageurs (Cayenne – Camopi) et fret (Maripasoula – Grand Santi)	-	Aérien	ETAT	NON RÉALISÉE
30	Structuration de l'offre de transport par hélicoptère	0,3	Aérien	ETAT	NON RÉALISÉE
31	Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes	11	Portuaire	ETAT	RÉALISÉE
32	Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni	21	Portuaire	ETAT	NON RÉALISÉE
33	Amélioration du bac Saint-laurent / Albina	11,1	fluvial	CTG	EN COURS
34	Création de plateformes logistiques en Guyane	60	Fret	Privé	NON RÉALISÉE

Synthèse de l'avancement des 34 actions du PGTD (en nombre et en montant)



Synthèse par maître d'ouvrage



MOA	RÉALISÉE	EN COURS	A L'ÉTUDE	NON RÉALISÉE	PAS DE DONNEES	TOTAL
CACL	19,7	12,3		92		124
CCDS		0,5				0,5
CCEG			0,8			0,8
CCOG		1,1		154,9		156
Communes	4,3		134,6			138,9
CTG		6		62,3		68,3
CTG/CACL	458,5					458,5
ETAT	51,3	38,8		423		513,1
Privé		60				60
GPM					11	11

Action n° 1 : Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CACL

MOA : CTG/CACL

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Mailler et hiérarchiser le réseau de voirie tout en favorisant le développement des transports en commun.
- Désaturer le réseau primaire d'une partie du trafic local et réduire la fragilité actuelle du réseau due à l'absence de maillage.
- Adapter la voirie à ses usages (partage de la voirie).
- Améliorer la desserte des zones d'habitat et anticiper les évolutions urbaines

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Mise en place de voies réservées aux bus sur les axes stratégiques, en particulier dans Cayenne, sur la liaison Cayenne – Rémire-Montjoly, sur la RN2 entre Balata et PROGT et sur la RN1 entre Balata et le pont du Larivot

Que prévoyait l'action en détail?

- Requalification de voies existantes (route de Cabassou à Cayenne, route de Suzini, chemin Gibelin à Matoury,...) afin d'améliorer le partage de la voirie entre les différents usagers, y compris les transports en commun, et de sécuriser les déplacements, tout particulièrement ceux en modes actifs
- Création des voiries de desserte des nouvelles zones d'urbanisation, en particulier à Matoury et Macouria
- Amélioration du maillage de la voirie par la mise en œuvre de nouveaux barreaux : liaison Matoury – Cogneau – Crique Fouillée, Boulevard Urbain Est, contournement du bourg de Matoury, liaison PROGT – La Chaumière

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Le réseau viaire de la CACL sature aux heures de pointes, avec peu de trajets alternatifs possibles. Les grands axes de communication sont de moins en moins adaptés au trafic actuel, qui s'intensifiera à l'avenir. Par ailleurs, les voies de circulation ne présentent pas d'aménagements adaptés à la circulation des piétons et cyclistes. Les liaisons à l'intérieur de la CACL sont pénalisées par une absence de maillage entre routes nationales, et des voiries secondaires inadaptées pour recevoir un trafic important, y compris pour l'accès à des polarités importantes (Balata, PROGT, bourgs ...) : Chaussée étroite, absence d'accotements, manque de visibilité, absence de jalonnement. Des améliorations récentes sont à noter (ex : route Lindor tigre)
- Pour améliorer les conditions de déplacements internes à la CACL et éviter de concentrer tout le trafic sur le réseau national, le PDU prévoit de créer 10 liaisons de maillage entre routes nationales et de réaménager/recalibrer les voiries urbaines et locales. Le détail des liaisons concernées est proposé en page suivante. Ce point a fait l'objet d'un commentaire de la part de l'État lors de la consultation des parties prenantes.

Qu'en est-il aujourd'hui?

A L'ÉTUDE

- A ce jour, cette action a surtout fait l'objet de réflexion désormais arrivée à maturité et inscrite dans les documents de planification locaux (SCoT et PDU). Une voirie a été réalisée entre le secteur des Ames claires et la route du Tigre

Quels enseignements et perspectives?

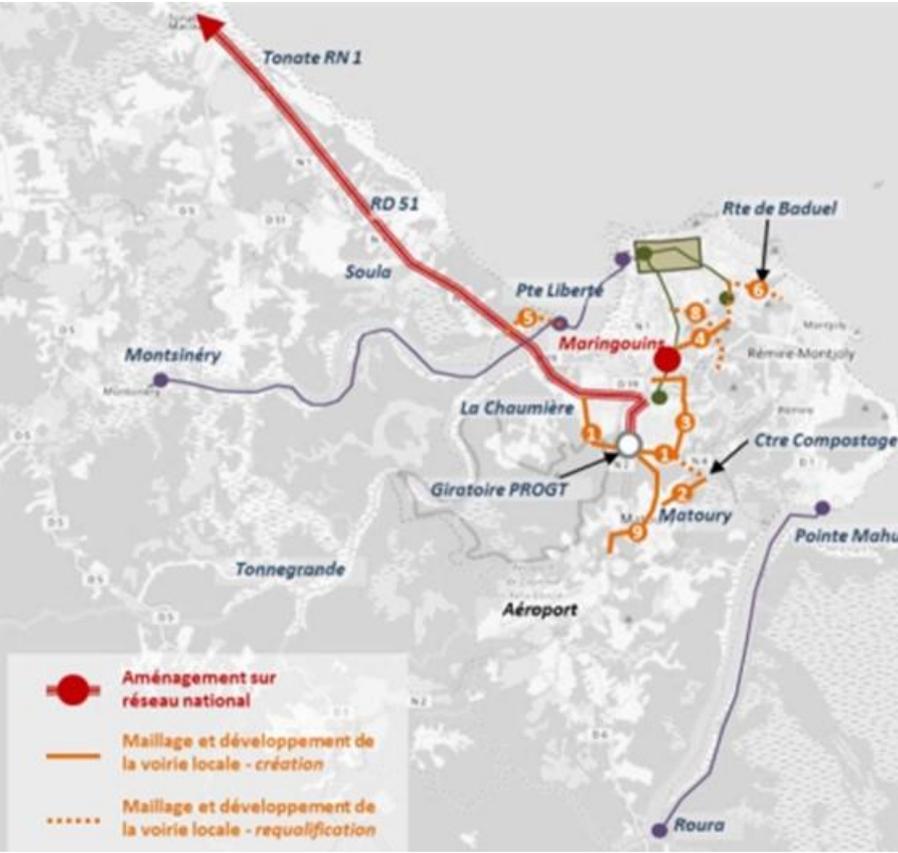
390 M€ prévus au PDU pour l'amélioration du maillage routier, ainsi que le réaménagement / recalibrage de voiries urbaines et locales et l'amélioration du jalonnement local.

PROJETS DE MAILLAGES ROUTIERS PREVUS AU PDU DE LA CACL

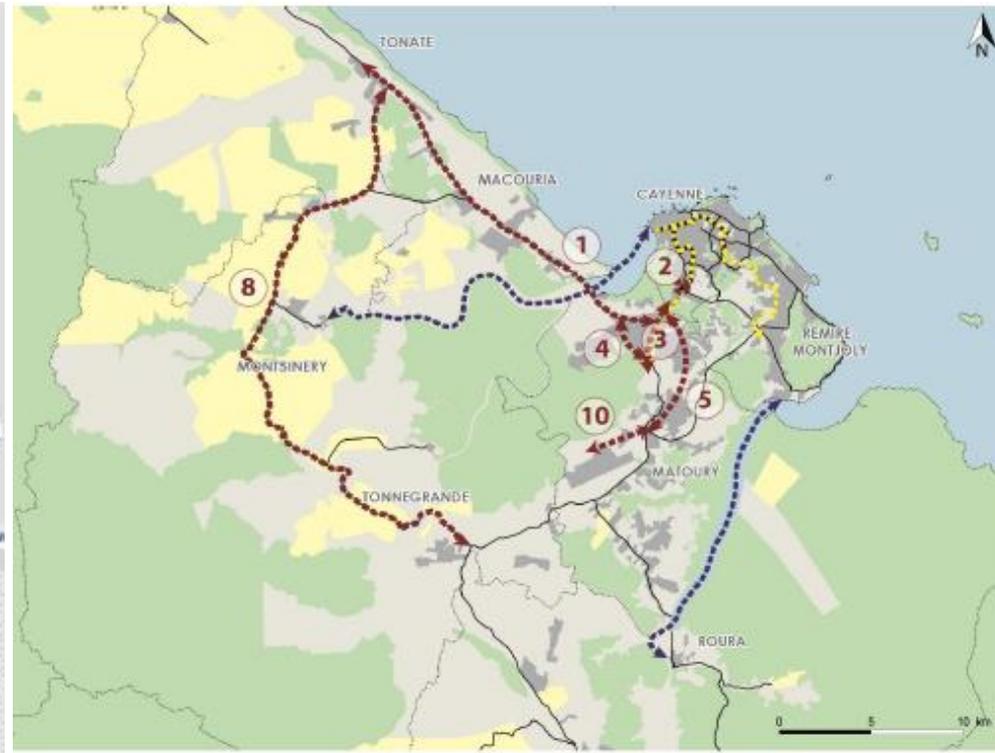
NUM AXE	NUM ACT.	NOM ACTION	COMPETENCE	PRIORITE 1				PRIORITE 2				PRIORITE 3			
				Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
1.3		Amélioration du maillage routier		8,40	0,00	0,04	0,00	26,5	0,00	0,13	0,00	26,20	0	0,00	0,00
	1	Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (RN4) : création liaison giratoire PROGT - La Chaumière	Communes pour les axes intra-communales et CTG/Etat pour les axes intercommunaux					10	0,0	0,050	0,0				
	2	Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (RN4) : création liaison giratoire PROGT - Cogneau la ..						2	0,0	0,010	0,0				
	3	Axe 1 - La Chaumière (RN1) / Ctre de compostage (RN4) :Requalif. Ch. De la Distillerie (Cogneau)						1,1	0,0	0,006	0,0				
	4	Axe 2 - Matoury-Gibelin / Ctre de compostage (RN4) : Création d'une liaison Cogneau - Gibelin										2,50	0,0	0,0	0,0
	5	Axe 3 - Collery (RN1) - Rte de la Distillerie : création liaison Collery - Cogneau la M. (nord)						6,3	0,0	0,032	0,0				
	6	Axe 3 - Collery (RN1) - Rte de la Distillerie : requalification traversée Cogneau la M.						1,2	0,0	0,006	0,0				
	7	Axe 4 - Gir Maringouins (RN1) / Route de Baduel : Liaison Gir. Maringouins / Carr. Tarzain						3,8	0,0	0,019	0,0				
	8	Axe 4 - Gir Maringouins (RN1) / Route de Baduel : Requalif. Chemin de Trou Biran						2,1	0,0	0,011	0,0				
	9	Axe 5 - RN1 / Pointe Liberté : Requalif. De l'accès à Pointe Liberté			1,5	0	0,01	0,0							
	10	Axe 6 - Requalif. Rte de Baduel			6,9	0	0,03	0,0							
	13	Axe 8 - Rémire Cabassou (RN3) / Gendarmerie Requalif. Rte de Cabassou / Tigre / Tarzan (RD 2)										7,5	0	0,0	0,0
	13	Axe 9 - Route du centre de Matoury : RP Califourchon / Matoury-Ctre / Cogneau L.										16,2	0	0,0	0,0
	14	Axe 10 - Route de l'Est (non chiffrée)													
TOTAL (en millions d'€)				390,1	0	1,3	0,0	376,5	-	0,1	-	26,2	-	-	-

Source : Projet de PDU CACL 2019

PROJETS ROUTIERS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION (PDU ET SCOT)



Source : Projet de PDU CACL 2019



Synthèse des principaux projets de transports terrestres et fluviaux

[P] prescription

(énoncés ci avant)

- Espaces urbanisés
- Espaces forestiers
- Espaces agricoles structurants
- Liaisons fluviales
- Projet de TCSP - phase 1
- Projet de TCSP - phase 2 et 3

Projets routiers structurants

AXES STRUCTURANTS :

- 1 - Doublement de la RN1 de Balata à Tonate et du pont du Larivot
- 2 - Aménagement du giratoire des Maringouins situé sur la commune de Cayenne
- 3 - Aménagement en 2X2 voies de la RN2 Balata-PROGT avec 2 voies réservées aux transports collectifs et l'aménagement adapté aux modes doux

AXES SECONDAIRES :

- 4 - Amélioration du maillage routier interurbain avec la liaison "PROGT / La Chaumière"
- 5 - Amélioration du maillage routier interurbain avec la création de la "route du centre" à Matoury
- 6 - Création d'une voie de contournement du centre-bourg de Matoury*
- 7 - Requalifications : RD23 à Rémie, route de Baduel à Cayenne, RN1 pour accès à la Pte Liberté *
- 8 - Recalibrage de la RDS (Macouria / Montsinéry-Tonnegrande) sur les ouvrages de franchissements (ponts, etc.)
- 9 - Aménagement de la Route de l'Est *
- 10 - Requalification de l'axe Rochambeau / Calibouchon

*projets non représentés car non viable à cette échelle

Source : Projet de SCOT CACL 2019

Action n° 2 : Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL

MOA : ETAT

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Anticiper la croissance démographique à l'Ouest et au Sud de la CACL, et donc la hausse attendue des besoins de déplacements.
- Sécuriser les déplacements des différents usagers de la RN1 et de la RN2.
- Assurer la desserte routière et en transports en commun de secteurs en pleine croissance démographique.
- Mailler et hiérarchiser le réseau de voirie tout en favorisant le développement des transports en commun.

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Entretien du réseau routier national

Que prévoyait l'action en détail?

- Le réaménagement des carrefours de Balata et des Maringouins ;
- Le réaménagement de la RN1 entre Balata et Tonate ;
- Le réaménagement de la RN2 entre Balata et Matoury Centre ;
- La déviation du bourg de Matoury ;
- La requalification de la RN1 entre Maringouins et Leblond ;
- Le dédoublement du pont du Larivot.

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Le carrefour de Balata a été réalisé et livré en 2014, celui des Maringouins fait l'objet d'étude de variantes en vue de retenir le parti d'aménagement définitif.
- Le réaménagement de la RN1 entre Balata et Tonate s'inscrit dans l'étude globale du doublement de la RN1. L'opération a fait l'objet d'un débat public restitué en 2018 et d'études préliminaires, en cours. Le parti d'aménagement a été arrêté en décembre 2017 avec l'aménagement de carrefours en plan. Le démarrage de travaux est prévu en septembre 2022 pour une première section.
- Les travaux de doublement de la RN2 entre Balata et Matoury centre ont débuté en février 2020 (libération d'emprises). Les travaux de concessionnaires démarrent en juin, et de terrassements en septembre 2020.
- Le projet de dédoublement du pont du Larivot est lancé. Le démarrage des travaux est programmé en septembre 2021.

Qu'en est-il aujourd'hui?

EN COURS

- La plupart des opérations programmées ont soit été livrées (carrefour Balata), soit vont l'être prochainement (doublement RN2), soit sont encore à l'étude (RN1 et Larivot) pour une livraison d'ici l'échéance du PGTD (2025)

Quels enseignements et perspectives?

La période 2013-2019 a été l'occasion de faire murir et émerger les programmes des opérations. La période à venir va concentrer un grand nombre de chantiers, dont un majeur, celui du doublement de la RN1 et du pont du Larivot. Un certain nombre d'opération est inscrit au Contrat de Convergence

Action n° 3 : Création d'une ligne de TCSP

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir une offre capacitaire et attractive susceptible de provoquer du report modal
- Structurer le réseau urbain autour de deux lignes TCSP
- Relier les grands équipements entre eux et au centre de Cayenne
- Desservir une majorité des quartiers de la politique de la ville de Cayenne dans une logique de désenclavement et embellissement
- Réduire les coûts d'exploitation des TC

Qu'est qui accompagnait cette action ?

- Restructuration du réseau bus de la CACL
- Déploiement de la billettique et du SAEIV sur l'ensemble du réseau y compris BHNS
- Création d'un Centre de maintenance et remisage unique aux Maringouins

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Les études de faisabilité ont été menées en 2013-14 et ont conduit la CACL à postuler à l'Appel à Projets Grenelle III : le projet a été lauréat
- La concertation préalable a été initiée en 2014
- En 2016, la CACL a choisi de mettre en œuvre son projet via un contrat de partenariat (réalisation, maintenance des ouvrages réalisés) et la création d'une SEMOP pour l'exploitation du réseau bus et BHNS
- L'enquête publique a été décalée à fin 2020 suite au COVID-19

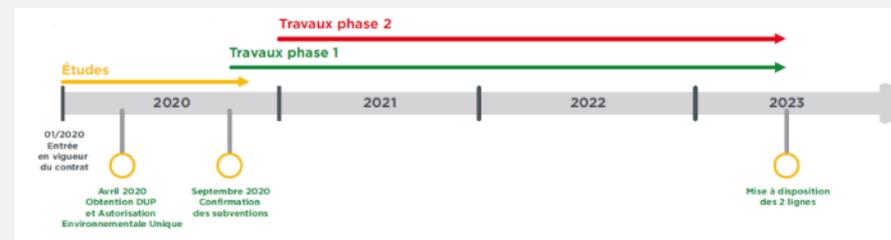
Qu'en est-il aujourd'hui?

EN COURS

- Le marché de partenariat a été signé en décembre 2019. L'avant-projet final puis les études de projet sont prévus d'être réalisés à l'issue de la DUP. La mise en service est prévue en 2023.

Que prévoyait l'action en détail?

- Des propositions d'itinéraires avaient été formulées dans le cadre des études PGTD pour permettre d'établir des budgets prévisionnels mais devaient être affinées dans le cadre d'études spécifiques, idem pour la réflexion sur le choix du mode qui impliquait une analyse fine sur le potentiel à desservir sur chaque itinéraire et le trafic attendu sur chaque axe TCSP à l'aide d'une modélisation de trafic.
- Une candidature aux appels à projet Grenelle était déjà imaginée



puis

Quels enseignements et perspectives?

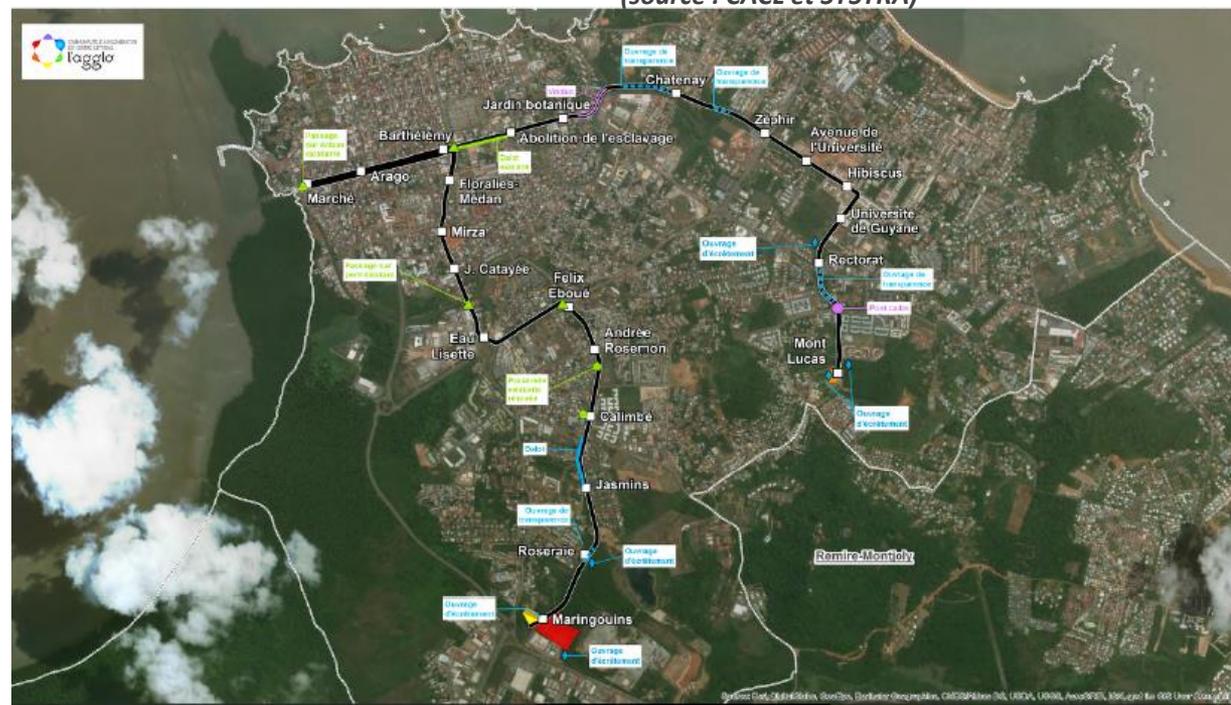
- Le projet a pris du retard puisqu'il était prévu initialement avec une mise en service en 2018 puis en 2020 lors de la reprise des études en 2016.
- Le projet de construction est lancé, dans l'attente d'une confirmation de la participation financière de l'Union Européenne qui devrait intervenir mi-2020.

Longueur d'infrastructure	10,4 km
Dont tronc commun	1,1 km
Longueur ligne A	5,7 km
Longueur ligne B	5,8 km
Nombre de stations	22
Stations ligne A	13
Stations ligne B	12
Interstation moyenne	490 m
Nombre de terminus	3
Pôles d'échanges	2
Parcs relais	1 (environ 180 places)
Fréquence sur le tronc commun aux heures de pointe	5 min
Fréquence sur chaque branche aux heures de pointe	10 min
Vitesse commerciale moyenne	19 km/h



(source : CACL et SYSTRA)

Création d'une ligne de TCSP – Détails du projet



-  Stations TCSP
-  Tronc TCSP
-  Limites communales
-  Pôle d'échange multimodal
-  Pôle d'échange bus
-  Centre de maintenance et de stockage

Action n° 4 : Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération

MOA : CACL

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir une offre de transport en commun adaptée à une agglomération de 150 000 puis 200 000 habitants.
- Encourager l'utilisation du réseau TC pour les trajets du « quotidien » (domicile-travail notamment) en proposant un niveau de service plus élevé.
- Adapter la tarification pour rendre les TC accessibles à tous.

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Une nouvelle politique tarifaire avec la création d'une gamme complète, incluant : titre unité, abonnement, tarification sociale.
- L'aménagement des points d'arrêt accessibles et sécurisés
- La mise en œuvre d'un système d'information voyageurs

Que prévoyait l'action en détail?

- Mettre en place un réseau de transport en commun d'agglomération, structuré et hiérarchisé avec différents types de lignes :
 - des lignes structurantes ou fortes qui peuvent être des TCSP sur les principaux axes ;
 - des lignes secondaires qui relient les bourgs, gros quartiers et zones commerciales entre eux ;
 - des lignes locales qui irriguent les quartiers vers les bourgs ou les équipements proches ;
 - des liaisons fluviales

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- La CACL, depuis sa prise de compétence transport, a considérablement fait évoluer son réseau, auparavant restreint à la seule Ville de Cayenne. Le système de transport est organisé autour de trois types de réseaux :
 - un réseau urbain (9 000 voyageurs/ jour), récemment baptisé Agglo'bus, qui dessert l'île de Cayenne, constitué de 8 lignes : 7 radiales et 1 circulaire. La ligne 7 Matoury – Cayenne centre a été mise en service en 2017 en préfiguration du BHNS
 - un réseau périurbain (1500 voyageurs/ jour) de 6 lignes, qui s'est progressivement étendu à l'ensemble des communes de l'agglomération
 - un ensemble de circuits de transport scolaire (196 lignes) qui irriguent l'ensemble du territoire de l'agglomération (11 000 élèves / jour)
 - une restructuration du réseau bus est prévue autour des lignes de BHNS et des pôles d'échange de Maringouins et Mont Lucas à l'horizon 2023. Des grands principes figurent dans les documents de planification (SCoT et PDU en attente de validation).

** Chiffres 2018*

Qu'en est-il aujourd'hui?

**PARTIELLEMENT
REALISEE**

- La fréquentation du réseau de transport collectif s'élevait à 2,4 millions de voyages / an en 2014 (dont 72% de clientèle scolaire). Le réseau doit gagner en efficacité pour augmenter la part modale des TC, ce à quoi doit contribuer le TCSP et les récentes évolutions.

Quels enseignements et perspectives?

Le réseau de transport de la CACL reste hétérogène et porte encore l'héritage des réseaux préexistants au moment du passage de la collectivité en AOM en 2012. Le réseau est constitué de lignes urbaine, périurbaine, interurbaine et scolaire sous différents modes de gestion : régie, marchés et DSP. Une SEMOP a été créée en janvier 2020.

L'arrivée du TCSP doit s'accompagner d'une restructuration phasée du réseau telle qu'inscrite dans les différents documents cadres (SCoT et PDU)

PLAN DU RESEAU AGGLO'BUS DE LA REGIE COMMUNAUTAIRE DES TRANSPORTS



LEGENDE

- Arrêts Urbains

Lignes exploitées par la RCT :

- LIGNE 1
- LIGNE 2
- LIGNE 3
- LIGNE 4
- LIGNE 5
- LIGNE 6
- LIGNES PC 1 et 2

Font cartographique DA05



(source : CACL)

LES CHIFFRES CLÉS 2018



1,10 €

Prix du ticket adulte

TRANSPORT URBAIN



1 984 000

Voyages annuels



9

lignes

TRANSPORT PÉRIURBAIN



2 500 000 €

Côût du service



254 350

Voyages annuels



6

lignes

TRANSPORT SCOLAIRE



11 228

voyageurs/jour



3 789 720

Voyages annuels



196

lignes



10 000 00 €

Côût du service



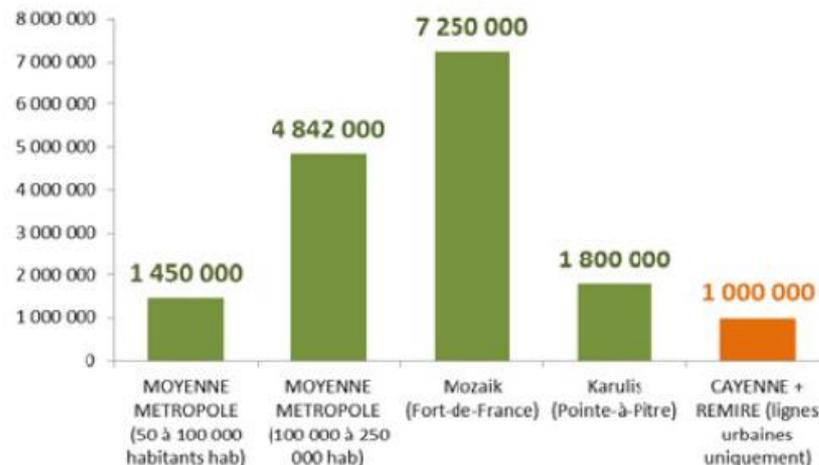
1 000 000 €

Recettes

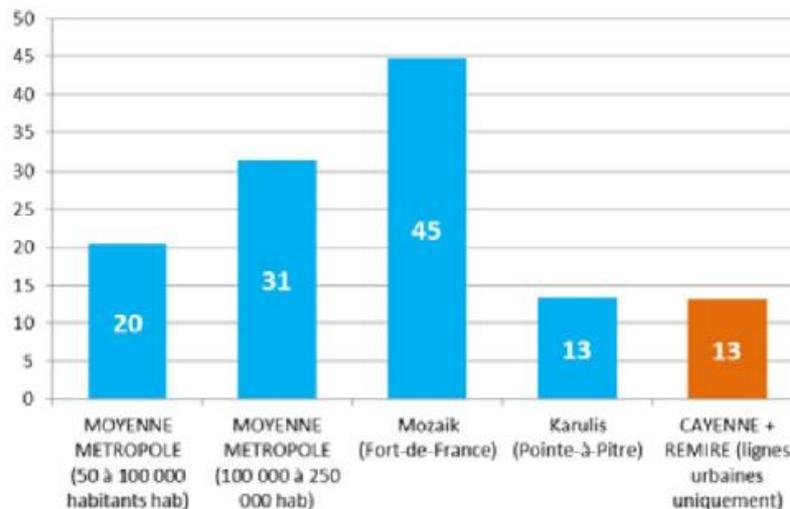
(source : CACL rapport d'activité 2018)

INDICATEURS DE PERFORMANCE

L'offre kilométrique annuelle



Nombre de km offert par habitant



(source : PDU CACL)

BILAN DES ACTIONS MISES EN ŒUVRE PAR LA CACL

2012

Année de la prise de la compétence transport : Dissolution du SMTC et intégration du personnel au sein de la **Régie Communautaire de Transport (RCT)**/ Organisation de la première rentrée scolaire : Instauration du « **Tarif social et solidaire** »/ Définition, adoption et mise en œuvre de la **nouvelle charte graphique du réseau**

2013

En route vers les améliorations de service : Valorisation des compétences et reconstitution des carrières des agents de la RCT / 2,2M€ investis pour l'acquisition de 8 bus/ Lancement de la ligne 6 Cayenne- Rémire-Montjoly / Lancement de la ligne E Montsinéry-Tonnégrande- Cayenne/ Aménagements pour l'amélioration du réseau/ Définition de la refonte du réseau / Réponse au 2^e Appel à projets TCSP

2014

Un rééquilibrage de l'offre de service sur le territoire de l'agglomération : Une offre adaptée pour les secteurs isolés de l'agglomération/ Une amélioration de la cohérence de l'offre et de l'articulation entre les différents réseaux urbains, périurbains et scolaires/ Une révision de la tarification dans l'objectif de rendre le réseau de transport plus attractif

BILAN DES ACTIONS MISES EN ŒUVRE PAR LA CACL

2015

Améliorer les conditions de sécurité dans les transports:

Mise en place d'une convention avec les forces de l'ordre afin de coordonner nos actions pour une prise en charge rapide en cas de problème sur les lignes de transport / Lancement de l'AMO pour la mise en place de 2 lignes de BHNS / Lancement de l'élaboration du (PDU)

2016

Le socle de la politique de transport de la CACL :

Poursuite des études sur la mise en place du BHNS : Choix du recours au marché de partenariat et de la mise en place d'une SEM Opérationnelle pour l'exploitation du réseau / Lancement des études pour la révision du SCoT / Révision du PLH / Lancement des études SDA Ad'AP / Déploiement du système de vidéosurveillance sur le réseau urbain

2017

Poursuite des actions en vue d'améliorer le service :

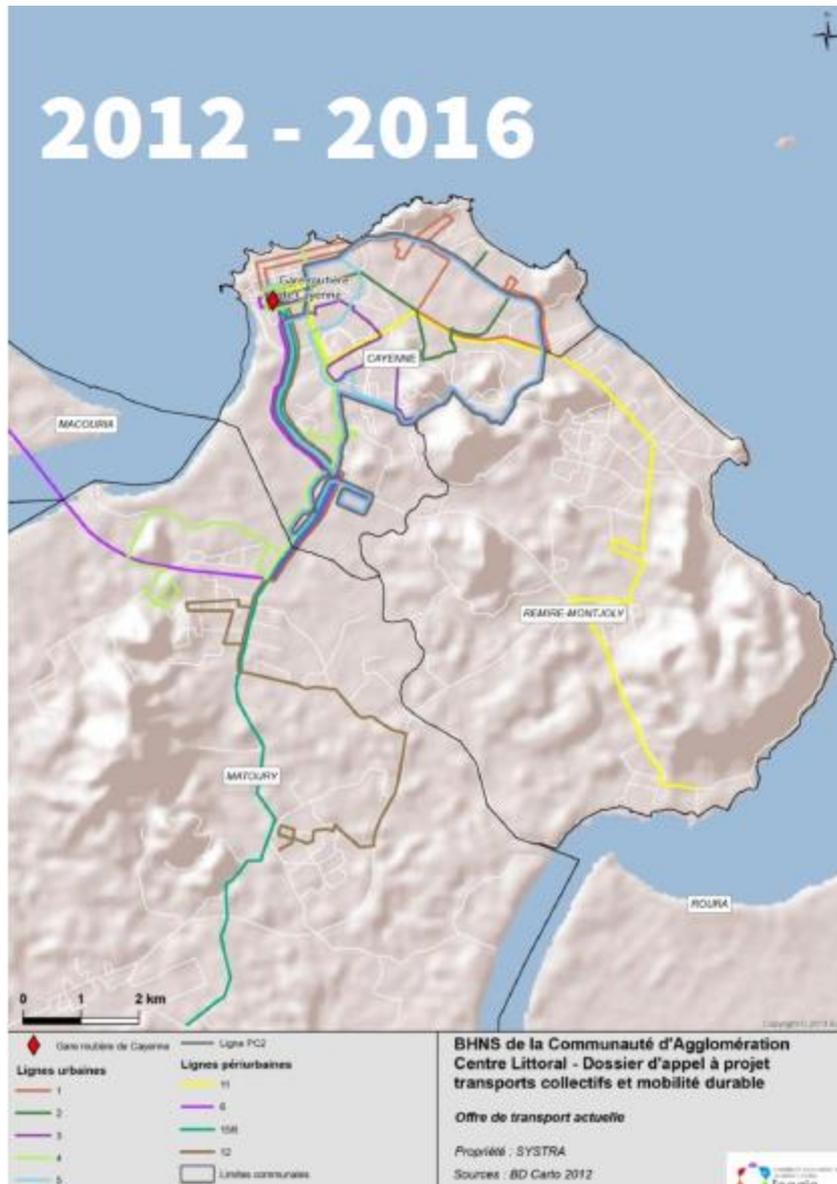
Lancement de la ligne urbaine 7 Matoury-Cayenne en DSP/ Lancement des études pour la mise en œuvre de navettes fluviomaritimes sur le territoire de la CACL.

2018

Poursuite des actions en vue d'améliorer le service :

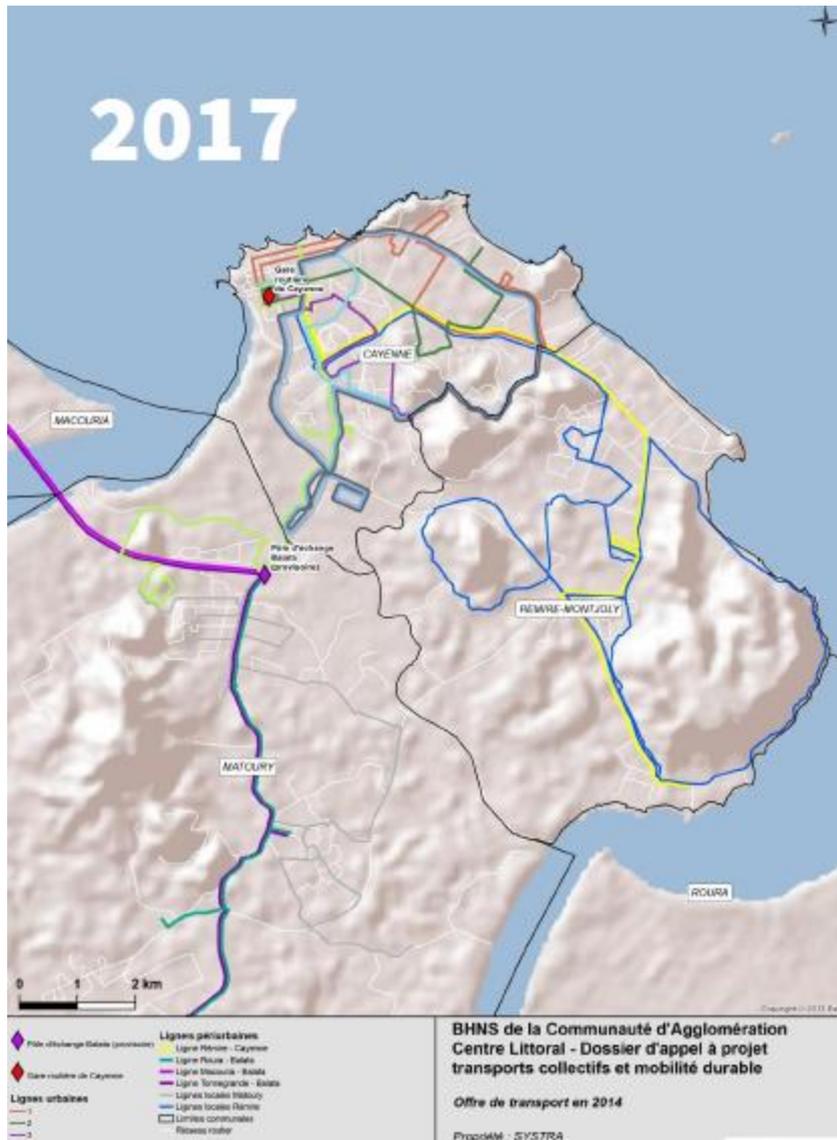
Poursuite du déploiement du système de billettique sans contact sur les lignes de la Régie / Aménagement du réseau avec déploiement des QR code pour améliorer l'information voyageur

EVOLUTION DU RESEAU DE LA CACL



- Un réseau composé de plusieurs offres de transport juxtaposées avec des systèmes hérités du passé. Coexistent ainsi:
 - des lignes urbaines qui étaient exploitées par le SMTC sur Cayenne
 - les lignes périurbaines, anciennement interurbaines, exploitées par le Département
- Mise en place de lignes en 2013:
 - Ligne Cayenne - Rémire-Montjoly
 - Ligne Cayenne Montsinéry-Tonnégrande

EVOLUTION DU RESEAU DE LA CACL



- Une desserte plus adaptée à la demande pour Matoury avec des bus urbains : une plus grande capacité offerte (110 places) et une régularité renforcée
- Un redéploiement des kilomètres économisés qui permet:
 - Une desserte renforcée à Macouria avec une augmentation de la fréquence de passage
 - Une desserte plus fine des quartiers de Matoury
- Une gamme tarifaire élargie pour mieux répondre à tous les usages et faciliter les correspondances

EVOLUTION DU RESEAU DE LA CACL



- ❁ La mise en œuvre de deux lignes de BHNS qui permettent d'avoir :
 - Une fiabilité des horaires
 - Des temps de parcours totalement fiables
 - Des fréquences régulières en journée (8 à 10 minutes) et le soir (30 minutes)
 - Une amplitude horaire élargie (5h - 23h)
 - Des stations et itinéraires facilement identifiables
 - Un matériel roulant confortable et silencieux
- ❁ Un redéploiement des kilomètres économisés qui permet:
 - De mieux relier les communes entre elles avec la création de nouvelles dessertes
 - L'intermodalité avec deux lignes fluviomaritimes entre Montsinéry-Tonnégrande et Cayenne et Roura et Dégrad des Cannes

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Faciliter les conditions de mobilité
- Donner de la lisibilité aux différents systèmes de transport
- Inciter à l'utilisation des transports collectifs et faciliter les trajets multimodaux

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Des études plus précises en lien avec la stratégie de mobilité (PDU)

Que prévoyait l'action en détail?

- Aménagement de 3 niveaux de pôle de mobilité :
 - Pôle de mobilité « régional » : pôle multimodal de la CACL
 - Pôles de mobilité communaux principaux : Rémire-Montjoly, Matoury (bourg), Soula, Tonate, Cayenne (réaménagement de la gare routière existante)
 - Pôles de mobilité communaux secondaires : Roura, Cacao, Montsinéry, Tonnégrande

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- A ce jour et compte tenu du niveau d'avancement des différentes actions précédentes (TCSP, navette fluviale, etc.), aucun lieu d'intermodalité n'a été vraiment aménagé. La majorité du réseau périurbain et interurbain converge actuellement vers le centre historique de Cayenne : le réseau fonctionne en rabattement vers le centre et ne propose que très peu de pôles de correspondance identifiés en périphérie. Notons qu'il existe toutefois quelques lieux de correspondance qui fonctionnent à l'Eglise de Matoury (lignes locales de Matoury et la ligne de Roura y ont leur terminus) ou la plateforme d'échange scolaire de Chou- Aï, qui permet à tous les élèves qui habitent Montsinéry et Macouria de se rendre dans tous les lycées du territoire et à l'Université. La tarification et la billettique ne permettent pas d'effectuer un trajet multimodal, hormis scolaire+urbain sur le réseau de la CACL. Les trajets multimodaux sont donc de facto très faibles sur le territoire
- Des pôles d'échanges sont en revanche prévus dans la vision long terme du PDU et du SCoT pour mettre en connexion le futur TCSP avec le reste du réseau, le TIG et le projet de navettes
 - A Soula, la CACL va aménager un pôle d'échange multimodale à l'entrée de la ville pour permettre d'effectuer surtout des correspondances entre modes de transport (et notamment du report modal depuis la voiture) et favoriser le covoiturage.
 - A la Pointe Liberté, un parking relai doit également être aménager en lien avec le projet de navette fluviomaritime ainsi que de futures navettes Soula – Tonate puis Matiti.

Qu'en est-il aujourd'hui?

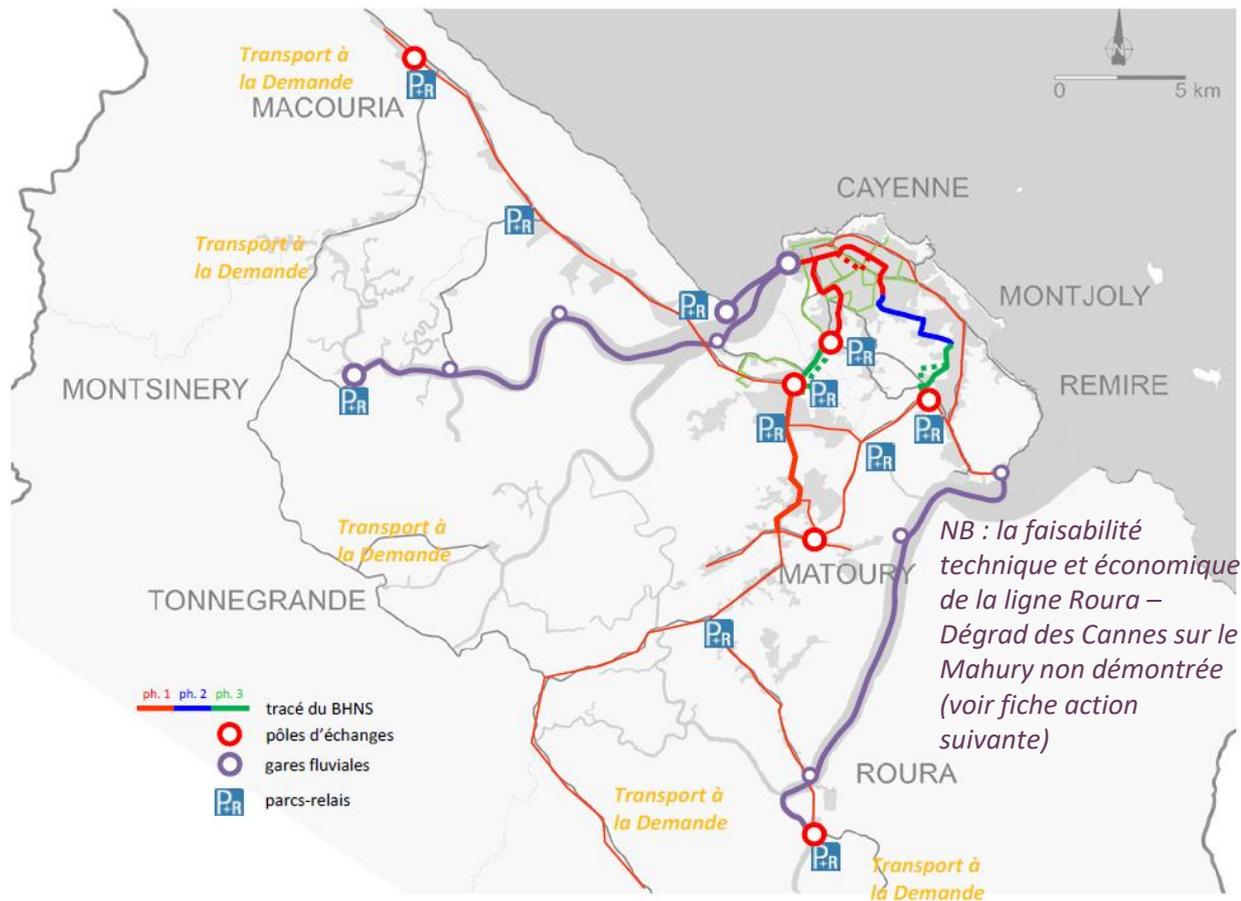
NON RÉALISÉE

- En l'absence d'intermodalité existante entre les réseaux, aucun pôle de mobilité n'a été créé sur la période. Des hubs entre plusieurs lignes existent toutefois au niveau de Family Plaza ou à l'Eglise de Matoury par exemple.

Quels enseignements et perspectives?

- La constitution de lieux d'intermodalité efficace est une condition de réussite des projets de BHNS et de navette fluviale
- Le PDU prévoit la restructuration et le réaménagement de la gare routière de Cayenne ainsi que l'aménagement d'une dizaine de pôles d'échanges secondaires : Maringouin – Balata – Pointe Liberté – Lamirande – Déchetterie – Ecoquartier Vidal – carrefour RN2/route de Stoupan – entrée de Soula – Tonate – Montsinéry – Roura)

STRATEGIE DE RABATTEMENT DE LA CACL



NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE	PILOTE	PARTENAIRES
Intermodalité				
Pôles d'échanges et gares routières	0-10 ANS	CACL	CACL	CTG / Communes

PRIORITE 1				PRIORITE 2			
Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Inv't H.T. (M€)	Inv't H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
1,10	1,10	0,00	0,00	2,10	2,10	0,00	0,00
1,00	1,00			2,00	2,00		

(source : PDU CACL)

Action n° 6 : Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe

Liberté et Soula

MOA : CACL

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Pérenniser la navette mise en place lors de l'expérimentation menée entre Cayenne et Pointe Liberté en 2010 suite à la coupure de la RN1
- Rechercher des opportunités complémentaires au réseau TC routier

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Création d'une gare fluvio-maritime à Pointe Liberté (y compris espaces d'attente pour voyageurs), ainsi que la création d'apportements au Vieux Port de Cayenne, à Soula et Montsinéry
- Création d'un accès routier et d'un parc relais (aménagement inclus dans le programme d'infrastructure de la CACL)
- Création d'une ligne de bus en rabattement depuis Tonate et Soula (dans le cadre du réseau TC de la CACL)

Que prévoyait l'action en détail?

- Création de services réguliers de transport fluvio-maritime entre Cayenne et Pointe Liberté dans un premier temps, avec un prolongement des services jusqu'à Soula dans un second temps

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- A l'issue de l'étude de faisabilité menée en 2017-18, la CACL s'est orientée en faveur de la mise en œuvre d'une navette fluvio-maritime sur la ligne Montsinéry-Cayenne opérée avec 2 bateaux de 50 places (scénario 2bis) et un service dimensionné pour offrir 2 A/R / jour entre Montsinéry et Cayenne, 4 entre Soula et Cayenne, 8 entre Pointe Liberté et Cayenne
- Le montage retenu consiste à l'exploitation du service via une DSP concessive avec acquisition des bateaux par l'exploitant afin de limiter les risques de la collectivité et de faire appel à des spécialistes de l'exploitation de services maritimes de transport de voyageurs
- Le besoin de contribution de la CACL a été estimé à 620 k€/an (sur la base d'un ratio R/D de 29%)
- Des aménagements sont à programmer pour sécuriser et améliorer l'accessibilité et la qualité de service des embarcadères : 3,47 M€ HT.

Qu'en est-il aujourd'hui?

A L'ÉTUDE

- Etude de faisabilité et préparation à la mise en œuvre réalisée : faisabilité de la ligne Montsinéry-Cayenne démontrée

ABANDONNÉE

- Faisabilité technique et économique de la ligne Roura – Dégrad des Cannes sur le Mahury non démontrée

Quels enseignements et perspectives?

Les prochaines étapes pour la mise en œuvre opérationnelle sont :

1. Lancement du marché de maîtrise d'œuvre des embarcadères
2. Passation de la DSP
3. Autorisations diverses : environnementale, occupation du domaine public, agrément exploitation, etc.

LIAISONS ÉTUDIÉES



MONTAGE CONTRACTUEL RECOMMANDÉ PAR L'ÉTUDE DE FAISABILITÉ

- Un marché public de travaux alloti pour la réalisation des équipements (après un marché de maîtrise d'œuvre)

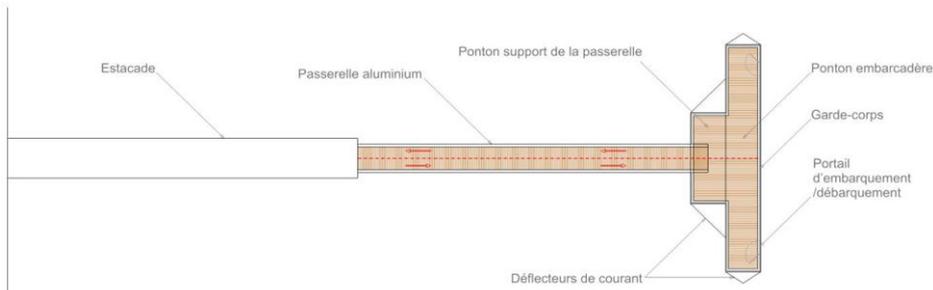


+

- Puis, une DSP sous forme concessive pour la construction et l'exploitation de la navette



COUPE TYPE D'UN EMBARCADÈRE



(source : étude du transport fluviomaritime au sein de la CACL en Guyane, 2017-18)

Action n° 7 : Refonte de la politique de stationnement de la CACL

MOA : CACL

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Réinterroger la place de la voiture en ville, notamment dans l'hypercentre de Cayenne afin de :
 - donner une cohérence aux politiques de mobilité, pour l'ensemble des modes de transport (VP, TC, modes actifs)
 - encourager l'utilisation des TC pour rejoindre l'hypercentre de Cayenne et ainsi limiter les phénomènes de saturation du réseau routier

Que prévoyait l'action en détail ?

- Mise en place de stationnement payant dans l'hypercentre
- Création de parcs-relais pour inciter au rabattement sur les réseaux de transport : Soula (2020), Pointe Liberté (2020), Matoury Centre (2020), Maringouins (TCSP), Vidal et Palika (2025)

Qu'est qui accompagnait cette action ?

- Stratégie multimodale d'agglomération : PDU

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Absence de stationnement payant, saturation de l'offre publique dans certains secteurs, stationnement non matérialisé... le centre-ville de Cayenne et la place des Palmistes concentrent les problématiques de stationnement. Le diagnostic du PDU a permis de mettre en évidence que l'offre de stationnement est globalement suffisante et de faire émerger les différents enjeux : optimisation de l'offre pour un meilleur partage de l'espace public, lutte contre le stationnement illicite, coordination entre la politique de stationnement et celle de rabattement (P+R)
- L'axe 2 du PDU (Agir sur l'offre et la gestion du stationnement pour faciliter le report modal vers les transports collectifs) aborde concrètement cette orientation et place le stationnement comme outil central de régulation du trafic dans l'agglomération par le biais de 5 actions complémentaires :
 - 2.1 : Créer des places dédiées autopartage / covoiturage / véhicules électriques
 - 2.2 : Mettre en place une réglementation du stationnement et matérialiser les places
 - 2.3 : Harmoniser les PLU avec la nouvelle politique de stationnement
 - 2.4 : Mettre en place des zones bleues dans les centres-bourgs
 - 2.5 : Aménager des espaces de stationnement réservés aux deux-roues motorisés
 - 2.6 : Aménager des parcs-relais sur le réseau TC

Qu'en est-il aujourd'hui?

A L'ETUDE

- Politique de stationnement définie dans le PDU (en attente d'approbation)

NON REALISEE

- Pas d'action réalisée

Quels enseignements et perspectives?

La mise en place d'une réglementation du stationnement ainsi que la matérialisation des places sont des étapes nécessaires dans une politique globale de report modal vers les transports collectifs et notamment une condition de réussite du futur TCSP

A ce jour, seule la stratégie est définie, il reste à la traduire sur le plan opérationnel par des actions (aménagements, mise en tarification, etc.). Une des difficultés résidera dans la prise en main par les communes de ce sujet qui ne relève pas de la politique communautaire.

Périmètre de stationnement payant / résident

STRATEGIE DE STATIONNEMENT DEFINIE DANS LE PDU



NUM ACT.	NOM ACTION	HORIZON	COMPETENCE
	Mise en place d'une réglementation du stationnement et matérialisation des places		
1	Sur un périmètre restreint (env. 500 places)	< 5 ANS	Ville de Cayenne
2	Sur un périmètre large (500 places supplémentaires)	< 5 ANS	Ville de Cayenne
3	Abonnement stat. résident sur voirie	< 5 ANS	Ville de Cayenne
4	Faciliter le stationnement de courte durée à proximité des commerces	< 5 ANS	Ville de Cayenne

PRIORITE 1				PRIORITE 2			
Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL	Invst H.T. (M€)	Invst H.T. CACL	Fct (M€/an)	Fct H.T. CACL
0,32		0,06		0,28	0,00	0,04	0,00
0,25		0,01		0,25		0,02	
0,07		0,04		0,03		0,02	
		0,01					

(source : PDU CACL)

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Encourager l'utilisation du vélo ou de la marche pour les trajets « courte distance » au sein des zones urbanisées
- Ebaucher des stratégies communales ou intercommunales
- Améliorer l'accessibilité aux pôles de transport.

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Sécurisation des abords des équipements publics (établissements scolaires, équipements sportifs...)

Que prévoyait l'action en détail?

- Prise en compte des modes actifs pour tout nouveau projet de voirie dès la conception de l'infrastructure
- Réalisation des trois « boucles de l'île de Cayenne », issues de la stratégie cyclable 2009 :
 - boucle de Cayenne (berges des canaux),
 - boucle de Rémire-Montjoly (bord de mer, table du Mahury),
 - boucle de Matoury (étendues des pripris et de la crique Fouillée).



Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Avec, plus 10 000 déplacements quotidiens à vélo dans Cayenne pour une population de près de 60 000 habitants, la Guyane se situe selon l'INSEE au second rang français, après le département du Bas-Rhin, pour la part modale vélo des déplacements domicile travail (5% à l'échelle du département).
- L'étude de 2009 n'a pas été transcrite en outil de planification, et les aménagements cyclables créés depuis ne sont donc pas liés à une vision construite et hiérarchisée des besoins du cycliste, mais davantage comme sur les autres secteurs d'étude à des réalisations au coup par coup en fonction des opportunités (aménagement de ZAC, foncier disponible, travaux de voirie, ...) et des besoins (desserte des établissements scolaires).
- L'étude sur la connaissance des usages et aménagements cyclables en Guyane, réalisée à l'initiative de la DEAL par INDDIGO en 2018, a montré que le réseau cyclable sur l'île de Cayenne est marqué par de fortes discontinuités, Cette situation révèle une gestion de la politique cyclable « au coup par coup », à l'échelle de la commune, en fonction des opportunités, des travaux. Un certain nombre de giratoires ont toutefois été aménagés pour les cyclistes, permettant de sécuriser ces franchissements.

Qu'en est-il aujourd'hui?

**PARTIELLEMENT
REALISEE**

- Une gestion « opportuniste » de la politique cyclable, avec des aménagements non connectés, sur des tronçons relativement courts, souvent lors de création ou réfection de voirie

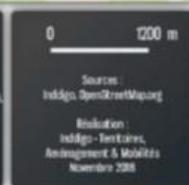
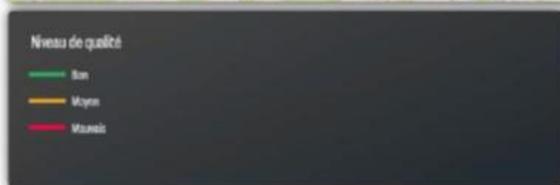
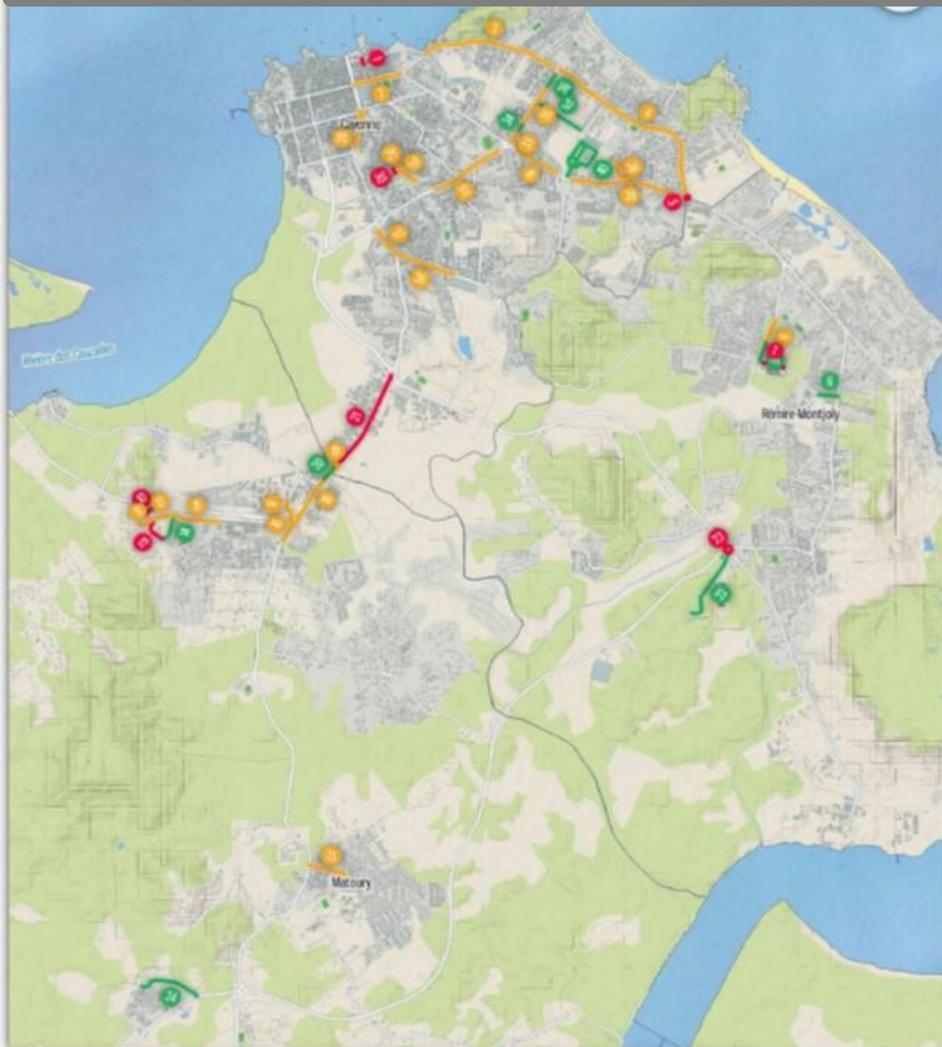
EN COURS

- 57 kilomètres d'aménagements cyclables sont en projet sur l'île de Cayenne

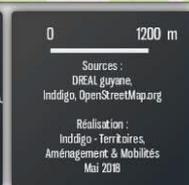
Quels enseignements et perspectives?

La CACL a été lauréate de l'AAP Appel à Projets « Vélos et territoires - Accompagnement à la réalisation de travaux de définition et mise en œuvre de politiques cyclables » pour l'élaboration d'un schéma directeur et étude pré-opérationnelle ainsi que la mise en œuvre de service vélo. Un axe du PDU est également dédié au développement des modes actifs (Axe 5). Au-delà des aménagements, un fort enjeu existe sur le développement de services associés (stationnement, location, etc.) et la promotion (vélo-école, etc.). De nombreux dispositifs d'aide sont à saisir : Alvéole, AAP ADEME, coup de pouce vélo, plan national, etc.

AMÉNAGEMENTS ACTUELS SUR L'ILE DE CAYENNE



PROJETS D'AMÉNAGEMENT SUR L'ILE DE CAYENNE



Action n° 9 : Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCOG reliées au réseau routier

MOA : CCOG

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Améliorer la desserte des zones d'habitat et anticiper les évolutions urbaines.
- Mailler et hiérarchiser le réseau de voirie tout en favorisant le développement des transports en commun.
- Adapter la voirie à ses usages.

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Un réseau de transports collectifs urbain, bénéficiant de voies réservées sur certaines sections stratégiques sur lesquelles la vitesse commerciale des bus doit être privilégiée (5 km de voies bus proposées à l'horizon du PGTD) ;
- Un réseau cyclable qui permettra de sécuriser les nombreux déplacements effectués à vélo à St-Laurent-du-Maroni

Que prévoyait l'action en détail?

- Requalification de voies existantes (RN1, RD11, voies communales telles que la route des Vampires / Paul Castaing ou la route de Fatima) afin de proposer un niveau de service correct aux habitants et d'améliorer le partage de la voirie entre les différents usagers, y compris les transports en commun, et de sécuriser les déplacements, tout particulièrement ceux des modes actifs
- Création des voiries de desserte des nouvelles zones d'urbanisation, avec en particulier à court terme celles de la ZAC St-Maurice où sont programmés près de 4 000 logements
- Amélioration du maillage de la voirie par la mise en œuvre de nouveaux barreaux : liaison entre le lac Bleu et la route de St-Jean, liaison directe entre la RN1 et la rue Thiers (au Sud du cimetière), liaison entre la RN1 et le village de Paddock, voirie liaison RN1 – route de Paul Isnard (amorce d'un contournement Est de St-Laurent).

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Peu de travaux d'envergure ont été menés sur les voies structurantes de centre-ville, seule la requalification de la RD11 a été menée en partie par la CTG ainsi que des voies de lotissement aménagées par la commune. Des études sont prévues pour une voie de contournement reliant la piste des vampires à l'avenue Paul Castin pour une livraison en 2023. Un travail sur le réseau secondaire structurant est mené dans le cadre des études OIN.
- Le diagnostic de l'étude de programmation du projet de renouvellement urbain menée en 2019 a mis en évidence l'absence de voie de transit structurante et le manque d'axes alternatifs pour contourner certains quartiers. Cette situation conduit à concentrer le trafic sur la RN 1 et la RD 11, entraînant une saturation aux heures de pointe et un report de flux sur des voies de desserte locale. 4 types d'action ont été priorisées par cette étude : résorber le « déficit » d'infrastructures routières ; sécuriser les circulations en requalifiant les axes d'entrée de ville ; supprimer les points durs pour diminuer la congestion ; améliorer le partage de la voirie au profit des piétons et des cycles (un fort enjeu pour le secteur)

Qu'en est-il aujourd'hui?

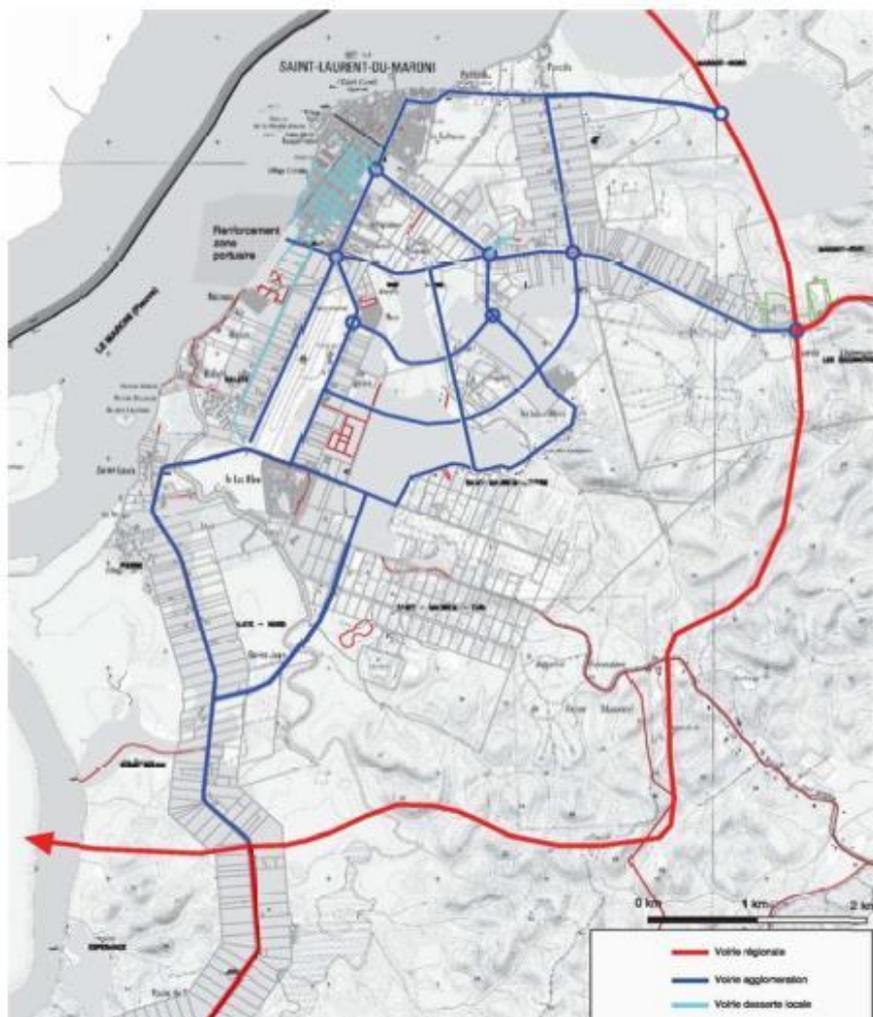
EN COURS

Aucune construction de voies structurantes telles que prévues au PGTD n'a été réalisée. Certaines devraient voir le jour prochainement. Le manque de moyens financiers et d'ingénierie territoriale freine les projets. Les différentes études menées ont permis de faire mûrir la réflexion autour d'une vision stratégique du maillage routier pour le territoire.

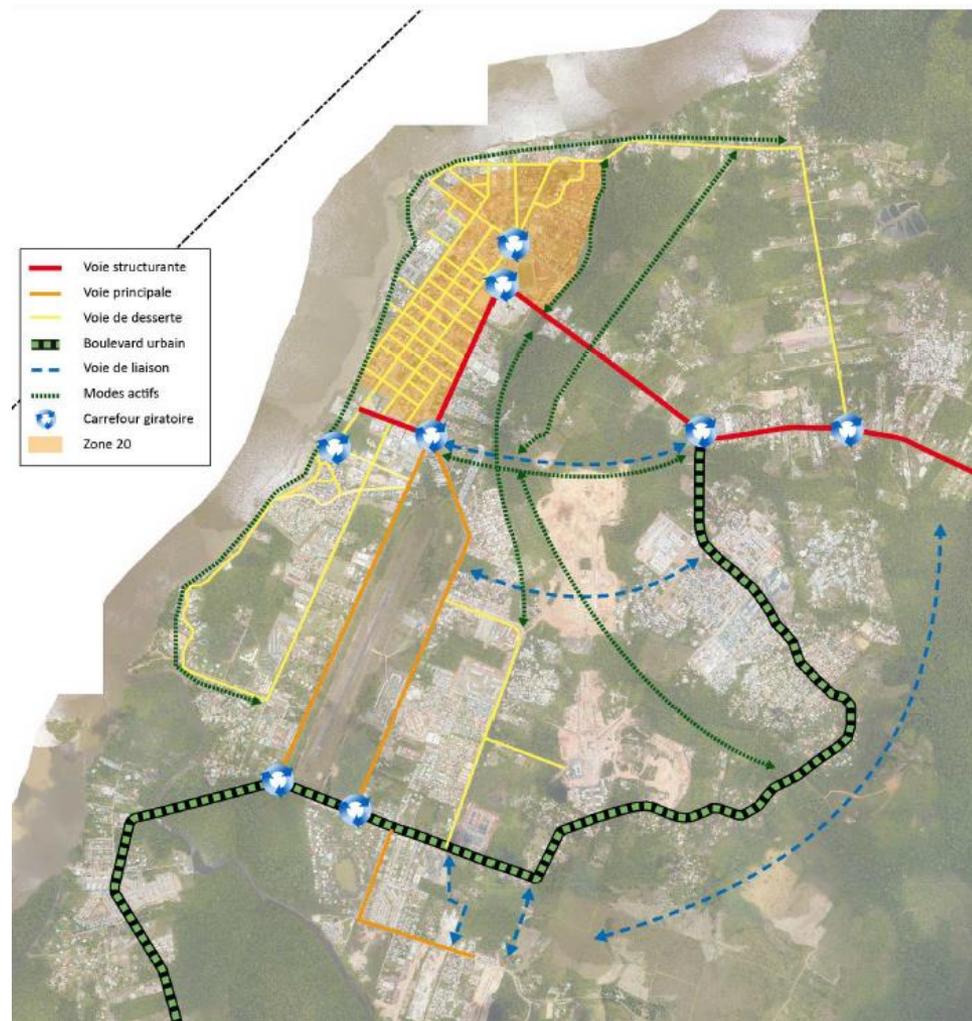
Quels enseignements et perspectives?

Une vision stratégique est en cours d'élaboration par la commune. Les nombreuses études sectorielles et démarches de projets de réaménagements urbains (OIN, ACV, NPNRU) conduisent à réorienter le projet initial du PGTD. Un nouveau projet de mobilité a été livré dans le cadre de l'étude de programmation NPNRU (voir ci-après)

SCHEMA DE CIRCULATION CIBLE PGTD 2012 vs ETUDE PROGRAMMATION 2019



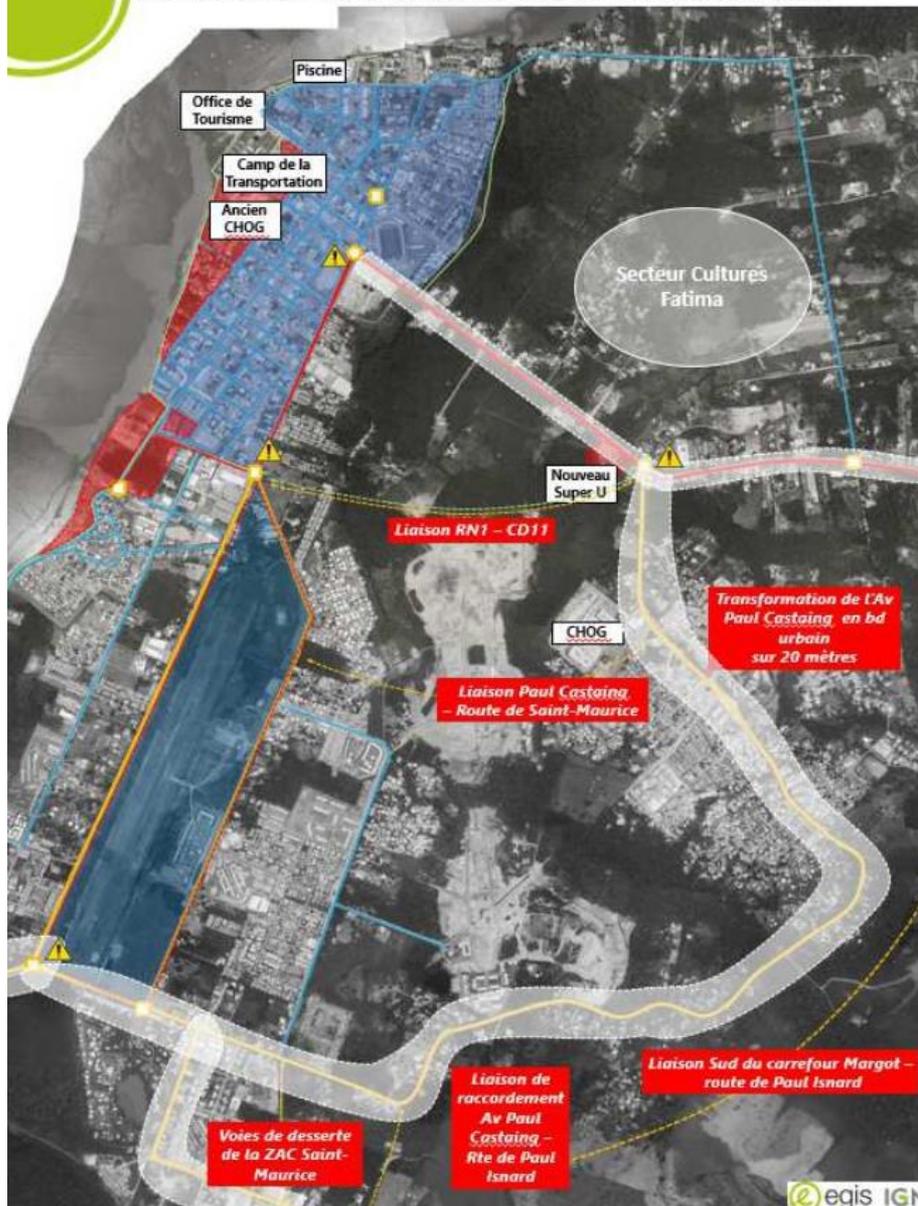
(source : PGTD 2012)



(source : études de programmation du projet de renouvellement urbain du secteur de Saint-Laurent du Maroni 2019)

RÉSORBER LE DÉFICIT D'INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Achèvement du réseau routier avec la création de nouvelles voies

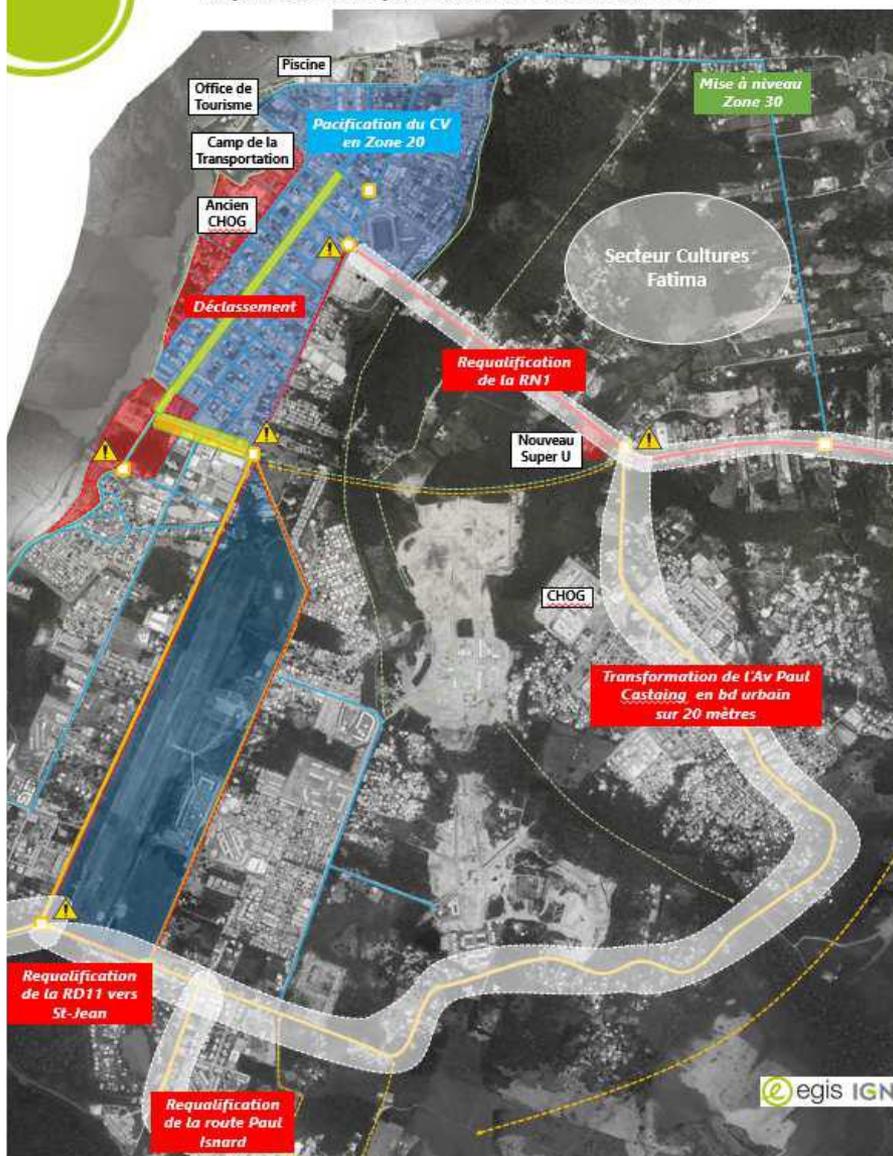


- Une liaison entre la RN 1 et la RD 11 (connexion sur le carrefour Malgaches) ;
- Une liaison entre l'avenue Paul Castaing et la route de Saint-Maurice qui permet de prolonger la voie de l'hôpital ;
- Plusieurs voies de desserte pour la ZAC de Saint-Maurice ;
- Une liaison de raccordement entre l'avenue Paul Castaing et la route de Paul Isnard ;
- Un grand contournement Sud à partir du carrefour Margot traversant : RN 1 / route de Paul Isnard / route de Saint-Jean et intégrant le franchissement de la Balaté ;
- Une voie routière de contournement du Camp de la Transportation, uniquement pour l'accès aux divers parkings du secteur ;
- Le prolongement de la rue Léa Chapelin.

(source : études de programmation du projet de renouvellement urbain du secteur de Saint-Laurent du Maroni 2019)

SÉCURISER LES CIRCULATIONS EN REQUALIFIANT LES AXES D'ENTRÉE DE VILLE

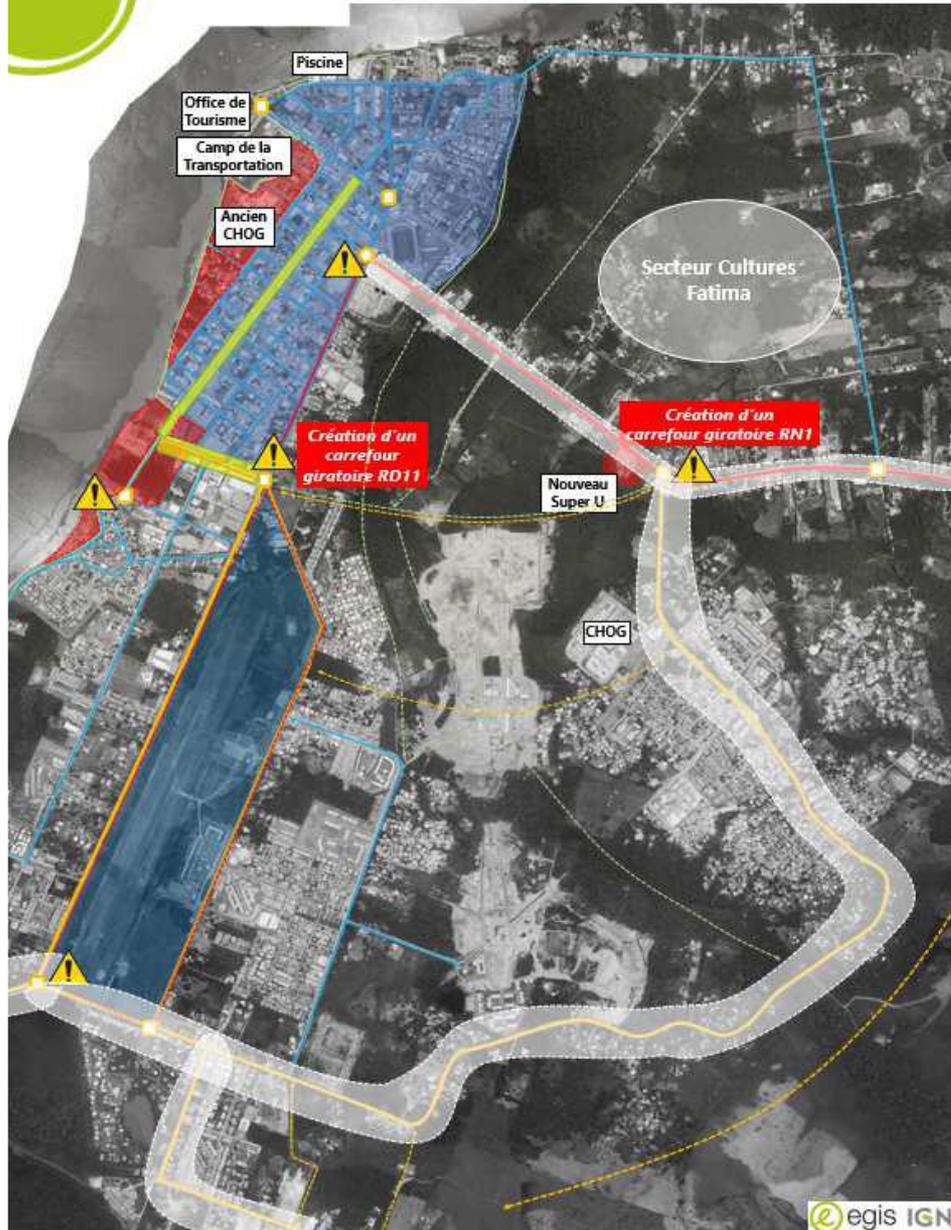
Requalification et pacification de certains axes clés



- Requalification de la RN 1 (Avenue Gaston Monnerville) jusqu'au Lycée Polyvalent
- Raymond Tarcy ;
- Requalification de l'Avenue Eboué ;
- Requalification de la Route Paul Isnard ;
- Requalification de la RD11 Sud jusqu'à Saint-Jean ;
- Requalification de l'Avenue Paul Castaing ;
- Mise à niveau de la zone 30 :
 - Allée du Lac Bleu
 - Route de Saint-Maurice
 - Rue Gueril / Chemin de Paddock / Chemin de Fatima
- Pacification du centre-ville en zone 20 ;
- Expérimenter la piétonisation sur la place du marché (surface de 5 000 m²).

(source : études de programmation du projet de renouvellement urbain du secteur de Saint-Laurent du Maroni 2019)

Réaménagements de certains carrefours stratégiques



- Création d'un giratoire sur l'intersection RN 1 / Avenue Paul Castaing ;
- Création d'un giratoire sur l'intersection Avenue Colomb / route de Saint-Maurice.

Tableau de synthèse des coûts prévisionnels		
	Invt H.T. (M€)	Fct (M€/an)
Projets routiers	84 275 000,00	-
Projet de Stationnement	1 343 500,00	-
Projet liaisons douces et mobiltés actives	19 868 349,00	-
Projets TC et Intermodalités	5 000 000,00	1 170 000,00
Projets Nouvelles mobilités	555 000,00	-
Total	111 041 849,00	1 170 000,00

Nb : Les couts de fonctionnement des projets TC intègrent l'exploitation du réseau urbain (scénario 2 correspondant au plus couteux).

Action n° 10 : Création d'un PTU et mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni

MOA : Commune

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir une offre de transport en commun adaptée à une ville de 100 000 puis 120 000 habitants
- Encourager l'utilisation du réseau TC pour les trajets du « quotidien » (motifs « études », « travail », « achats » notamment)
- Adapter la tarification pour rendre les TC accessibles à tous

Qu'est qui accompagnait cette action?

- La création de pôles de transport identifiés sur la commune et l'aménagement de points d'arrêt pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible

Que prévoyait l'action en détail?

- Mettre en place un réseau de transport en commun sur la commune de Saint-Laurent, sur la base du retour d'expérience sur le réseau SEMABUS exploité dans les années 2000, avec 4 à 5 lignes de transport pour desservir les zones :
 - village de Saint-Jean,
 - quartiers au Sud du centre-ville : Balaté, Charbonnières,
 - quartiers au Nord : Paddock, Fatima,
 - ZAC de Saint-Maurice et les Malgaches,
 - collèges et lycées.

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- La CCOG n'a pas fait le choix de prendre la compétence transport au regard de son territoire communautaire, particulièrement étendu et donc pas vraiment la bonne échelle pour organiser le transport, mais également compte tenu de sa situation financière qui ne le lui permettait pas.
- Une stratégie de formalisation du transport informel à Saint-Laurent du Maroni a été proposée suite à une étude menée en 2019 par Chronos dans le cadre du programme ACV (Action Cœur de Ville). L'analyse faite du système de taxis informels intra-urbains et périurbains à Saint-Laurent du Maroni montre que, dans la configuration urbaine actuelle, il répond dans l'ensemble aux usages et besoins des passagers, ainsi qu'à celui des chauffeurs, pour lesquels il représente un marché de travail flexible et rentable. Pour pallier les failles du système actuel, une stratégie de formalisation est proposée dans l'étude.
- Un projet d'expérimentation de Navette électrique (ligne Quartier de Sables Blancs <> Mairie-Sous-préfecture) a été inscrit au programme Action Cœur de Ville (ACV)
- Proposition de réactiver un réseau TC à moyen terme, sur la base de l'ancien réseau, avec un niveau de service adapté dans le cadre des études de programmation du projet de renouvellement urbain du secteur de Saint-Laurent du Maroni (voir détails en page suivante)

Qu'en est-il aujourd'hui?

A L'ETUDE

- Réactivation du réseau de transport urbain envisagée dans le cadre des études de programmation urbaine

Quels enseignements et perspectives?

La formalisation du transport informel offre des premières pistes d'action à court terme pour encadrer une pratique existante. La commune apparaît la bonne échelle pour la mise en place d'un réseau de transport urbain, bien qu'il existe un enjeu de liaisons intercommunales avec Mana et Apatou principalement. La LOM va imposer aux communautés de communes de délibérer sur la prise de compétence mobilité d'ici fin 2020. A défaut, la CTG devra s'en saisir.

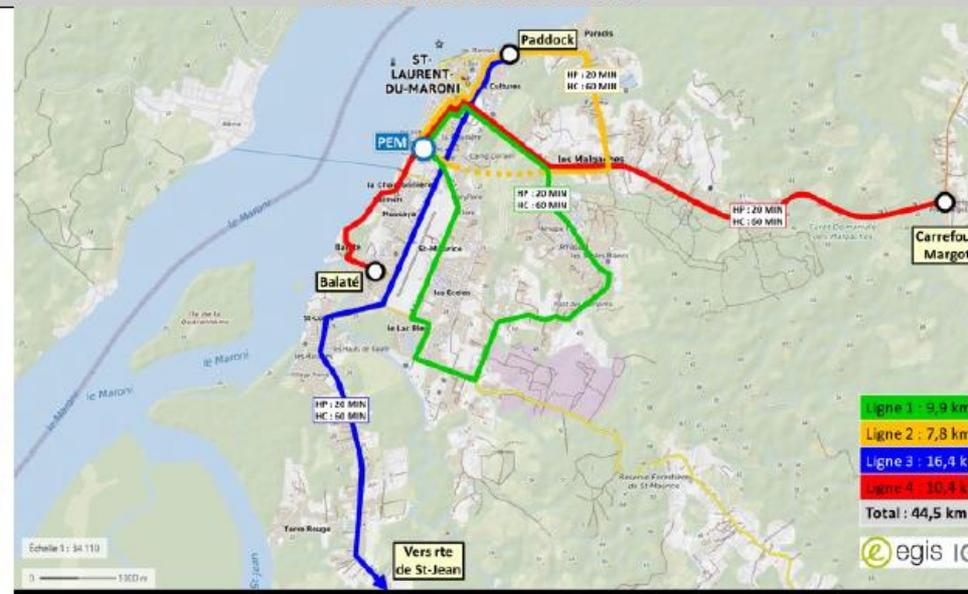
PROJET DE REACTIVATION DU RESEAU DE TRANSPORT URBAIN A SAINT-LAURENT

SCENARIO 1 : A/R



- Nombre de services bus par ligne : 20
- Kilométrage bus en JOB : 832 km
- Kilométrage TAD journalier : 416 km

SCENARIO 2 : BOUCLES



- Nombre de services bus par ligne : 20
- Kilométrage bus en JOB : 890 km
- Kilométrage TAD journalier : 445 km

Proposition	Longueur ligne	Amplitude horaire	Nombre de services BUS	Nombre de services TAD	Kilométrage journalier JOB BUS	Taux de déclenchement TAD (hypothèses)	Kilométrage journalier JOB TAD	Kilométrage annuel BUS	Kilométrage annuel TAD	Coût annuel d'exploitation
Ligne 1 "Sables-blancs - Marché - PEM - St Maurice - Lac Bleu - Paul Castaing"	8,6	6H - 19H	20	20	172	50%	86	52 632	26 316	225 660 €
Ligne 2 "Rte de Fatima - Culture - Marché - Charbonnière - Balaté"	7,8	6H - 19H	20	20	156	50%	78	47 736	23 868	204 668 €
Ligne 3 "Rte de St Jean - Terre Rouge - St-Louis - Pem - Marché"	16,9	6H - 19H	20	20	338	50%	169	103 428	51 714	443 448 €
Ligne 4 "Carrefour Margot - RN1 - Marché - PEM"	8,3	6H - 19H	20	20	166	50%	83	50 796	25 398	217 788 €
Réseau Saint-Laurent-du-Maroni			80	80	832		416	254 592	127 296	1 091 563 €

Source : études de programmation du projet de renouvellement urbain du secteur de Saint-Laurent du Maroni, 2019

3 objectifs :

1. Rendre le système de mobilité plus inclusif pour:

- Les enfants scolarisés loin de leur domicile n'accédant pas actuellement à aucune solution de ramassage scolaire
- Les personnes se déplaçant la nuit
- Les salariés et demandeurs d'emploi démotorisés

2. Sécuriser et professionnaliser le service de taxi

3. Avoir de la visibilité et une marge de manœuvre sur le fonctionnement du réseau de taxis qui permette à l'acteur public de le faire évoluer de pair avec la ville

3 leviers d'action :



Des subsides conditionnels
aux chauffeurs formalisés



Des formations
professionnelles
adaptées aux profils
des chauffeurs



Des équipements adaptés aux besoins
des passagers et des chauffeurs

Action n° 11 : Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni

MOA : Commune

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Rendre le réseau TC / TCU plus lisible en créant deux pôles bien définis où se connectent les réseaux de transport urbain et interurbain, routiers et/ou fluviaux
- Faciliter l'accessibilité aux réseaux TC et améliorer les conditions d'intermodalité
- Créer un lieu de services/vente et d'information pour l'ensemble des voyageurs des réseaux TC et TCU

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Amélioration des conditions d'accessibilité à pied et à vélo de/vers ces deux pôles

Que prévoyait l'action en détail?

- Aménagement de la gare routière existante, intégrant :
 - sa restructuration globale, en aménageant des quais pour les lignes interurbaines et les lignes urbaines (y compris information voyageurs : plans, grilles horaires...);
 - la création d'un espace d'information voyageurs et de vente de tickets ;
 - la création d'un espace de « rencontre » pour les covoitureurs ;
 - l'aménagement d'espaces de stationnement pour les vélos
- Création d'un second pôle multimodal, dont la localisation devra être étudiée par la commune de Saint-Laurent (à proximité immédiate de l'embarcadère du bac La Gabrielle et des douanes, ou plus proche du centre-ville)

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Localisée en entrée de ville, la gare routière actuelle capte essentiellement des flux issus du trafic routier, en provenance de la RN 1 en lien avec les administrations proches et le centre-ville. Le site ne s'avère pas fonctionnel et peu utilisé par les transporteurs et les usagers du TIG. La gare actuelle ne joue donc pas pleinement son rôle de plateforme d'échanges et ne dispose d'aucune connexion avec les flux en provenance du Maroni, qui sont majoritaires.

Qu'en est-il aujourd'hui?

A L'ETUDE

La création d'un pôle d'échanges multimodal à Saint-Laurent-du-Maroni est prévue dans le cadre des études de programmation du projet de renouvellement urbain du secteur de Saint-Laurent du Maroni à La Charbonnière, près de l'embarcadère, terminus des lignes TIG à construire par la CTG

Quels enseignements et perspectives?

Le plan d'actions de l'étude de de programmation du projet de renouvellement urbain propose le remplacement de la gare routière actuelle par un PEM à proximité du Bac International et port piroguier ainsi que la création d'une ou plusieurs plateformes secondaires avec des vocations de desserte scolaire et urbaine à positionner vers les nouvelles centralités et futures activités (ZAC St Maurice, CHOG, Hyper U, Margot, futur centre pénitentiaire, ...)

Action n° 12 : Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG

MOA : CCOG

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir un service de transport aux habitants des hameaux ou villages isolés.
- Faciliter les déplacements au sein des communes avec un service de transport de proximité.
- Donner de la lisibilité aux différents systèmes de transport en les connectant au sein de pôles de mobilité.
- Inciter à l'utilisation des transports collectifs et faciliter les trajets multimodaux

Que prévoyait l'action en détail ?

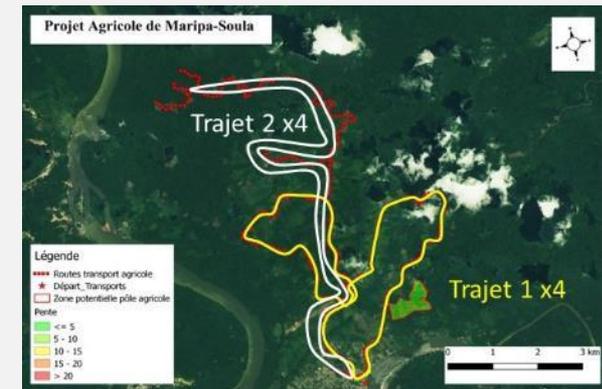
- Mettre en place le TAD dans les communes suivantes :
 - Mana,
 - Awala-Yalimapo,
 - Apatou,
 - Liaison Maripasoula - Papaïchton

Qu'est qui accompagnait cette action ?

- Complémentarité avec les services de transport fluvial sur le Maroni

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- En l'absence d'offre de transport mise en œuvre par la CCOG et de compétence mobilité, aucun pôle ou service de TAD n'a été mis en place
- D'autres actions non prévues au PGTD ont en revanche vu le jour :
 - Blablapirogue : site web mobile/application web de mise en relation des prestataires de transport et des personnes cherchant des transports abordables (toutefois le site ne semblait plus en service début 2020)
 - Projet de système de transport Pôle Agricole de Maripasoula qui vise à offrir des services de transport des agriculteurs et de leurs marchandises



Qu'en est-il aujourd'hui?

NON REALISEE

- Les actions TAD et pôle de mobilité ont été abandonnées faute d'AOM

Quels enseignements et perspectives?

A l'échelle de la CCOG, la commune semble l'échelle la plus pertinente pour envisager des services de mobilité, en particulier du TAD, compte tenu de l'étendue et la diversité du territoire intercommunal. Le projet de système de transport Pôle Agricole de Maripasoula en est une bonne illustration.

Action n° 13 : Maillage, développement et aménagement de la voirie locale – communes de la CCDS

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Améliorer la desserte des zones d'habitat et accompagner les évolutions urbaines.
- Mailler et hiérarchiser le réseau de voirie tout en favorisant le développement des transports en commun.
- Adapter la voirie à ses usages.
- Assurer un meilleur entretien de la voirie locale pour une meilleure qualité de service

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Prise en compte dans leur conception des cheminements sécurisés pour les piétons et/ou les vélos

Que prévoyait l'action en détail?

- Création de nouvelles voiries à Kourou pour la desserte de la ZAC 2, principal projet urbain de la commune sur 10 ans
- Développement de la voirie communale (en cohérence avec le développement urbain) sur les communes de Sinnamary et Iracoubo,
- Linéaire de pistes à revêtir sur les trois communes (par exemple sur Iracoubo : desserte de Rococoua).

Projet	Linéaire (km)		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC		
Aménagement de sécurisation de voirie à Kourou	-	-	2015	2.0
Développement de la voirie sur la ZAC 2	28.0	-	2017 à 2025	56.0
Requalification de la RN1 en traversée d'Iracoubo	1.0	-	2025	3.0
Développement de la voirie communale à Sinnamary	1.9	-	2013 à 2025	3.8
Développement de la voirie communale à Iracoubo	1.1	-	2013 à 2025	2.3
Piste à aménager en route revêtue - Kourou	7.3	-	2015 à 2025	7.3
Piste à aménager en route revêtue - Sinnamary	5.1	-	2015 à 2025	5.1
Piste à aménager en route revêtue - Iracoubo	10.7	-	2015 à 2025	10.7

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- XXX

Pas de retour des communes concernées

Qu'en est-il aujourd'hui?

- XXX
- XXX

Quels enseignements et perspectives?

XXX

Action n° 14 : Création d'un PTU et mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou

MOA : Commune

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir une offre de transport en commun adaptée à une ville de 40 000 habitants
- Encourager l'utilisation du réseau TC pour les trajets du « quotidien »
- Adapter la tarification pour rendre les TC accessibles à tous
- Créer un réseau de transport desservant le CSG en remplacement des services mis en place par le CNES (le CSG contribuera ainsi au versement transport pour financer le réseau TCU)

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Tarification / billettique
- Aménagement des points d'arrêt (80) et information voyageurs
- Création d'un pôle multimodal à Kourou avec plusieurs localisations envisagées

Que prévoyait l'action en détail?

- Créer un PTU à l'échelle de la commune de Kourou et mettre en place un réseau de transport en commun



Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Après trois années, l'exploitation du réseau de transports urbains organisé par la Ville de Kourou (qui s'était préalablement constituée autorité organisatrice des transports urbains) mis en place à l'issue de la précédente mandature (réseau K-Lyann) a en effet été stoppée en 2017 : ses résultats se sont avérés décevants en termes de fréquentation (moins de 100.000 voyageurs / an contre 400.000 escomptés), et financièrement non soutenables pour la commune dans une période de forte tension budgétaire (contribution de plus de 1,9 M€)
- Pour pallier l'impact de la suppression du service, la desserte du TIG s'est adaptée en proposant une desserte plus fine reprenant certains arrêts de l'ancien réseau

Qu'en est-il aujourd'hui?

REALISÉE

- Le PTU a été créé en 2013. Une partie du transport scolaire a été transféré à la CCDS par la CTG.

EN COURS

- Le réseau K-Lyann mis en service en 2014 a été stoppé en 2017. Sa réactivation est à l'étude

Quels enseignements et perspectives?

La commune a reçu le soutien de la Banque des Territoires pour une mission d'expertise visant à étudier les conditions d'une réactivation d'un réseau optimisé, qui s'articulerait avec le TIG et le covoiturage

Le sujet de l'échelle d'intervention pose question alors que la LOM vient de consacrer le binôme EPCI/Région comme acteurs principaux de la mobilité

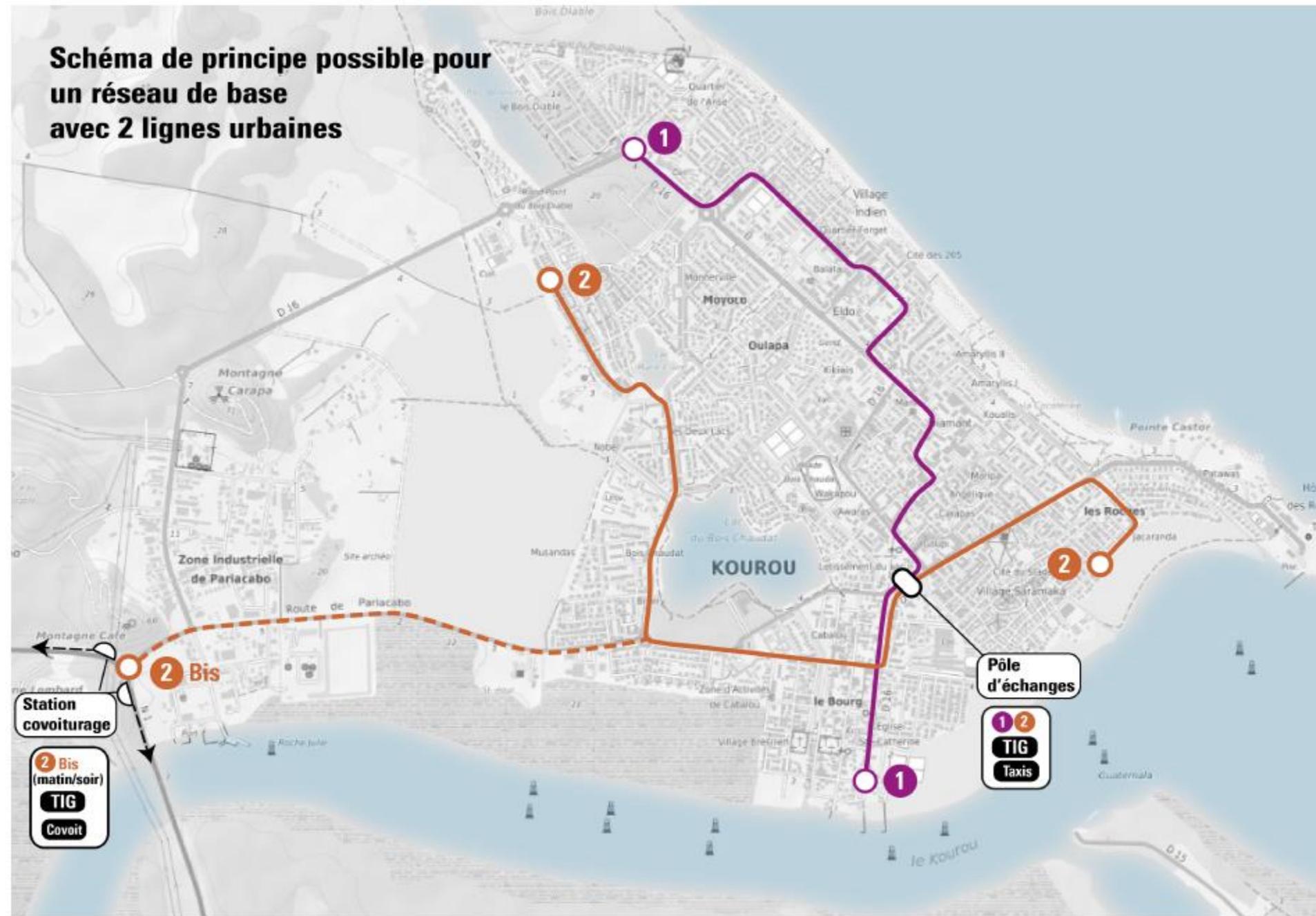


Carte du réseau K-Lyann stoppé en 2017

SYNTHÈSE ET PRÉCONISATIONS DE LA MISSION D'EXPERTISE SUR L'OPPORTUNITÉ D'UN RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS À KOUROU

- Objectif d'un réseau (au moins) **deux fois moins coûteux** que le précédent, grâce à une rationalisation des lignes sur les secteurs à plus fort potentiel de demande avec deux fois moins de véhicules engagés, **et au moins deux fois plus fréquenté**, grâce à l'effet cumulé d'une amélioration de la fréquence sur ce cœur de réseau, du choix de la gratuité et d'un travail sur l'aménagement des stations
- Envisager dans un premier temps la création d'un « réseau urbain de base » composé de deux lignes de fréquence 20 minutes, avec la mobilisation de 4 véhicules de type minibus de 25 à 30 places.
- Compte-tenu des moyens humains et matériels engagés, fonctionnement avec des dépenses d'exploitation annuelles de l'ordre de 900.000 euros par an, ce qui correspond à la moitié des dépenses d'exploitation du réseau K-Lyann, et à un kilométrage annuel de l'ordre de 260.000 kilomètres offert, exploité par 10 à 11 agents de conduite avec une équipe d'encadrement de 2 personnes.
- Ce réseau urbain pourrait s'articuler avec :
 - l'offre TIG et les taxis au niveau d'un pôle d'échanges à aménager en cœur de ville ;
 - une aire de dépose / prise en charge de covoiturage à l'entrée ouest de la ville.
- Dans un second temps et en fonction de l'évolution de la demande et des développements urbains, ce réseau de base sera susceptible de s'enrichir et pourra à terme comprendre 4 lignes, interfacées avec des services interurbains plus développés.
- La gratuité du réseau, une hypothèse qui a du sens à Kourou, considérant la très faible contribution des recettes à l'équilibre du réseau lors de l'expérience K-Lyann,
- Une gestion souple et évolutive : le recours au marché ou la régie afin d'éviter la mise en place d'une DSP (dont l'expérience a montré les inconvénients, s'agissant d'un service nouveau pour lequel une phase d'expérimentation est nécessaire) et de s'appuyer sur des ressources en personnel dont elle dispose actuellement (4 chauffeurs)

Schéma de principe possible pour un réseau de base avec 2 lignes urbaines



Source : mission d'expertise sur l'opportunité d'un réseau de transports publics à Kourou, RR&A, janvier 2020

Action n° 15 : Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS

MOA : CCDS

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir un service de transport aux habitants des hameaux ou villages isolés (notamment le village de St-Elie, aujourd'hui non connecté aux réseaux TC)
- Faciliter les déplacements au sein des communes avec un service de transport de proximité
- Donner de la lisibilité aux différents systèmes de transport en les connectant au sein de pôles de mobilité
- Inciter à l'utilisation des transports collectifs et faciliter les trajets multimodaux

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Proposer de l'information voyageurs multimodale (plans, grilles horaires, éventuellement systèmes d'information multimodale ...), pour faciliter les déplacements et simplifier les correspondances

Que prévoyait l'action en détail?

- Mise en place de services de transport à la demande adaptée à la configuration des communes de Sinnamary et Iracoubo : des communes peu peuplées, avec une urbanisation assez diffuse et un taux de motorisation faible
- Mise en place d'un service de transport à la demande entre l'embarcadère Gare Tigre et le bourg de Saint-Elie
- Réalisation d'un pôle de mobilité dans les bourgs d'Iracoubo et de Sinnamary

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- En l'absence d'intermodalité effective (arrêt du réseau TCU en 2017), aucun lieu d'intermodalité n'a été mis en place
- Des services de TAD ont été expérimentés par la CTG sur le territoire mais sans succès : échec de fréquentation ou absence de candidat pour opérer le service

Qu'en est-il aujourd'hui?

ABANDONNEE

- Les projets de pôles de mobilité et de TAD a été abandonnés en l'absence d'AOM pour porter et de connexion avec un réseau local pour légitimer le service

Quels enseignements et perspectives?

La perspective de réactivation du réseau urbain peut être l'occasion de relancer la réflexion sur la création d'un hub de mobilité qui pourrait également profiter aux taxicos voire à d'éventuels services de covoiturage

Action n° 16 : Aménagements de voirie sur la CCEG

MOA : Communes

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Développer et sécuriser le réseau viaire, en cohérence avec le développement urbain
- Adapter la voirie à ses usages (notamment pour les cyclistes)

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Entretien courant de la voirie

Que prévoyait l'action en détail?

- Sécurisation des circulations douces, le développement de la voirie locale et le revêtement de certaines pistes
- Création d'une nouvelle piste reliant le bourg de Saint-Georges au village de Tampak

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- XXX

AUCUN RETOUR DE LA CCEG

Qu'en est-il aujourd'hui?

- XXX

- XXX

Quels enseignements et perspectives?

XXX

Action n° 17 : Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG

MOA : CCEG

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir un service de transport aux habitants des hameaux ou villages isolés
- Faciliter les déplacements au sein des communes avec un service de transport de proximité
- Donner de la lisibilité aux différents systèmes de transport en les connectant au sein de pôles de mobilité
- Inciter à l'utilisation des transports collectifs et faciliter les trajets multimodaux : notamment à Saint-Georges (connexion entre le réseau TC interurbain, le TAD, les services fluviaux)

Que prévoyait l'action en détail ?

- Mise en place de services de transport à la demande adaptés à la configuration des communes de Régina et Saint-Georges
- Création d'un pôle de mobilité au bourg de Régina (connexion entre le réseau TIG et les services TAD)
- Création d'un pôle d'échanges multimodal à Saint-Georges avec accès direct à l'embarcadère des piroguiers à proximité immédiate du Sud du centre-bourg (terrain de l'ancien dispensaire par exemple)

Qu'est qui accompagnait cette action ?

- Création d'un arrêt de bus prévue à proximité immédiate du nouveau pont sur l'Oyapock (sur le parking de la douane par exemple), pour les services de transport interurbain (ligne express Cayenne – St-Georges) ou pour les services de transport à la demande ou taxis

Quel bilan de l'action ? Quelles raisons expliquent ce bilan ?

- XXX

AUCUN RETOUR DE LA CCEG

Qu'en est-il aujourd'hui ?

- XXX
- XXX

Quels enseignements et perspectives ?

XXX

Action n° 18 : Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire

MOA : CTG

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Offrir à la population « captive » (non motorisée) un service de transport fiable, régulier, à un coût acceptable
- Encourager l'usage des TC pour des trajets « longue distance » ; inciter au report modal des usagers motorisés sur les transports collectifs (offre TC multimodale, dont le réseau TIG)
- Compléter l'offre de transport urbain dans les zones périurbaines non desservies (exemple : communes limitrophes de Saint-Laurent)

Qu'est qui accompagnait cette action?

- intégrer au réseau TIG les lignes de transport fluvial qui seront créées sur le Maroni (au départ d'Apatou) et l'Oyapock (au départ de St-Georges et Saut Maripa).
- Nouvelle politique tarifaire plus attractive
- Aménagement de points d'arrêt, pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible

Que prévoyait l'action en détail?

- Doubler l'offre kilométrique TIG sur le reste du territoire : 4.4 M véh-km à l'horizon 2015, puis faire évoluer cette offre avec la croissance de population avec notamment les nouveaux services suivants :
 - nouvelle ligne reliant Apatou à SLM (pas de desserte actuellement) ;
 - une ligne reliant l'embarcadère de Saut Maripa à Saint-Georges, pour permettre aux habitants des villages en amont de l'Oyapock (Camopi, Trois Sauts) de rejoindre le centre. Cette navette n'a pas vocation à être quotidienne, mais plutôt organisée en fonction des déplacements des habitants de l'Oyapock (en correspondance avec l'arrivée / le départ des pirogues) ;
 - une ligne reliant Kourou à Petit Saut, en connexion avec le service de transport fluvial reliant Gare Tigre ;
 - une ligne express reliant Cayenne au poste frontière de Saint-Georges (pont sur l'Oyapock).
- Développement de l'offre de transport scolaire en accompagnement de la croissance démographique

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Le TIG a été lancé, hors CAEL, en 2014 par procédure de délégation de service public – DSP – (8 DSP actives, 1 ligne sans délégataire) auprès des opérateurs Transports BEST, JRC Transports, 3G2M, GIE Transport de l'Est et Taxi ANTOINETTE. Les contrats arrivant à échéance, une consultation a été relancée fin 2019 pour les 7 lignes (marché alloti : 1 DSP/ligne) et le sera en 2020 pour 1 ligne pour 5 ans d'exercice. Des expérimentations non concluantes de lignes express
- En termes de transport scolaire : 99 lignes scolaires directes, 5 périscolaires et 37 lignes fluviales scolaires
- Une étude préalable à la création d'une ligne internationale régulière de transport de voyageurs entre Cayenne et Macapa a été menée par la CCI. Un potentiel de 50 000 voyageurs annuels a été estimé sur la base d'enquêtes.

Qu'en est-il aujourd'hui?

ABANDONNÉE

- Aucun chiffre de fréquentation ou d'offre n'a été transmis pour évaluer cette action. L'offre TIG a été recontractualisée à l'identique, aucun projet de développement n'a vu le jour.

Quels enseignements et perspectives?

Un certain nombre de freins peut expliquer l'absence de montée en charge du réseau TIG comme le manque de moyen pour contrôler le transport conventionnel et l'informel, l'absence de gares routières pour matérialiser les espaces dédiés au transport légal. Le tissu local d'opérateur de transport ne permet par ailleurs pas de répondre à l'ensemble des besoins.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- La tarification, double levier dans le cadre d'une politique de mobilité durable, constitue à la fois une source de revenus pour le financement des services de transports mis en place et un élément qui peut favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports en commun.
- Cohabitation de deux systèmes tarifaires en Guyane : urbaine plate à Cayenne et kilométrique sur le réseau TIG

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Opportunité de mettre en place des titres de transport multimodaux

Que prévoyait l'action en détail?

- Mettre en place des tarifications relativement « homogènes » sur l'ensemble du territoire (en termes de niveau de prix, de gammes tarifaires, d'aide à l'usage) ;
- Créer des systèmes « billettique » utilisant des technologies similaires ou compatibles, dans l'optique d'une mutualisation future, ou dans des perspectives d'interopérabilité.

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- A l'échelle de la CACL :
 - Mise en œuvre d'une tarification élargie avec la mise en place d'abonnements et de carnets de tickets avec des tarifs avantageux et une tarification en agence moins chère qu'à bord du bus pour inciter à l'achat des tickets en agence et améliorer la vitesse commerciale
 - Déploiement du ticket virtuel, le Smart Pass, sur la ligne 7, ticket unitaire moins cher que dans le bus et en agence: 1,30€ le ticket unitaire au lieu de 2€
- A l'échelle du TIG, pas d'évolution de la tarification qui reste kilométrique, la ligne 5 bénéficie d'une billettique modernisée (système 2PLACE d'Ubi Transport) avec un site dédié : www.tig5.info

Qu'en est-il aujourd'hui?

**PARTIELLEMENT
REALISEE**

- Seule la CACL a engagé récemment une évolution de sa gamme tarifaire et de son système billettique pour préparer l'arrivée du BHNS et la modernisation du réseau associée (ligne 7 du réseau urbain)
- A l'échelle du TIG, aucune action n'a été menée concernant la tarification et seule la ligne 5 bénéficie d'un nouveau système billettique

Quels enseignements et perspectives?

Les évolutions récentes sont de nature à créer les conditions pour développer à l'horizon de mise en œuvre du BHNS plus d'interopérabilités entre les systèmes tarifaires et billettiques étant donné que le choix s'est porté à ce jour sur le même fournisseur.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Sécurisation et fiabilisation des infrastructures routières
- Maîtrise du coût du transport de marchandises sur la bande littorale
- Développement des échanges sur l'axe transamazonien

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Doublement du pont du Larivot

Que prévoyait l'action en détail?

Pour la RN1 :

- En priorité : reconstruction des ponts Saut Sabbat et Grand Laussat et doublement du pont du Larivot
- Horizon 2020 : aménagement d'1 ou 2 aires de service sur la RN1, aménagement de créneaux de dépassement entre Tonate et Kourou, doublement de l'ouvrage à voie unique de portance 26 tonnes (Portal)
- Horizon 2025 : nouveau pont sur la rivière Kourou, doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes (Counamama, Iracoubo).

Pour la RN2 :

- En priorité : reconstruction du pont sur la Comté et finalisation des travaux d'amélioration de la structure de chaussée entre Régina et St-Georges (travaux en cours au moment de l'élaboration du document) ;
- Horizon 2020 : aménagement d'une aire de service sur la RN2 ;
- Horizon 2025 : doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes (Kapiri, Kaurrouai, Gabarret).

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- RN1: Les études pour la reconstruction des ponts de Saut Sabbat et de Grand Laussat sont en cours, un démarrage des travaux de ces deux ouvrages est programmé en septembre 2021. 2 aires d'arrêt sont en cours d'aménagement sur la RN1
- RN2 : le Pont de la Comté a été mis en service en 2017. Des aires d'arrêt sont en cours d'aménagement. Des travaux préparatoires à la rectification des virages de la Comté sont en cours.
- En parallèle, des travaux d'amélioration de la structure annuels sont réalisés dans le cadre de la programmation annuelle des investissements (PAI).

Qu'en est-il aujourd'hui?

**PARTIELLEMENT
REALISEE**

- La majeure partie des opérations prévues à l'horizon 2020 a été réalisée ou sont à l'étude, en revanche aucune réflexion concernant le doublement des ouvrages à voie unique n'a été lancée

Quels enseignements et perspectives?

Le réseau routier national, composé des routes nationales 1 et 2 et d'une longueur de près de 450 kilomètres, constitue une infrastructure structurante en reliant les principaux pôles urbains (agglomérations de Cayenne, Kourou et Saint-Laurent) et stratégiques (centre spatial guyanais à Kourou, aéroport Félix Eboué, port de Dégrad-des-Cannes). Du fait du faible maillage secondaire, la fiabilisation et la sécurisation de celui-ci constituent des enjeux majeurs pour le territoire. A cela s'ajoute un enjeu de fluidification et de capacité au niveau des centralités. 10 à 12 millions d'Euro sont consacrés annuellement à son entretien et exploitation.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Sécurisation et fiabilisation des infrastructures routières
- Amélioration des itinéraires alternatifs à la RN1 et à la RN2
- Amélioration des échanges au sein de la CCOG (RD8/RD9)
- Amélioration de la capacité du réseau et de la sécurité routière au sein de la CACL
- Desserte de nouvelles urbanisations prévues à Macouria et Montsinéry et irriguées depuis la RD5

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Entretien du réseau routier départemental

Que prévoyait l'action en détail?

- Finalisation de la réhabilitation de la RD5
- Finalisation de la réhabilitation de l'itinéraire RD8-RD9
- Aménagements complémentaires de voiries départementales sur le territoire de la CACL
 - Requalification accès Larivot (RD191)
 - Requalification route du Larivot
 - Requalification route de Montjoly - route de Rémire (boulevard urbain)
 - Requalification route de Baduel (boulevard urbain)

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

Opérations réalisées sous MOA CG Guyane (jusqu'en 2016) :

- Aménagement de la route de Cacao à Roura,
- Réalisation d'enduits superficiels sur les RD 1, RD2, RD3 et RD3 Bis.
- Reconstruction OA RD 9, RD1, RD 8 et RD 19.
- Réfection RD9 (tranche 1 en enrobés) à Mana et aménagement de la RD11 à St-Laurent

Opérations réalisées sous MOA CTG (après 2016) :

- Giratoire sur la RD2,
- Réfection de 27 km sur la RD9 à Mana,
- Réfection totale de la RD10 à Javouhey,
- Réfection de la RD 11 bis à Saint-Laurent,
- Réhabilitation du dégrade de Kaw à Regina.
- Aménagement de l'entrée de Mana. Aménagement de la Matourienne et de la route de Cabassou (tranche 1)

Le réseau routier départemental représente 450 km de route, soit l'équivalent du réseau national mais avec des moyens financiers inférieurs nécessitant de procéder à des arbitrages en termes d'investissement (7M€/an) comme de maintenance (3 M€/an). Ce budget est en augmentation (de 1 à 2% par an).

Qu'en est-il aujourd'hui?

**PARTIELLEMENT
REALISEE**

- Le CG puis la CTG à partir de 2016 ont procédé à diverses opérations d'investissement et de maintenance sur le réseau départemental sans réellement tenir compte du PGTD et en fonction des moyens financiers qui n'ont pas suivi la trajectoire prévus dans le document

Quels enseignements et perspectives?

Le déficit de moyens financiers pour assurer la maintenance et l'entretien des routes implique des arbitrages entre projets en l'absence de fonds européens permettant de financer des travaux sur réseau routier structurant. La mise aux normes des routes de la CTG, notamment des ex-RN 3 et 4 transférées récemment, nécessitent des investissements importants pour les renforcer structurellement.

Action n° 22 : Prolongement de la route du fleuve

MOA : ETAT

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Sécurisation et fiabilisation des échanges sur le fleuve
- Gain de temps sur l'ensemble des échanges
- Maîtrise du coût du transport
- Développement des échanges sur l'axe fluvial

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Maintenance et entretien de l'infrastructure

Que prévoyait l'action en détail?

- Compte tenu de la pertinence socio-économique de l'itinéraire et au regard des flux envisagés, finalisation de 2 tronçons à l'horizon 2025 :
 - la requalification (tout temps) de la piste Papaïchton – Maripasoula (30 km) ;
 - le prolongement de la liaison routière Apatou - Saut Hermina (6 km) pour sécuriser le franchissement du saut

NB : le reste de la liaison entre Saut Hermina et Papaïchton était envisagée au-delà de 2025

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Le prolongement de la route du fleuve répond à de fortes attentes des populations locales. A ce jour, le transport de personnes et de marchandises sur le Maroni ne sont possibles que par voie aérienne et/ou fluviale avec les contraintes inhérentes. La réalisation progressive de cette infrastructure est inscrite au SAR afin de répondre à l'enjeu économique (très forte croissance démographique dans cette zone où la population devrait compter plus de 50 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030), social, sécuritaire et environnemental (gestion des déchets). La priorité est donnée à la requalification en route de la piste existante sur le tronçon Maripasoula-Papaïchton/Loka.
- Annonce de la construction d'une route de désenclavement de 35 km entre Maripasoula et Papaïchton par la ministre de l'Outre Mer à l'occasion d'une visite sur place le 28/11/2019, avec un début des travaux la saison prochaine, et une livraison après 2 ans de travaux, ouvrage estimé à 35 M€

Qu'en est-il aujourd'hui?

NON RÉALISÉE

- Le projet, bien qu'inscrit dans les documents de planification, était à l'arrêt jusqu'à l'annonce ministérielle de fin 2019.

Quels enseignements et perspectives?

L'annonce ministérielle devrait débloquer ce projet resté longtemps sans solution de financement. Il existe un enjeu de connaissance des flux.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Mettre en place à court ou moyen terme des services de transport pour désenclaver le village de Saint-Elie, et réfléchir à des solutions à plus long terme pour l'amélioration de la desserte par voie terrestre

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Au préalable, réaliser les travaux de requalification de la route de Petit Saut
- Entretien de la piste entre Petit Saut et Saint-Elie

Que prévoyait l'action en détail?

- A court terme : création d'un service de transport multimodal de Kourou à Saint-Elie
 - une liaison de TC routier entre Kourou et le barrage de Petit Saut (60km, sous réserve de l'aménagement de la route de Petit Saut, et de l'autorisation de circulation sur cette dernière) ;
 - un service de transport fluvial en correspondance à Petit Saut, pour rejoindre Gare Tigre (environ 1h de pirogue) ;
 - un service de transport local entre le bourg de Saint-Elie et Gare Tigre (type TAD)
- A plus long terme : réalisation d'une piste reliant Petit Saut à Saint-Elie

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- La route d'accès au barrage de Petit Saut est interdite à la circulation depuis 2001, sauf autorisation spéciale. Actuellement propriété de l'ONF, son transfert fait toujours l'objet de discussion entre la CTG, la CCDS et les communes. 1M€ a été investi par la CTG en 2016.
- Les études AVP mené en 2009 avait estimé le montant des travaux entre 7 à 8,7 M€

Qu'en est-il aujourd'hui?

NON REALISEE

- En attente de décision sur son transfert à une collectivité et la mobilisation des financements nécessaires à sa remise en état

Quels enseignements et perspectives?

Les partenaires du dossier (Etat, CTG, CCDS, communes) se sont fédérés dans un comité d'orientation territorial le 27 août 2019 avec comme objectif de réunir 7,8 millions d'euros, première estimation de la remise à neuf des 27 km de la route d'accès au barrage de Petit Saut

Action n° 24 : Développement de la voirie des communes de l'intérieur et des communes isolées

MOA : Communes

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Améliorer l'état des voies existantes
- Réaliser des routes ou des pistes pour améliorer l'accès aux zones de production agricole et aux activités traditionnelles
- Créer les voies qui assureront la desserte des zones d'habitat qui vont se développer
- Améliorer la desserte des zones d'habitat et anticiper les évolutions démographiques
- Assurer l'accès à toutes les zones de service pour toutes les personnes du fleuve

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Mise en œuvre d'une desserte routière entre le barrage de Petit Saut et Saint-Elie (Action 23)

Que prévoyait l'action en détail?

- Investissements de voirie pour les communes de l'intérieur

Bassin	Commune	Investissement (M€)
Oyapock	Camopi	2,9
Oyapock	Ouanary	1,1
Intérieur	Saint-Elie	1,1
Intérieur	Saül	1,6
Maroni	Maripasoula	11,2
Maroni	Papaïchton	3,4
Maroni	Grand-Santi	6,0

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- XXX

AUCUN ELEMENT

Qu'en est-il aujourd'hui?

- XXX
- XXX

Quels enseignements et perspectives?

XXX

Action n° 25 : Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves

Maroni et Oyapock

MOA : CTG

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Développement des échanges sur le Maroni
- Organisation du transport : coûts, sécurité...
- Lutte contre le travail et les transports clandestins

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Aménagement des cales et appontements en priorité dans les villages et kampous qui accueillent une part importante du transport scolaire
- Sécuriser la zone d'embarquement du Saut Maripa sur l'Oyapock
- Aménagement des sauts (Action 26)

Que prévoyait l'action en détail?

Sur le Maroni :

- Bassin Nord : création d'une liaison entre Saint-Laurent-du-Maroni et Apatou par un service collectif routier (intégré au réseau TIG)
- Bassin central : création d'une desserte fluviale intracommunale sur Grand-Santi et les kampous les plus importants d'Apatou par une ligne pirogue régulière ou à la demande, prenant en compte une dimension de service de rabattement sur l'aérien à Grand Santi
- Bassin Sud : création d'une desserte des principaux kampous avec une logique de service de rabattement sur l'aérien à Maripasoula (contractualisation de l'existant et développement)

Sur l'Oyapock :

- Mise en œuvre d'un transport public sur l'Oyapock envisagé entre Saut – Maripa et le sud de l'Oyapock, et entre Saint-Georges et Ouanary sous la forme de transport à la demande

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Hormis pour le transport scolaire, il n'existe pas de service de transport de voyageurs conventionné sur les deux fleuves Maroni et Oyapock. Ne se pratique que de l'informel. Cette situation s'explique par l'absence de réglementation permettant de sécuriser la collectivité pour la mise en place de marchés publics. Les évolutions réglementaires à venir (cf. Action 27) devraient permettre de changer la donne, ainsi que l'aménagement des sauts (Action 26)
- Un projet de plate-forme Blablapiroque pour la mise en relation des prestataires de transports fluviaux (piroguiers) avec les usagers potentiels, notamment les jeunes des communes de l'intérieur ou leurs parents a été mis en œuvre devant voir le jour en 2018-19. Le site ne semble plus fonctionnel.

Qu'en est-il aujourd'hui?

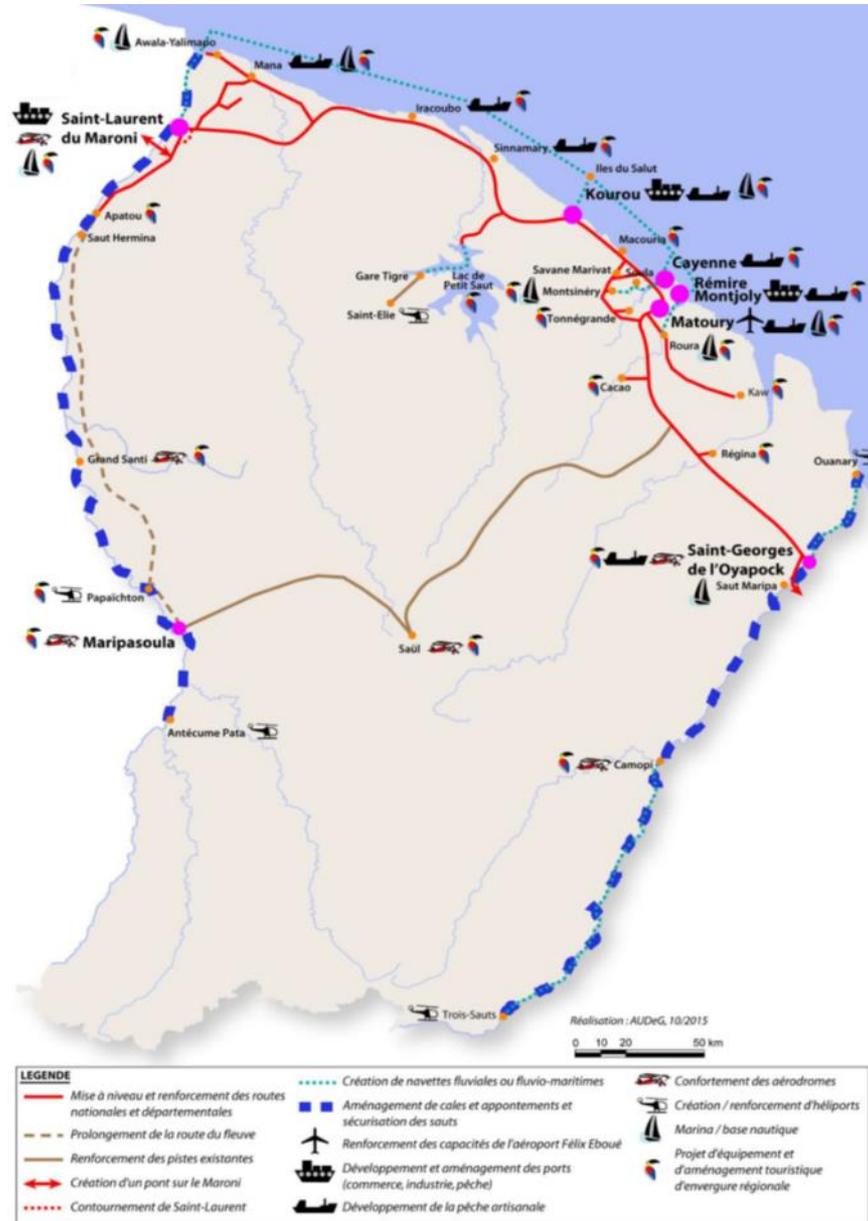
NON REALISEE

- Malgré le potentiel important que représente le transport sur voie d'eau pour le transport de personnes, aucun service public n'a été mis en œuvre. Des observatoires sont en cours de structuration

Quels enseignements et perspectives?

La levée des freins invoqués pour justifier d'un statut quo sur le sujet du transport public sur voie d'eau (sécurité, réglementation, concurrence de l'informel, etc.) devrait permettre de relancer les réflexions.

PROJETS D'EQUIPEMENTS A L'HORIZON 2030



Source : SAR 2016

Action n° 26 : Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock

MOA : ETAT

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Sécurisation et fiabilisation des échanges sur le fleuve
- Gain de temps sur l'ensemble des échanges
- Maîtrise du coût du transport
- Développement des échanges sur l'axe fluvial

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Mise en œuvre d'un dispositif de coopération internationale pour faciliter la réalisation des infrastructures

Que prévoyait l'action en détail?

Sur le Maroni :

- Sécurisation des sauts prioritaires (horizon 2015) : 12 zones, points de passage du transport scolaire ou secteur dangereux
- Aménagements complémentaires : le Maroni compte 52 sauts

Sur l'Oyapock :

- 5 sauts prioritaires : déroctage ponctuel et contournement par voie terrestre de certaines zones

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Les aménagements des sauts sont en cours :
 - sur le Maroni, une dizaine de sauts en amont de Maripasoula sont à l'étude pour des travaux en 2023
 - sur l'Oyapock, 6 sauts vont être aménagés à l'amont de Camopi ; travaux en cours pour 1,6M€, livraison 2020

Qu'en est-il aujourd'hui?

EN COURS

- Aménagements en cours sur les deux fleuves

ABANDONNEE

- Avis défavorable du conseil coutumier pour l'aménagement des sauts au niveau de Maripasoula

Quels enseignements et perspectives?

Aujourd'hui, la navigation se fait au risque et péril, car pas de tirant d'eau. Les aménagements permettant de sécuriser la navigation sont en cours. Toutefois, un travail complémentaire doit être mené au niveau des infrastructures d'appontement.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Sécuriser les circulations sur le fleuve (notamment dans l'hypothèse de la mise en place d'un service public de transport fluvial)
- Lutter contre le travail et le transport clandestin sur le fleuve
- Lutter contre l'orpaillage clandestin
- Reconnaître officiellement le travail et le savoir-faire des piroguiers

Qu'est qui accompagnait cette action ?

- Une clarification réglementaire de ce qui relève du service public de transport fluvial soumis à conventionnement avec les autorités organisatrices de transport et ce qui relève du transport privé (service occasionnel, service privé)
- Un dispositif de sanction en cas d'exécution d'un service régulier n'ayant pas fait l'objet d'un conventionnement

Que prévoyait l'action en détail ?

L'évolution de la réglementation avec notamment la mise en œuvre des dispositifs réglementaires suivants :

- La délivrance de titre de navigation pour les embarcations professionnelles (équivalent d'une carte grise pour les véhicules)
- La mise en place d'une attestation de capacité professionnelle spécifique à la Guyane (équivalent d'une autorisation à la gestion d'une entreprise de transport)
- La mise en place d'un certificat de capacité à la conduite pour les professionnels (équivalent du permis de conduire)

Quel bilan de l'action ? Quelles raisons expliquent ce bilan ?

- La mise en application de la directive de l'Union Européenne relative aux qualifications professionnelles a constitué une opportunité pour mettre en œuvre une réglementation du transport fluvial adaptée au territoire
- L'article 135 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) prévoit « des conditions d'obtention des titres de conduite de bateaux et des règles de conduite de bateaux spécifiques à la Guyane ». Décret à venir

Qu'en est-il aujourd'hui ?

REALISEE

- Mise en place d'un certificat de capacité à la conduite des pirogues (certificat propre à la Guyane, validité par bassin de navigation, période transitoire où le certificat est délivré à ceux qui justifient d'une activité) prévue par la LOM, en attente de la parution du décret
- En parallèle du certificat, un travail sur l'attestation de capacité des opérateurs/employeurs est mené

Quels enseignements et perspectives ?

Ces avancées récentes vont permettre de sécuriser et professionnaliser le transport fluvial de personnes et permettre une reconnaissance de la profession (assurances, marchés...)

Toutefois les deux fleuves frontaliers posent la problématique de la réglementation brésilienne et surinamienne, avec une forte présence d'informel difficile à encadrer.

A noter, la mise en place d'un Observatoire International des Transports de l'Oyapock en 2019.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Sécurisation et fiabilisation des infrastructures aéroportuaires du littoral et de l'intérieur
- Renforcement des dessertes des communes de l'intérieur (vers Cayenne, via St-Laurent et St-Georges), facilitant le maintien des populations en favorisant l'accès aux équipements de la bande littorale (santé notamment)
- Amélioration des conditions de vie au sein des bassins de vie locaux et contribution à leurs projets de développement économiques, sociaux
- Maîtrise du coût du transport des passagers avec une solution adaptée à la densité de la population des communes concernées

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Transfert de l'aérodrome de Camopi à la CTG

Que prévoyait l'action en détail?

- Investissements permettant la remise à niveau des aérodromes de la bande littorale (St-Laurent, St-Georges, Régina)
- Rénovation de la plateforme aérienne de Maripasoula à l'horizon 2020 afin d'être en mesure de recevoir l'augmentation du nombre de passagers
- Aménagements complémentaires de sécurité pour les aérodromes de Camopi, Grand-Santi, Maripasoula et Saül (renforcement ou renouvellement des équipements de circulation aérienne, sécurité et secours, maîtrise des accès aux installations)

	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Aérodrome de St-Laurent - Sécurisation / amélioration	4 M€	2015
Aérodrome de St-Georges - Sécurisation	0.7 M€	2015
Aérodrome de Régina - Sécurisation	0.7 M€	2015
Aérodrome de Maripasoula - Rénovation aérogare	0.5 M€	2015
Aérodrome de Maripasoula - Mise en sécurité	2.7 M€	2015
Aérodrome de Grand Santi - Mise en sécurité	0.7 M€	2015
Aérodrome de Saül - Mise en sécurité	0.7 M€	2015
Aérodrome de Camopi - Mise en sécurité et ouverture au trafic commercial	0.7 M€	2015
Aérodrome de Camopi - Rénovation aérogare	0.5 M€	2015
Aérodrome de Saül - Durcissement de la piste	5 M€	2020
Aérodrome de Maripasoula - Réfection de la piste	6 M€	2020

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- L'aérodrome de Camopi construit en 2012, inauguré en 2014, a été rétrocédé à la Collectivité Territoriale de Guyane (CTG) en 2015. Une enquête publique portant sur l'ouverture à la circulation aérienne publique de l'aérodrome de CAMOPI a été réalisée en 2018
- Parmi les opérations menées par la CTG : bétonisation des pistes de Camopi et Grand Santi, pose d'un revêtement en enrobé sur la piste de Saint-Laurent, sécurisation des pistes (clôtures, etc.)

Qu'en est-il aujourd'hui?

**PARTIELLEMENT
REALISEE**

- Toutes les opérations prévues n'ont pas été réalisées faute de moyens suffisants. Certaines sont en cours (Maripasoula). Le budget de fonctionnement annuel est de 300/500 k€ (en partie financé par la taxe aéroportuaire)

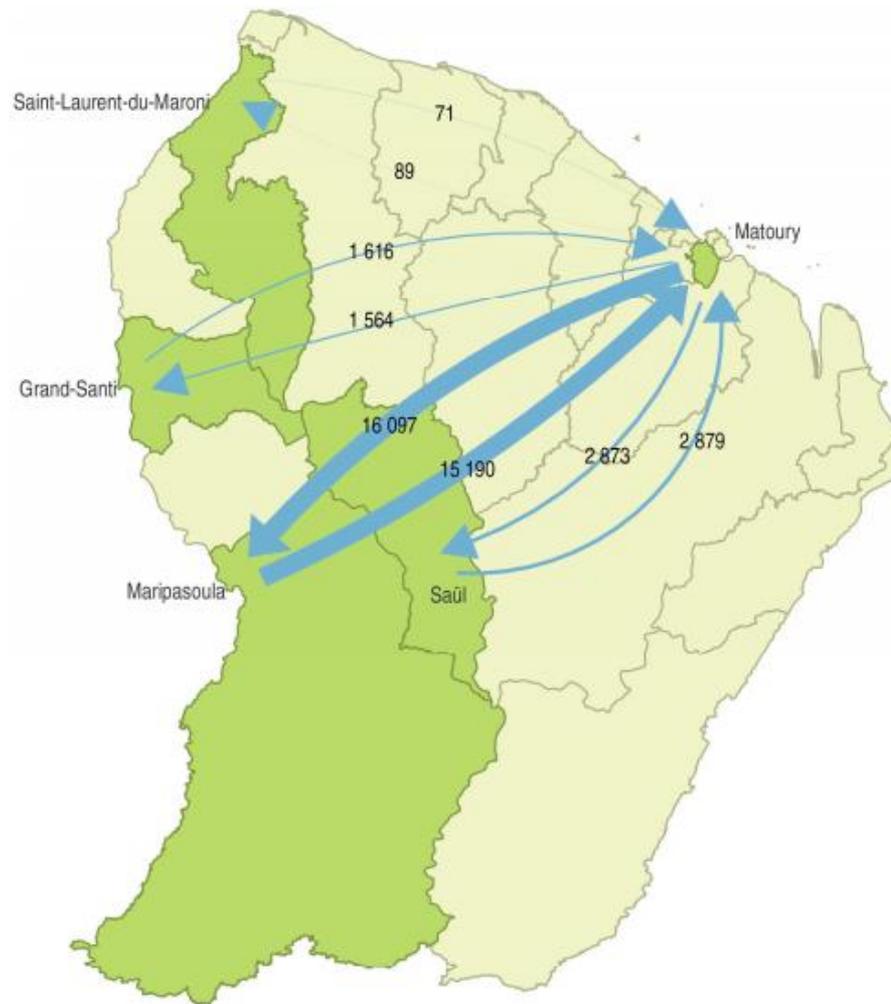
Quels enseignements et perspectives?

La mise aux normes de l'aérodrome de Maripasoula (réfection totale de la piste, mise aux normes, accueil des ATR42 x2 capacité) est prévue prochainement, les appels d'offre travaux sont parus récemment (16 M€ d'investissement).

Les mises aux normes imposées par la DGAC en lien avec le développement du trafic commercial sont onéreuses et peinent à être assumées par la CTG qui doit investir majoritairement sur fond propre pour cette compétence.

4 Maripasoula, destination majeure pour les vols intérieurs

Flux intérieurs de passagers (en nombre)



Source : Direction des services aéroportuaires – CCIG.

Source : INSEE Guyane

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Assurer l'égalité de l'accès des populations aux moyens de transport en assurant la régularité des liaisons et la réduction des temps de déplacement
- Renforcer les dessertes des communes de l'intérieur, et faciliter le maintien des populations
- Améliorer les conditions de vie au sein des bassins de vie locaux et contribution à leurs projets de développement économiques et sociaux
- Maîtriser le coût du transport des passagers et des marchandises avec une solution adaptée à la densité de la population des communes concernées

Que prévoyait l'action en détail ?

- Étendre le régime d'OSP aux dessertes suivantes :
 - desserte de Camopi depuis Saint-Georges-de-l' Oyapock ou Cayenne (soit une nouvelle OSP Camopi – St-Georges ou Camopi – Saul – Cayenne)
 - desserte de Maripasoula depuis Saint-Laurent-du-Maroni (soit une nouvelle OSP Maripasoula – St-Laurent)
- Mettre en place une OSP pour le transport de marchandises et l'étendre aux vols cargos vers Saül et Maripasoula

Qu'est qui accompagnait cette action ?

- Projet de réouverture de l'aérodrome de Saint-Georges au trafic commercial
- Dispositif d'Aide à Caractère Social (DACs) depuis janvier 2007

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- L'avion ne dessert aujourd'hui que 3 des 7 communes de l'intérieur (Saül, Maripasoula et Grand Santi). Dans le cadre de la continuité territoriale, la CTG apporte une aide financière afin de rendre le prix des billets et du fret plus abordable pour les résidents de ces communes (Dispositif d'Aide à Caractère Social – DACs) depuis janvier 2007.
- L'augmentation exponentielle du trafic qui est passé de 30 000 à 60 000 passagers par année a fait exploser l'enveloppe dédiée au DACs. C'est pourquoi la CTG a pour projet de mettre en œuvre d'une Délégation de Service Public (DSP) avec une contribution annuelle forfaitaire à l'exploitation ; l'objectif est à la fois une meilleure visibilité sur les prix pratiqués et une maîtrise des coûts pour la CTG. Dans l'attente, le partenariat actuel liant la CTG à Air Guyane est reconduit afin d'assurer la continuité de service.
- Arrivée d'une nouvelle compagnie Guyane Aéro Transport (GAT), pour exploiter des vols intérieurs (liaison St-Laurent – Maripasoula)

Qu'en est-il aujourd'hui?

EN COURS

- La mise en œuvre d'une DSP voyageurs (bien que différent d'une OSP) est en cours. Certaines liaisons sont soumises à des travaux de remise aux normes préalable des aérodromes

NON REALISE

- Rien en revanche n'a été mis en œuvre pour le fret

Quels enseignements et perspectives?

Compte tenu du coût du DACs avec l'explosion du trafic, la CTG a fait le choix d'opter pour un autre régime contractuel que l'OSP, la DSP, qui permet une meilleure maîtrise du service et des coûts.

L'arrivée d'une compagnie privée fin 2019 est plutôt bon signe et peut ouvrir des perspectives pour le développement de l'offre aussi bien à destination des voyageurs que du fret. Ce développement est cependant conditionné par la mise à niveau des infrastructures pour accueillir le trafic commercial (cf. Action n°28)

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Desserte des communes de l'intérieur les plus isolées
- Maintien des bassins de vie des communes de l'intérieur très enclavées
- Maîtrise des coûts d'investissement et de fonctionnement

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Création de plateformes (aussi appelées Dropping Zone ou DZ)

Que prévoyait l'action en détail?

- Développer pour le transport des personnes l'offre de transport par hélicoptère pour :
 - Trois-Sauts,
 - Ouanary,
 - Saint-Elie,
 - Antekume Pata
- Étude pour envisager la possibilité d'une desserte par hélicoptère monomoteurs

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- 2 hélistations ont été créées pour les hôpitaux à Cayenne et St-Laurent
- 2 exploitants disposent à ce jour d'un CTA (certificat de transport aérien) : Hélicoptères de France (HDF) et HELI-COJYP
- 2 hélistations existent : aéroport de Cayenne et celle de la société HELI-COJYP ; des hélisurfaces sont par ailleurs disponibles pour des atterrissages occasionnels

Qu'en est-il aujourd'hui?

NON RÉALISÉE

- Aucun service de transport de voyageurs n'a été développé sur la période

Quels enseignements et perspectives?

Le sujet du transport par hélicoptère n'est pas aujourd'hui porté par la sphère publique et reste donc librement organisé par la sphère privée pour répondre à des besoins commerciaux (médical, tourisme, besoins DREAL, etc.). D'autre part, au regard des enjeux environnementaux et climat, ce mode de transport ne semble pas le plus adapté pour assurer du transport public.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Faire face à la forte hausse programmée du trafic de conteneurs importés en Guyane
- Fiabiliser et optimiser les infrastructures portuaires
- Maîtriser le coût du transport de marchandises

Que prévoyait l'action en détail ?

- Différentes mesures permettant d'augmenter la productivité des manutentions à Dégrad des Cannes et se rapprocher de standards observés ailleurs (France métropolitaine, Surinam, ...) :

	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Achat de 2 grues	6 M€	2015
Achat de 3 RTG	3 M€	2015
Achat de 2 RTG supplémentaires	2 M€	2020
TOTAL	11 M€	

Quel bilan de l'action ? Quelles raisons expliquent ce bilan ?

- Devenu le 1er janvier 2013, Etablissement Public Industriel et Commercial, le Grand Port Maritime de la Guyane a entamé dès 2014 une démarche stratégique visant à gagner en performance et en compétitivité. Le projet stratégique 2014-18 du GPM s'est inscrit en cohérence avec le PGTD, notamment dans la modernisation de la manutention, de l'organisation des espaces et de la gestion des terminaux. Il va même au-delà dans les ambitions de développement économique et de maîtrise foncière.
- Les routes de Guyane peinent à suivre l'augmentation du trafic du GPM (passage de 50 véh/mois en 2013 à 800 aujourd'hui), posant des soucis de capacité et de sécurité routière

Qu'en est-il aujourd'hui ?

REALISE

- 40 M€ investis (avec financement FEDER) dans la modernisation des équipements (quais 1 et 2, terre-pleins, etc.)

EN COURS

- Modernisation de la manutention : les rails sont posés, les grues seront livrées d'ici fin 2020/2021
- Mise en place d'un poste frontalier communautaire : lancement de travaux cette année pour livraison 2022
- Projet de société de cabotage interrégionale Brésil – Guyane – Guyana – Caraïbes AMI lancée en 2019

Quels enseignements et perspectives ?

Le nouveau projet stratégique 2019-2023 en cours de validation prévoit la poursuite de la modernisation et du développement de la plateforme avec notamment la démolition/reconstruction du quai 3. Il est également prévu l'accueil d'activités économiques sur les nouveaux terrains et l'installation d'activités nautiques commerciales. Le GPM poursuit par ailleurs une stratégie ambitieuse d'acquisition foncière avec l'aide de l'Etat pour installer et étendre les zones d'accueil des manutentionnaires.

PROGRAMME D' ACTIONS DU PROJET STRATEGIQUE

- 1 Politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l'offre disponible du GPM Guyane
- 2 Nouvelle porte d'entrée/sortie intégrant les fonctionnalités nécessaires au Poste Frontalier
- 3 Nouveaux équipements TIC (fibre optique, très haut débit 4G, Port Community System)
- 4 Nouveaux équipements de manutention (grues de quai)
- 5 Mise en œuvre d'une nouvelle organisation de gestion du terminal par un opérateur unique
- 6 Mise en œuvre d'un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage
- 7 Mise en œuvre de la mutualisation des moyens de dragage sur les ports de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo
- 8 Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux (électrique, pluviaux, assainissement...)
- 9 Extension quai 1 et terre-plein adjacent
- 10 Nouvelle organisation de l'espace (parc de stockage, parc véhicules, flux de circulation intérieure)
- 11 Accueil de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales par une offre foncière disponible
- 12 Accueil de nouvelles filières notamment en écodéveloppement (économie portuaire circulaire) par une offre foncière
- 13 Reconstruction du bâtiment du GPM
- 15 Préfiguration de nouvelles zones logistiques d'offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes
- 16 Développer l'intermodalité en facilitant le développement du cabotage
- 17 Parc roulier



HIERARCHISATION PROGRAMME D' ACTIONS

		2014	2015	2016	2017	2018	> 2018
PRIORITE 1	Etudes de mise en œuvre du Projet Stratégique						
	Politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l'offre disponible du GPM Guyane						
	Nouvelle porte d'entrée/sortie intégrant les fonctionnalités nécessaires aux Postes Frontaliers						
	Nouveaux équipements TIC (fibre optique, très haut débit 4G, Port Community System)						
	Nouveaux équipements de manutention (grues de quai)						
	Mise en œuvre d'une nouvelle organisation de gestion du terminal par un opérateur unique						
	Mise en œuvre d'un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage						
	Mise en œuvre de la mutualisation des moyens de dragage sur les ports de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo						
	Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux (électrique, pluviaux, assainissement...)						
Extension quai 1 et terre-plein adjacent							
PRIORITE 2	Nouvelle organisation de l'espace (parc de stockage, parc véhicules, flux de circulation intérieure)						
	Accueil de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles et commerciales par une offre foncière disponible						
	Accueil de nouvelles filières notamment en éco-développement (économie portuaire circulaire) par une offre foncière						
PRIORITE 3	Reconstruction du bâtiment du GPM						
	Propositions de pistes de réflexion et d'innovation au Conseil de Coordination Interportuaire						
	Préfiguration de nouvelles zones logistiques d'offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes						
	Développer l'intermodalité en facilitant le développement du cabotage						
	Poursuite de la réflexion sur l'après 2018 et préparation du futur portuaire guyanais au travers de la démarche POMU						
	Protection de l'environnement et actions de développement durable (déchets, énergie, relations ville-port, etc.)						

DYNAMIQUE DE FINANCEMENT DU PROJET STRATEGIQUE



(*) Une enveloppe de participation financière précisée par l'Union Européenne de 15 M€ pour les investissements et de 18 M€ pour les dragages d'entretien sur 6 ans (2014-2020)

BILAN DES ACTIONS DU PROJET STRATÉGIQUE - STRATÉGIE ET DÉVELOPPEMENT DES POTENTIALITÉS

Vol et	Date cible	Description de l'action	
V1	2015-18	Mise en place de la circonscription portuaire du GPM	
V1	2015-18	Politique de sécurisation et d'aménagement du foncier portuaire pour augmenter et renforcer l'offre disponible du GPM Guyane = 22 + 3 ha + 16 ?	
V1	2015-18	Accueil nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles, commerciales	
V4	2016-18	Accueil de nouvelles filières écodéveloppement (économie portuaire circulaire)	
	2018	Mise en œuvre d'un PIF	 
V5	> 2018	Développer le cabotage régional = étude réalisée => recherche partenaire (AAP ?)	
	2015-18	Politique développement de l'entreprise (formation, conditions travail,...)	
V1	> 2018	Reconstruction bâtiment du GPM : décision prise et AMO => financements ?	
V4	2016-18	Sureté et sécurité, risque et santé : certification MASE	
V1	2016-18	Réhabilitation des terre-pleins et des réseaux (électrique, pluviaux, assainissement...)	 
V1	2017-18	Extension quai 1 et terre-plein adjacent	
V1	> 2018	Préfiguration de nouvelles zones logistiques d'offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes	 
V1	> 2018	Propositions de pistes de réflexion et d'innovation au Conseil de Coordination Interportuaire= AO Observatoire portuaire	
V1	> 2018	Poursuite de la réflexion sur l'après 2018 et préparation du futur portuaire guyanais au travers de la démarche POMU	

Source : synthèse du bilan du projet stratégique 2014-2018

BILAN DES ACTIONS DU PROJET STRATÉGIQUE – Opérations, exploitation, outillage

Vol et	Date cible	Description de l'action	% réalisé
V3	2015-16	Nouveaux équipements de manutention (grues de quai)	 
V3	2015-16	Mise en œuvre d'une nouvelle organisation de gestion du terminal par un opérateur unique	
V3	2015-16	Mise en œuvre d'un service polyvalent Servitude – remorquage – dragage	
V3	2015-16	Mise en œuvre de la mutualisation des moyens de dragage sur les ports de Dégrad-des-Cannes et Pariacabo	
V3	2015	Nouvelle porte d'entrée/sortie intégrant les fonctionnalités nécessaires au Poste Frontalier = mise en service T2-2019	
V3	2015	Nouveaux équipements TIC (fibre optique, très haut débit 4G, Port Community System, Vigies ...)	 
V3	2015-18	Nouvelle organisation de l'espace (parc de stockage, parc véhicules, flux de circulation intérieure) = étude SOFID	

BILAN DES ACTIONS DU PROJET STRATÉGIQUE – Environnement et développement durable

Vol et	Date cible	Description de l'action	% réalisé
V4	> 2018	Protection de l'environnement et actions de développement durable (déchets, énergie, relations ville-port, etc.) => lauréat projet toit solaire E/S	 
V4	2016-18	Accueil de nouvelles filières écodéveloppement (économie portuaire circulaire)	

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Anticiper le triplement attendu de la population de St-Laurent à cet horizon et la multiplication par 10 à l'horizon 2025 des tonnages de marchandises transitant par le port (trafic de vrac)
- Constituer une alternative crédible au transport routier de marchandises

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Réflexion à mener pour organiser l'interface entre les modes routiers et fluvio-maritimes
- Création d'une plate-forme relais et d'un espace d'entreposage/stockage

Que prévoyait l'action en détail?

- Mise à niveau du site actuel afin d'augmenter de façon très significative son potentiel en termes d'importation / exportation de marchandises en vrac, par les aménagements suivants :
 - Dragage du chenal pour augmenter le tirant d'eau d'au moins 1 mètre
 - Renforcement du quai actuel pour doubler sa portance (passage à 4 tonnes/m²)
 - Achat d'un charriot élévateur permettant la manutention des marchandises sur le quai.
- Au-delà du seuil des 60 000 tonnes (2020) :
 - Construction d'un second quai de 100 mètres de long ;
 - Achat d'un autre charriot élévateur.

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- La CCOG a repris l'exploitation du port en régie depuis 2014. Le trafic global de marchandises en 2015 s'élevait à 17 445 tonnes soit +27,6 % par rapport à 2014

	2014	2015	variation %
Nombre de Navires	21	15	-28,6%
Tonnage total	13 668	17 445	27,6%
Tonnage Conteneurs	3 999	4 477	12,0%
Tonnage Conventionnel	9 669	12 968	34,1%
dont T ciment	202	3 298	1532,7%
nombre de conteneurs	359	227	-36,8%

Source : CCOG

Qu'en est-il aujourd'hui?

NON RÉALISÉE

La montée en puissance du port n'a pas eu lieu. A ce jour, le port de Degrad Des Cannes concentre l'essentiel des entrées de marchandises qui sont ensuite acheminées par la route dans toute la Guyane y compris vers Saint-Laurent

Quels enseignements et perspectives?

Des échanges avec le GPM et la CCOG ont lieu régulièrement pour faire profiter le port de Saint-Laurent du retour d'expérience des récentes opérations de modernisation.

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Rapprochement des villes et des populations situées de part et d'autre du Maroni, en particulier à St-Laurent et à Albina
- Développement des échanges économiques sur l'axe transamazonien
- Maîtrise du coût du transport de marchandises

Qu'est qui accompagnait cette action?

- Création d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de l'embarcadère (Action 11)
- Envisager une évolution du droit en vigueur pour conférer une compétence transfrontalière aux AOT en s'inspirant le cas échéant des dispositions qui existent en matière de transport ferroviaire

Que prévoyait l'action en détail?

Faire évoluer le service pour absorber l'augmentation du trafic sous l'effet conjugué de la croissance démographique de l'Ouest guyanais et de l'amélioration des infrastructures au Surinam :

- Dans un premier temps, jusqu'en 2015, augmentation du nombre de rotations hebdomadaires du bac La Gabrielle, avec un objectif de doublement des rotations (de 30 à 60) ;
- Dans un second temps, après 2015, le bac La Gabrielle devra être remplacé par un navire de plus grande capacité (bac omnidirectionnel d'une capacité de 24 voitures ou 6 camions de 30 tonnes)

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- La barre historique des 200/rotations par mois a été dépassée au mois d'août 2019, atteignant les limites de capacité du système actuel, malgré la mise en place de rotations supplémentaires sur cette période d'affluence
- L'arrivée d'un nouveau Bac est prévu à l'horizon 2021, avec une capacité plus importante (voir caractéristiques techniques en page suivante) et un transfert de l'exploitation à la CTG. Des travaux de modernisation des moyens d'accostage du bac sont en cours (livraison avril 2020) et vont permettre l'amélioration du trafic fluvial entre les deux rives avec la prochaine mise en service du nouveau ferry

Qu'en est-il aujourd'hui?

EN COURS

- Évolution de service prévue à l'horizon 2021 avec la mise en service du nouveau bac « La Gabrielle 2 » offrant une capacité proche de ce qui était envisagé dans le PGTD

Quels enseignements et perspectives?

- A long terme, un pont international entre les deux rives pourrait permettre d'améliorer les échanges entre les deux pays. Cela reste pour l'instant à l'état d'une « idée de faire », pas d'étude.

BILAN D'ACTIVITE DU BAC ACTUEL

Mois	2010		2011*		2012		2013*		2014		2015*		2016		2017*		2018		2019*	
	Montant	Rotation																		
JANVIER		58		125		115		148		173		138		125		168		172		176
FEBVIER		116		110		119		129		129		134		142		143		132		125
MARS		129		131		117		134		140		82		144		51		165		153
AVRIL		128		128		120		128		146		130		149		59		152		154
MAI		134		124		128		161		158		143		160		162		155		171
JUN		116		130		124		128		132		133		137		151		135		145
JUILLET		121		126		134		134		162		128		160		175		165		158
AOÛT		120		140		160		186		203		187		178		176		184		221
SEPTEMBRE		130		127		128		119		154		116		138		126		158		117
OCTOBRE		122		0		129		0		161		58		161		13		144		14
NOVEMBRE		105		128		126		147		123		121		136		135		157		176
DÉCEMBRE		142		145		145		173		185		185		168		182		163		160
TOTAL		1421		1412		1545		1582		1855		1533		1798		1541		1882		1778

* année de carénage

pic de rotation annuel

Évolution du trafic de 2015 à 2019 :

Année	Passagers *	Voitures	Motos	Camionnettes	Camions	Engins		Nbre total de personnes Transportées y compris Chauffeurs tous véhicules	Recette	Durée Arrêt technique
						TP PC 20 *	PC 40*			
2015	7 282	7 600	276	347	265	113	113	15 996		6 semaines
2016	6 941	9 827	223	497	501	131	145	18 265		Pas d'arrêt
2017	5 569	7 994	198	345	572	74	158	14 910		10 semaines
2018	7 059	10 070	155	455	543	73	169	18 524		10 jours
2019	6 955	9 799	244	370	392	34	163	17 957		4 semaines
Evolution 2015/2016	Nombre -341	2227	-53	150	236	18	32	2269		
	% -4,68%	29,30%	-19,20%	43,23%	89,06%	15,93%	28,32%	14,18%		
Evolution 2015/2017	Nombre -1713	394	-78	-2	307	-39	45	-1086		
	% -23,52%	5,18%	-28,26%	-0,58%	115,85%	-34,51%	39,82%	-6,79%		
Evolution 2015/2018	Nombre -223	2470	-121	108	278	-40	56	2528		
	% -3,06%	32,50%	-43,84%	31,12%	104,91%	35,40%	49,56%	15,80%		
Evolution 2017/2018	Nombre 1490	2076	-43	110	-29	-1	11	3614		
	% 26,75%	25,96%	-21,72%	31,88%	5,07%	1,36%	6,96%	24,24%		
Evolution 2018/2019	Nombre -104	-271	89	-85	-151	-39	-6	-567		
	% -1,48%	-2,70%	57,41%	-18,69%	-27,81%	-46,57%	-3,56%	-3,07%		

CARACTERISTIQUES DE NOUVEAU BAC

Longueur de coque : 33 m
 Longueur hors tout : 53 m
 Largeur hors tout : 10 m
 Creux : 2,70 m

Déplacement léger : 197 t
 Port en lourd : 190 t

Tirant d'eau léger : 1,15 m
 Tirant d'eau mi-charge : 1,325 m
 Tirant d'eau pleine charge : 1,785 m

Propulsion : 2 propulseurs azimutaux à simple hélice en tuyère
 Puissance propulsive (prévisionnelle) : Environ 2 x 200 kW soit 2 x 268 CV Din
 Vitesse mi-charge : 6,5 nœuds

Capacité de chargement voitures : 20 voitures
 Capacité de chargement camions : 4 poids lourds de 44 tonnes
 Capacité en passagers : 200 personnes

Action n° 34 : Création de plateformes logistiques en Guyane

Quels étaient les enjeux de l'action ?

- Optimiser la chaîne logistique pour améliorer la dynamique des entreprises du secteur, diminuer les coûts d'acheminement et les impacts environnementaux

Qu'est qui accompagnait cette action?

- NA

Que prévoyait l'action en détail?

- Proposer une à deux installations pour la logistique professionnelle de 40 hectares avec deux secteurs à privilégier : Cayenne et St-Laurent
- Inscrire ces zones dans les documents d'urbanisme et se mobiliser pour contrôler le foncier
- Un emplacement permettant d'accueillir des surfaces logistiques doit également être identifié et réservé à St-Georges
- Modes de gestion et de financement non tranchés

Quel bilan de l'action? Quelles raisons expliquent ce bilan?

- Les seules actions en faveur de la logistique sont celles menées par le GPM dans le cadre de son plan d'action stratégique 2014-18 :
 - Accueil de nouvelles activités portuaires, logistiques, industrielles, commerciales
 - Préfiguration de nouvelles zones logistiques d'offshore pétrolier en « bord à quai » sur Dégrad-des-Cannes

Qu'en est-il aujourd'hui?

NON REALISEE

- Aucune action sur les plateformes logistiques, hormis celles menées par le GPM sur son périmètre et domaine d'activité.

A L'ETUDE

- Une mission de préfiguration et programmation d'un Port sec au Pont de l'Oyapock » vient d'être lancée par le GPM (consultation en cours)

Quels enseignements et perspectives?

La LOM reconnaît la compétence des AOM pour « organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement ».