

PROJET DE PGTD

Rapport de Phase 3

Fiches « action »

Novembre 2012

AVERTISSEMENT

Le présent document constitue l'annexe B du rapport de Phase 3, rapport final des études PGTD.

Il présente les fiches « actions » qui précisent l'ensemble des actions à mettre en œuvre par les partenaires du PGTD pour mettre en place le Plan Global.

Ces fiches indiquent en particulier, pour chaque action, les maîtres d'ouvrage envisagés (à titre indicatif) pour la mise en œuvre de l'action.

Bien que la mise en place de la Collectivité territoriale Unique (CTU) initialement prévue pour 2014 soit repoussée à 2015, il a été considéré dans le PGTD, dont la mise en œuvre est supposée commencer en 2013, que celle-ci reprend l'ensemble des compétences du Conseil Général et du Conseil Régional.

ANNEXE B : FICHES « ACTION » DU PGTD

Sont listées ci-dessous l'ensemble des 34 actions qui participeront à la mise en oeuvre du PGTD. Les fiches-actions correspondantes qui définissent le programme détaillé des préconisations du plan (y compris : estimation des dépenses d'investissement et d'exploitation, horizons) par maître d'ouvrage.

Action n°1	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CACL
Action n°2	Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL
Action n°3	Création d'une ligne de TCSP
Action n°4	Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération
Action n°5	Création de pôles de mobilité sur la CACL
Action n°6	Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula
Action n°7	Refonte de la politique de stationnement de la CACL
Action n°8	Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL
Action n°9	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCOG reliées au réseau routier
Action n°10	Création d'un PTU et mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni
Action n°11	Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni
Action n°12	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG
Action n°13	Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCDS
Action n°14	Création d'un PTU et mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou

Action n°15	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS
Action n°16	Aménagements de voirie sur la CCEG
Action n°17	Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG
Action n°18	Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire
Action n°19	Modernisation de la tarification des transports publics
Action n°20	Mise à niveau du réseau routier national (RN1/RN2)
Action n°21	Fiabilisation du réseau routier départemental (collectivité unique)
Action n°22	Prolongement de la route du fleuve
Action n°23	Amélioration de la desserte de Saint-Elie
Action n°24	Développement de la voirie des communes de l'intérieur et des communes isolées
Action n°25	Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves Maroni et Oyapock
Action n°26	Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock
Action n°27	Mise en place d'une réglementation du transport fluvial
Action n°28	Amélioration / sécurisation des aérodromes
Action n°29	Développement des OSP voyageurs et fret aérien
Action n°30	Structuration de l'offre de transport par hélicoptère
Action n°31	Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes
Action n°32	Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni
Action n°33	Amélioration du bac Saint-Laurent / Albina

Action n°34

Création de plateformes logistiques en Guyane

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

Maitre d'ouvrage :	CACL, communes (Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Macouria, Roura, Montsinéry-Tonnégrande) + aménageurs, Collectivité Unique
Liste des projets :	Projets de maillage / développement / requalification de voirie sur l'ensemble du territoire de la CACL
Investissement :	436 M€ pour la CACL et les communes (+ 22 M€ pour les aménagements sur les routes départementales - Collectivité Unique)
Exploitation :	Dépenses d'exploitation intégrées aux coûts d'entretien des réseaux routiers communaux et départementaux
Horizon :	Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action

Le diagnostic du PGTD a mis en évidence le manque de maillage du réseau de voirie desservant la CACL. Toutes les relations entre les principaux pôles reposent sur un nombre limité de voies (RN1, RN2, RN3, RD1, RD18). En outre les principaux quartiers sont connectés directement sur le réseau structurant. Cette situation est génératrice à la fois de congestion (saturation du réseau) et d'insécurité routière puisque des flux de natures différentes (trafic local / transit, automobilistes / piétons et cyclistes) doivent cohabiter sur les mêmes axes. Le manque de maillage constitue également un frein à la mise en place d'un réseau de transports collectifs répondant aux besoins des habitants.

Un programme de maillage et de développement du réseau de voirie desservant la CACL doit donc être mis en œuvre, afin d'éviter une extension des problèmes de saturation du réseau, de développer un réseau de transports collectifs efficace et d'assurer de bonnes conditions de déplacements aux modes actifs (vélos / piétons). Il est par ailleurs nécessaire d'intégrer dans le futur schéma de voirie la desserte des nouvelles zones d'urbanisation, nombreuses au sein de la CACL, et qui vont en outre contribuer à une augmentation globale des besoins de déplacements à l'horizon du PGTD.

Cette action vise donc à répondre aux enjeux suivants :

- 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.

Principes

Le schéma de hiérarchisation des voiries proposé sur la CACL repose sur la mise en œuvre de différents types d'aménagements :

- Requalification de voies existantes (RN1 au Nord des Maringouins, RN2 entre Balata et le bourg de Matoury, 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 des modes actifs ;
- Réaménagement de la RN1 entre Balata, Soula et Maillard ;
- 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 ... ;
- 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.

Nota : les projets concernant l'aménagement de la RN1 et de la RN2 sont détaillés dans une fiche spécifique.

Le maillage et le développement de la voirie participeront en outre à la mise en place d'un réseau de transports collectifs urbains adapté aux besoins des habitants et d'un réseau cyclable sécurisé.

Les aménagements seront réalisés afin de tendre vers un schéma de hiérarchisation des voiries de la CACL :

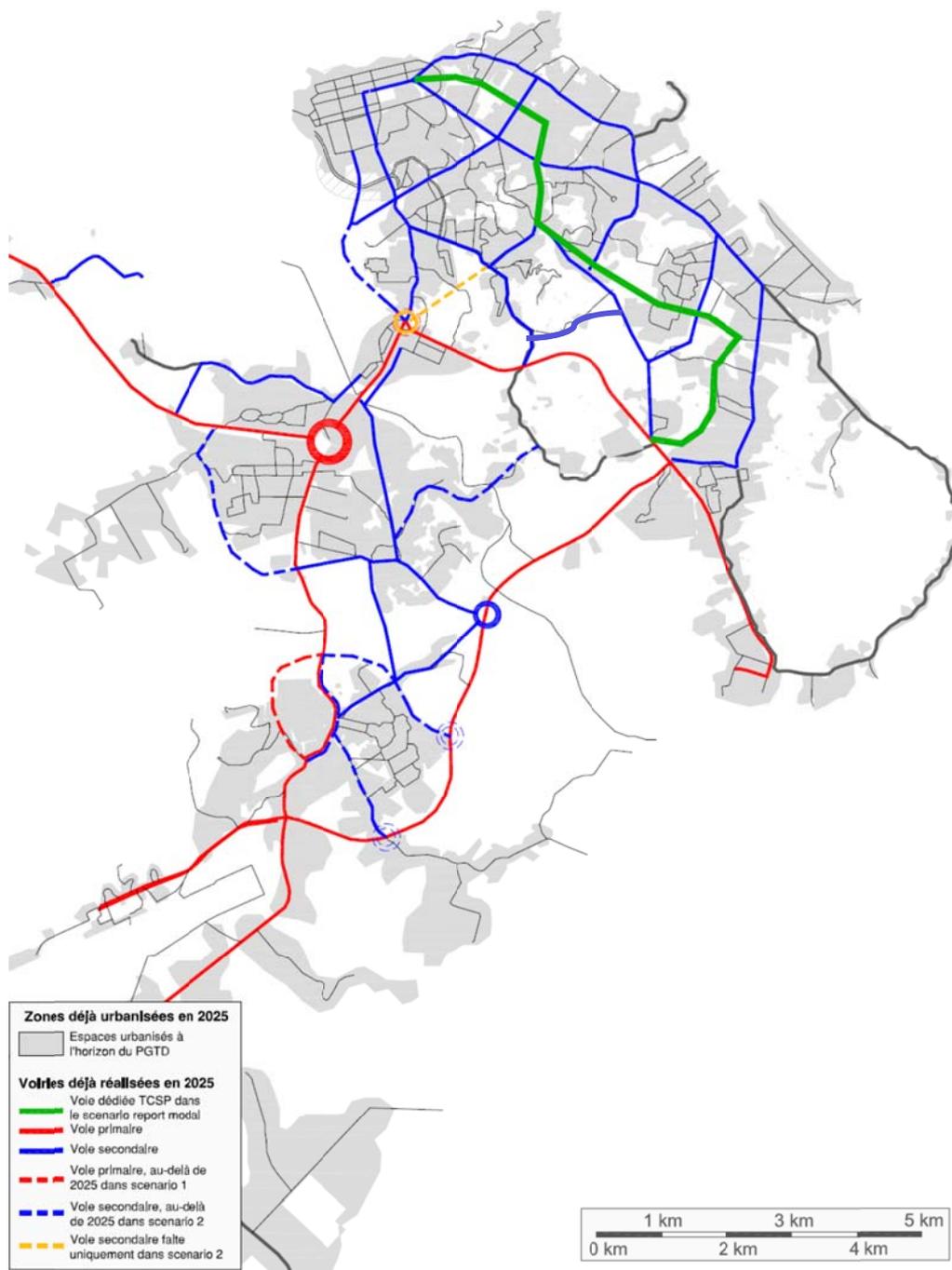


Figure 1 : Principes de hiérarchisation de voirie sur la CACL

Deux scénarios de déploiement coordonné d'aménagements de voiries et d'infrastructures TC sont proposés avec :

- un scénario (**scénario 1**) mettant l'accent sur le déploiement de la voirie et des sites dédiés aux TC facilitant la circulation du réseau bus ;
- un scénario (**scénario 2**) mettant l'accent sur le déploiement des infrastructures TC de type TCSP (voir fiches « Création de voies dédiées TC » et « Création d'un TCSP dans la CACL). Dans ce 2^{ème} scénario, le projet de maillage de la voirie est moins ambitieux et centré sur les voiries les plus utiles pour le développement du réseau TC.

On détaille ci-après les projets proposés dans chaque scénario. Si le PGTD n'a pas vocation à sélectionner un scénario (les collectivités locales devant se positionner dans le cadre d'études ultérieures), on retient cependant le scénario 2 dans le cadre de la consolidation financière du PGTD.

Liste des projets et coûts d'investissement

Les aménagements de voiries intégrés au plan concernent plusieurs maîtres d'ouvrage : les communes et la CACL, la Collectivité Unique, mais également les aménageurs qui financent des voiries dans le cadre de projet d'aménagement (nota : les projets sous maîtrise d'ouvrage Etat sont présentés dans une fiche spécifique, action n°2).

On présente ci-après les projets intégrés au plan, par maître d'ouvrage.

- Les projets sous maîtrise d'ouvrage des communes / de la CACL. On intègre également les projets réalisés dans le cadre de ZAC par des aménageurs (en général, ces projets de ZAC sont cofinancés par les collectivités locales, et ensuite rétrocédés aux communes qui en assurent l'entretien).
 - dans l'Ouest de la CACL (Macouria, Montsinéry) ;
 - dans le Sud de la CACL (Matoury, Roura, Tonnégrande) ;
 - à Cayenne et Rémire.
- Les projets sous maîtrise d'ouvrage Collectivité Unique.

On précise également :

- les horizons de mise en service (éventuellement étalés sur plusieurs années) ;
- les linéaires globaux et linéaires d'aménagements pour les transports en commun (couloirs et sas bus ; le TCSP est traité dans une fiche spécifique).

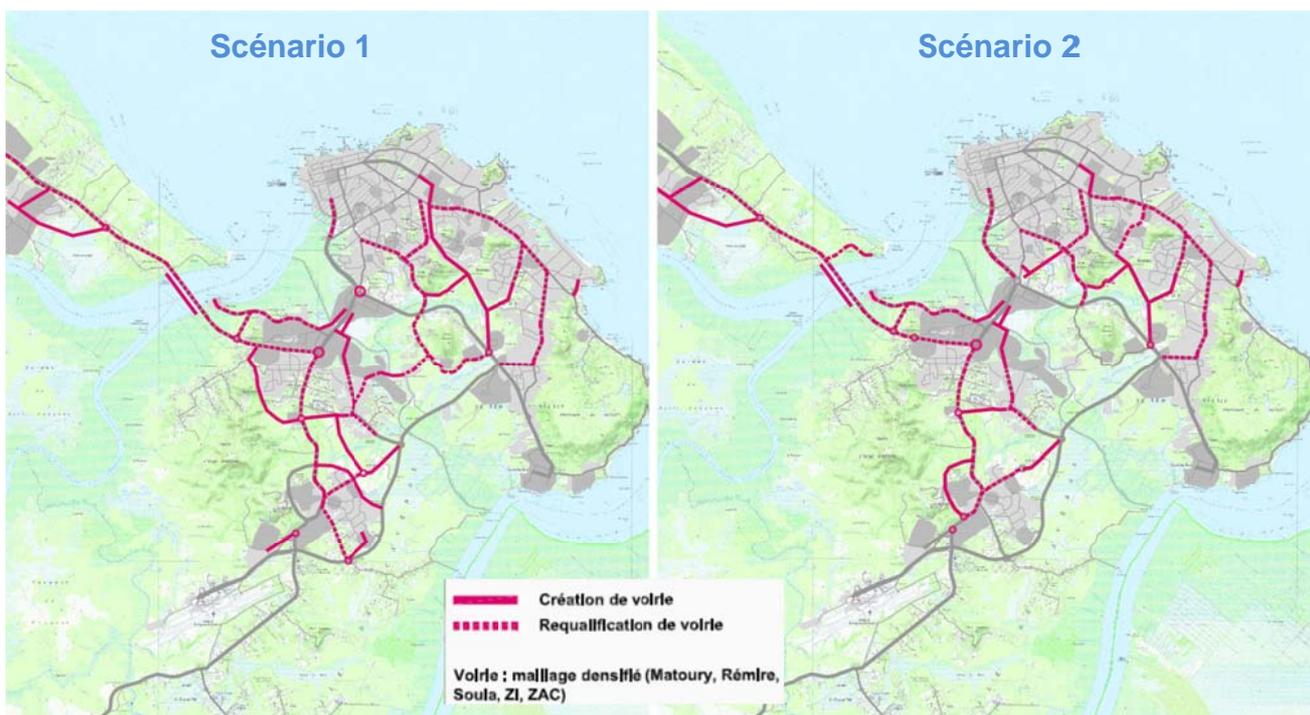


Figure 2 : Les projets de création et requalification de voirie sur le territoire central de la CACL (2 scénarios)

Récapitulatif des projets d'aménagement, de requalification ou de création de voiries pour l'Ouest de la CACL (maîtrise d'ouvrage CACL / communes ou aménageurs)

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Requalification de l'accès à Pointe Liberté	1.5	0.0		x	2020	1.50
Création de voiries de maillage sur Macouria, secteur Soula / Maillard / Savane Marivat	10.0	0.0	x	x	2015 à 2017	15.00
Soula - aménagement de sas bus	3.0	1.5	x		2016 à 2017	1.50
Soula - aménagement de couloirs bus	3.0	3.0		x	2016 à 2017	6.00
Autres pistes à revêtir (Macouria / Montsinéry)	26.7	0.0	x	x	2015 à 2025	26.7
Voiries de ZAC						
Création de voiries - ZAC de Soula	16.0	0.0	x	x	2013 à 2017	32.00
Création de voiries - Préfontaine	14.0	0.0	x	x	2021 à 2025	28.00
Création de voiries - Ste Agathe	0.3	0.0	x	x	2015	0.60
Création de voiries - Maillard	7.3	0.0	x	x	2015 à 2020	14.56
Création de voiries - Elysée Parépou-Beausite	12.3	0.0	x	x	2017 à 2020	24.64
Création de voiries - Savane Marivat (Macouria)	14.0	0.0	x	x	2021 à 2025	28.00
Création de voiries - Savane Marivat (Montsinéry)	14.0	0.0	x	x	2021 à 2025	28.00
Création de voiries - Extension du bourg de Montsinéry / ZAC de Montsinéry	24.0	0.0	x	x	2015 à 2020	48.00
Création de voiries - La Plantation	0.4	0.0	x	x	2015	0.75

Récapitulatif des projets d'aménagement, de requalification ou de création de voiries pour le Sud de la CACL (maîtrise d'ouvrage CACL / communes ou aménageurs)

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Création d'une liaison giratoire PROGT - la Chaumière	3.0	0.0	x		2020	10.00
Création d'une liaison entre le giratoire PROGT - Cogneau la Mirande	0.9	0.0	x	x	2016	2.00
Création d'une liaison Cogneau - Crique Fouillée	1.9	0.0	x	x	2017	4.63
Création d'une liaison Cogneau - Gibelin	1.0	0.0	x		2025	2.50
Requalification RN2 en traversée de Matoury - boulevard urbain 2x1 voies VP	2.5	0.0	x		2020	3.00
Requalification RN2 en traversée de Matoury - boulevard urbain 2x1 voies VP + 2x1 voies bus	2.5	1.5		x	2020	12.50
Création d'une liaison Copaya - bourg de Matoury	0.9	0.0	x		2015	2.80
Création d'une liaison Attila - Cabassou	0.4	0.0	x		2025	1.00
Requalification de la traversée d'Attila	0.4	0.0	x		2025	1.00
Création d'une liaison Barbadienes-RN2	1.2	0.0	x		2020	2.40
Création d'une liaison Cogneau Larivot - Collery	1.0	0.0	x	x	2017	2.00
Requalification chemin Morthium	1.7	0.0	x		2021	1.70
Création d'une voie traversant Barbadienes	1.3	0.0	x		2020	2.60
Requalification liaison Cogneau - RN2	1.0	0.0	x	x	2014	1.00
Requalification chemin Gibelin	2.0	0.0	x	x	2018	2.00
Autres pistes à aménager en route revêtue (Matoury / Roura / Tonnégrande)	8.5	0.0	x	x	2015 à 2025	8.5
Autres routes revêtues à améliorer (Matoury)	6.0	0.0	x	x	2015 à 2025	4.2

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Voiries de ZAC						
Création de voiries - ZAC Concorde	7.8	0.0	x	x	2015	15.66
Création de voiries - Les Barbadines	1.0	0.0	x	x	2015	2.09
Création de voiries - Ouest Bourg Matoury	1.6	0.0	x	x	2020	3.14
Création de voiries - Sud Bourg Matoury	1.4	0.0	x	x	2015	2.80
Création de voiries - sud Bourg bis (Projet SEMSAMAR)	0.4	0.0	x	x	2015	0.73
Création de voiries - ZAC La Chaumière	0.4	0.0	x	x	2020	0.70
Création de voiries - ZAUR	1.2	0.0	x	x	2025	2.41
Création de voiries - Anxionnaz	1.1	0.0	x	x	2015	2.24
Création de voiries - Merise	0.4	0.0	x	x	2015	0.86
Création de voiries - Aménagement zone IIAU (à proximité du PROGT)	2.5	0.0	x	x	2020 à 2022	5.05
Création de voiries - ZAC de Copaya	3.3	0.0	x	x	2015	6.60
Nouveau barreau Concorde - RN2	1.0	0.0	x	x	2020 à 2022	1.50

Récapitulatif des projets d'aménagement, de requalification ou de création de voiries pour l'Île-de-Cayenne (Cayenne/Rémire) (maîtrise d'ouvrage CACL / communes ou aménageurs)

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Création d'une liaison entre le giratoire des Maringouins et Carrefour Tarzan	1.5	0.0		x	2021	3.83
Requalification routes de Cabassou / Tigre / Tarzan	5.0	0.0	x	x	2014	7.50
Artère Est - Section 1 (liaison Troubiran - Hibiscus) - liaison 2x1 voie bus uniquement	1.6	1.6	x		2016	8.00
Artère Est - Section 2 (boulevard urbain Est) partie Nord - couloir bus partiel (1km)	2.0	1.0	x		2017	7.60
Artère Est - Section 2 (boulevard urbain Est) partie Sud	2.4	0.0	x	x	2022	6.5
Liaison Ames Claires - Vidal	1.3	0.0	x	x	2023	3.5
Liaison Tarzan - Morne Coco	2.0	0.0	x	x	2015	4.0
Création d'une voirie de maillage entre Montravel et RD1	0.3	0.0	x	x	2015	0.60
Requalification RN1 Leblond - Galmot (création de couloirs bus)	1.0	1.0	x		2020	2.00
Requalification RN1 Leblond - Galmot (boulevard urbain)	1.0	0.0		x	2020	2.00
Requalification route de Suzini	1.8	0.0		x	2021	2.70
Autres routes revêtues à améliorer (Rémire)	7.3	0.0	x	x	2015 à 2025	5.11
Voiries de ZAC						
Création de voiries - Projet Fleur de Canne	1.4	0.0	x	x	2015	2.86
Création de voiries - Projet de Carrefour Market vers Vidal	0.8	0.0	x	x	2015	1.52
Création de voiries - Eco-quartier Vidal	8.4	0.0	x	x	2015 à 2019	16.80
Création de voiries - Clos de Montjoly	1.4	0.0	x	x	2013 à 2015	2.86
Création de voiries - Quartier des Pêcheurs	3.4	0.0	x	x	2020	6.72
Création de voiries - Attila Cabassou/ Bardiane	0.5	0.0	x	x	2015	1.09
Création de voiries - ZAC des Hibiscus	3.0	0.0	x	x	2013 à 2014	6.00
Création de voiries - Carré St-Antoine	0.3	0.0	x	x	2015	0.69

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Création de voiries - ZAC Palika	2.8	0.0	x	x	2020	5.60
Création de voiries - Le grand Connetable	1.2	0.0	x	x	2015	2.49
Création de voiries - RHI Arc-en-ciel /BP 134	4.7	0.0	x	x	2015	9.40
Création de voiries - Cousin HO	0.4	0.0	x	x	2015	0.86
Création de voiries - Les Persinettes de Raban	0.2	0.0	x	x	2015	0.33
Création de voiries - Clos de la Madeleine	0.7	0.0	x	x	2015	1.31
Création de voiries - Les eaux vives	0.9	0.0	x	x	2015	1.70
Création de voiries - Terrasse de Mango	0.3	0.0	x	x	2015	0.60
Création de voiries - Les Emeraudes	1.2	0.0	x	x	2020	2.40
Création de voiries - Saint-Martin	0.5	0.0	x	x	2015	0.90

Récapitulatif des projets d'aménagement et de requalification de voiries sur la CACL (maîtrise d'ouvrage Collectivité unique)

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Requalification accès Larivot (RD191)	0.8	0.0	x	x	2017	0.64
Requalification route du Larivot	4.0	0.0	x	x	2023	4.00
Requalification route de Montjoly - route de Rémire (boulevard urbain)	6.5	0.0	x	x	2023	13.00
Requalification route de Baduel (couloir bus)	2.3	2.3	x		2017	6.90
Requalification route de Baduel (boulevard urbain)	2.3	0.0		x	2017	4.60

Coûts d'investissement (récapitulatif)

On récapitule l'ensemble des investissements à réaliser sur la CACL, par maître d'ouvrage :

Projets d'aménagement, de requalification ou de création de voirie	Linéaire (km)		Investissements (M€ 2012)	
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 1	Scénario 2
Ouest CACL (Macouria, Montsinéry)	142.0 km (TC : 1.5 km)	143.5 km (TC : 3.0 km)	247.7 M€	253.7 M€
Sud CACL (Matoury, Roura, Tonnégrande)	60.8 km (TC : 0 km)	50.9 km (TC : 1.5 km)	104.6 M€	90.1 M€
Centre CACL (Cayenne, Rémire)	44.3 km (TC : 3.6 km)	44.0 km (TC : 0 km)	97.4 M€	88.4 M€
TOTAL (maîtrise d'ouvrage CACL)	248.6 km (TC : 5.1 km)	238.4 km (TC : 4.5 km*)	449.8 M€	432.2 M€

* hors TCSP

Les coûts d'aménagement et de requalification de voiries départementales sur le territoire de la CACL sont récapitulés ci-après :

Projets d'aménagement, de requalification ou de création de voirie	Linéaire (km)		Investissements (M€ 2012)	
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 1	Scénario 2
Voirie départementale	13.6 km (TC : 2.3 km)	13.6 km (TC : 0 km)	24.5 M€	22.2 M€

Nota : ces montants n'intègrent pas :

- *les aménagements prévus sur le réseau routier national (maîtrise d'ouvrage Etat, cf. fiche action n° 2)*
- *la création de la ligne de TCSP (cf. fiche action n°3).*

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien de la voirie communale (et de la voirie départementale).

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

Maître d'ouvrage : Etat

Liste des projets : Réaménagement des carrefours de Balata et des Maringouins
Réaménagement de la RN1 entre Balata et Tonate
Réaménagement de la RN2 entre Balata et Matoury Centre
Déviation du bourg de Matoury
Requalification de la RN1 entre Maringouins et Leblond

Investissement : 125.7 M€

Exploitation : Dépenses d'exploitation intégrées aux coûts d'entretien du réseau routier national

Horizon : Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action

Cette action s'inscrit en complémentarité avec les aménagements proposés dans le cadre du PGTD sur le territoire de la CACL. Elle concerne :

- le réaménagement des carrefours de Balata (coup parti) 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 (*présenté dans une autre fiche action*).

Il s'agit essentiellement de répondre à un besoin d'augmentation de capacité sur les axes d'entrée de l'île de Cayenne, face à l'urbanisation croissante observée autour de la RN1 et de la RN2 :

- 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.

Descriptif des projets

Les projets présentés ci-après peuvent avoir plusieurs variantes, correspondant aux scénarios d'aménagement de la CACL.

1. Réaménagement de la RN1 entre Balata et Tonate

La section de la RN1 entre Balata et Tonate est un axe de type interurbain, de 7 mètres de large. Les volumes de trafic augmentent à mesure que l'on se rapproche de Cayenne, et à la pointe du matin les problèmes de congestion apparaissent à l'approche du carrefour de Balata.

Les prévisions de trafic réalisées dans le cadre du PGTD indiquent que la charge de trafic de la RN1 devrait pratiquement doubler à l'horizon 2025, notamment du fait du développement de l'urbanisation sur les communes de Macouria et Montsinéry-Tonnégrande. Outre sa vocation interurbaine (liaisons Cayenne - Kourou et Cayenne - Ouest guyanais), la RN1 entre Balata et Tonate va donc devenir une voie d'agglomération stratégique pour les déplacements internes à la CACL.

Les études PGTD conduisent à proposer deux scénarios de réaménagement de la RN1 :

- un scénario avec une augmentation de capacité pour les voitures (mise à 2x2 voies) du carrefour de Balata à Maillard, les véhicules TC bénéficiant en complément de voies réservées leur assurant un bon niveau de service :
 - entre le Larivot et Balata : aménagement de 2 voies réservées ;
 - entre le Larivot et Soula : aménagement de sas bus ponctuels permettant aux véhicules TC d'être prioritaires au niveau des carrefours stratégiques.
- un scénario plus volontariste en termes de report modal, pour lequel l'augmentation de capacité pour les voitures se limite aux sections Balata-Larivot et Soula-Maillard. Le doublement de la RN1 sur le pont du Larivot et jusque Soula consiste alors à aménager deux voies réservées aux véhicules TC.

	Scénario "Mise à 2x2 voies VP"	Scénario "Mise à 2x2 voies avec TCSP"
Niveau de service TC cohérent avec le scénario	1 bus toutes les 10 minutes / sens en heure de pointe	1 bus toutes les 5 minutes / sens en heure de pointe
Trafic journalier 2025 sans report modal	23 000 à 27 000 véhicules	
Trafic journalier 2025 avec report modal	22 000 à 26 000 véhicules (report modal : 5%)	20 000 à 23 000 véhicules (report modal : 15%)
Trafic à la pointe du matin vers Cayenne, sur le pont du Larivot	1 310 à 1 540 véhicules / h	1 170 à 1 380 véhicules / h
Capacité par sens sur le pont du Larivot	3000 véhicules / h (2x2 voies)	1 500 véhicules / h (2x1 voies)
Taux de saturation à la pointe du matin vers Cayenne	44% à 51%	78% à 92%

2. Réaménagement de la RN2 entre Balata et Matoury Centre / déviation du bourg de Matoury

Le réaménagement du carrefour de Balata, au Nord de la section, est un coup parti financé par le PDMI 2009-2014. Le giratoire actuel sera remplacé par un échangeur dénivelé de type « losange à lunettes » : le flux principal RN1 Larivot - RN1 Cayenne sera dénivelé, et les autres flux seront gérés par deux giratoires situés de part et d'autre de la RN1.

- Réaménagement de la section Balata-PROGT (2 km), en priorité : cette section concentre les plus importants dysfonctionnements actuels. Un réaménagement des carrefours, gérés par des stop, est nécessaire (giratoires ou de préférence carrefours à feux). L'aménagement de 2 voies réservées aux TC est également préconisé car il s'agit d'un axe stratégique pour desservir la commune de Matoury et l'aéroport Félix Eboué, et développer une alternative modale efficace pour les relations entre Matoury et Cayenne. Le maintien d'un profil en travers à 2x1 voies pour les voitures ne permettra pas de faire face aux problèmes de congestion, du fait de la croissance globale des besoins de déplacements. Le profil en travers « idéal » serait donc un axe à 2x2 voies de type boulevard urbain, avec en complément 2 voies réservées aux TC ainsi que des itinéraires piétons et cyclables.
- Déviation du bourg de Matoury (3 km) : ce projet serait utile pour d'une part limiter les conflits entre les flux de transit et les circulations riveraines, et d'autre part favoriser le développement du bourg à l'Ouest de la RN2. Un emplacement réservé figure au PLU de la commune. Un profil en travers « standard » à 2x1 voies est approprié.
- Requalification de la RN2 dans la traversée du bourg de Matoury (2 km) : l'aménagement de la déviation permettra de transférer l'actuelle RN2 à la commune, et de requalifier cet axe interurbain pour en faire une voie urbaine, c'est-à-dire un boulevard urbain à 2x1 voies pour les voitures. L'aménagement de 2 voies supplémentaires, réservées aux TC, est en outre envisageable dans une logique de développement d'un scénario volontariste en faveur des TC (scénario 2 uniquement).
- Le réaménagement de la RN2 au nord de la déviation du bourg de Matoury (2 km) est également proposé au PGTD avec 2 voies réservées aux TC. L'aménagement de 2 voies réservées aux TC est nécessaire pour proposer un bon niveau de service à moyen / long terme dans les deux scénarios proposés. Le profil en travers proposé est donc 2x1 voies pour les voitures + 2 voies réservées aux TC.

L'aménagement futur doit laisser possible un élargissement ultérieur (au-delà du PGTD) de cette section de la RN2, avec 2x2 voies pour les voitures et 2 voies TC.

- **Au Sud de la déviation**, les enjeux pour les TC sont moindres, la circulation automobile est moins élevée, un simple réaménagement de l'axe actuel à 2x1 voies est suffisant : ce projet n'est pas retenu dans le PGTD.

Coûts d'investissement

On récapitule ci-après les différents projets à mettre en œuvre sur le réseau routier national (hors pont du Larivot), pour chacun des deux scénarios d'aménagement proposés sur la CACL.

Projet	Linéaire (km)		Scénario		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC	1	2		
Déviations du bourg de Matoury	3.2	0.0		x	2019	9.60
Requalification de la RN1 en traversée de Tonate	2.0	0.0		x	2025	2.00
Réaménagement du carrefour de Balata	-	-	x	x	2014	16.50
Réaménagement du carrefour des Maringouins	-	-	x		2016	14.00
Réaménagement RN2 Balata-PROGT	2.0	2.0	x	x	2015	17.50
Réaménagement RN1 Balata-Tonate - Section Balata-Larivot	3.8	3.8	x	x	2015 à 2016	26.60
Réaménagement RN1 Balata-Tonate - Section Larivot-Maillard - avec 3.6 km de couloirs bus	9.3	3.6	x		2018 à 2022	35.40
Réaménagement RN1 Balata-Tonate - Section Larivot-Maillard - avec couloir bus intégral	9.3	9.3		x	2018 à 2022	46.50
Réaménagement RN2 PROGT-Califourchon (Nord de la déviation)	1.0	1.0	x	x	2020	3.00
Requalification RN1 Maringouins - Leblond	2.0	0.0		x	2020	4.00

Dans le cadre de la consolidation financière du PGTD, on retiendra le scénario 2.

En synthèse :

	Scénario 1	Scénario 2
Total du linéaire aménagé (km)	16.1 km	23.3 km
<i>Dont requalification</i>	<i>16.1 km</i>	<i>20.1 km</i>
<i>Dont création de voirie</i>	<i>0.0 km</i>	<i>3.2 km</i>
<i>Dont linéaire dédié aux TC</i>	<i>10.4 km</i>	<i>16.1 km</i>
Total des investissements (M€ 2012)	113.0 M€	125.7 M€
<i>Dont requalification</i>	<i>113.0 M€</i>	<i>116.1 M€</i>
<i>Dont création de voirie</i>	<i>0.0 M€</i>	<i>9.6 M€</i>

Coûts d'exploitation

Les coûts d'entretien sont intégrés aux coûts d'entretien du réseau routier national.

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

Ces projets devront faire l'objet d'une coordination rapprochée avec la CACL et les communes, et devront faire l'objet d'études complémentaires, notamment dans l'optique de la réalisation d'un PDU sur la CACL.

Action n° 3 Création d'une ligne de TCSP

Maître d'ouvrage : CACL

Liste des projets : Site propre entre Balata et Maringouins
Ligne de TCSP entre Saint-Denis et Vidal

Investissement : 88 M€

Exploitation : Intégré aux coûts d'exploitation du réseau TC d'agglomération

Horizon : 2022 (Balata - Maringouins), 2025 (Saint-Denis - Vidal)

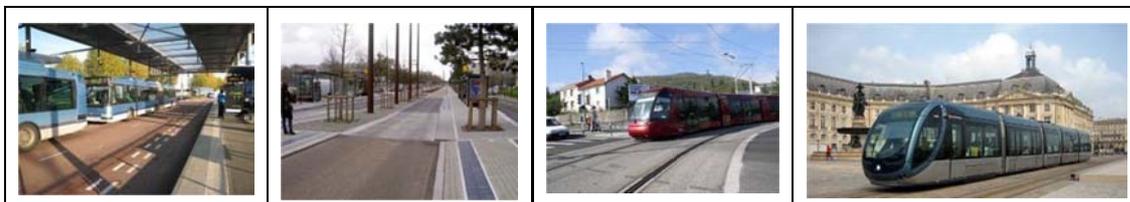
Enjeux de l'action

- Favoriser le report modal
- Offrir de la qualité de service pour attirer des clientèles diversifiées : régularité, temps de parcours
- Réduire les coûts d'exploitation des TC

Descriptif du projet

Pour être attractifs, les transports collectifs doivent être fréquents, rapides, réguliers, confortables : cette qualité de service est garantie dans les parties congestionnées et les cœurs d'agglomération par la mise en place de systèmes appelés TCSP (Transports Collectifs en Site Propre) qui permettent aux TC de s'affranchir de la circulation générale sur les axes principaux de déplacement.

Les TCSP de surface s'inscrivent en général au cœur des villes-centres sur ou sur les axes structurants de pénétration des centres-villes. Ils s'intègrent tout particulièrement le long de voiries existantes. Les véhicules des lignes TCSP circulent sur des voies dédiées ; ils peuvent en outre bénéficier d'une priorité aux carrefours ; les aménagements sont accessibles aux PMR avec des stations de type « tramway » quel que soit le type de véhicule retenu (tramway, Bus à Haut Niveau de Service).



Le TCSP peut être également pour les agglomérations un formidable outil de requalification urbaine et de dynamisation économique.

Enfin, les TCSP, grâce à l'augmentation de la vitesse commerciale et de la régularité des lignes concernées, sont un moyen de réduire ou au moins d'optimiser les coûts d'exploitation d'un réseau.

Le TCSP est donc un élément fort du scénario à long terme proposé pour l'agglomération de Cayenne dans l'étude réalisée par SYSTRA/C2R/FCL pour la CCCL en 2009, car il est à la fois :

- un outil de desserte efficace (attractivité, temps de parcours...) ;
- un outil d'aménagement urbain : requalification du centre-ville ou de quartiers denses, support de nouvelles urbanisations ;
- un outil de développement économique : accès à l'emploi, création d'emplois ;
- un acteur de développement durable par le report modal qu'il provoque.

Selon les cas, le site propre peut être dédié à une ligne (« TCSP fermé »), ouvert à quelques lignes structurantes d'un réseau bus ou même ouvert à toutes les TC passant sur l'axe (« TCSP ouvert »).

Dans l'agglomération de Cayenne, les besoins en TCSP sont différents à l'Ouest et à l'Est du fait d'une organisation des territoires et de distances à parcourir différentes.

1. **A l'Ouest**, les déplacements depuis Macouria (Tonate, Soula, Maillard dans le futur) et depuis Matoury (Concorde, partie autour du bourg, Cogneau) sont plutôt de type périurbain, pôle à pôle et de moyenne distance vers les centres commerciaux de Balata-Crique Fouillée ou vers la partie centrale de Cayenne et ses équipements majeurs.



Sur ces deux axes (RN1 / RN2), le projet TCSP le plus adapté semble être la réalisation de voies dédiées ouvertes aux différentes lignes de transport collectif y circulant (transport urbain, interurbain et scolaire). Ces voies seraient réalisées jusqu'au pôle d'échanges d'agglomération, dont plusieurs localisation sont envisagées (cf. *fiche action n°5*).

2. **A l'Est**, les déplacements depuis Rémire et l'Est de Cayenne sont de nature plus urbaine du fait de la quasi continuité de l'urbanisation et de la présence d'un grand nombre d'équipements le long des itinéraires de Baduel, Montabo et dans les secteurs de la mairie de Rémire et de Vidal. En outre, il est prévu un remplissage intense des secteurs de cette zone peu urbanisée comme Hibiscus, Palika, Vidal...

Plusieurs itinéraires pourraient être aménagés avec des TCSP (Montabo, Baduel, RD1, BUE).

Il ressort des premières analyses qu'un TCSP sur une voirie nouvelle, qui serait partiellement l'emprise réservée du BUE, serait le plus opportun car il traverserait la plupart des nouveaux quartiers et les relierait entre eux et aux équipements de Baduel, Montabo et de Vidal.



Sur cet axe porteur d'une urbanisation future, le système TCSP envisagé pourrait être le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

3. Pour la partie centrale de Cayenne, le projet devra être pensé au sein d'une réflexion urbaine plus globale, à un horizon supérieur à 2025.

Des propositions d'itinéraires sont faites dans le cadre des présentes études PGTD pour permettre d'établir des budgets prévisionnels : elles devront être affinées dans le cadre d'études spécifiques.

De même la réflexion sur le choix du mode devra être nourrie d'analyses fines sur le potentiel à desservir sur chaque itinéraire et le trafic attendu sur chaque axe TCSP à l'aide d'une modélisation de trafic.

Ces études seront de toute façon nécessaires pour que le projet puisse prétendre à l'aide de l'Etat dans le cadre des appels à projet Grenelle.

Deux scénarios de déploiement contrastés sont cependant proposés dans le cadre des études du PGTD :

- déploiement de voies dédiées dans les zones les plus congestionnées et sur des voiries larges requalifiées, avec un réseau bus maillé qui s'appuie sur le développement du réseau viaire prévu à l'horizon du plan ;
- création d'une ligne forte de TCSP et de couloirs bus dédiés, qui structurent le réseau TC d'agglomération (dans une logique de rabattement).

Coûts d'investissement

66 M€ pour la réalisation de la ligne Est entre Saint-Denis et Vidal (horizon 2025)

22 M€ pour la réalisation du tronçon entre Balata et Maringouins (horizon 2022)

Nota : les investissements à réaliser sur la RN1 entre Balata et Tonate et sur la RN2 entre Balata et Matoury Centre (couloirs bus) sont présentés dans une fiche spécifique.

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'exploitation du réseau de transport en commun d'agglomération.

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

Des études complémentaires devront être menées par la CA CL (notamment dans le cadre de la réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains) pour affiner les propositions formulées et replacer le TCSP dans une politique de mobilité plus globale.

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

Maitre d'ouvrage : CACL

Liste des projets : Mise en place d'une offre de transport collectif routier sur le territoire de la CACL
Équipement des points d'arrêt du réseau TC urbain
Développement du transport scolaire

Investissement : 4 M€ (pour l'aménagement des points d'arrêt)

Exploitation : TC urbain : environ 20 M€ / an dès 2015, et jusqu'en 2025 (l'augmentation de l'offre étant compensée par une amélioration de productivité sur le réseau TC) + 120 K€ / an pour l'entretien des points d'arrêt

Transport scolaire : 8.7 M€ en 2015, 9.6 M€ en 2025

Horizon : Dès 2015, avec un renforcement progressif de l'offre

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.

Descriptif du projet

Principes du réseau TC

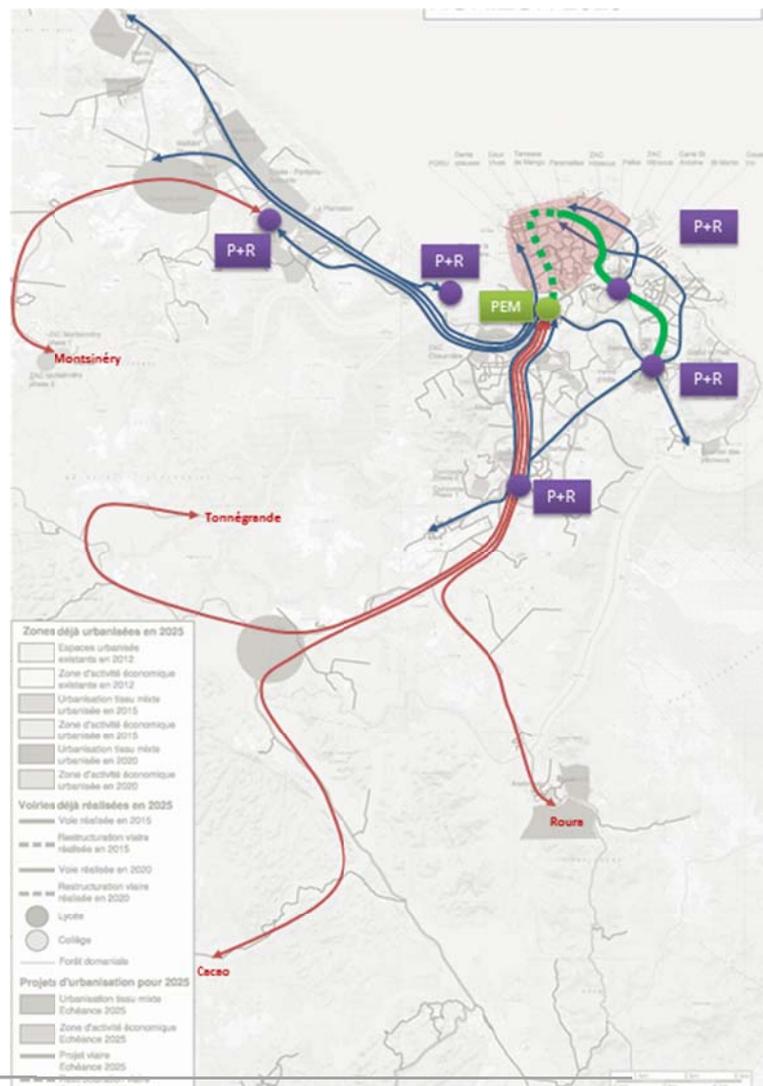
Il s'agit de mettre en place un réseau de transport en commun d'agglomération, structuré et hiérarchisé avec différents types de lignes :

- 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 (cf. *fiche spécifique*).

Le schéma ci-contre illustre les principes d'organisation du réseau de la CACL pour un des scénarios envisagés dans le cadre des études du PGTD (axe TCSP en vert, réseau structurant en bleu, lignes de rabattement en rouge).

L'organisation de ce réseau s'appuie sur des aménagements ciblés du réseau viaire, qui font l'objet d'une fiche spécifique (création de couloirs bus et de sites propres notamment).

Figure 3 : Principes d'organisation du réseau TC



Offre de transport urbain

A ce stade de la réflexion, l'offre de transport proposée dans le cadre du PGTD est dimensionnée en définissant une enveloppe kilométrique annuelle.

L'offre de transport proposée en 2011 sur la CACL est d'environ 2.2 millions de véh-km (50 % pour le réseau SMTC de Cayenne, 50 % pour les lignes TIG intra-CACL), soit 19 véh-km offerts par an et par habitant.

On propose, dans le cadre du PGTD, une offre de transport renforcée, avec un objectif de 27 véh-km / an / hab à l'horizon 2025 (niveau d'une agglomération supérieure à 100 000 habitants ; la CACL pourrait compter 206 000 habitants en 2025).

Offre kilométrique / hab / an		
2015	2020	2025
4.1 M véh-km	4.8 M véh-km	5.6 M véh-km

Nota : un service de Transport à la demande pourrait aussi être mis en place pour la desserte de Roura et de ses nombreuses zones d'habitat dispersées (depuis Cacao, la RN2 et à destination du bourg de Roura). Ce service de transport serait géré par la CACL, autorité organisatrice sur le territoire de Roura. On suppose ce service intégré dans l'offre kilométrique globale.

Tarifification / billettique

La création du réseau TC d'agglomération, intégrant notamment les lignes desservant les communes de Rémire, Matoury, Macouria, Roura, Montsinéry-Tonnégrande, doit s'accompagner de la refonte du modèle de financement du réseau de transport et en particulier de la tarification.

Une nouvelle politique tarifaire doit être élaborée, avec la création d'une gamme complète, incluant : titre unité, abonnement, tarification sociale.

On suppose que la mise en place d'une telle tarification permettra de garantir une **couverture de 30% des dépenses d'exploitation** (moyenne constatée sur les réseaux de même taille en France).

Un système billettique doit être mis en place pour accompagner le déploiement de cette tarification, et permettre un meilleur suivi de la fréquentation des différentes lignes.

Aménagement des points d'arrêt et information voyageurs

Le déploiement de ce nouveau réseau doit s'accompagner de l'aménagement de points d'arrêt sur l'ensemble de la CACL, pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible.

- création d'arrêts sécurisés, avec aménagement des abords (cheminements) et de traversées sécurisées pour les piétons ;
- information voyageurs (plans du réseau, grilles horaires, etc.) à chaque arrêt de bus.

Il est prévu d'aménager **550 arrêts de bus** sur l'ensemble de la CACL : réaménagement de 250 arrêts sur Cayenne, création de 100 arrêts à Rémire, 100 arrêts à Macouria, 60 arrêts à Matoury, 20 arrêts à Roura et 20 arrêts à Montsinéry. On fait l'hypothèse qu'un tiers de ces arrêts doivent être équipés d'un abribus, les autres étant équipés uniquement d'un poteau.

Nota : l'aménagement des pôles d'échanges et pôles de mobilité fait l'objet d'un chiffrage et d'une fiche spécifiques.

Offre de transport scolaire

La CACL est depuis 2012 l'autorité organisatrice du transport scolaire sur les 6 communes de l'agglomération (transport essentiellement routier, mais également du transport fluvial à Roura).

Avec la mise en place du réseau TC urbain d'agglomération, les lignes du réseau urbain pourront transporter une part des scolaires, ce qui permettra ainsi de diminuer l'offre de transport purement « scolaire ».

Coûts d'investissement

On estime à 4 M€ les investissements nécessaires à l'aménagement ou au réaménagement des arrêts du réseau TC d'agglomération, des cheminements associés (hors aménagement des gares routières et pôles de mobilité).

Le coût du déploiement de la billettique est supposé être intégré aux coûts d'exploitation.

Les investissements liés à l'aménagement des infrastructures sont estimés de façon séparée.

Coûts d'exploitation

Transport urbain

On retient les hypothèses suivantes de coûts d'exploitation par véhicule-kilomètre :

- 7 € par véh-km en 2015 (coût actuel estimé à partir des comptes SMTc et RTP 2010)
- avec une diminution progressive jusqu'à 5 € par véh-km en 2025 (hypothèse d'une amélioration progressive de la productivité sur le réseau, en moyenne haute).

On fait de plus l'hypothèse d'un taux de couverture des dépenses par les recettes de 30%. Le tableau ci-après récapitule la contribution de la collectivité au financement du réseau.

Contribution de la collectivité au financement du réseau TC urbain (M€ 2012)		
2015	2020	2025
20.0 M€	20.3 M€	19.5 M€

Nota : la diminution du coût kilométrique compense l'augmentation de l'offre

Transport scolaire

	Contribution de la collectivité au financement du transport scolaire (M€ 2012)		
	2015	2020	2025
Total	8.7 M€	9.2 M€	9.6 M€
<i>dont transport scolaire routier</i>	<i>8.2 M€</i>	<i>8.7 M€</i>	<i>9.0 M€</i>
<i>dont transport scolaire fluvial</i>	<i>0.5 M€</i>	<i>0.5 M€</i>	<i>0.6 M€</i>

Nota : hypothèse d'une diminution de 25% des dépenses de transport scolaire en raison d'un transfert de certains élèves sur le réseau TC urbain

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

Etude menée en 2012 par la CACL pour examiner les conditions de la création d'un réseau de transport urbain d'agglomération. Les réflexions à plus long terme, devront se placer dans un cadre plus large prenant en compte les projets proposés sur le réseau viaire et les aménagements dédiés aux TC, et dans une stratégie qui sera celle d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Action n° 5 Création de pôles de mobilité sur la CACL

Maître d'ouvrage : CACL

Liste des projets :	Création d'un pôle d'échange multimodal régional sur l'île de Cayenne Création de pôles de mobilité communaux à Rémire, Matoury Centre, Montsinéry, Tonnégrande, Roura, Cacao, Tonate, Soula
Investissement :	10.3 M€ pour le pôle régional et le réaménagement de la gare routière existante 2 M€ pour les pôles de mobilité communaux
Exploitation :	350 K€ / an pour l'ensemble des pôles de mobilité
Horizon :	Entre 2015 et 2020

Enjeux de l'action

Le renforcement de l'offre TC interurbaine et la mise en place de réseaux de transport « de proximité » (transport urbain ou à la demande) doivent conduire à faire émerger dans chaque polarité urbaine importante (bourg-centre, quartiers, hameaux) un « pôle de mobilité » qui concentre l'ensemble des modes de transport disponibles sur le territoire, et garantit la connexion entre le réseau interurbains et les services de proximité.

Les enjeux sont les suivants :

- 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

Description des projets

Les pôles de mobilité ont vocation :

- à proposer de l'information voyageurs multimodale (plans, grilles horaires, éventuellement systèmes d'information multimodale ...), pour faciliter leurs déplacements et leur simplifier les correspondances ;
- à concentrer l'ensemble des services de transport d'un territoire ou d'une commune ;
- à constituer des espaces d'attente protégés pour les voyageurs.

Ces pôles de mobilité devront être accessibles depuis les zones résidentielles et les secteurs urbanisés :

- L'accessibilité des piétons et PMR à ces lieux est essentielle : des cheminements sécurisés doivent être aménagés pour accéder aux pôles de transport dans des conditions optimales.
- Des aménagements devront être réalisés pour faciliter les déplacements à vélo (bande ou piste cyclable, zones 30 dans les zones urbaines denses, etc.) ; des espaces de stationnement pour les vélos pourront être aménagés. Les pôles les plus importants pourront aussi comporter des espaces de location de vélo.
- La correspondance entre modes de transport (réseaux de transport de proximité, réseaux interurbains ou lignes TC structurantes) doit être optimisée pour limiter l'effet de la rupture de charge.

Il est également possible d'envisager la mise en place de guichets d'information / de vente de tickets dans les pôles de mobilité les plus importants.

Sur le territoire de la CACL, on propose l'aménagement des pôles de mobilité suivants :

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

Pôle d'Échange Multimodal Régional de l'Île de Cayenne

La restructuration des réseaux TC urbains et interurbains doit s'accompagner de l'émergence d'un pôle d'échanges multimodal régional sur l'Île de Cayenne, point de connexion entre les réseaux TC urbains et interurbains (TIG). Ce pôle d'échanges multimodal a vocation à constituer une centralité à l'échelle intercommunale, et pourrait également devenir un pôle de service (vente de titres de transport tous modes, mais aussi commerces, bureaux de poste, etc.).

On préconise dans le cadre du PGTD, en cohérence avec les scénarios de mobilité de la CA CL, de créer un pôle d'échanges régional à proximité de Maringouins (ou entre Maringouins et Crique Fouillée), en connexion avec l'axe TC structurant de l'Ouest de l'Île de Cayenne. Cette localisation qui semble être pertinente au regard des critères suivants :

- la facilité d'insertion (foncier disponible) ;
- la facilité à se rabattre sur le PEM en transport en commun (urbain ou interurbain), avec si possible une connexion à une ligne forte du réseau TCU ;
- la facilité à accéder au PEM à pieds, à vélo et en voiture ;
- l'intérêt ou non de créer un P+R ;
- la pertinence de la localisation par rapport à la structure du réseau TC.

On suggère à court terme également d'aménager « a minima » l'emplacement actuel de la gare routière (terrain DDE à proximité immédiate du site existant) : aménagement des quais, d'espaces d'attente pour les voyageurs, de signalétique et de panneaux d'information pour les voyageurs, un guichet de vente de tickets. Ces aménagements seront conservés à l'horizon de la mise en service du PEM, pour le réseau TC urbain.

Coûts d'investissement

200 à 300 K€ par pôle de mobilité communal en fonction de l'importance du pôle.

Pôle de mobilité	Dépense d'investissement (€ 2012)	Horizon
Pôle d'échange multimodal régional (Maringouins)	10 000 K€	2020
Cayenne (réaménagement de la gare routière existante)	300 K€	2015
Rémire	300 K€	2015
Matoury	300 K€	2015
Tonate	300 K€	2015
Soula	300 K€	2015
Montsinéry	200 K€	2020
Tonnégrande	200 K€	2020
Roura	200 K€	2020
Cacao	200 K€	2020
TOTAL	12.3 M€	-

Coûts d'exploitation

10 à 50 K€ par pôle de mobilité communal en fonction de l'importance du pôle.

Pôle	Dépense d'exploitation (€ 2012 / an)
Pôle d'échange multimodal régional (Maringouins)	200 K€
Cayenne (réaménagement de la gare routière existante)	20 K€
Rémire	30 K€
Matoury	30 K€
Tonate	30 K€
Soula	30 K€
Montsinéry	10 K€
Tonnégrande	10 K€
Roura	10 K€
Cacao	10 K€
TOTAL	350 K€

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

La réalisation de ces pôles de mobilité nécessitera une coordination proche entre l'ensemble des acteurs concernés : Etat, Collectivité Unique (réseau TIG), CACL (réseau urbain), communes.

La localisation de ces pôles sera à étudier de façon plus précise en cohérence avec la stratégie de mobilité qui sera définie par la CACL (par exemple dans le cadre des études du PDU).

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

Maitre d'ouvrage : CACL

Liste des projets : Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula

Investissement : 1 M€ pour les aménagements nécessaires à Cayenne Vieux Port et Pointe Liberté
400 K€ supplémentaires pour l'aménagement d'apportements à Soula et Montsinéry

Exploitation : 500 K€ / an dès 2020
800 K€ / an dès 2025 avec le prolongement jusqu'à Soula / Montsinéry

Horizon : 2020 entre Cayenne et Pointe Liberté
2025 pour le prolongement jusqu'à Soula / Montsinéry

Enjeux de l'action

L'expérimentation menée entre Cayenne et Pointe Liberté en 2010 suite à la coupure de la RN1 a été assez concluante en termes de fréquentation. L'étude menée par le cabinet Emeraude Conseil suite à cette expérimentation suggère de pérenniser cette navette.

De façon plus globale, compte-tenu de la configuration géographique du territoire et de la présence de nombreux cours d'eau, d'autres projets ont fait l'objet de réflexions ou d'études. Ces dessertes peuvent avoir un rôle intéressant dans le schéma global des mobilités de la CACL, en complément avec le réseau TC routier.

Le plan intègre la 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.

Descriptif du projet

Projet de navette entre Cayenne et Pointe Liberté

Cette navette aurait pour principale cible les habitants de Macouria travaillant ou étudiant sur Cayenne : on estime à 10 000 le nombre de déplacements quotidiens entre Macouria et Cayenne, ce qui génère des phénomènes de saturation de plus en plus importants entre Larivot, Balata et le centre de Cayenne.

La SMTC a mené des études pour la pérennisation de cette navette, suite à l'expérimentation réussie.

- le temps de parcours entre Cayenne et Pointe Liberté serait de 10 à 15 minutes.
- la fréquentation d'une telle navette serait de l'ordre de 500 passagers par jour dès 2013.

Cette navette représenterait un service assez attractif pour les usagers en termes de temps de parcours, puisqu'il faut compter au moins 30 minutes entre Soula et le Larivot et l'hypercentre de Cayenne en heure de pointe. Il conviendra toutefois de bien organiser les conditions d'intermodalité : le relatif éloignement de l'embarcadère de Pointe Liberté nécessite de réfléchir à son accessibilité :

- 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).

Prolongement de la navette fluvio-maritime jusqu'à Soula / Montsinéry

Compte-tenu du développement important de la zone de Soula, le prolongement de la navette semble avoir une pertinence à plus long terme. La CACL souhaite également prolonger la liaison jusqu'à Montsinéry.

Nota : la commune de Roura envisage également la création de services de transport fluvio-maritime sur sa commune. La création de services de transport dédiés n'est pas intégrée à l'horizon du PGTD. Toutefois, afin d'améliorer la desserte des villages localisés le long du fleuve Oyack, il pourrait être possible, à moyen terme, de transformer les services scolaires existants en services de transport réguliers, pour permettre ainsi à tout habitant d'utiliser ce mode de transport public. Il conviendra de mener des études

complémentaires pour estimer l'impact d'une telle mesure ; compte-tenu des flux qui seraient concernés, cette solution représenterait probablement un moyen relativement peu coûteux d'offrir à l'ensemble des habitants du fleuve une desserte de rabattement sur le bourg de Roura.

Coûts d'investissement

On évalue à environ 1 M€ les investissements nécessaires à la création d'une gare fluvio-maritime à Pointe Liberté (y compris espaces d'attente pour voyageurs), ainsi que la création d'un appontement au Vieux Port de Cayenne.

Un montant de 400 K€ supplémentaire est provisionné pour l'aménagement d'appontements à Soula et Montsinéry.

Coûts d'exploitation

Les charges d'exploitation annuelles sont estimées à 600 K€ (sur la base d'une plage de fonctionnement de 15 heures par jour), pour la navette entre Pointe Liberté et Cayenne. On fait l'hypothèse que ces navettes seront exploitées dans le cadre du réseau TC d'agglomération, et qu'une partie des recettes sera utilisée pour couvrir les dépenses de fonctionnement. On estime la subvention d'exploitation à environ 500 K€ (restant à charge de la collectivité).

Avec le prolongement jusqu'à Soula, on estime la contribution de la collectivité à 800 K€ par an.

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

Une étude de faisabilité devra être lancée afin d'intégrer à moyen terme ce projet de navette fluvio-maritime au réseau TC d'agglomération. De façon générale, le mode de transport fluvio-maritime devra être considéré dans le cadre des réflexions sur le PDU de la CAACL.

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

Maitre d'ouvrage : CACL, communes de Cayenne, Rémire, Matoury, Macouria

Liste des projets : Création de parcs-relais

Mise en place de stationnement payant dans l'hypercentre de Cayenne

Investissement : 2.5 M€ pour la création de 5 parcs-relais

Exploitation : Parcs-relais : dépenses d'exploitation intégrées au coût d'exploitation du réseau TC
Stationnement payant : on suppose un équilibre recettes /dépenses

Horizon : 2015 pour le stationnement payant dans l'hypercentre
2020 pour les parcs-relais de Soula, Tonate et Matoury
2025 pour les parcs-relais de Vidal et Palika

Enjeux de l'action

La mise en place d'un réseau TC d'agglomération doit s'accompagner d'une réflexion plus large sur la mobilité, intégrant également la place de la voiture en ville, notamment dans l'hypercentre. Il s'agit :

- de donner une cohérence aux politiques de mobilité, pour l'ensemble des modes de transport (VP, TC, modes actifs)
- d'encourager l'utilisation des TC pour rejoindre l'hypercentre de Cayenne et ainsi limiter les phénomènes de saturation du réseau routier

Description des projets

Il n'existe actuellement pas de réglementation spécifique relative au stationnement de véhicules particuliers à Cayenne. Selon l'étude menée en 2008 (SMTC / Ginger), il n'y a actuellement que quelques zones de saturation dans l'hypercentre de Cayenne, notamment à proximité du marché et de la place des Palmistes, les jours de marché.

Toutefois, les augmentations prévisionnelles du nombre d'habitants et du taux de motorisation devraient accentuer ces phénomènes de saturation à l'horizon 2020/2025. De plus, le renforcement de l'offre de transports en commun (et notamment la création d'un réseau structuré autour d'axes forts) doit s'accompagner d'une politique de mobilité plus globale, intégrant l'ensemble des modes de déplacement, y compris la voiture personnelle.

Dans cette optique, il est proposé de repenser les conditions d'accessibilité de la voiture en centre-ville, en réglementant le stationnement :

- mise en place de stationnement payant dans l'hypercentre ;
- création de parcs-relais pour inciter au rabattement sur les réseaux de transport.

La création des parcs-relais suivants est intégrée à la maquette financière du PGTD :

- Soula (2020) ;
- Pointe Liberté (2020), en connexion avec la navette fluvio-maritime ;
- Matoury Centre (2020) ;
- Vidal et Palika (2025), une fois la ligne de TCSP mise en service.

Des places pourraient également être intégrées au PEM de Maringouins (cf. carte ci-contre).



Figure 4 : Localisations possibles des parcs-relais (P+R)

Coûts d'investissement

Mise en place du stationnement payant

A ce stade, il est complexe de définir précisément le modèle économique de la mise en place du stationnement dans l'hypercentre de Cayenne. On suppose, en première approche, que les dépenses (investissement + exploitation) seront équilibrées par les recettes qui seront perçues par la commune.

Le coût de cette mesure est donc considéré comme nul dans la maquette financière du PGTD.

Parcs-relais

500 K€ par parc-relais (on suppose que ces parcs-relais seront réalisés au sol ; les disponibilités foncières devront être identifiées en amont).

Soit au total 2.5 M€ pour 5 parcs-relais.

Coûts d'exploitation

Mise en place du stationnement payant

Considéré comme nul dans la maquette financière du PGTD (comme précédemment expliqué).

Parcs-relais

Les coûts d'exploitation sont supposés être intégrés aux coûts d'exploitation du réseau TC.

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

Réflexions à mener avec les différents partenaires dans le cadre de la réalisation du PDU de la CA CL.

Action n° 8 Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL

Maître d'ouvrage : CACL, communes (Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Macouria, Roura, Montsinéry-Tonnégrande)

Liste des projets : Sécurisation des axes principaux pour les modes actifs
Aménagements complémentaires

Investissement : 15.8 M€ entre 2015 et 2025 pour finaliser les boucles de l'Île

Exploitation : Intégré aux coûts d'entretien de voirie

Horizon : Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action

Le diagnostic a mis en valeur la pertinence des modes actifs (marche, vélo) pour les déplacements du « quotidien », en particulier :

- dans les zones les plus denses de l'Île de Cayenne ;
- dans les centres-bourgs des petites ou moyennes communes ;
- essentiellement par une population jeune, entre le domicile et le lieu d'études.

La structuration et l'aménagement du réseau viaire ne sont en général pas adaptés et suffisamment sécurisés pour les déplacements à pied ou en vélo, alors que la demande est potentiellement importante, notamment pour les jeunes (pour rejoindre les pôles d'enseignement notamment).

En particulier en entrée de l'Île de Cayenne, de nombreuses infrastructures routières constituent des barrières infranchissables pour les piétons et cyclistes (2x2 voies en entrée de l'Île de Cayenne notamment).

Les enjeux sont donc :

- d'encourager l'utilisation du vélo ou de la marche pour les trajets « courte distance » au sein des zones urbanisées
- d'ébaucher des stratégies communales ou intercommunales ;
- d'améliorer l'accessibilité aux pôles de transport.

Les aménagements devront se concentrer en priorité sur la sécurisation des bords des équipements (établissements scolaires, équipements sportifs...), pour lesquels des actions sont à mener rapidement.

Descriptif du projet

De façon générale, on préconise, pour tout nouveau projet de voirie, de prendre en compte dès la conception de l'infrastructure les circulations piétons et vélos, en aménageant des trottoirs et des cheminements pour les cycles (bandes ou pistes cyclables). C'est donc le cas des projets de voiries précédemment listés pour la CACL.

Au-delà de ces projets, on intègre au PGTD l'ébauche de la réalisation des trois « boucles de l'Île de Cayenne », qui ont émergé d'une étude menée par la CCCL en 2007/2008, pour la définition d'une stratégie cyclable à l'échelle de l'agglomération.

- 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).

(cf. schéma ci-contre : extrait de l'étude CCCL menée en 2007/2008, montrant, en orange, les boucles cyclables de l'Île de Cayenne).



Coûts d'investissement

On intègre, à l'horizon du PGTD, le déploiement progressif des 3 boucles de l'île de Cayenne, évalué à 15 M€.

Nota : ce montant n'intègre que les projets additionnels par rapport aux projets d'aménagements cyclables réalisés dans le cadre du programme de création / requalification de voiries de la CACL.

Coûts d'exploitation

Ces coûts sont supposés être intégrés aux coûts d'entretien du réseau viaire.

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

La place des modes actifs (vélos, piétons) devra être clairement définie dans le cadre du PDU de l'agglomération du Centre Littoral.

La stratégie définie dans le cadre de l'étude CCCL devra être affinée et mise à jour au regard de l'évolution du réseau viaire et du développement urbain de l'agglomération.

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

Maitre d'ouvrage : CCOG, communes (Saint-Laurent-du-Maroni, Apatou, Mana, Awala-Yalimapo)

Liste des projets : Développement et requalification de la voirie communale à Saint-Laurent-du Maroni
Développement de la voirie des communes d'Awala-Yalimapo, Mana, Apatou
Revêtement de pistes sur la CCOG

Investissement : 154.9 M€
dont 112.7 M€ pour l'aménagement ou la création de voiries communales à Saint-Laurent
dont 20 M€ pour le développement de la voirie communale à Mana, Awala et Apatou
dont 18.1 M€ pour le revêtement de pistes sur les 4 communes
dont 4.1 M€ pour des aménagements complémentaires pour les modes actifs

Exploitation : Dépenses intégrées aux coûts d'entretien de voirie

Horizon : Entre 2013 et 2025

Enjeux de l'action

Il s'agit de développer les voiries locales en cohérence avec l'urbanisation croissante de la ville de St-Laurent, mais aussi des communes d'Awala-Yalimapo, Apatou et Mana.

- 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.

Descriptif des projets

On liste ci-après les projets intégrés au plan, pour la plupart à des horizons proches, notamment pour faire face à l'urbanisation rapide de Saint-Laurent-du-Maroni.

En effet, le réseau de voirie desservant St-Laurent est aujourd'hui structuré essentiellement autour de la RN1 et de la RD11 qui se rejoignent en centre-ville de St-Laurent. L'absence de maillage de la voirie fait donc converger en centre-ville tous les flux, en particulier automobiles.

Par ailleurs la population de la commune devrait tripler au cours des 15 prochaines années. De nouveaux quartiers d'habitat vont se développer et il faudra d'une part assurer la desserte de ces quartiers, et d'autre part mieux relier entre eux les différents secteurs de la commune, qu'il s'agisse de zones d'urbanisation existante ou nouvelle (ZAC St-Maurice, ZAC des Malgaches, nouvel hôpital, développement de l'habitat autour des routes de Fatima et de St Jean,...).

Projet	Linéaire (km)		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC		
Requalification RD11 en centre-ville de Saint-Laurent	2.8	0	2015	2.80
Requalification RN1 (partie Ouest)	2.0	0.6	2015	4.00
Requalification RN1 (partie Est)	2.3	0	2020	4.67
Requalification de diverses voies communales St Laurent	7.4	2.1	2015 à 2020	8.87
Aménagement de voiries - ZAC des Malgaches	3.1	0	2013 à 2018	6.27
Aménagement de voiries - ZAC St Maurice	21.6	1.5	2013 à 2018	43.20
Aménagement de voiries en peigne le long de la route de St Jean	6.7	0	2020 à 2022	13.33
Maillage voirie St Laurent	4.3	0.8	2016 à 2020	10.83
Requalification de RD11 au sud de St Laurent (route de St Jean)	6.7	0	2022	5.33

Projet	Linéaire (km)		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC		
Construction du barreau Nord perpendiculaire à la RN1	2.6	0	2019	8.38
Construction de la nouvelle voie de desserte de la ZAC Nord	1.4	0	2025	5.01
Développement de la voirie communale à Awala-Yalimapo	0.9	0	2013 à 2025	1.82
Développement de la voirie communale à Mana	6.2	0	2013 à 2025	12.43
Développement de la voirie communale à Apatou	2.9	0	2013 à 2025	5.74
Piste à aménager en route revêtue - Saint-Laurent	2.7	0	2015 à 2025	2.7
Piste à aménager en route revêtue - Mana	11.0	0	2015 à 2025	11.0
Piste à aménager en route revêtue - Apatou	4.4	0	2015 à 2025	4.4

Les cartes ci-dessous présentent l'évolution urbaine de la commune à l'horizon 2025, et le schéma de hiérarchisation des voiries préconisé sur St-Laurent à l'horizon du PGTD.

Ce schéma comprend notamment la mise en œuvre de différents types d'aménagements :

- 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, voire liaison RN1 - route de Paul Isnard (amorce d'un contournement Est de St-Laurent).

Le maillage et le développement de la voirie sur St-Laurent serviront en outre de support à la mise en place :

- d'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) ;
- d'un réseau cyclable qui permettra de sécuriser les nombreux déplacements effectués à vélo à St-Laurent par les scolaires ou les personnes non motorisées.

Aménagements pour les modes actifs (vélos, piétons)

Les aménagements du réseau viaire précédemment listés intégreront dans leur conception des cheminements sécurisés pour les piétons et/ou les vélos.

Seront réalisés les aménagements complémentaires suivants :

- la sécurisation de l'axe d'entrée de Saint-Laurent-du-Maroni (RN1), pour 1.3 M€ ;
- des aménagements complémentaires à Saint-Laurent, Mana, Apatou et Awala-Yalimapo (sécurisation d'axes existants, aménagement type « zone 30 » du centre de Saint-Laurent), pour un total de 2.8 M€.

EVOLUTIONS URBAINES ET DEPLOIEMENT DE LA VOIRIE HORIZON 2025

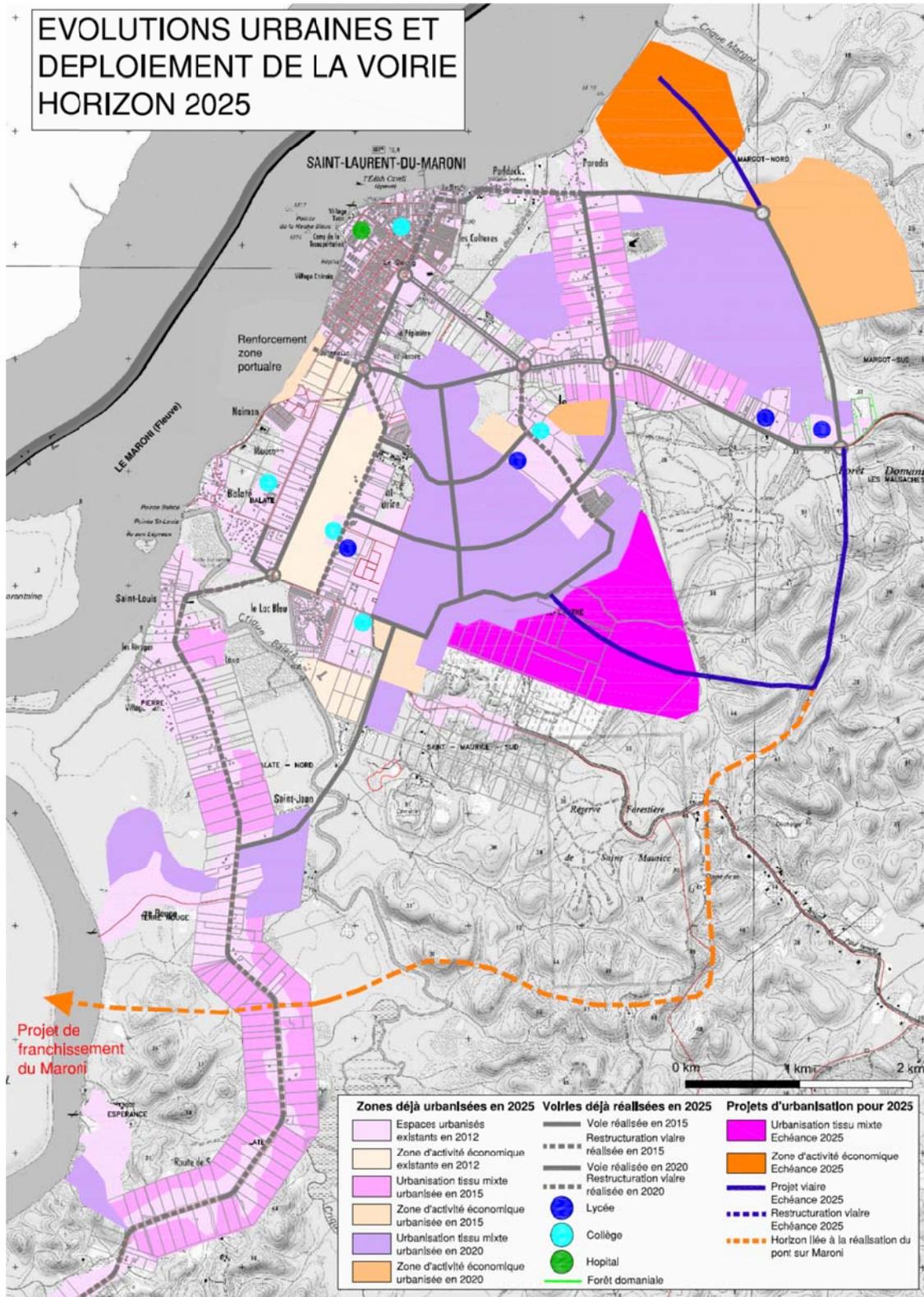


Figure 5 : Carte de l'évolution urbaine et de la voirie de St-Laurent à l'horizon 2025

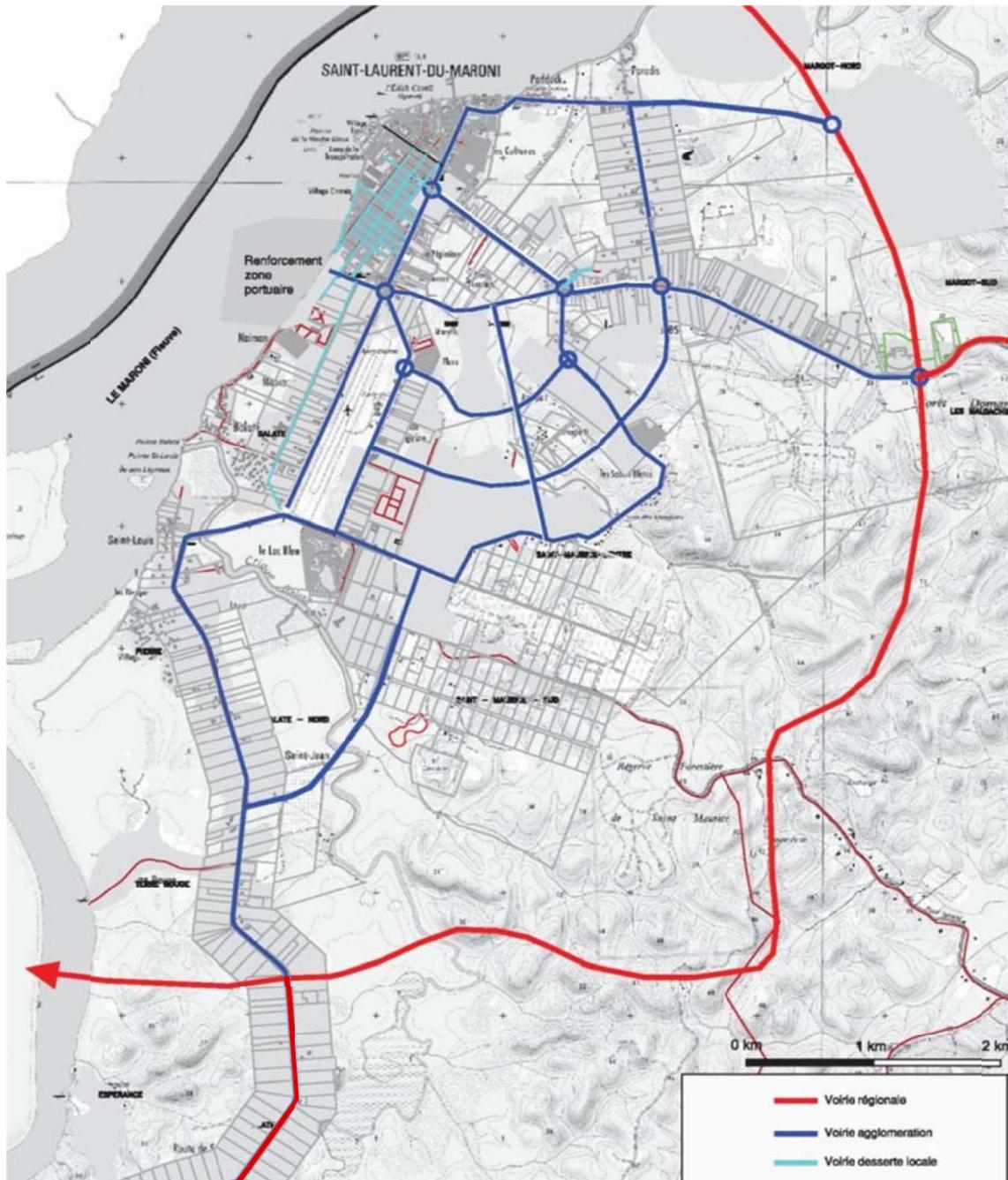


Figure 6 : Schéma de hiérarchisation des voiries sur St-Laurent (horizon 2025)

Nota : la création d'une voie de contournement Est de Saint-Laurent, qui pourrait avoir une pertinence dans l'optique de la réalisation d'un ouvrage de franchissement du Maroni, n'est pas intégrée au PGTD.

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement détaillés des projets ont été précédemment présentés et récapitulés ci-après :

	Linéaire (km)	Investissement (M€ 2012)
Aménagement de voiries à St-Laurent	60.9 km	112.7 M€
<i>dont requalification</i>	<i>12.3 km</i>	<i>15.7 M€</i>
<i>dont création de voirie</i>	<i>48.6 km</i>	<i>97.0 M€</i>
<i>dont linéaire dédié aux TC</i>	<i>5.0 km</i>	<i>Intégré aux coûts globaux</i>
Développement voirie communale Mana, Awala-Yalimapo, Apatou	10.0 km	20 M€
Piste à aménager en route revêtue (CCOG)	18.1 km	18.1 M€
Aménagements complémentaires pour les modes actifs	42 km	4.1 M€
	TOTAL	154.9 M€

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien de la voirie.

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique (autorité organisatrice), Saint-Laurent-du-Maroni

Liste des projets : Mise en place d'une offre de transport urbain à Saint-Laurent
Equipement des points d'arrêt du réseau TC urbain

Investissement : 2.1 M€

Exploitation : 3.3 M€ / an en 2015, 9.1 M€ / an en 2025 + 60 K€ pour l'entretien des points d'arrêt

Horizon : Dès 2015

Enjeux de l'action

Il s'agira tout d'abord de créer un Périmètre des Transports Urbains (PTU) soit à l'échelle de la commune de Saint-Laurent-du-Maroni, soit à une échelle infra-communale.

L'action consistera ensuite pour la nouvelle Autorité organisatrice de Transports à 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. Compte-tenu du développement démographique de la commune (très forte croissance de population, nombreux projets urbains), la création d'un réseau TC doit permettre d'améliorer de façon sensible les conditions de déplacement des habitants. Les enjeux sont les suivants :

- 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.

Descriptif du projet

Offre de transport

L'offre de transport dimensionnée en 2000 pour le réseau SEMABUS était d'environ 430 000 véhicules-km par an.

La réactivation d'un réseau de transport urbain à Saint-Laurent est une urgence compte-tenu de l'augmentation forte des déplacements au sein de la commune. On se place dans un scénario assez « ambitieux », avec une hypothèse de 19 veh-km/hab/an offerts dès 2015 (offre moyenne constatée sur des réseaux similaires ; 62 000 habitants en 2015 sur la commune), et qui évolue vers une offre à 27 veh-km/hab/an en 2025 (moyenne constatée dans les villes ayant une population supérieure à 100 000 habitants ; la population est estimée à 121 000 à Saint-Laurent en 2025).

Offre kilométrique / hab / an		
2015	2020	2025
1.2 M veh-km	2.2 M veh-km	3.3 M veh-km

Cette offre de transport est déployée sur 4 à 5 lignes de transport. Plusieurs zones majeures seront ainsi desservies :

- le village de Saint-Jean,
- les quartiers au Sud du centre-ville : Balaté, Charbonnières,
- les quartiers au Nord : Paddock, Fatima,
- la ZAC de Saint-Maurice et les Malgaches,
- les collèges et lycées.

On présente ci-après une esquisse de ce que pourrait être le réseau TC de Saint-Laurent à terme (horizon 2025 : 5 lignes).

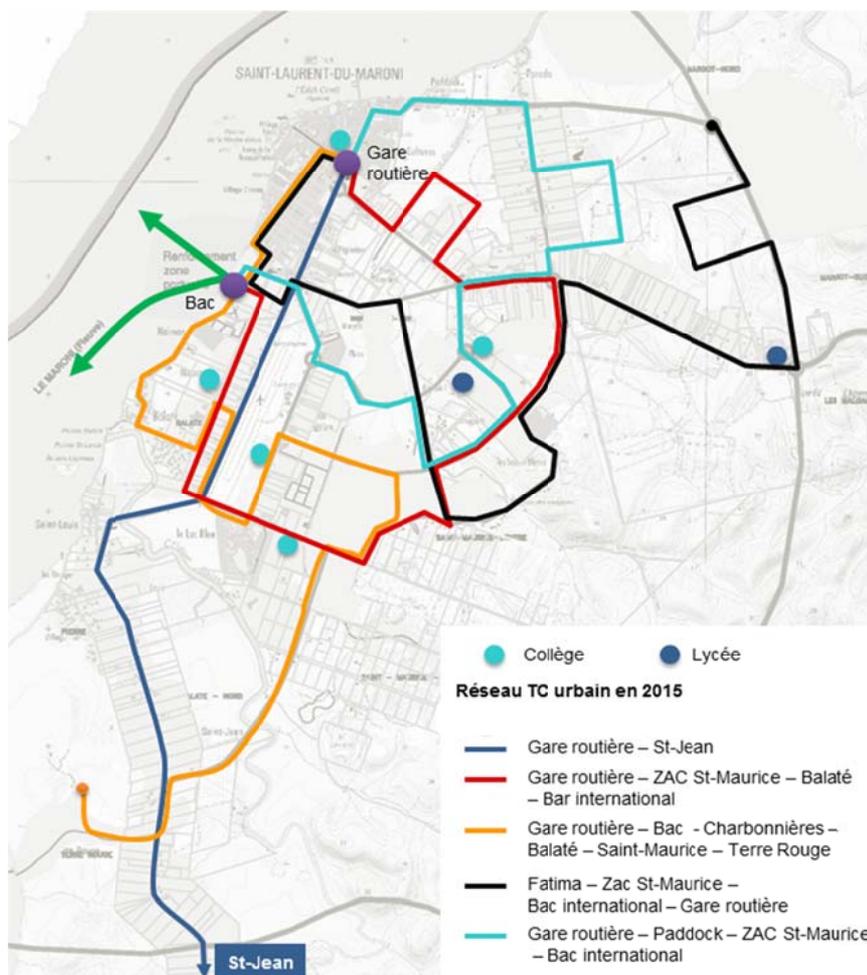


Figure 7 : Proposition de réseau TC à l'horizon 2025 (5 lignes)

Les lignes du réseau urbain devront se connecter aux pôles de transport identifiés sur la commune :

- la gare routière, localisée à proximité de l'entrée de ville,
- l'embarcadère du bac international, qui a vocation à devenir un pôle d'échanges entre transport routier et transport fluvial.

Tarification / billettique

La création du réseau TC de Saint-Laurent doit s'accompagner d'une politique tarifaire avec la création d'une gamme complète, incluant : titre unité, abonnement, tarification sociale.

On suppose que la mise en place d'une telle tarification permettra de garantir une **couverture de 30% des dépenses d'exploitation** par les recettes (moyenne de taux de couverture dans les agglomérations françaises similaires).

Un système billettique doit être mis en place pour accompagner le déploiement de cette tarification, et permettre un meilleur suivi de la fréquentation des différentes lignes.

A plus long terme, une politique tarifaire multimodale pourra être envisagée (période 2020/2025, cf. *fiche correspondante*).

Aménagement des points d'arrêt et information voyageurs

Le déploiement de ce nouveau réseau doit s'accompagner de l'aménagement de points d'arrêt sur la commune, pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible.

- création d'arrêts sécurisés, avec aménagement des abords (cheminements) et de traversées sécurisées pour les piétons ;
- information voyageurs (plans du réseau, grilles horaires, etc.) à chaque arrêt de bus.

200 arrêts TC environ devraient être aménagés à l'horizon 2025 (dont 1/3 équipés d'alribus)

Nota : on n'intègre pas ici l'aménagement des pôles d'échanges de Saint-Laurent, qui font l'objet d'un chiffrage et d'une fiche spécifique.

Coûts d'investissement

On estime à 2.1 M€ les investissements nécessaires à l'aménagement des arrêts du réseau TC, des cheminements associés (hors aménagement des pôles d'échanges).

Le coût du déploiement de la billettique est supposé être intégré aux coûts d'exploitation.

Coûts d'exploitation

On retient une hypothèse de coût d'exploitation de 4 € par véhicule-kilomètre.

On fait de plus l'hypothèse d'un taux de couverture des dépenses par les recettes de 30%. Le tableau ci-après récapitule la contribution de la collectivité au financement du réseau.

Contribution de la collectivité au financement du réseau TC		
2015	2020	2025
3.3 M€	6.2 M€	9.1 M€

Mise en œuvre de l'action : prochaines étapes

Les coûts d'exploitation estimés pour la mise en place du réseau TC sont élevés au regard des capacités financières de la commune. La première étape sera d'analyser les pistes de financement nécessaires avec l'ensemble des acteurs impliqués (ville de St-Laurent, CCOG, et la Collectivité Unique qui est l'autorité organisatrice actuelle des transports sur le territoire de la commune de St-Laurent, en l'absence d'un PTU).

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Aménagement de la gare routière existante
Création d'un nouveau pôle multimodal dans le quartier de la Charbonnière

Investissement : 1 M€ pour l'aménagement des deux pôles

Exploitation : 100 K€ / an pour l'exploitation des deux pôles

Horizon : 2015 pour la gare actuelle, 2020 pour le pôle de la Charbonnière

Enjeux de l'action

Le développement d'un réseau TC à Saint-Laurent, le renforcement de l'offre TIG et de l'offre de transport fluvial nécessitent de repenser les conditions d'intermodalité entre les différents modes. Les enjeux sont les suivants :

- 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.

Descriptif des projets

La ville de Saint-Laurent est actuellement dotée d'une gare routière récemment réalisée, partiellement couverte, terminus des lignes TIG, mais également de certaines lignes du réseau urbain SEMABUS (exploité jusqu'en 2010).

La réactivation d'un réseau TC urbain, et le renforcement de l'offre TC interurbaine, doit conduire à renforcer le rôle de cette gare, point de connexion privilégié entre les réseaux TC. On propose ainsi d'aménager 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.

En plus de l'aménagement de la gare routière existante, le PGTD suggère la 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), pour faciliter la connexion entre :

- le réseau TC urbain ;
- les modes de transport fluviaux (bac vers Albina, pirogues)
- éventuellement certaines lignes du TIG (exemple : les lignes express entre Cayenne et Saint-Laurent pourraient y faire un stop ou être en terminus.

A terme, ce sont donc deux pôles de transport qui sont proposés sur la commune de Saint-Laurent. En parallèle, dans le cadre d'une politique globale intégrant toutes les mobilités, les conditions d'accessibilité à pied et à vélo de/vers ces deux pôles devront être améliorées.

Coûts d'investissement

500 K€ pour l'aménagement de la gare routière existante.

500 K€ pour la création d'un nouveau pôle multimodal routier / fluvial (la localisation de ce nouveau pôle multimodal devra être étudiée par la commune de Saint-Laurent).

Coûts d'exploitation

50 K€ / an pour chaque pôle (y compris : présence de personnel pour la vente de billets et l'information des voyageurs)

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Création de pôles de mobilité communaux à Awala-Yalimapo, de Mana, d'Apatou
Mise en place de services TAD à Awala-Yalimapo, Mana, Apatou, Maripasoula et Papaïchton

Investissement : 900 K€ pour les pôles de mobilité, 150 K€ pour les arrêts TAD

Exploitation : 60 K€ / an pour l'exploitation des pôles de mobilité en 2015
430 K€ / an pour les services TAD en 2020

Horizon : 2015 pour les pôles de mobilité, 2020 pour les services TAD

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

Descriptif des projets

Mise en place de services de transport à la demande

La mise en place de services de transport à la demande paraît adaptée à la configuration de certaines communes de la CCOG et leur population : des communes peu peuplées, une urbanisation assez diffuse, un taux de motorisation faible. Elle offrirait un service public essentiel pour certains villages ou hameaux actuellement non desservis par les réseaux de transport existants.

On propose ainsi de mettre en place le TAD dans les communes suivantes :

- Mana,
- Awala-Yalimapo,
- Apatou,
- Maripasoula/Papaïchton (notamment pour les trajets entre les 2 communes).

Nota : ces services de transport à la demande routier seront organisés en complémentarité avec les services de transport fluvial sur le Maroni (cf. fiche action n°25).

Création de pôles de mobilité

Le renforcement de l'offre TC interurbaine et la mise en place de services TAD doivent conduire à faire émerger dans chaque polarité urbaine (bourg-centre, quartiers, hameaux) un « pôle de mobilité » qui concentre l'ensemble des modes de transport disponibles sur le territoire, et garantit la connexion entre le réseau interurbains et les services de proximité.

Les pôles de mobilité ont vocation :

- à proposer de l'information voyageurs multimodale (plans, grilles horaires, éventuellement systèmes d'information multimodale ...), pour faciliter leurs déplacements et leur simplifier les correspondances ;
- à concentrer l'ensemble des services de transport d'un territoire ou d'une commune ;
- à constituer des espaces d'attente protégés pour les voyageurs.

Coûts d'investissement

Pôles de mobilité

200 à 300 K€ par pôle de mobilité communal en fonction de l'importance du pôle.

Pôle de mobilité	Dépense d'investissement (K€ 2012)	Horizon
Awala-Yalimapo	200 K€	2015
Mana	300 K€	2015
Javouhey	200 K€	2015
Apatou	200 K€	2015
TOTAL	900 K€	-

Transport à la demande

On prévoit l'aménagement « sommaire » de points d'arrêts (terrassement + poteau d'arrêt), pour un montant de 5 000 € par arrêt.

Commune	Nombre d'arrêts	Dépense d'investissement (K€ 2012)
Apatou (Nord)	7	35 K€
Awala-Yalimapo	3	15 K€
Mana	10	50 K€
Maripasoula/Papaïchton	10	50 K€
TOTAL	30	150 K€

Coûts d'exploitation

Pôles de mobilité

10 à 50 K€ par pôle de mobilité communal en fonction de l'importance du pôle.

Pôle	Dépense d'exploitation en 2015 (K€ 2012 / an)
Awala-Yalimapo	10 K€
Mana	30 K€
Javouhey	10 K€
Apatou	10 K€
TOTAL	60 K€

Transport à la demande

L'offre a été dimensionnée en prenant en compte la structuration de chaque commune (distance plus ou moins importante entre les hameaux / villages / bourgs à desservir), permettant d'estimer une enveloppe kilométrique annuelle approximative (hypothèse : 3 rotations par jour sur un circuit reliant l'ensemble des hameaux d'une commune, 280 jours par an).

Un tel service de transport serait assez largement subventionné par les collectivités, afin de mettre en place une tarification accessible à tous. On retient l'hypothèse d'un financement du TAD à 90% par les collectivités (le reste étant couvert par les recettes).

Le tableau suivant récapitule la contribution des collectivités à l'exploitation des services TAD sur la CCOG :

Commune	Habitants concernés	Contribution collectivité en 2020 (K€ 2012 / an)
Apatou (Nord)	5 371	70 K€
Awala-Yalimapo	1 305	60 K€
Mana	8 697	200 K€
Maripasoula/Papaïchton	11 336	100 K€
TOTAL	26 709	430 K€

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

Maitre d'ouvrage : CCDS, communes de Sinnamary, Iracoubo et Kourou, Aménageurs (ZAC 2)

Liste des projets : Développement de la voirie communale à Kourou (sécurisation des axes existants + création de voiries de desserte de la ZAC 2)
Développement de la voirie des communes d'Iracoubo et Sinnamary
Revêtement de pistes sur la CCDS

Investissement : 89.2 M€ (+ 3 M€ Etat - requalification RN1 en traversée d'Iracoubo)
dont 58.0 M€ pour l'aménagement ou la création de voiries communales à Kourou
dont 6.1 M€ pour le développement de la voirie communale à Iracoubo et Sinnamary
dont 23.1 M€ pour le revêtement de pistes sur les 3 communes
dont 2.0 M€ pour des aménagements complémentaires pour les modes actifs

Exploitation : Dépenses intégrées aux coûts d'entretien de voirie

Horizon : Entre 2013 et 2025

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

Descriptif des projets

Sur la commune de Kourou, les principaux aménagements se concentrent sur la création de nouvelles voiries de desserte de la ZAC 2, principal projet urbain de la commune sur les 10 prochaines années.

Sur les communes de Sinnamary et Iracoubo, un montant est alloué pour le développement de la voirie communale (en cohérence avec le développement urbain) et la sécurisation des axes traversant les bourgs (pour les cyclistes et piétons).

Enfin, suite à l'inventaire des voiries, on intègre un 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

Aménagements pour les modes actifs (vélos, piétons)

Les aménagements du réseau viaire précédemment listés intégreront dans leur conception des cheminements sécurisés pour les piétons et/ou les vélos.

Seront programmés les aménagements complémentaires suivants :

- sécurisation d'axe en traversée des centres de Sinnamary et Iracoubo (4 et 2 km)
- réalisation de bandes cyclable à Kourou (15 km) ;
- piste cyclable entre Iracoubo et Bellevue (le long de la RN1, 7 km).

Coûts d'investissement

Les coûts d'investissement détaillés des projets ont été précédemment présentés et récapitulés ci-après :

	Linéaire (km)	Investissement (M€)
Aménagement de voiries à Kourou	28 km	58.0 M€
Développement voirie communale Sinnamary et Iracoubo	3.0 km	6.1 M€
Piste à aménager en route revêtue (CCDS)	23.1 km	23.1 M€
Aménagements complémentaires pour les modes actifs	28 km	2.0 M€
	TOTAL	89.2 M€

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien de la voirie.

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

Maitre d'ouvrage : Ville de Kourou

Liste des projets : Création d'une offre de transport urbain à Kourou
Equiper des points d'arrêts du réseau TC

Investissement : 1.3 M€ pour la création d'un pôle multimodal et l'aménagement des arrêts TC

Exploitation : 1.4 M€ / an en 2015, 2.2 M€ / an en 2025 pour l'exploitation du réseau TC
50 K€ / an pour l'exploitation du pôle d'échanges

Horizon : Dès 2015

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 » (motifs « travail », « études » et « achat » notamment).
- 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).

Descriptif du projet

Le projet consiste à créer un PTU à l'échelle de la commune de Kourou et de mettre en place un réseau de transport en commun, afin d'améliorer les conditions de déplacement des habitants.

Ce projet est souhaité par la Ville de Kourou qui a déjà mené une première étude de faisabilité en 2008 et vient de lancer une étude de définition assortie d'une assistance à la mise en place du réseau à court terme (la demande de création de PTU est en cours d'instruction).

Offre de transport

L'offre de transport est estimée à partir d'une offre moyenne kilométrique par habitant et par an. On se place dès 2015 sur une hypothèse de 14 véh-km/hab/an (moyenne des villes de moins de 50 000 habitants), mais qui évolue vers une offre plus ambitieuse à 19 véh-km/hab/an en 2025 (moyenne des villes de plus de 50 000 habitants ; Kourou devrait en avoir 42 000 en 2025).

Offre kilométrique / hab / an		
2015	2020	2025
500 000 véh-km	630 000 véh-km	800 000 véh-km

Les lignes du réseau urbain pourront transporter :

- une partie des scolaires (ce qui permettra ainsi de diminuer l'offre de transport scolaire organisée par la Collectivité Unique) ;
- des salariés du CSG : certaines lignes du réseau urbain pourront constituer un moyen de transport en substitution des navettes mises en place par le CSG pour le transport de ses employés (lignes entre le centre de Kourou et le CSG).

Plusieurs lignes pourront être créées :

- Boucle urbaine
- Centre-ville - ZI Pariacabo - CSG

- Centre-ville - Dégrad Saramaca
- Centre-Ville - Matiti (via Guatemala)

On présente ci-après une ébauche de ce que pourrait être le futur réseau de Kourou (d'après étude 2008). Ce réseau devra être actualisé pour desservir la ZAC 2, et prendre en compte la localisation du futur pôle d'échanges multimodal



Figure 8 : Proposition de réseau de bus pour Kourou (d'après étude Kourou 2008)

Tarifification / billettique

La création du réseau TC de Kourou doit s'accompagner de l'élaboration d'une politique tarifaire, avec la création d'une gamme complète, incluant : titre unité, abonnement, tarification sociale. On suppose que la mise en place d'une telle tarification permettra de garantir une couverture de 30% des dépenses d'exploitation.

Un système billettique doit être mis en place pour accompagner le déploiement de cette tarification, et permettre un meilleur suivi de la fréquentation des différentes lignes.

Aménagement des points d'arrêt et information voyageurs

Le déploiement de ce nouveau réseau doit s'accompagner de l'aménagement de points d'arrêt sur la commune, pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible.

- création d'arrêts sécurisés, avec aménagement des abords (cheminements) et de traversées sécurisées pour les piétons ;
- information voyageurs (plans du réseau, grilles horaires, etc.) à chaque arrêt de bus.

80 arrêts TC environ devraient être aménagés à l'horizon 2025 (dont 1/3 équipés d'abribus)

Nota : on n'intègre pas ici l'aménagement du pôle d'échanges de Kourou, qui fait l'objet d'un chiffrage et d'une fiche spécifiques.

Création d'un pôle multimodal à Kourou

Il n'y actuellement pas de gare routière clairement identifiée à Kourou ; plusieurs arrêts de bus existent cependant, dont certains équipés d'un abri bus (mais aucune information voyageurs).

La création prévisionnelle d'un réseau de transport urbain doit s'accompagner d'une vision plus globale sur les déplacements urbains et interurbains, intégrant la création d'un pôle d'échanges multimodal.

La localisation de ce pôle d'échange devra être étudiée de manière plus précise, mais il sera nécessaire de prendre en compte les éléments suivants :

- relative proximité du centre et des principales zones résidentielles ;
- bonnes conditions d'accessibilité depuis la RN1 (pour les services interurbains).

Les localisations envisageables :

- centre-Sud de la ville (avec accès sur l'avenue de Pariacabo, par exemple à proximité du Lac du Bois Chaudat
- au Nord de la ville (dans la zone de l'hôtel Atlantis) ;
- dans la zone de Pariacabo (assez éloignée des zones résidentielles cependant, mais à proximité de la RN1) ;
- au sein de la ZAC 2, en cours de réalisation.

Coûts d'investissement

On estime à 0.8 M€ les investissements nécessaires à l'aménagement des arrêts du réseau TC, des cheminements associés (hors aménagement de la gare routière).

Le coût du déploiement de la billettique est supposé être intégré aux coûts d'exploitation.

Un montant de 0.5 M€ est provisionné pour la réalisation d'un pôle d'échanges multimodal TC urbain / interurbain.

Coûts d'exploitation

On retient une hypothèse de coût d'exploitation de 4 € par véhicule-kilomètre.

On fait de plus l'hypothèse d'un taux de couverture des dépenses par les recettes de 30%. Le tableau ci-après récapitule la contribution de la collectivité au financement du réseau, pour les 2 scénarios.

Contribution de la collectivité au financement du réseau TC		
2015	2020	2025
1.4 M€	1.8 M€	2.2 M€

Les coûts d'exploitation du pôle multimodal s'élèvent à 50 K€ / an (y compris : présence de personnel pour la vente de billets et l'information des voyageurs).

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Création de pôles de mobilité communaux à Sinnamary et Iracoubo
Mise en place de services TAD à Sinnamary, Iracoubo et Saint-Elie

Investissement : 400 K€ pour les pôles de mobilité, 105 K€ pour les arrêts TAD

Exploitation : 20 K€ / an pour l'exploitation des pôles de mobilité, 200 K€ / an pour les services TAD

Horizon : 2020 (sauf TAD St-Elie : 2015)

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.

Descriptif des projets

Mise en place de services de transport à la demande

La mise en place de services de transport à la demande paraît adaptée à la configuration des communes de Sinnamary et Iracoubo : des communes peu peuplées, une urbanisation assez diffuse, un taux de motorisation faible.

Pour la commune de Saint-Elie, on préconise la mise en place d'un service de transport à la demande entre l'embarcadère Gare Tigre et le bourg de Saint-Elie.

Création de pôles de mobilité

Le renforcement de l'offre TC interurbaine et la mise en place de services TAD doivent conduire à faire émerger dans chaque polarité urbaine (bourg-centre, quartiers, hameaux) un « pôle de mobilité » qui concentre l'ensemble des modes de transport disponibles sur le territoire, et garantit la connexion entre le réseau interurbains et les services de proximité.

Les pôles de mobilité ont vocation :

- à proposer de l'information voyageurs multimodale (plans, grilles horaires, éventuellement systèmes d'information multimodale ...), pour faciliter leurs déplacements et leur simplifier les correspondances ;
- à concentrer l'ensemble des services de transport d'un territoire ou d'une commune ;
- à constituer des espaces d'attente protégés pour les voyageurs.

On préconise la réalisation d'un pôle de mobilité dans les bourgs d'Iracoubo et de Sinnamary.

Coûts d'investissement

Pôles de mobilité

200 à 300 K€ par pôle de mobilité communal en fonction de l'importance du pôle.

Pôle de mobilité	Dépense d'investissement (K€ 2012)	Horizon
Sinnamary	200 K€	2020
Iracoubo	200 K€	2020
TOTAL	400 K€	-

Transport à la demande

On prévoit l'aménagement « sommaire » de points d'arrêts (terrassement + poteau d'arrêt), pour un montant de 5 000 € par arrêt.

Commune	Nombre d'arrêts	Dépense d'investissement (K€ 2012)
Sinnamary	10	50 K€
Iracoubo	10	50 K€
Saint-Elie	1	5 K€
TOTAL	15	105 K€

Coûts d'exploitation

Pôles de mobilité

10 K€ par pôle de mobilité et par an.

Pôle	Dépense d'exploitation en 2020 (€ 2012 / an)
Sinnamary	10 K€
Iracoubo	10 K€
TOTAL	20 K€

Transport à la demande

L'offre a été dimensionnée en prenant en compte la structuration de chaque commune (distance plus ou moins importante entre les hameaux / villages / bourgs à desservir), permettant d'estimer une enveloppe kilométrique annuelle approximative (hypothèse : 3 rotations par jour sur un circuit reliant l'ensemble des hameaux d'une commune, 280 jours par an).

Un tel service de transport serait assez largement subventionné par les collectivités, afin de mettre en place une tarification accessible à tous. On retient l'hypothèse d'un financement du TAD à 90% par les collectivités (le reste étant couvert par les recettes).

Le tableau suivant récapitule la contribution des collectivités à l'exploitation des services TAD sur la CCDS :

Commune	Habitants concernés	Contribution collectivité en 2020 (€ 2012 / an)
Sinnamary	3 151	50 K€
Iracoubo	2 055	120 K€
Saint-Elie	500	30 K€
TOTAL	5 706	200 K€

Action n° 16 Aménagements de voirie sur la CCEG

Maitre d'ouvrage : CCEG, communes de Régina et Saint-Georges

Liste des projets : Développement / sécurisation de la voirie communale à Régina et St-Georges
Revêtement de pistes sur la CCDS
Création d'une piste entre le bourg de St-Georges et Tampak

Investissement : 15.1 M€

Exploitation : Dépenses intégrées aux coûts d'entretien de voirie

Horizon : Entre 2013 et 2025

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).

Descriptif des projets

Les aménagements se concentrent sur la sécurisation des circulations douces, le développement de la voirie locale et le revêtement de certaines pistes. On intègre également au PGTD la création d'une nouvelle piste reliant le bourg de Saint-Georges au village de Tampak.

Projet	Linéaire (km)		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC		
Piste St-Georges - Tampak	8.0	-	2020	2.0
Développement de la voirie communale à Régina	0.3	-	2013 à 2025	0.5
Développement de la voirie communale à St Georges	2.7	-	2013 à 2025	5.3
Piste à aménager en route revêtue - Régina	4.8	-	2015 à 2025	4.8
Piste à aménager en route revêtue - St-Georges	2.0	-	2015 à 2025	2.0
Aménagement de l'entrée de ville à Régina et St-Georges (pour sécurisation des déplacements à vélo)	5.0		2020	0.5

Coûts d'investissement

Le total des aménagements programmés s'élève à : 15.1 M€

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien de la voirie.

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Création d'un pôle d'échange multimodal au centre de St-Georges-de-l'Oyapock
Création d'un pôle de mobilité à Régina
Mise en place de services TAD à St-Georges-de-l'Oyapock et Régina

Investissement : 700 K€ pour les pôles de mobilité, 50 K€ pour les arrêts TAD

Exploitation : 40 K€ / an pour l'exploitation des pôles de mobilité, 100 K€ / an pour les services TAD

Horizon : 2020

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).

Descriptif des projets

Mise en place de services de transport à la demande

La mise en place de services de transport à la demande paraît adaptée à la configuration des communes de Régina et Saint-Georges : des communes peu peuplées, une urbanisation assez diffuse, un taux de motorisation faible.

Création d'un pôle de mobilité à Régina

Le renforcement de l'offre TC interurbaine et la mise en place de services TAD doivent conduire à faire émerger dans chaque polarité urbaine (bourg-centre, quartiers, hameaux) un « pôle de mobilité » qui concentre l'ensemble des modes de transport disponibles sur le territoire, et garantit la connexion entre le réseau interurbains et les services de proximité.

On préconise la réalisation au bourg de Régina (connexion entre le réseau TIG et les services TAD)

Création d'un pôle d'échanges multimodal à Saint-Georges

L'aménagement d'un véritable pôle d'échanges multimodal améliorerait de façon sensible les conditions de déplacement des usagers, en connectant les réseaux de TC interurbain (TIG), les services de transport fluvial, et les éventuels services de transport à la demande. Ce pôle multimodal pourra intégrer :

- des quais pour l'arrêt des services interurbains et éventuellement les services de transport à la demande (y compris information voyageurs : plans, grilles horaires...) ;
- un accès direct à l'embarcadère des piroguiers ;
- un espace d'attente pour les voyageurs ;
- un espace d'information voyageurs et de vente de tickets ;
- une zone de « rencontre » pour les covoitureurs ;
- l'aménagement d'espaces de stationnement pour les vélos.

Une des localisations envisageables pourrait être le terrain de l'ancien dispensaire, situé à proximité immédiate du Sud du centre-bourg, et qui a vocation à être reconverti par la commune.

En plus du pôle multimodal localisé au centre de Saint-Georges, un arrêt de bus sera créé 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.

Dans un premier temps, cette zone devra pouvoir être organisée comme le terminus de la ligne express Cayenne - St-Georges. A terme, si des lignes internationales sont créées, l'arrêt sera maintenu pour permettre aux usagers d'effectuer les formalités de douane.

Coûts d'investissement

Pôles de mobilité

500 K€ pour la création d'un pôle multimodal à Saint-Georges + aménagement d'un arrêt de bus au niveau du pont sur l'Oyapock.

200 K€ pour le pôle de Régina.

Pôle de mobilité	Dépense d'investissement (K€ 2012)	Horizon
Pôle de mobilité de Régina	200 K€	2020
Pôle d'échanges de Saint-Georges	500 K€	2020
TOTAL	700 K€	-

Transport à la demande

On prévoit l'aménagement « sommaire » de points d'arrêts (terrassement + poteau d'arrêt), pour un montant de 5 000 € par arrêt.

Commune	Nombre d'arrêts	Dépense d'investissement (K€ 2012)
Régina	5	25 K€
Saint-Georges	5	25 K€
TOTAL	10	50 K€

Coûts d'exploitation

Pôles de mobilité

Pôle	Dépense d'exploitation en 2020 (K€ 2012 / an)
Pôle de mobilité de Régina	10 K€
Pôle d'échanges de Saint-Georges	30 K€
TOTAL	40 K€

Transport à la demande

L'offre a été dimensionnée en prenant en compte la structuration de chaque commune (distance plus ou moins importante entre les hameaux / villages / bourgs à desservir), permettant d'estimer une enveloppe

kilométrique annuelle approximative (hypothèse : 3 rotations par jour sur un circuit reliant l'ensemble des hameaux d'une commune, 280 jours par an).

Un tel service de transport serait assez largement subventionné par les collectivités, afin de mettre en place une tarification accessible à tous. On retient l'hypothèse d'un financement du TAD à 90% par les collectivités (le reste étant couvert par les recettes).

Le tableau suivant récapitule la contribution des collectivités à l'exploitation des services TAD sur la CCEG :

Commune	Habitants concernés	Contribution collectivité en 2020 (K€ 2012 / an)
Régina	834	50 K€
Saint-Georges	3 858	50 K€
TOTAL	4 692	100 K€

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Renforcement de l'offre TIG
Aménagement de points d'arrêts du réseau TIG
Développement de l'offre de transport scolaire

Investissement : 1 M€ pour l'aménagement des arrêts TIG

Exploitation : Transport interurbain TIG : 6.7 M€ / an en 2015, 9.5 M€ / an en 2025
Transport scolaire : 11.0 M€ / an en 2015, 15.7 M€ / an en 2025

Horizon : Dès 2013

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).
- Développer le transport scolaire routier et fluvial en cohérence avec la croissance démographique des territoires.

Descriptif des projets

Renforcement des dessertes du réseau interurbain TIG

Les lignes intra-CACL (représentant 1.1 M véh-km en 2011) seront organisées par la CACL, à l'horizon de la mise en place du réseau d'agglomération. La proposition est de **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.

Ce doublement de l'offre doit permettre :

- de desservir des villages ou hameaux aujourd'hui non desservis (exemple : Apatou) ;
- de renforcer le niveau de desserte sur certaines lignes, avec pour principe d'offrir à chaque commune / village / hameau une liaison vers les principaux pôles urbains (Cayenne / Saint-Laurent / Kourou), avec un niveau de service minimum de 5 AR / jour ;
- de créer différents types de services (lignes de cabotage, lignes semi-express, lignes express), pour améliorer les temps de parcours sur les liaisons grande distance.

On détaille ci-après les lignes qui pourraient être créées :

<i>Cayenne - Régina - St-Georges</i>	<i>CABOTAGE</i>
<i>Cayenne - St-Georges frontière</i>	<i>EXPRESS</i>
<i>Cayenne - Roura - Kaw (cabotage entre Roura et Kaw)</i>	<i>SEMI-EXP</i>
<i>Cayenne - Kourou EXPRESS</i>	<i>EXPRESS</i>
<i>Cayenne - Macouria - Kourou</i>	<i>CABOTAGE</i>
<i>Cayenne - Kourou - Sinn - Irac - Mana - Awala</i>	<i>SEMI-EXP</i>
<i>Cayenne - Kourou - Iracoubo - St-Laurent (via RN1)</i>	<i>SEMI-EXP</i>
<i>Cayenne - Irac - Saint-Laurent EXPRESS (via RN1)</i>	<i>EXPRESS</i>
<i>SLM - Apatou</i>	<i>CABOTAGE</i>
<i>SLM - Javouhey - Mana</i>	<i>CABOTAGE</i>
<i>SLM - Mana - Awala</i>	<i>CABOTAGE</i>
<i>Kourou - Sinnamary</i>	<i>EXPRESS</i>
<i>Kourou - Petit Saut</i>	<i>EXPRESS</i>
<i>St-Georges - Saut-Maripa</i>	<i>EXPRESS</i>

Ces lignes pourront être exploitées avec différents types de matériel roulant, à adapter en fonction des flux, en privilégiant un matériel plus capacitaire et plus confortable pour les lignes grande distance (bus 24 places, voire 50 places). Le réseau TIG doit ainsi remplir plusieurs fonctions :

- relier de façon rapide et qualitative les principaux pôles urbains (lignes express entre SLM et Cayenne, Kourou et Cayenne), pour encourager l'utilisation du TIG sur des trajets longue distance ;
- offrir une desserte TC à la majorité des habitants de la bande littorale, pour rejoindre Cayenne/ Kourou / SLM, avec le maintien ou le développement de dessertes plus fines de cabotage, desservant les hameaux / villages localisés sur les principaux axes routiers. Le TIG doit en particulier représenter une desserte structurante pour relier les communes de Mana, Awala et Apatou à Saint-Laurent-du-Maroni.

Sont notamment proposés :

- une 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).

On propose également d'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). Ces services fluviaux font l'objet d'une fiche spécifique (cf. action N°25).



Figure 9 : Proposition de restructuration de réseau TIG

La remise à plat du réseau TIG doit s'accompagner de la mise en place d'un nouveau modèle économique. La tarification existante est assez élevée voire dissuasive, en particulier pour les trajets courte distance réalisés quotidiennement (pour des motifs « travail », « achat », « études »).

Une nouvelle politique tarifaire doit être élaborée, avec la création d'une gamme complète, incluant : titre unité, abonnement, tarification sociale. On suppose que la mise en place d'une telle tarification permettra de garantir une couverture de 30 à 50% des dépenses d'exploitation, en fonction du type de ligne (hypothèse : exploitation des lignes en DSP).

Un système billettique doit être mis en place pour accompagner le déploiement de cette tarification, et permettre un meilleur suivi de la fréquentation des différentes lignes (notamment dans l'optique du versement de subvention destinée à compenser le déficit d'exploitation des transporteurs).

Le déploiement de ce nouveau réseau doit s'accompagner de l'aménagement de points d'arrêt, pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible.

- création d'arrêts sécurisés, avec aménagement des abords (cheminements) et de traversées sécurisées pour les piétons ;
- information voyageurs (plans du réseau, grilles horaires, etc.) à chaque arrêt de bus.

Une cinquantaine d'arrêts (double sens, soit 100 arrêts « simples ») sont prévus sur l'ensemble du réseau (on intègre uniquement l'aménagement des arrêts TIG en dehors de la CACL et de Saint-Laurent, territoires sur lesquels on considère qu'il y a mutualisation des arrêts TIG /réseaux urbains).

Développement de l'offre de transport scolaire

Le transport scolaire représente une dépense importante pour les collectivités guyanaises, compte-tenu de la jeunesse de la population. En 2010, la contribution du Conseil Général au financement des transports scolaires (une fois les recettes déduites) était de 19.8 M€ pour le transport de 17 200 élèves (17.1 M€ pour le transport routier, 2.7 M€ pour le transport fluvial).

Evolution prévisionnelle du nombre d'élèves à transporter :

	2010	2015	2020	2025
Population	236 200	298 000	358 000	424 000
Nombre d'élèves	17 200	21 000	24 000	27 000

Nota : projection de population avec hypothèse « haute » de l'INSEE

L'offre de transport scolaire est extrapolée aux horizons 2015, 2020 et 2025 avec les hypothèses suivantes :

- La CACL devient l'autorité organisatrice du transport scolaire sur les 6 communes de l'agglomération (transport essentiellement routier, mais également du transport fluvial à Roura). Pour les autres communes, les dépenses sont affectées à la Collectivité Unique nouvellement créée.
- Les trois réseaux de TC urbains mis en place sur le territoire de la CACL, à Saint-Laurent et à Kourou, ont vocation à « absorber » une part des élèves à transporter, permettant de diminuer, voire supprimer l'offre scolaire sur certaines OD (hypothèses : diminution de 25% des dépenses de transport scolaire pour le transport des élèves de la CACL et de SLM, 10% pour Kourou).

La dépense moyenne par élève transporté reste constante dans le temps (en euro constant).

Coûts d'investissement

Pour le réseau de transport interurbain TIG, on estime à 1 M€ les investissements nécessaires :

- à l'aménagement d'une cinquantaine d'arrêts TIG par sens (soit 100 arrêts « simples »), des cheminements associés (hors aménagement des gares routières et pôles de mobilité),
- à la mise en place d'un système billettique.

Coûts d'exploitation

Renforcement des dessertes du réseau interurbain TIG

On retient des hypothèses de coûts kilométriques variant de 1.8€/km à 3.5€/km, en fonction de la capacité des véhicules retenus pour chaque ligne (1.8€/km pour une navette type taxico, 3.5€/km pour une liaison en car de 50 places). Coût moyen : 2.75€ / km

Avec une hypothèse d'un ratio recette / dépenses de 30% à 50% (50% pour les lignes ayant une vocation régionale, 30% pour les lignes à vocation périurbaine), les dépenses restant à la charge de la collectivité sont les suivantes :

	2015	2020	2025
Offre kilométrique annuelle	4.4 M km	5.3 M km	6.3 M km
Charge restante pour la collectivité unique (M€ 2012)	6.7 M€	8 M€	9.5 M€

Développement de l'offre de transport scolaire

On extrapole les dépenses :

	2010	2015	2020	2025
Dépenses totales (M€ 2012) (collectivité unique)	19.8 M€	11.0 M€	13.2 M€	15.7 M€
dont TS routier	17.2 M€	8.2 M€	10.0 M€	12.1 M€
dont TS fluvial	2.6 M€	2.8 M€	3.2 M€	3.6 M€

Action n° 19 Modernisation de la tarification des transports publics

Maître d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Modernisation de la tarification des transports publics

Investissement : -

Exploitation : -

Horizon : Entre 2015 et 2025

La tarification des transports en commun constitue un double levier dans le cadre d'une politique de mobilité durable, elle 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.

Le choix d'un système tarifaire peut par ailleurs avoir des effets induits sur la structuration d'un territoire. Par exemple la mise en place d'une tarification plate (tarif ne prenant pas en compte la distance parcourue) peut favoriser l'étalement urbain.

Un système tarifaire induit :

- la détermination d'une structure tarifaire;
- la mise en place d'une gamme tarifaire et de niveaux de prix ;
- la définition d'un degré d'intégration au sein du réseau et avec les interurbains.

Actuellement cohabitent deux systèmes tarifaires en Guyane :

- une tarification urbaine « plate » à Cayenne ;
- une tarification kilométrique pour les trajets réalisés sur le réseau TIG (tarif approximativement proportionnel à la distance parcourue).

Dans le cadre de la création de PTU adaptés pour la mise en place de réseaux de transport urbain sur la CACL, Kourou, et Saint-Laurent-du-Maroni, les AOTU concernées vont lancer chacune des réflexions sur les politiques tarifaires à mettre en place sur leur territoire.

Par ailleurs, le Conseil Général (en 2014 la collectivité unique) a l'intention de faire évoluer la tarification interurbaine existante, et de mettre en place un système billettique.

Il paraît être opportun, dans ce contexte, de mener une réflexion plus globale, à l'échelle de la Guyane, sur la modernisation de la tarification des transports publics, afin :

- de 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) ;
- de créer des systèmes « billettique » utilisant des technologies similaires ou compatibles, dans l'optique d'une mutualisation future, ou dans des perspectives d'interopérabilité.

L'opportunité de mettre en place des titres de transport multimodaux doit également être anticipée. Il sera possible d'envisager à long terme des titres de transport permettant d'utiliser successivement un TC urbain et interurbain avec un même titre de transport. Les trajets multimodaux seront particulièrement intéressants sur l'axe Cayenne-Kourou (2 réseaux de transport urbain, reliés par le réseau TIG).

Rappel du contexte réglementaire

La fixation des tarifs constituent une compétence exclusive de l'AOT conformément aux dispositions de l'article L 1224-5 du Code des transports, il est prévu que :

« L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'Etat en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs. »

Cette compétence n'est déléguable qu'à une autre AOT dans les conditions prévues par la loi (par exemple syndicat mixte, Autorité de Transport Unique).

Sur un plan strictement juridique, à toutes fins utiles, nous précisons qu'en l'état actuel du droit :

Dans le cadre de l'article L 1113-1 du Code des transports, une AOT peut accorder des réductions ou gratuités à des usagers dont le montant de revenus excède le seuil auquel se réfère la loi à condition :

- de respecter un principe de proportionnalité entre la réduction accordée et la tranche de revenus considérée ;
- de ne pas remettre en cause l'équilibre budgétaire du SPIC.

Une AOT peut par ailleurs définir, au sein des usagers dont les revenus n'excèdent pas ce seuil, différentes tranches de revenus correspondant à une graduation des réductions accordées ; celles-ci peuvent aller jusqu'à la gratuité sous réserve de respecter le principe d'équilibre budgétaire.

En revanche, il paraît illégal d'accorder des réductions tarifaires et *a fortiori* la gratuité du transport à certaines catégories d'usagers en fonction d'un critère statutaire (étudiants, handicapés, personnes âgées, chômeurs, résidents...).

En effet, il convient de souligner que le but originel de la tarification sociale est d'accroître la mobilité des personnes et leur autonomie, ceci en aidant financièrement ceux qui n'ont pas les moyens de se déplacer à bénéficier d'un accès au service conforme à leurs besoins nonobstant leurs difficultés.

En ce sens, toute tarification sociale admissible devrait avoir pour objet de favoriser le respect du principe d'égalité, en annulant, en quelque sorte, les effets des inégalités naturelles.

Or, accorder sans condition de ressources des réductions tarifaires aux personnes âgées ou handicapées, ou encore aux étudiants, ne paraît pas participer de cet objectif.

Ces catégories peuvent en effet parfois bénéficier de ressources largement suffisantes pour accéder au service sans nécessiter une tarification spéciale, et les éventuelles améliorations de l'accès de ces personnes au transport ne pourraient éventuellement s'opérer qu'au travers d'adaptations matérielles du fonctionnement du service sans lien avec la tarification.

Une telle illégalité pourrait cependant être écartée :

- si la prise en compte du statut présente un lien suffisant avec le service ou remplit un objectif d'intérêt général, conditions le plus souvent difficile à démontrer ;
- si le critère statutaire est assorti d'une condition liée aux ressources.

S'agissant de cette dernière hypothèse (référence à un double critère statutaire et financier), il semble toutefois que la prudence s'impose dans la mesure où la prise en compte du statut n'a d'intérêt que si les conditions de ressources applicables à la catégorie d'usagers concernés sont différentes de celles applicables aux autres usagers.

Ainsi, la prise en compte du statut semble inéluctablement permettre l'introduction d'inégalités entre usagers disposant de ressources équivalentes, qui peuvent *a priori* difficilement se justifier.

C'est pourquoi, nonobstant l'existence de jurisprudences ayant admis ce genre de pratiques, seules les discriminations tarifaires fondées sur des critères exclusivement financiers (qui peuvent dépasser le strict cadre de l'article L 1113-1 du Code des transports), semblent pouvoir être opérées au titre du droit au transport (L 1111-2 du Code des transports) dans des conditions de sécurité juridique satisfaisantes.

Action n° 20 Mise à niveau du réseau routier national (RN1/RN2)

Maître d'ouvrage : Etat

Liste des projets : Reconstruction ou doublement de plusieurs ouvrages d'art (dont pont du Larivot)
Aménagement d'aires de service et de créneau de dépassement
Finalisation des travaux d'amélioration de la structure de chaussée entre Régina et St-Georges

Investissement : 160.5 M€ (RN1), 66.5 M€ (RN2)

Exploitation : Intégré aux dépenses d'entretien du réseau routier national

Horizon : Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action

Les prévisions de trafic réalisées dans le cadre du PGTD à l'horizon 2025 ont montré qu'à l'échelle interurbaine il n'y avait pas d'enjeux en termes d'augmentation de la capacité du réseau routier national (remarque : les conclusions sont différentes à l'échelle de la CAEL). En revanche ce réseau doit nécessairement être modernisé et fiabilisé pour assurer la continuité des échanges de personnes et de marchandises sur la bande littorale.

Les enjeux sont les suivants :

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

Descriptif des projets

Mise à niveau de la RN1

Sur la RN1, les aménagements suivants sont à intégrer :

- 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).



Le PGTD propose donc, outre la fiabilisation des ouvrages d'art, que l'augmentation de leur portance à 40 tonnes constitue une **priorité**, ceci de façon à permettre une augmentation du tonnage transporté par les véhicules et donc à favoriser une réduction du coût du transport de marchandises sur la bande littorale.

Le doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes répond plus à des enjeux de confort et de sécurité qu'à des enjeux de capacité. Les seuls aménagements de capacité inscrits à l'échelle interurbaine à l'horizon du PGTD sont les créneaux de dépassement proposés entre Tonate et Kourou.

Le nouveau pont sur la rivière Kourou permettra lui de fiabiliser les échanges entre Cayenne, Kourou et le Centre Spatial Guyanais, et plus globalement les échanges avec l'Ouest guyanais.

Mise à niveau de la RN2

L'ouverture du pont sur l'Oyapock va certes générer des trafics nouveaux, mais la configuration actuelle à 2x1 voies est amplement suffisante à moyen et long terme. En revanche l'aménagement actuel de la RN2 doit nécessairement être amélioré, afin d'une part de fiabiliser les relations entre Cayenne et l'Est guyanais, et d'autre part afin que celui-ci soit conforme avec une voie de dimension nationale voire internationale.

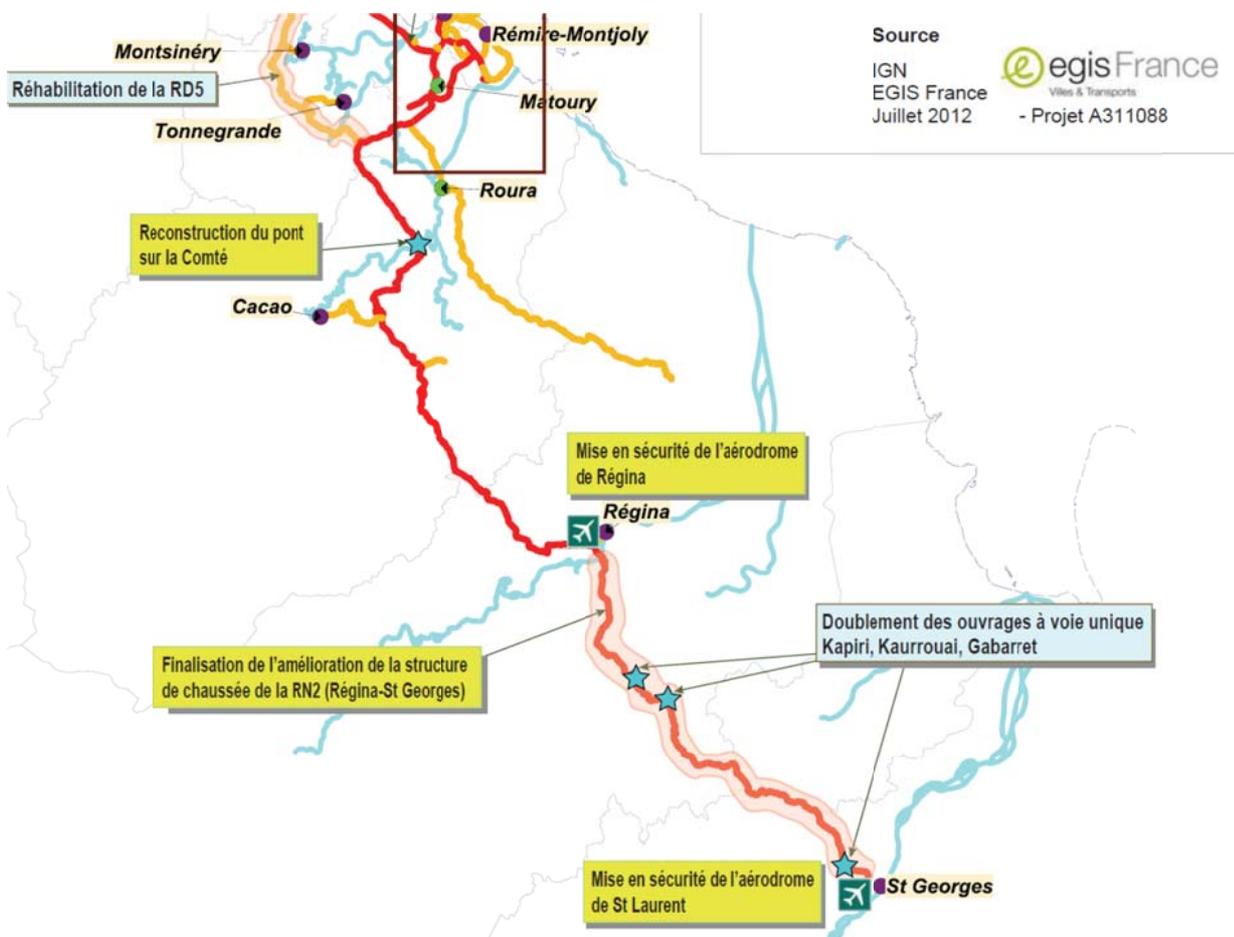
Sur la RN2, les aménagements suivants sont à prévoir :

- 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 démarrés par la DEAL) ;
- 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).

La reconstruction du pont sur la Comté constitue une priorité, d'une part car il est en mauvais état (en cas de coupure, il n'existe aucun itinéraire routier alternatif), et d'autre part car sa portance est limitée à 26 tonnes.

Le doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes répond plus à des enjeux de confort et de sécurité qu'à des enjeux de capacité.

L'amélioration de la structure de chaussée entre Régina et St-Georges permettra de remédier aux problèmes de dégradation rapide de la RN2 constatés sur cette section (en particulier formation de nombreux « nids de poule »).



Doublement du pont du Larivot

Le pont du Larivot supporte un trafic de 14 000 véhicules par jour. A l'horizon 2025, la charge de trafic est estimée à 23 000 à 27 000 véhicules par jour.

Le pont du Larivot est en mauvais état, comme l'a démontré sa fermeture pendant 3 mois fin 2009-début 2010. Situé sur la liaison Cayenne - Kourou - St-Laurent, il est également le support des échanges entre l'île de Cayenne et la partie Ouest de la CACL (Macouria, Montsinéry), qui vont connaître une croissance forte du fait de la croissance démographique spectaculaire qui y est prévue.

Une alternative routière au pont du Larivot existe via la RD5, mais cet itinéraire est beaucoup plus long que la RN1 et en outre il n'est pas en mesure de supporter, dans sa configuration actuelle, un trafic élevé.

Le doublement du pont du Larivot apparaît donc comme un **projet prioritaire du PGTD**. Outre une sécurisation de la liaison Cayenne - Kourou - St-Laurent, le doublement du pont du Larivot permettra de gérer la forte croissance des déplacements entre les deux rives du Larivot, au sein de la CACL : augmentation de la capacité pour les voitures, développement de lignes de transports collectifs attractives et rapides entre Macouria et l'île de Cayenne. L'affectation de voies réservées aux bus sur le pont du Larivot (pendant les heures de pointe) constitue une question qui est débattue dans le cadre du PGTD. L'aménagement de voies réservées aux piétons et cyclistes semble nécessaire.

D'un point de vue technique, deux possibilités semblent privilégiées : aménagement d'un nouvel ouvrage en amont ou en aval de l'ouvrage actuel.

Nota : des aménagements complémentaires de la RN1 et de la RN2, en entrée de la CACL, sont également programmés. Le détail de ces aménagements est présenté dans la fiche action N°2.

Coûts d'investissement

Investissement RN1 (y compris pont du Larivot)	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Reconstruction des ponts Saut Sabbat et Grand Laussat	14 M€	2015
Doublement du pont du Larivot	100 M€	2020
Aménagement de 2 aires de service sur la RN1	1 M€	2019
Aménagement de créneaux de dépassement entre Tonate et Kourou	2 M€	2019
Doublement de l'ouvrage à voie unique de portance 26 tonnes (Portal)	2 M€	2020
Nouveau pont sur la rivière Kourou	30 M€	2025
Doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes (Counamama, Iracoubo)	11.5 M€	2025
TOTAL RN1	160.5 M€ (dont pont du Larivot 100 M€)	

Investissement RN2	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Reconstruction du pont sur la Comté	16 M€	2015
Finalisation des travaux d'amélioration de la structure de chaussée entre Régina et St-Georges	42 M€	2015
Aménagement d'une aire de service sur la RN2	0.5 M€	2019
Doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes (Kapiri, Kaurrouai, Gabarret)	8 M€	2025
TOTAL RN2	66.5 M€	

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien du réseau routier national.

Action n° 21 Fiabilisation du réseau routier départemental (collectivité unique)

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Finalisation de la réhabilitation de la RD5
Finalisation de la réhabilitation de l'itinéraire RD8-RD9

Investissement : 62.3 M€ (+ 22.2 M€ pour des aménagements complémentaires sur la CACL)

Exploitation : Intégré aux dépenses d'entretien du réseau routier départemental (collectivité unique)

Horizon : Entre 2015 et 2025

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.

Descriptif des projets

Finalisation de la réhabilitation de la RD5

La RD5 supporte un trafic modeste en situation actuelle mais il s'agit d'un axe stratégique, pour deux raisons :

- C'est le seul itinéraire routier alternatif à la RN1 ;
- L'urbanisation va se développer de façon importante autour de cet axe, qui va devenir un maillon essentiel du « collier de perles » mis en avant dans le cadre du projet de développement urbain du SCOT de la CACL.

Sa configuration actuelle n'est pas adaptée au futur usage de cette voie, en particulier du fait de la structure de chaussée et de la présence de 3 ouvrages à voie unique et à portance limitée, qui vont poser des problèmes de capacité à terme.

Le Conseil Général de Guyane a entamé les travaux de réhabilitation de la RD5, et ceux-ci doivent donc être finalisés dans le cadre du PGTD. Ils consistent en :

- Le renforcement de la structure de chaussée sur la section Nord (20 km entre Macouria et Montsinéry). Ce tronçon a été refait et est en bon état. Malgré cela, la structure de chaussée reste faible. Cette structure répond aux besoins actuels de circulation mais ne peut pas répondre à un trafic prévisible de l'ordre de 10 000 véhicules / jour. Il est donc préconisé sur cette section un renforcement de la structure de chaussée (coût = 0,5 M€ / km, soit 10 M€).
- Le renforcement de la structure de chaussée sur la section Sud (18 km entre le Galion et Tonnégrande). Le revêtement est, sauf sur quelques zones ponctuelles, de type bi-couche. Il est nécessaire de reprendre la totalité de cette structure (coût = 0,6 M€ / km, soit 10,8 M€).
- En plus de la section routière il y a 3 ouvrages à voie unique à reconstruire, avec une portance à 40 tonnes : Banane (43 ml), Inini (55 ml) et Cascade (70 ml). Le coût est estimé à 3 + 3 + 4 = 10 M€.

Finalisation de la réhabilitation de l'itinéraire RD8-RD9

L'itinéraire RD8-RD9 présente la particularité de former un itinéraire alternatif à la RN1 à l'Ouest de la Guyane. En outre, au sein de la CCOG, il permet de relier les communes de Mana et d'Awala-Yalimapo au pôle principal de St-Laurent-du-Maroni.

Cet itinéraire était fortement dégradé et le Conseil Général a, au cours des dernières années, réalisé des investissements importants pour l'améliorer sur certaines sections. Il reste donc à finaliser les travaux pour améliorer la sécurité de l'ensemble de l'itinéraire RD8-RD9, et en faire une alternative fiable à la RN1.

Le détail des travaux restant à réaliser est le suivant :

- RD 8
 - Linéaire en enrobés en bon état pour lequel aucuns travaux ne sont à prévoir : 8,3 km ;
 - Linéaire actuellement en revêtement de type bi-couche en bon état : 18,6 km. Sur ce linéaire il est nécessaire de prévoir un renforcement de la structure de chaussée (coût = 0,47 M€ / km, soit 8,74 M€) ;
 - Linéaire en mauvais état à reprendre : 7,1 km (coût = 0,8 M€ / km, soit environ 6 M€).
- RD 9
 - Ouvrages d'art à reprendre : 3 ouvrages de 15 ml, 7 ml, et 25 ml (coût = 3,5 M€) ;
 - Linéaire en enrobés en bon état pour lequel aucun travaux n'est à prévoir : 12,6 km ;
 - Linéaire actuellement en revêtement de type bi-couche en bon état : 9,3 km. Sur ce linéaire il est nécessaire de prévoir un renforcement de la structure de chaussée (coût = 0,47 M€ / km, soit 4,37 M€) ;
 - Linéaire en mauvais état à reprendre : 10,5 km (coût = 0,8 M€ / km, soit 8,4 M€).

Rappel : aménagement de voiries départementales sur le territoire de la CACL

On récapitule ici les aménagements complémentaires prévus sur le territoire de la CACL (cf. fiche action n°1).

Projet	Linéaire (km)		Horizon	Investissement (M€ 2012)
	Total	dont TC		
Requalification accès Larivot (RD191)	0.8	0.0	2017	0.64
Requalification route du Larivot	4.0	0.0	2023	4.00
Requalification route de Montjoly - route de Rémire (boulevard urbain)	6.5	0.0	2023	13.00
Requalification route de Baduel (boulevard urbain)	2.3	0.0	2017	4.60

Coûts d'investissement

Le coût de la **réhabilitation de la RD5** est donc de l'ordre de **30.8M€**, pour en faire un axe de type « RN » à 7 mètres de large avec ouvrages d'art à double voie et de portance 40 tonnes.

Le coût de la réhabilitation complète de l'itinéraire RD8-RD9 est de l'ordre de **31 M€**.

	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Finalisation de la réhabilitation de la RD5	30.8 M€	2016 à 2018
Finalisation de la réhabilitation de l'itinéraire RD8-RD9	31.5 M€	2017 à 2019
Aménagements complémentaires prévus sur le territoire de la CACL (rappel)	22.2 M€	2017 à 2023
TOTAL	84.5 M€	

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien du réseau routier départemental (collectivité unique).

Action n° 22 Prolongement de la route du fleuve

Maître d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Requalification « tous temps » de la liaison Maripasoula - Papaïchton
Prolongement de la route du fleuve entre Apatou et Saut Hermina

Investissement : 51.3 M€

Exploitation : Intégré aux dépenses d'entretien du réseau routier de la Collectivité Unique

Horizon : 2016 pour la requalification de Maripasoula - Papaïchton
2020 pour le prolongement de la route du fleuve jusqu'à Saut Hermina

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

Descriptif des projets

Le projet de route du fleuve consiste à prolonger la route existante entre Saint-Laurent et Apatou vers les villages du Maroni : Grand-Santi, Papaïchton, Maripasoula et les villages situés au sud de Maripasoula (Elaé...). Au total, ce projet représente entre 250 et 300 kilomètres de route à construire dans la forêt.

A l'horizon du plan (2025), la réalisation complète de l'itinéraire ne semble pas avoir de pertinence socio-économique (compte-tenu des flux concernés), mais le PGTD intègre la finalisation de 2 tronçons :

- la requalification (tout temps) de la piste Papaïchton - Maripasoula ;
- le prolongement de la liaison routière Apatou - Saut Hermina.

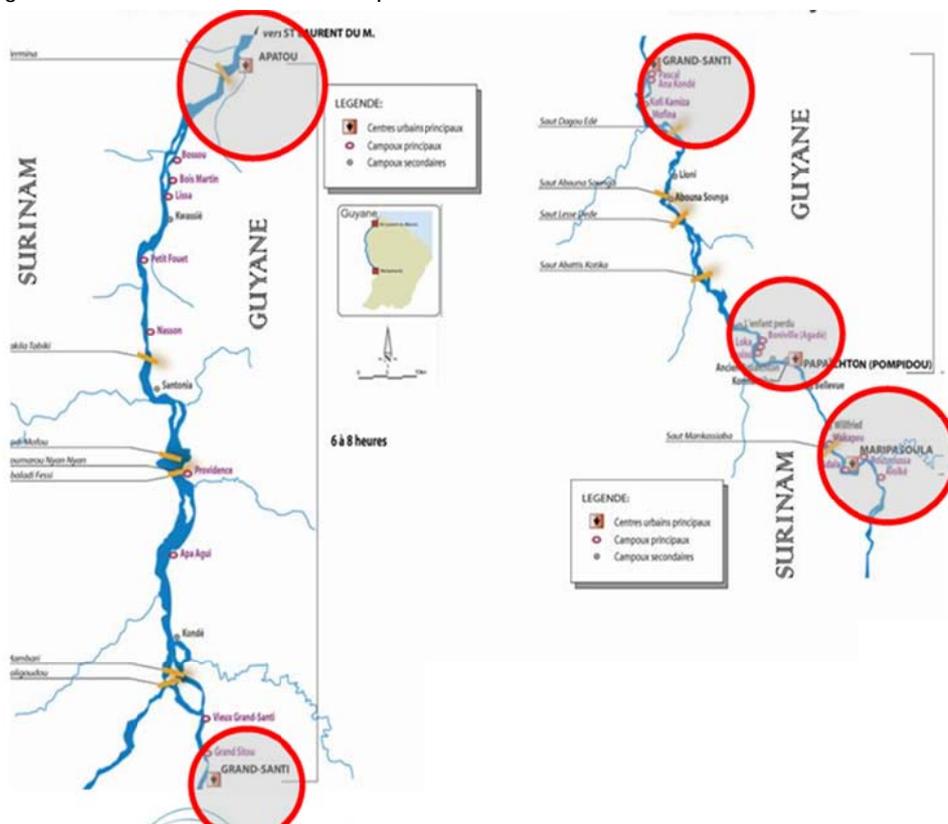


Figure 10 : Le bassin du Maroni

1. La piste existante entre Papaïchton et Maripasoula a un grand intérêt car elle permet l'accès à la principale zone de vie (Maripasoula) et à la zone aéroportuaire de Maripasoula. Cette piste est également importante pour le transport des marchandises entre les deux communes. Elle est essentielle au fonctionnement du bassin de vie du Haut-Maroni.

Aujourd'hui, la circulation sur la piste est difficile. Le principal enjeu concernant ce tronçon est la maintenance et l'entretien de l'infrastructure : il faut compter de l'ordre de 3 000 € par an et par kilomètre.

On intègre donc au PGTD la requalification « tous temps » de cette liaison Papaïchton - Maripasoula, longue d'une trentaine de kilomètres.

2. Le saut Hermina représente un lieu dangereux pour la navigation fluviale. De plus, de nombreux scolaires circulent quotidiennement sur ce saut.

Il semble que des améliorations techniques sur ce saut soient difficiles à envisager. De ce fait, une solution routière permettrait d'améliorer la sécurité et le franchissement du saut. Sécuriser ce saut pourrait se faire par un prolongement de la route d'Apatou existante, sur seulement 6 kilomètres.

On intègre uniquement ces deux projets au PGTD, le reste de la liaison entre Saut Hermina et Papaïchton n'est donc pas envisagée d'ici 2025. On notera que sur la section restante, le prolongement de la piste Maripasoula - Papaïchton jusqu'au saut Lessé Dédé semble avoir une pertinence pour l'amélioration de la sécurité sur le fleuve. Ce prolongement permettrait à la fois de franchir le saut Lessé Dédé et la zone de Abattis Kotica qu'il est impossible d'aménager pour assurer la navigation tout au long de l'année. Ce projet long d'environ 40 kilomètres coûterait de l'ordre de 80 M€, si une piste était envisagée (horizon post 2025).

Coûts d'investissement

	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Requalification de la piste Papaïchton - Maripasoula	39.3 M€	2016
Prolongement de la route du fleuve d'Apatou à Saut Hermina	12.0 M€	2020
TOTAL	51.3 M€	

Coûts d'exploitation

Intégrés aux coûts d'entretien du réseau routier de la Collectivité Unique.

Action n° 23 Amélioration de la desserte de Saint-Elie

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets :	Création d'un service de transport multimodal de Kourou à Saint-Elie Création d'une piste entre Petit Saut, le nouveau village et le bourg de Saint-Elie
Investissement :	8.5 M€ pour la mise en place d'un service multimodal entre Kourou et Saint-Elie 9.0 M€ pour la réalisation de la piste
Exploitation :	120 K€ pour l'exploitation de services de transport (TIG + pirogue + TAD) De l'ordre de 300 K€ / an pour un entretien optimal de la piste
Horizon :	2015 pour la mise en place d'un service de transport public 2018 à 2025 pour la création de la piste jusqu'au bourg de Saint-Elie

Enjeux de l'action

La commune de Saint-Elie est aujourd'hui inaccessible par la route. L'enjeu est donc de mettre en place à court ou moyen terme des services de transport pour désenclaver le village de Saint-Elie, et de réfléchir à des solutions à plus long terme pour l'amélioration de la desserte par voie terrestre.

Descriptif des projets

A court terme : création d'un service de transport multimodal de Kourou à Saint-Elie

L'amélioration de l'accessibilité à Saint-Elie passe par une autorisation de circulation sur la route entre la RN1 et le barrage de Petit-Saut.

L'accès au bourg existant peut être envisagé, dans un premier temps par un service public fluvial entre Petit Saut et la gare Tigre et par l'amélioration de la piste existante Gare Tigre - bourg (aujourd'hui entretenue par les compagnies minières), pour un coût de l'ordre de 3 M€.

Il s'agirait ainsi, à court terme, de mettre en place un service de transport public garantissant la continuité multimodale entre Kourou et Saint-Elie, pour améliorer l'accessibilité de la commune :

- 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 de 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).

Il sera nécessaire, au préalable, de réaliser des travaux de requalification de la route de Petit Saut (5 M€), qui pourra être transférée à la Collectivité Unique, et rendue accessible à la circulation.

A plus long terme : réalisation d'une piste reliant Petit Saut à Saint-Elie

Il existe un projet de réaménagement des espaces de Saint Elie consistant à aménager deux zones agricoles et créer un nouveau village.

Il est possible d'envisager la création d'une piste d'une trentaine de kilomètres entre le barrage et le projet de nouveau village de Saint-Elie. Le coût de cette infrastructure est de l'ordre de 4 M€. Le service public fluvial pourrait alors être transféré entre le nouveau et l'ancien village via la gare Tigre.

A long terme, la création d'une piste entre le nouveau et l'ancien village peut être envisagée : 5 M€.



Figure 11 : Projet de desserte de Saint-Elie (source : Mairie de Saint-Elie)

Coûts d'investissement

A COURT TERME :	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Requalification de la route de Petit Saut	5 M€	2015
Réhabilitation de la piste Gare Tigre - St-Elie (26km)	3 M€	2016
Réalisation d'une cale à Gare Tigre	0.5 M€	2015
TOTAL	8.5 M€	

A LONG TERME :	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Aménagement de la route de Petit Saut au projet de nouveau village (nord lac - 30km)	4 M€	2018
Aménagement du projet de nouveau village à St-Elie (30km)	5 M€	2025
TOTAL	9 M€	

Coûts d'exploitation

On récapitule ci-après les coûts d'exploitation des services TIG / pirogues / TAD entre Kourou et St-Elie :

	Exploitation (M€ 2012)	Horizon
Mise en place d'un TC de Kourou à Petit Saut (intégré au TIG, 1 rotation par jour de semaine)	40 K€ / an (intégré au TIG)	2015
Mise en place d'un service de transport fluvial (pirogue) entre Petit Saut et Gare Tigre	50 K€ / an	2015
Mise en place d'un transport en commun entre Gare Tigre et l'ancien village (TAD)	30 K€ (intégré au TAD)	2015
TOTAL	120 K€ / an	

Nota : les coûts de la navette TIG entre Kourou et Petit Saut et du TAD entre Gare Tigre et St-Elie ont déjà été intégrés par ailleurs.

En ce qui concerne les dépenses d'entretien de la piste entre Petit Saut et Saint-Elie, elles sont intégrées aux dépenses globales de la Collectivité Unique. Elles représentent de l'ordre de 300 K€.

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Création de voirie locale dans les communes de Maripasoula, Papaïchton, Grand Santi, Saül, Camopi, Ouanary, Saint-Elie

Investissement : 27.3 M€

Exploitation : Intégré aux coûts d'entretien des communes (estimé à 80 K€ / an)

Horizon : De manière progressive de 2013 à 2025

Enjeux de l'action

Le diagnostic a montré que les enjeux routiers, dans les communes de l'intérieur, portent essentiellement sur l'amélioration des conditions de déplacement au sein des bassins de vie.

Le développement de la voirie dans ces communes comprend plusieurs aspects :

- 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, en particulier dans les communes qui vont connaître une forte croissance démographique.

L'objectif est de faciliter le développement endogène des populations et de permettre aux personnes d'occuper le territoire disponible autour des bourgs :

- 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 ;
- Assurer un meilleur entretien de la voirie locale.

Descriptif des projets

Le développement de la voirie communale dans les communes de l'intérieur apparaît comme une nécessité, pour plusieurs raisons :

- Certains quartiers ou zones d'habitat sont aujourd'hui desservis par des pistes en mauvais état ou bien seulement par des chemins ;
- Le cas particulier des pistes sans statut doit être pris en compte dans le PGTD, afin de « donner » un statut à ces voies et de leur assurer un entretien correct ;
- Par ailleurs la forte croissance démographique (près de x3 en 20 ans à Maripasoula) de la Guyane de l'intérieur va être accompagnée par le développement de nouvelles zones d'habitat, qui devront être desservies et connectées aux villages et kampous.

Le linéaire de routes revêtues à créer pour assurer la desserte des futures zones d'habitat a été quantifié à partir de ratios intégrant l'évolution de la population dans chaque commune. La quantification des travaux d'amélioration des voies existantes résulte d'une étude menée par la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de Guyane, relative à l'amélioration des besoins en équipements publics.

Estimation des investissements de voirie pour les communes de l'intérieur : 27.3 M€

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

On notera que le tableau ci-dessus n'intègre pas les coûts de mise en œuvre d'une desserte routière entre le barrage de Petit Saut et Saint-Elie, qui sont comptabilisés ailleurs (cf. fiche action n°23 : Amélioration de la desserte de Saint-Elie).

On notera également que la commune d'Apatou étant à présent desservie par la route, elle n'est donc plus considérée comme une commune de l'intérieur. Des travaux de développement de la voirie locale sont néanmoins inscrits au PGTD sur cette commune, pour un montant de 9.2 M€.

Coûts d'investissement

Au total, 27.4 M€ pour les communes de l'intérieur, dont 11 M€ pour la seule commune de Maripasoula.

Coûts d'exploitation

Intégré aux coûts d'entretien des communes (estimé à 80 K€ / an).

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

Maitre d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Aménagement de cales et appontements sur le Maroni
Réaménagement de la cale de Saut-Maripa sur l'Oyapock
Mise en place de services de transport public sur le Maroni et l'Oyapock

Investissement : 5 M€

Exploitation : 2.5 M€ / an en 2015, 4 M€ en 2025

Horizon : Dès 2015

Enjeux de l'action

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

Descriptif des projets

Le transport fluvial est un mode essentiel pour les habitants du Maroni et de l'Oyapock, pour les déplacements du quotidien comme pour les trajets longue distance (permettant une desserte plus fine que la desserte aérienne, et donc complémentaire).

Pour les habitants des deux fleuves, le prix des voyages en pirogue est aujourd'hui trop élevé. Même avec une amélioration en termes de qualité de service, la hausse du tarif pour les voyageurs serait difficile à accepter, notamment à cause du faible niveau de revenu des populations. Parallèlement, pour les transporteurs, une baisse importante des tarifs est difficilement envisageable, compte tenu de l'augmentation des contraintes financières liées à une « mise en règle » de leur activité, et de l'augmentation de leurs charges.

Seule l'intervention de la puissance publique permettrait donc la satisfaction des deux parties et l'amélioration des services de transports pour tous. Un service de transport public fluvial pourrait être mis en place, avec contribution de la collectivité publique pour garantir des tarifs accessibles à une population modeste.

Sur le Maroni

Selon la logique des déplacements entre les différents bassins du Maroni, il apparaît les enjeux suivants en termes de développement des transports 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 des lignes pirogues régulières déjà existantes dans le Haut Maroni vers le bourg de Maripasoula d'une part et des taxis pirogues entre Papaïchton et Maripasoula d'autre part (transformation en ligne régulière, nouveaux services...).
 - Développement de lignes régulières ou à la demande sur les tronçons éventuellement non desservis.

Sur l'Oyapock

La mise en œuvre d'un transport public sur l'Oyapock peut être envisagée entre Saut - Maripa et le sud de l'Oyapock, et entre Saint-Georges et Ouanary.

Compte-tenu du faible trafic sur ce fleuve, il semble que le transport à la demande pourrait être plus approprié qu'une liaison régulière (notamment : périodes pendant lesquelles les habitants de Camopi remontent à Saint-Georges pour percevoir les allocations).

La mise en œuvre d'un transport collectif sur l'Oyapock doit s'accompagner d'une sécurisation de la cale de Saut Maripa, de la desserte en transport collectif routier entre Saut Maripa et Saint-Georges, et de la mise en œuvre d'un pôle multimodal (routier / fluvial) à Saint Georges.

Les besoins sont les suivants :

- Liaisons « longue distance » entre Saut Maripa et Camopi
- Liaisons « moyenne distance » entre Camopi et Trois Sauts
- Liaisons « courte distance » autour du bassin de Camopi
- Liaison « moyenne distance » entre St-Georges (bourg, ses hameaux (comme Trois Palétuviers) et Ouanary.

Aménagement des cales et appontements

Après le passage des sauts en période d'étiage, l'embarquement ou le débarquement des passagers et des marchandises est la phase où l'on enregistre le plus d'accidents.

Bien qu'une phase de sécurisation et de construction de cales ait déjà été réalisée, la sécurisation de la navigation sur les fleuves passe par la réhabilitation des cales et appontements.

Ces cales doivent être réalisées en priorité dans les villages et kampous qui accueillent une part importante du transport scolaire.

Sur l'Oyapock, il est nécessaire de sécuriser la zone d'embarquement du Saut Maripa où se situent principalement les échanges entre la zone littorale et les résidents situés le long de l'Oyapock (Camopi...).

Nota : la mise en place d'un service de transport à la demande routier à Maripasoula, en relais du service de transport fluvial, est prévue dans le cadre du PGTD (cf. fiche action n°12).

Coûts d'investissement

20 cales et appontements sur le Maroni : 4 M€ (1 M€ par an entre 2013 et 2016).

Cales et appontements sur l'Oyapock (dont cale de Saut-Maripa) : 1 M€.

Coûts d'exploitation

Il semble difficile, sans étude complémentaire, de dimensionner un service de transport à ce stade des réflexions. Les différentes études menées sur les coûts moyens du transport sur le Maroni par les usagers, croisées aux flux de passagers estimés dans le cadre de la phase de diagnostic, ont permis d'estimer (de façon très approchée) le montant global dépensé par l'ensemble des usagers du transport fluvial sur le Maroni : de l'ordre de 17 M€ par an (tous trafics de voyageurs confondus : courte, moyenne et longue distances). Compte-tenu de cet ordre de grandeur, on provisionne dans le cadre du PGTD, dès 2015, un montant de 2 M€ de subventions annuelles publiques à l'exploitation d'un service de transport fluvial de voyageurs sur la Maroni.

Pour le transport sur l'Oyapock, on provisionne un montant de 0.5 M€ de subventions annuelles publiques.

Ces subventions évoluent ensuite jusqu'à atteindre 4 M€ en 2025.

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

Maître d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock

Investissement : Maroni : 5 M€ d'ici 2015, 10 M€ entre 2016 et 2020, 20 M€ entre 2021 et 2025
Oyapock : 2 M€ d'ici 2015

Exploitation : 160 K€ / an

Horizon : Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action

Lors des périodes d'étiage de la saison sèche (entre octobre et janvier), le transport devient une opération longue et délicate nécessitant des arrêts fréquents pour décharger, porter les marchandises de l'autre côté du saut et repartir. Ces franchissements sont le siège chaque année de nombreux accidents matériels et corporels légers ou mortels, qui confèrent au transport un caractère aléatoire et dangereux, et freine le développement des transports et des échanges sur le Maroni et l'Oyapock.

L'objectif est de mettre en œuvre des aménagements simples pour améliorer et faciliter le quotidien des piroguiers. Ces équipements ne devront nécessiter que très peu d'entretien ultérieur. L'objectif recherché devant conduire à améliorer les temps de parcours durant l'année et limiter les périodes de navigation à moindre tonnage.

- 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.

Descriptif des projets

Les premières améliorations proposées sont légères et simples à mettre en œuvre de manière à améliorer la navigation dans des zones clés. Ces aménagements concernent essentiellement le déroctage ponctuel et sélectif, le travail sur la végétation et/ou la création de zones de déchargement avec un cheminement piéton.

Le présent projet consiste donc à sécuriser ces zones identifiées comme prioritaires : soit parce que ce sont des points de passage du transport scolaire, soit parce que ce sont les zones les plus dangereuses.

Ces améliorations devraient permettre un gain de temps significatif et un gain de sécurité. Dans la plupart des cas, il sera difficile d'éviter des ruptures de charge : les transporteurs continueront à délester les pirogues pour augmenter le tirant d'eau et franchiront les sauts avec plusieurs passages.

Sur le Maroni

Sécurisation des sauts prioritaires (horizon 2015) : 12 zones peuvent être considérées comme dangereuses et problématiques, car elles concernent un grand nombre de personnes, notamment pour des déplacements de courte distance.

Il s'agit dans un premier temps de sécuriser ces zones identifiées comme prioritaires : soit parce que ce sont des points de passage du transport scolaire, soit parce que ce sont les zones les plus dangereuses.

Aménagements complémentaires : Le Maroni compte 52 sauts. La sécurisation systématique de chaque saut est difficile à envisager et à chiffrer : l'amélioration de l'ensemble des sauts ne peut être envisagée qu'en plusieurs étapes dans le plan et pour l'ensemble à un horizon qui se situe au-delà de 2025 (post PGTD). On provisionne cependant des aménagements complémentaires aux horizons 2020 et 2025.

Sur l'Oyapock

5 sauts prioritaires ont été identifiés sur l'Oyapock et le Camopi. L'amélioration de ces zones consiste à un déroctage ponctuel et un contournement par voie terrestre de certaines zones.

Les enjeux sur l'Oyapock sont moindres que sur le Maroni en raison d'une fréquentation et d'un trafic largement inférieurs. Contrairement au Maroni, aucun budget n'est envisagé pour des aménagements complémentaires à ces 5 sauts à l'horizon du plan.

Volet juridique

La réalisation d'aménagements sur le Maroni et l'Oyapock pose la question des conditions juridiques qui permettraient à une collectivité territoriale guyanaise de réaliser des infrastructures de transport fluvial sur le territoire d'une collectivité étrangère (Suriname ou Brésil).

La réalisation d'infrastructures de transport fluvial sur le territoire d'une collectivité étrangère peut se réaliser dans le cadre d'un dispositif de coopération internationale.

Cette coopération prendra plusieurs formes :

- La passation d'une convention les collectivités territoriales françaises et leur groupement dispose de la capacité de contracter avec des collectivités territoriales étrangères et leur groupement.

En revanche, l'article L1115-5 du Code général des collectivités territoriales dispose que : « *Aucune convention, de quelque nature que ce soit, ne peut être passée entre une Collectivité territoriale ou un groupement et un État étranger* ». Cette disposition de principe affirme le rôle exclusif de l'État en matière de relations extérieures avec ses homologues

Cependant, des dispositions particulières, résultant de la loi d'orientation pour l'Outre-mer (L. n° 2000-1207, 13 déc. 2000 : Journal Officiel 14 Décembre 2000) permettent à certaines Collectivités territoriales (régions et départements d'Outre-mer) de traiter directement avec des États voisins (Titre V, « De l'action internationale de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion dans leur environnement régional », art. 42 et 43, devenant CGCT, art. L. 3441-2 à 3441-7 et L. 4433-4-1 à 4433-4-8). Ainsi, dans les domaines de compétence de l'État, les autorités de la République peuvent délivrer pouvoir aux présidents des Conseils généraux et régionaux d'Outre-mer pour négocier ou signer des accords avec un ou plusieurs États ou territoires situés au voisinage de la Guyane

- La constitution d'une structure juridique dédiée (SEM, SPL)

La constitution d'une coopération internationale n'est toutefois pas obligatoire.

Sous réserve d'une analyse du droit étranger applicable, il est en effet loisible de penser que ces équipements pourraient être réalisés sur le fondement d'une autorisation délivrée unilatéralement par l'autorité administrative compétente dans le pays étranger concerné (Suriname ou Brésil).

Coûts d'investissement

Aménagements sur le Maroni

La sécurisation des 12 sauts est estimée à 5 M€ pour des aménagements légers et rustiques (suppression de certains rochers qui entravent la circulation, travail sur la végétation, etc....)

Sauts	Commune	Travaux envisagés	Estimation financière
Hermina	Apatou	Contournement terrestre en rive droite	524 000 € HT
Pakila Takibi	Apatou	Déroctage	39 000 € HT
Dagou Ede	Grand Santi	Déroctage ponctuel - Aménagement des passes existantes	55 500 € HT
Mambari	Grand Santi	Déroctage ponctuel	54 000 € HT
Poligoudou	Grand Santi	Contournement par voie terrestre - Aménagement de cales	577 000 € HT
Abouna Sounga	Papaïchton	Contournement piéton, déroctage et aménagements annexes	1 160 000 € HT
Lesse Dede	Papaïchton	Contournement par voie terrestre	750 000 € HT

Mankassiaba	Maripasoula	Aménagement de passes existantes et de cales de débarquement - Comblement de l'îlot - Création d'un cheminement piéton	405 500 € HT
Bodi Mofou	Apatou	Déroctage ponctuel	17 200 € HT
Koumarou Nyan Nyan	Apatou	Contournement piéton	903 000 € HT
Abaladi Fessi	Apatou	Contournement piéton	364 000 € HT
Abattis Kotika	Papaïchton	Déroctage ponctuel et sélectif	48 000 € HT
TOTAL POUR L'AMENAGEMENT DES SAUTS PRIORITAIRES SUR LE MARONI			4 897 200 € HT

Une provision de 10 M€ (horizon 2020) puis de 20 M€ (horizon 2025) est prise en compte dans le plan pour des aménagements complémentaires.

Aménagements sur l'Oyapock

La sécurisation des 5 sauts prioritaires est estimée à 2 M€.

Coûts d'exploitation

160 K€ / an à termes (sauts du Maroni et de l'Oyapock)

Action n° 27 Mise en place d'une réglementation du transport fluvial

Maître d'ouvrage : Etat

Liste des projets : Mise en place d'une réglementation du transport fluvial

Investissement : -

Exploitation : -

Horizon : Dès 2015

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.

Réglementation et préconisations

Définir précisément ce qui relèverait d'une part, de l'initiative publique et de d'autre part, de l'initiative privé afin de limiter les risques de concurrence frontale entre le transport « privé » et le transport « public » souvent au détriment de ce dernier, tout en préservant néanmoins la liberté du commerce et de l'industrie

L'encadrement réglementaire de l'activité de transport fluvial est construit au niveau national et répond aux enjeux et au contexte historique du transport fluvial en métropole. Ces enjeux et ce contexte sont très différents de ceux rencontrés en Guyane.

Aujourd'hui, le transport fluvial est organisé en application du décret 73-912 portant règlement général de police de la navigation intérieure et du Décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.

Du fait des spécificités locales, plusieurs arrêtés préfectoraux ont enrichi la réglementation générale, notamment :

- un arrêté relatif à l'obligation d'avoir du matériel de sécurité (incendie et sauvetage) à bord des embarcations,
- un arrêté relatif à l'obligation d'enregistrement et d'identification des embarcations : les pirogues sont aujourd'hui enregistrées selon les critères et les caractéristiques données par le propriétaire (capacité fret en tonnage, longueur, puissance du moteur...). Cet enregistrement est déclaratif sur l'honneur par les propriétaires de pirogues,
- un arrêté consacré aux ouvrages (cales, pontons, escaliers) autorisés pour l'embarquement des passagers pour une partie des fleuves ou rivières.

Aussi, la réglementation nationale n'est pas adaptée aux pratiques existantes en Guyane. Un statu quo s'est donc imposé pour ne pas l'appliquer et considérer les activités fluviales en Guyane comme relevant d'une activité traditionnelle non-réglémentée.

Le développement des activités de transport fluvial en Guyane soulève des enjeux de sécurité publique, en particulier pour le transport scolaire et le transport de matières dangereuses, qui conduisent à remettre en cause ce statu quo.

De même, les responsables locaux estiment à plus de 50% le fret illégal sur le Maroni. Une concurrence déloyale est pointée du doigt sur le fleuve par de nombreux interlocuteurs. Ainsi, l'affichage et la transparence des prix de transports, tant pour les passagers que pour les marchandises, semblent une nécessité afin d'éviter toute dérive.

Le code des transports contient des dispositions spécifiques aux départements d'outre-mer sur l'exercice des activités de transport fluvial et fluvio-maritime.

Si le législateur a décidé que le titre 1^{er} du livre III du code des transports, n'est pas applicable à l'outre-mer, les autres livres de la quatrième partie de ce code le sont, tels que :

- Le livre 1^{er} : « le Bateau » (identification, régime de propriété, régime de responsabilité, sanctions pénales)
- Le livre 2 : « la navigation intérieure » (dispositions générales, titres de navigation, certificats de capacité, police de la navigation intérieure)
- Le livre 5 : « le transport fluvial » (dispositions générales, entreprises de transport fluvial, batellerie artisanale, courtiers de fret fluvial, contrats relatifs au transport de marchandises, contrôle et dispositions pénales)

Il convient de noter que ces dispositions sont non seulement applicables sur les eaux fluviales mais aussi sur les eaux dites « fluvio-maritimes » définies à l'article L.4200-1 du Code des transports (espace de navigation entre « *le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer* »).

Il ressort de ce qui précède que les transporteurs publics fluviaux doivent :

- Disposer d'un titre de navigation (articles L.4220-1 et L.4211-1)
- Disposer d'un certificat de capacité pour la conduite des bateaux (article L.4230-1)
- Etre inscrits à un registre préfectoral des transporteurs publics éventuellement après avoir justifiés de conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle fixées par décret en Conseil d'Etat (article L.4422-1 et L.4422-2)

Il est nécessaire que ces textes soient complétés par des dispositions réglementaires fixant des modalités de délivrance du titre de navigation, du certificat de capacité et d'inscription au registre des transporteurs sur le territoire de la Guyane.

On fera observer ainsi à toutes fins que l'article L.4611-3 du Code des transports dispose que : « *Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions spécifiques de capacités professionnelles et, le cas échéant, financières applicables au transport public fluvial en Guyane* ».

Ce travail a été enclenché par la DEAL Guyane avec la direction des services de transport (en charge de la réglementation fluviale) du ministère de l'écologie, du développement durable, du transport et du logement, selon 3 axes qui concernent tous les transports professionnels (ou transports pour compte de tiers).

- **La délivrance de titre de navigation pour les embarcations professionnelles** (équivalent d'une carte grise pour les véhicules)

Il s'agit de l'axe sur lequel le travail d'élaboration réglementaire est le plus avancé. Un travail de concertation et d'échanges s'est tenu au cours des dernières années et a permis d'aboutir à la rédaction d'un projet d'arrêté ministériel qui a été soumis à consultation locale en mai et juin 2011.

L'objet de cette réglementation est de contrôler le respect de certaines normes techniques pour les embarcations professionnelles afin d'en garantir la sécurité. Les embarcations seront soumises à une visite de mesure et de contrôle sur différents points de sécurité : la stabilité, la flottabilité, les capacités de chargement, la solidité générale, la manœuvrabilité.

Les embarcations satisfaisant ces conditions se verront remettre un titre de navigation. Il est important de noter que les critères techniques proposés sont spécifiques pour les pirogues et ont été élaborés en tenant compte des spécificités de la navigation fluviale sur les cours d'eau de Guyane (c'est-à-dire, la réglementation sera adaptée aux pirogues traditionnelles en bois).

Les pirogues seront donc immatriculées sur les principes d'immatriculation que l'on connaît en métropole.

- **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)

Aujourd'hui, l'attestation de capacité professionnelle est obligatoire pour les transporteurs fluviaux dont les embarcations dépassent les 200 tonnes de port en lourd, ce qui exclut de facto les acteurs guyanais de cette obligation. Toutefois, il apparaît opportun au gouvernement de pouvoir soumettre le transport fluvial de marchandises à une autorisation administrative (contexte de l'orpaillage clandestin) : l'attestation de capacité professionnelle adaptée à la Guyane en constitue l'outil approprié.

- La mise en place d'un certificat de capacité à la conduite pour les professionnels (équivalent du permis de conduire)

Il s'agit de mettre en place un dispositif de validation des acquis de l'expérience par les pairs. Il s'agit d'un chantier délicat qui nécessite un échange soutenu avec les professionnels en activité.

C'est aussi l'axe réglementaire le plus fort qui actera véritablement la reconnaissance officielle des métiers de piroguiers.

Afin de faciliter le travail de validation des acquis de l'expérience, il s'agit de comprendre et de décomposer quels sont les savoirs et les savoir-faire nécessaires et suffisants pour assurer la conduite d'une pirogue. Il est également nécessaire de comprendre les modes de transmission de ces savoirs et de ces savoir-faire.

L'objectif est de pouvoir proposer un texte réglementaire dont la traduction sur le terrain conforte les pratiques traditionnelles.

A l'instar des services de transport routier, il apparaît également nécessaire au regard de ce qui précède que des textes définissent :

- Ce qui relève du service public de transport fluvial soumis à conventionnement avec les autorités organisatrices de transport (définition d'un service régulier, d'un service à la demande) ;
- Un dispositif de sanction en cas d'exécution d'un service de transport régulier ou la demande n'ayant pas fait l'objet d'un conventionnement avec une Autorité organisatrice de transport ;
- Ce qui ne relève pas du service public de transport (service occasionnel, service privé) ;
- Le régime des services non public de transport (autorisation préalable ou déclaration en fonction du service et/ou de la nature d'embarcation)
- Ce qui relève ou non du transport professionnel

L'enjeu est de définir précisément ce qui relèverait d'une part, de l'initiative publique et de d'autre part, de l'initiative privé afin de limiter les risques de concurrence frontale entre le transport « privé » et le transport « public » souvent au détriment de ce dernier, tout en préservant néanmoins la liberté du commerce et de l'industrie.

Action n° 28 Amélioration / sécurisation des aérodromes

Maître d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Sécurisation de l'ensemble des plateformes aéroportuaires
Rénovation des aérogares de Maripasoula et Camopi
Réfection de la piste de Maripasoula et durcissement de la piste de Saül

Investissement : 22.2 M€

Exploitation : Environ 400 K€ / an par plateforme aéroportuaire

Horizon : 2015 à 2020

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.

Descriptif des projets

Aérodromes de la bande littorale (St-Laurent, St-Georges, Régina)

Le PGTD préconise d'effectuer les investissements nécessaires en vue de remettre à niveau ces aérodromes et donc de permettre leur exploitation.

En effet, les aérodromes de St-Laurent et de St-Georges peuvent accueillir un trafic public de voyageurs en relation avec Cayenne, même si le potentiel de croissance du trafic voyageurs est limité par l'absence d'OSP. Ils ont surtout un rôle à jouer en termes de desserte des communes de l'intérieur, notamment via la création d'une OSP entre St-Laurent et Maripasoula ainsi qu'entre St-Georges et Camopi. Enfin ils doivent continuer à répondre aux besoins privés, militaires ou sanitaires.

Quant à la remise à niveau de l'aérodrome de Régina, son intérêt est double :

- répondre aux besoins privés, militaires ou sanitaires ;
- constituer une alternative au trajet routier via la RN2 (en cas de coupure de la route).

Pour maintenir ou développer l'activité de ces aérodromes, des investissements sont nécessaires, en particulier pour les rendre conformes aux normes de sécurité :

- St-Laurent : remplacement de la piste en terre par une piste en béton, construction d'un fossé de sécurité (à la place d'une clôture), création d'une station de carburant, achat d'un balisage mobile et d'une antenne radio, achat d'un véhicule d'intervention (pompier) ;
- St-Georges : pose d'une clôture, achat d'un balisage mobile et d'une antenne radio, achat d'un véhicule d'intervention (pompier) ;
- Régina : pose d'une clôture, achat d'un balisage mobile et d'une antenne radio, achat d'un véhicule d'intervention (pompier).

Aérodromes de l'intérieur (Maripasoula, Grand Santi, Saül, Camopi)

Les prévisions de trafic menées dans le cadre du PGTD à l'horizon 2025 ont montré que la plupart des aérodromes seront en mesure d'accueillir les flux attendus.

Seule la plateforme aérienne de Maripasoula devra faire l'objet d'une rénovation à l'horizon 2020 afin d'être en mesure de recevoir l'augmentation du nombre de passagers prévue après cette date.

En revanche, tous les aérodromes devront faire l'objet d'aménagements complémentaires de sécurité avant cette date, à l'horizon 2015.

La mise en sécurité des plateformes aériennes comprend les aménagements suivants :

- Circulation aérienne : balises à renouveler, antennes radio et aide à la navigation à renouveler et à renforcer ;
- Sécurité et secours : renouvellement de l'équipement des SSLIA (services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs) ;
- Maîtrise des accès aux installations par la clôture des aérodromes, au moyen de fossés, de grillages, ou de tout autre dispositif.

Les aérodromes suivants sont concernés :

- Camopi,
- Grand-Santi,
- Maripasoula,
- Saül.

A ce même horizon de 2015, l'aérodrome de Camopi qui a été doté d'une piste neuve devra être équipé d'une aérogare afin d'accueillir les passagers des vols commerciaux.

Toutefois, afin de permettre la réalisation de ces aménagements qui conditionne son ouverture au trafic commercial de voyageurs, une procédure de transfert de l'aérodrome de Camopi au Conseil Général de Guyane (future collectivité unique) devra être engagée au préalable, à l'initiative de la commune de Camopi.

Coûts d'investissement

	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
TOTAL	22.2 M€	

Coûts d'exploitation

400 K€ par plateforme aéroportuaire et par an (soit au total pour 7 aérodromes : 2.8 M€ / an)

Action n° 29 Développement des OSP voyageurs et fret aérien

Maître d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Déploiement du dispositif OSP pour le transport de voyageurs sur les lignes Camopi / St-Georges (ou Camopi / Cayenne) et Saint-Laurent / Maripasoula, et pour le transport de marchandises

Investissement : -

Exploitation : 7.5 M€ pour les lignes OSP voyageurs en 2015 (dont 2.5 M€ pour les nouvelles OSP), 11.5 M€ en 2025

0.7 M€ pour les lignes OSP fret en 2015, 1.1 M€ en 2025

Horizon : Dès 2015

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 :
 - en favorisant l'accès aux équipements de la bande littorale (santé notamment).
 - par un approvisionnement en marchandises, régulier et à un moindre coût.
- 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.

Descriptif de l'action

Le Conseil Régional avec l'aide de l'Etat a mis en place un Dispositif d'Aide à Caractère Social (DACs) depuis janvier 2007. Ce dispositif se caractérise par une aide à l'usage du transport aérien qui se répercute directement sur le prix d'achat du billet avec une réduction pour l'utilisateur.

Le principe et les modalités de mise en œuvre des OSP a été défini par le **Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.**

Développement des OSP pour le transport de voyageurs

Actuellement quatre liaisons font l'objet d'une OSP (Cayenne / Maripasoula - Cayenne / Grand-Santi - Cayenne / Saül - Saint-Laurent-du-Maroni / Grand Santi) et donnent satisfaction avec une progression des trafics aériens observés.

On préconise d'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).

Il s'agit de renforcer les liaisons suivant les axes des deux fleuves essentiels pour l'équilibre des bassins de population de Guyane.

Pour l'axe de l'Oyapock, le projet peut être complémentaire du projet de réouverture de l'aérodrome de Saint-Georges au trafic commercial.

Mise en place d'OSP pour le transport de marchandises

Le fonctionnement de ce dispositif donne toute satisfaction pour les voyageurs. On préconise dans le cadre du PGTD d'étendre ce dispositif au transport de marchandises.

Actuellement la desserte de Maripasoula et de Saül par des vols cargo se réalise avec des coûts de transport élevés qui pénalisent ces bassins de vie :

- Pour Saül, il n'existe pas de desserte ni par route ni fluviale, ce lien est donc essentiel.
- Pour Maripasoula, l'essentiel des marchandises est acheminé par le fleuve, mais les transports sont lents et peu sûrs (régularité, accidents, etc.).

Coûts d'exploitation

OSP voyageurs sur la ligne Camopi / Saint-Georges-de-l'Oyapock ou Cayenne : 1 M€ / an

OSP voyageurs sur la ligne Maripasoula / Saint-Laurent : 1.5 M€ / an

OSP fret : 0.7 M€ / an

Action n° 30 Structuration de l'offre de transport par hélicoptère

Maître d'ouvrage : Collectivité Unique

Liste des projets : Structuration de l'offre de transport par hélicoptère avec la réalisation de plateformes d'atterrissage

Investissement : 320 K€

Exploitation : -

Horizon : 2015

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.

Descriptif des projets

La desserte par hélicoptères des communes et villages les plus isolés constitue une solution adaptée à leur situation. Elle est actuellement surtout utilisée pour les évacuations sanitaires (EVASAN) pour le transport de matériel ou de fret. Elle devra être développée pour le transport des personnes.

Elle peut être envisagée pour :

- Trois-Sauts,
- Ouanary,
- Saint-Elie,
- Antekume Pata.

Ce type de liaison demande la création de plateformes (aussi appelées *Dropping Zone* ou DZ) d'un coût relativement modeste.

Mais aujourd'hui, la condition nécessaire au survol de la forêt guyanaise est de disposer d'hélicoptères « biturbine » : rare en Guyane et relativement coûteux en fonctionnement.

Pour lever cette limitation, la DGAC réalise actuellement une étude à la demande du CGEDD pour envisager la possibilité d'une desserte par hélicoptère monomoteurs.

Coûts d'investissement

320 K€

Action n° 31 Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes

Maître d'ouvrage : Etat / CCI

Liste des projets : Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes

Investissement : 11 M€

Exploitation : 6 M€ / an de coûts de fonctionnement pour le port de Dégrad des Cannes

Horizon : Entre 2015 et 2025

Enjeux de l'action

Dégrad des Cannes est donc le seul port de Guyane pouvant accueillir un trafic de conteneurs.

Les études menées par la DEAL (Etude Préalable au Schéma Directeur des Ports) ont montré que les infrastructures de Dégrad des Cannes étaient capables de faire face à la forte hausse programmée du trafic de conteneurs importés en Guyane (doublement possible du trafic de conteneurs à l'horizon du PGTD, passant de 50 000 à 100 000 EVP), si :

- d'une part, l'outillage du port est amélioré ;
- d'autre part, le schéma de fonctionnement actuel est optimisé, tant dans l'organisation du travail que dans la gestion du parc à conteneurs.

Les enjeux sont les suivants :

- Fiabilisation et optimisation des infrastructures portuaires.
- Maîtrise du coût du transport de marchandises.

Descriptif des projets

L'amélioration de l'outillage consiste à acquérir des grues mobiles à quai de type Gottwald HMK. Ces grues contribueront à augmenter la productivité - aujourd'hui très faible - lors du déchargement d'un navire porte-conteneurs. On rappelle qu'aujourd'hui le port n'est pas équipé d'outillage de quai, les conteneurs doivent donc être manipulés par des grues de bord. A l'horizon du PGTD, l'acquisition de 2 grues devrait s'avérer suffisante.

L'amélioration de l'outillage concerne également le parc à conteneurs, dont l'usage devra être mutualisé entre les différents amateurs, avec une gestion améliorée et qui devra être équipé de RTG ou (Rubber Tyred Gantry), qui sont des portiques de parcs sur pneu, permettant un stockage des conteneurs sur 4 niveaux. L'achat de 3 RTG est nécessaire à court terme (2015). A moyen terme (2020), l'augmentation du trafic de conteneurs conduira à l'achat de 2 RTG supplémentaires.

Ces différentes mesures sont nécessaires pour augmenter la productivité des manutentions à Dégrad des Cannes, et se rapprocher de ce que l'on observe ailleurs (France métropolitaine, Suriname, ...).

Coûts d'investissement

	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€	

Coûts d'exploitation

6 M€ / an de coûts de fonctionnement pour le port de Dégrad des Cannes.

Action n° 32 Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni

Maître d'ouvrage : CCOG

Liste des projets : Dragage du chenal, renforcement du quai existant, création d'un nouveau quai

Investissement : 21 M€

Exploitation : 2 M€ / an de coûts de fonctionnement pour le port de Saint-Laurent

Horizon : 2015, 2020 pour le nouveau quai

Enjeux de l'action

La Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais a demandé et obtenu le transfert de l'ensemble des responsabilités liées à l'exploitation du port de St-Laurent. Depuis le 1er janvier 2009, la CCOG a donc évolué du statut de concessionnaire à celui de propriétaire de l'enceinte portuaire (zone qui englobe le port de commerce, le bac international et le port piroguier). Le transfert du port, de l'Etat à la CCOG, a été achevé en mars 2010.

En situation actuelle la quasi-totalité des flux de marchandises générés par l'Ouest guyanais (essentiellement des importations) est transportée par la route. Cela implique notamment que des camions partent de Cayenne pour aller livrer St-Laurent et qu'ils repartent pour la plupart à vide.

L'activité du port de St-Laurent a connu au cours de la dernière décennie une activité maximale de 27 000 tonnes en 2002, mais celle-ci n'a cessé de chuter depuis pour tomber à 10 000 tonnes en 2010. La cause principale de cette chute est le mauvais état des installations portuaires actuelles (quai fortement dégradé ne pouvant supporter plus de 2 tonnes / m²) et l'absence d'équipements adaptés, ainsi que la faiblesse du tirant d'eau (de l'ordre de 3,5 mètres) qui limite considérablement la taille des navires pouvant accoster au port de St-Laurent.

Un développement ambitieux des installations portuaires de St-Laurent est donc nécessaire.

L'objectif envisagé dans les présentes études serait de multiplier par 10 à l'horizon 2025 les tonnages de marchandises transitant par le port, pour arriver à 100 000 tonnes en 2025. Ce développement apparaît nécessaire, d'une part pour anticiper le triplement attendu de la population de St-Laurent à cet horizon, et d'autre part pour constituer une alternative crédible au transport routier de marchandises.

Cet objectif concerne du trafic de vrac et non de marchandises conteneurisées. En effet, les présentes réflexions ne concluent pas à l'opportunité de développement d'un trafic de conteneurs au port de St-Laurent. A l'horizon 2025, le développement du port de St-Laurent porte donc sur la mise à niveau du site actuel afin d'augmenter de façon très significative son potentiel en termes d'importation / exportation de marchandises en vrac.

Descriptif des projets

Les aménagements à réaliser pour atteindre l'objectif sont les suivants :

- Dragage du chenal pour augmenter le tirant d'eau d'au moins 1 mètre ;
- Renforcement du quai actuel pour doubler sa portance (4 tonnes / m² au lieu de 2) ;
- Achat d'un charriot élévateur permettant la manutention des marchandises sur le quai.

Ces aménagements permettront d'atteindre le seuil de 60 000 tonnes de marchandises par an. Au-delà de ce seuil, des aménagements complémentaires plus conséquents seront nécessaires pour atteindre l'objectif de 100 000 tonnes par an :

- Construction d'un second quai de 100 mètres de long ;
- Achat d'un autre charriot élévateur.

Ces investissements sont nécessaires pour combler le retard actuel de St-Laurent dans le domaine des infrastructures de transport, notamment portuaires. En complément, une réflexion devra être menée pour organiser l'interface entre les modes routiers et fluvio-maritimes. Cette articulation se fait aujourd'hui en

des endroits peu appropriés (hangars appartenant au transporteur ou au chargeur) et des difficultés existent dès lors qu'il y a besoin de stockage. Le développement du port de St-Laurent nécessitera vraisemblablement la création d'une plate-forme relais et d'un espace d'entreposage/stockage.

Coûts d'investissement

	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Dragage du chenal	9.5 M€	2015
Renforcement du quai actuel	1 M€	2015
Achat d'un charriot élévateur	0.25 M€	2015
Construction d'un second quai (y compris outillage)	10 M€	2020
Achat d'un autre charriot élévateur	0.25 M€	2020
TOTAL	21 M€	

Coûts d'exploitation

2 M€ / an de coûts de fonctionnement pour le port de Saint-Laurent.

Action n° 33 Amélioration du bac Saint-Laurent / Albina

Maître d'ouvrage : Etat

Liste des projets : Aménagement du port international fluvial de Saint-Laurent et achat d'un bac

Investissement : 11.1 M€

Exploitation : 1.5 M€ / an

Horizon : 2015

Enjeux de l'action

La liaison fluviale St-Laurent - Albina est assurée par le bac La Gabrielle. Propriété du Conseil Général, il est armé par la DEAL. Le service proposé par le bac La Gabrielle présente deux limites :

- Sa charge utile est limitée à 33 tonnes, ce qui lui permet d'accueillir au maximum 8 voitures, ou 2 voitures et 1 camion de 15 tonnes, ou encore 1 seul camion de 30 tonnes ;
- Le nombre de rotations hebdomadaires est de l'ordre de 30, avec des horaires fixes, ce qui peut générer des temps d'attente voire des saturations lors des périodes de pointe.

Le trafic de personnes et de marchandises franchissant le Maroni devrait connaître une forte hausse au cours des 10 prochaines années, sous l'effet conjugué de la croissance démographique de l'Ouest guyanais et de l'amélioration des infrastructures au Suriname, en particulier la rénovation de la route Albina - Paramaribo. En conséquence, le service assuré actuellement par le bac devrait être saturé vers 2015.

Les enjeux de cette action sont les suivants :

- 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.

Descriptif du projet

Les évolutions suivantes sont alors à envisager :

- Dans un premier temps, jusqu'en 2015, augmentation du nombre de rotations hebdomadaires du bac la Gabrielle, avec 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. L'étude de faisabilité sur le franchissement du fleuve Maroni, menée par la CCI de la Région Guyane, préconise un scénario volontariste avec exploitation d'un bac omnidirectionnel d'une capacité de 24 voitures ou 6 camions de 30 tonnes et aménagement d'un port international fluvial à St-Laurent ainsi qu'à Albina.

Le nouveau bac serait exploité au rythme de 30 à 40 rotations par semaine. Il sera susceptible d'accueillir, outre les voitures et les camions, des autocars. L'aménagement d'un port international fluvial à St-Laurent comprendra un terminal passagers (piétons et voitures) et un terminal marchandises. Il permettra d'appliquer le principe d'absence de mélange des flux entre embarquant et débarquant.

Nota : la création d'un pôle d'échanges multimodal à proximité de l'embarcadère est par ailleurs programmée dans PGTD.

Volet juridique

L'organisation d'un service de transport transfrontalier nécessite de s'interroger :

- D'une part, sur la compétence des autorités organisatrices de transport françaises en matière de transport transfrontalier ;
- D'autre part, sur les conditions dans lesquelles les transporteurs peuvent être habilités à exercer un service de transport transfrontalier ;

1 - Sur la compétence des autorités organisatrices en matière de transport international

En l'état actuel du droit, les collectivités territoriales ne disposent pas d'une compétence particulière pour organiser et/ou exploiter des lignes de transports transfrontalières (cf Réponse ministérielle 3 février 2012 JOAN p.696).

Faut-il alors considérer qu'aucune collectivité territoriale ne pourrait organiser un service public transfrontalier et qu'il s'agirait d'une compétence de l'Etat par défaut ?

Il nous paraît difficile de retenir cette interprétation pour les raisons suivantes :

- En premier lieu, le Conseil d'Etat a eu l'occasion de rappeler que "les limites territoriales des collectivités locales ne constituent pas nécessairement la limite de l'intérêt de ces collectivités" (CE, avis, 5 avril 1950, relatif à la délibération du Conseil général de la Loire-Inférieure allouant une subvention aux facultés catholiques de l'Ouest).
- En deuxième lieu, il nous semble que les dispositions de l'article L.1115-1 du Code général des collectivités territoriales reconnaissent aux collectivités territoriales un pouvoir de présence à l'extérieur du territoire.

A droit constant, il n'en demeure pas moins qu'il existe un aléa juridique à défaut d'une identification claire par les textes et/ou la jurisprudence d'une autorité responsable des lignes transfrontalières en matière routière, fluviale et maritime.

L'incertitude va d'ailleurs au-delà du niveau de compétence. Elle concerne le cas échéant l'exercice de cette compétence.

En effet, à supposer que l'on admette qu'une autorité française organisatrice de transports puisse organiser l'exploitation d'une ligne transfrontalière, a-t-elle, pour se faire l'obligation, de conventionner avec une autorité organisatrice de transport transfrontalière ?

D'une part, et sous réserve de convention particulière signée par les Etats riverains, il ne ressort expressément d'aucun texte de droit interne ou de droit international que l'exploitation d'une ligne internationale soit conditionnée par la conclusion d'une convention de coopération avec l'autorité étrangère transfrontalière.

Par exemple, la convention internationale de Barcelone du 20 avril 1921 dont sont signataires la France, le Brésil et le Suriname, s'articule autour de deux grands principes :

- La souveraineté des Etats
- Le principe de liberté de navigation

Les principales stipulations de cette convention sont :

« Sous réserve des stipulations des articles 5 et 17, chacun des Etats contractants accordera, sur les parties de voies navigables ci-dessus désignées qui se trouvent sous sa souveraineté ou autorité, le libre exercice de la navigation aux navires et bateaux battant pavillon de l'une quelconque des Etats contractants ».

« Dans l'exercice de la navigation ci-dessus visée, les ressortissants, les biens et les pavillons de tous les Etats contractants seront, sous tous les rapports, traités sur le pied d'une parfaite égalité. Aucune distinction ne sera notamment faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des différents Etats riverains, y compris l'Etat riverain sous la souveraineté ou l'autorité duquel se trouve la partie de voie navigable considérée ; de même, aucune distinction ne sera faite entre les ressortissants, les biens et les pavillons des Etats riverains et ceux des non-riverains. Il est entendu, en conséquence, qu'aucun privilège exclusif de navigation ne sera accordé sur lesdites voies navigables à des sociétés ou à des particuliers.

Aucune distinction ne pourra être faite, dans ledit exercice, en raison du point de provenance ou de destination, ou de la direction des transports ».

« Par dérogation aux deux articles précédents et sauf convention ou obligation contraire:

Tout Etat riverain a le droit de réserver à son propre pavillon le transport de voyageurs et de marchandises, chargés à un port se trouvant sous sa souveraineté ou autorité et déchargés à un autre port se trouvant également sous sa souveraineté ou autorité. L'Etat qui ne réserve pas à son propre pavillon les transports ci-dessus spécifiés peut, néanmoins à l'égard d'un co-riverain qui se les réserve, refuser le bénéfice de l'égalité de traitement en ce qui concerne ces dits transports ».

La liberté de navigation consacrée par cette convention (dont l'entrée en vigueur est subordonnée à la ratification par les Etats signataires¹) nous semble permettre la mise en place d'un service transfrontalier en dehors d'un montage de coopération internationale (dans le cadre d'une convention ou d'une structure ad hoc).

D'autre part, il pourrait être soutenu que la coopération transfrontalière n'est qu'une modalité d'exercice d'une compétence dite « transfrontalière ».

Au regard de ce qui précède et compte tenu des dispositions du Code des transports qui distinguent autorités organisatrices de transports urbains et autorités organisatrices de transport interurbains, nous inclinons à penser que les collectivités territoriales de Guyane pourraient organiser dans ce cadre un service de transport transfrontalier, selon la répartition suivante :

- La collectivité territoriale unique pour des lignes transfrontalières interurbaines,
- Les autorités organisatrices de transports urbains pour des lignes transfrontalières urbaines, dans le cadre ou en dehors d'une coopération transfrontalière ;

Le silence des textes et de la jurisprudence en la matière doit cependant conduire à la prudence et à envisager une évolution du droit en vigueur (conférer expressément une compétence transfrontalière aux AOT en s'inspirant le cas échéant des dispositions qui existent en matière de transport ferroviaire).

2 - Sur les conditions d'exercice de l'activité de transporteur international.

Il n'existe pas de réglementation précisant les conditions dans lesquelles les transporteurs peuvent être habilités à exercer cette activité (procédure de déclaration, d'autorisation, registre des transporteurs).

Une modification des textes apparaît donc nécessaire.

Cette modification pourrait s'inspirer du droit applicable en matière de transports routiers transfrontaliers tel qu'il ressort du règlement communautaire n°1073 :2009 du 21 octobre 2009.

Dans l'attente de la mise en place d'une réglementation plus adaptée, une solution provisoire pourrait consister pour chaque Etat riverain à gérer les flux transfrontaliers dans le cadre de leur réglementation respective relative à la navigation intérieure.

Il s'agirait ainsi pour l'Etat français, de subordonner l'exercice de toute activité de transport fluvial (y compris transfrontalière) sur son territoire au respect des dispositions du code des transports relatives à la navigation intérieure et au transport fluvial.

Cette solution ne serait cependant pas totalement satisfaisante car :

- tout d'abord, elle implique une superposition des réglementations des Etats riverains, qui ne se recoupent pas nécessairement, ce qui complexifie pour les transporteurs les modalités d'exercice de leurs activités;
- ensuite la réglementation française sur la navigation intérieure n'apparaît en l'état pas adaptée à tous les modes de transports fluviaux ;
- enfin, il existe un aléa juridique sur la possibilité d'appliquer à des transports internationaux une réglementation relative aux transports intérieurs

Coûts d'investissement

	Investissement (M€ 2012)	Horizon
Bac omnidirectionnel d'une capacité de 24 voitures ou 8 camions de 30 tonnes	6 M€	2015
Aménagement du port international fluvial de St-Laurent	5.1 M€	2015
TOTAL	11.1 M€	

Coûts d'exploitation

1.5 M€ / an.

¹ La France et les Pays-Bas (pour le compte du Surinam) ont ratifié cette convention.

Action n° 34 Création de plateformes logistiques en Guyane

Maître d'ouvrage : Acteurs privés

Liste des projets : Création de 15 hectares de surface logistique à Cayenne d'ici 2020 (15 ha supplémentaires en 2025)

Création de 10 hectares de surface logistique à Saint-Laurent d'ici 2025

Investissement : Financement privé estimé à 60 M€ (40 ha)

Exploitation : -

Horizon : Dès 2020

L'accueil des professionnels de la logistique est un élément majeur de toute politique visant à mieux faire circuler les marchandises.

En effet, les coûts d'acheminement, les impacts environnementaux, la dynamique des entreprises du secteur, dépendent en partie de l'offre proposée en matière d'installation des plates-formes où se réalisent le traitement du fret (stockage, conditionnement, préparation de commande, groupage/dégroupage, ...). A l'évidence, la localisation, le prix du foncier, la présence rapprochée de services, l'accessibilité, la proximité de main d'œuvre, sont des éléments qui impactent la performance logistique.

Les lieux proposés doivent être aptes à répondre aux besoins exprimés tout en étant cohérents avec les principes retenus en matière d'aménagement du territoire. Les principes à retenir sont :

- Un dimensionnement conséquent. La polarisation conduit à des plates-formes toujours plus importantes pour desservir des zones toujours plus élargies. Une ou deux installations sont suffisantes pour desservir l'ensemble de la Guyane. Si l'on applique les ratios métropolitains, environ 40 hectares de foncier doivent satisfaire la demande des entreprises à l'horizon 2025. Il serait donc nécessaire de trouver 40 hectares pour la logistique professionnelle à l'horizon du PGTD.
- Une localisation qui réponde aux réalités économiques. Deux secteurs sont à privilégier : Cayenne et St-Laurent. Compte tenu des dynamiques, du poids de chaque agglomération, de la présence du port de Dégrad des Cannes, la répartition à programmer est de 30 hectares à Cayenne (en dehors du port), 10 hectares à Saint-Laurent-du-Maroni. Par ailleurs, l'ouverture du pont sur l'Oyapock est certainement à terme un facteur dynamisant la demande (produits brésiliens venant "s'européaniser"), aussi les présentes analyses conseillent de projeter une zone dédiée à la logistique d'environ 30 hectares à l'Est de Cayenne.

La collectivité doit inscrire ces zones dans les documents d'urbanisme et se mobiliser pour contrôler le foncier. Ce dernier doit bien évidemment être raccordé dans de bonnes conditions au réseau routier, présenter une topographie satisfaisante (plane), être en accord avec le niveau de prix que les entreprises logistiques sont prêtes à accepter. L'engagement des pouvoirs publics est nécessaire, laisser faire le marché conduit systématiquement à la dispersion des entreprises (préjudiciable à la productivité économique et environnementale) et à leur éloignement des zones à enjeux (port, agglomérations, ...).

Un emplacement permettant d'accueillir des surfaces logistiques doit également être identifié et réservé à St-Georges. Il ne s'agit pas là, à l'horizon du PGTD, d'aménager une plate-forme logistique de grande taille, car le poids démographique de l'Est Guyanais est très inférieur à celui de Cayenne ou de St-Laurent. Mais suite à l'ouverture du pont les entreprises devront pouvoir disposer d'un équipement permettant de gérer la rupture de charge des marchandises importées / exportées (stockage, dégroupage, voire transformations des produits).

On notera par ailleurs que plusieurs cas de figures sont possibles en termes de gestion d'une plate-forme logistique :

- **Une gestion centralisée** : tout est pris en charge (services, parkings, bâtiments, ...) par des sociétés immobilières spécialisées (Prologis, PRD, Sogaris, Barjane,...) qui acquièrent des terrains et les équipent. Ces opérateurs se rémunèrent alors par les loyers perçus. Dans ce cas, la collectivité n'intervient quasiment pas si ce n'est sur ce qui est règlementaire. Elle peut aussi s'impliquer dans les voies d'accès.

- **Un portage foncier par une structure institutionnelle** (en général via un syndicat mixte regroupant des Chambres de commerces, collectivités territoriales, ports, ...) qui s'engage plus ou moins au niveau des investissements (services, voiries, ...) et de la gestion de l'ensemble. Dans ce cas, les lots sont revendus soit à des clients qui construisent et exploitent eux-mêmes (chargeurs, prestataires), soit à des promoteurs spécialisés.

Des financements publics pourront être mobilisés pour financer ces plateformes. De façon générale, les investissements publics sont limités par rapport aux investissements privés.