

# PROJET DE PGTD

## Rapport de Phase 3

Version finale

*Novembre 2012*



## SOMMAIRE

Sommaire .....	3
Préambule .....	5
CHAPITRE 1 : Diagnostic et identification des enjeux .....	9
1.2 Diagnostic du territoire et enjeux .....	9
1.2.1 Une population jeune concentrée sur la bande littorale et des dynamiques démographiques très fortes, particulièrement dans l’Ouest Guyanais.....	9
1.2.2 Une hausse soutenue des flux de personnes et de marchandises à l’horizon 2025 .....	10
1.2.3 Les impacts de cette croissance de mobilité .....	11
1.3 Les enjeux de déplacements au sein des 4 intercommunalités.....	12
1.4 Les enjeux de déplacement sur la bande littorale.....	14
1.5 Les enjeux de déplacements pour les communes isolées et communes de l’intérieur .....	16
1.6 Inventaire de la voirie .....	18
1.7 Le contexte de gouvernance actuel .....	19
1.7.1 Les transports collectifs.....	19
1.7.2 La voirie.....	19
1.7.3 L’aérien .....	20
1.8 Le financement actuel des systèmes de transport.....	20
1.8.1 Analyse des dépenses par maître d’ouvrage .....	21
1.8.2 Financement des dépenses et enjeu des financements croisés.....	23
1.8.3 Analyse spécifique du schéma de financement pour les collectivités locales .....	24
CHAPITRE 2. Propositions pour le PGTD .....	25
2.1 Déplacements de proximité dans les communes de la bande littorale .....	26
2.1.1 CA du Centre Littoral .....	27
2.1.2 CC de l’Ouest Guyanais.....	35
2.1.3 CC des Savanes .....	39
2.1.4 CC de l’Est Guyanais .....	42
2.2 Déplacements interurbains sur la bande littorale.....	45
2.2.1 Sécurisation et fiabilisation du réseau routier structurant .....	45
2.2.2 Transport de marchandises / Ports / Logistique .....	47
2.2.3 Développement des transports collectifs.....	50
2.2.4 Récapitulatif des dépenses pour l’amélioration des déplacements interurbains sur la bande littorale .....	53
2.3 Desserte des communes de l’intérieur et communes isolées .....	55
2.3.1 Desserte routière des communes de l’intérieur et des communes isolées.....	55
2.3.2 Infrastructures aéroportuaires et développement des services aériens .....	57
2.3.3 Développement d’une offre de transport fluvial sur le Maroni et l’Oyapock.....	59
2.3.4 Récapitulatif des dépenses pour l’amélioration de la desserte des communes de l’intérieur et des communes isolées .....	60
2.4 Les opérations non programmées dans le PGTD à l’horizon 2025 .....	64
CHAPITRE 3. Coûts, financement et programmation du PGTD .....	65
3.1 Coûts du PGTD .....	65
3.1.1 Investissement .....	65
3.1.2 Fonctionnement .....	69

3.2	Programmation des dépenses et ressources .....	72
3.2.1	Principes .....	72
3.2.2	Programmation des dépenses .....	72
3.2.3	Synthèse sur les dépenses.....	75
3.2.4	Perspectives en matière de recettes.....	76
3.3	Analyse des efforts demandés en lien avec les dépenses actuellement réalisées et les ressources affectées .....	77
3.3.1	Efforts demandés.....	77
3.3.2	Solutions de financement à explorer.....	78
3.4	Synthèse des enjeux de financement .....	83
CHAPITRE 4.	Evolution de la Gouvernance.....	84
4.1	Créer des périmètres de transport urbain pertinents et mobiliser plus largement la ressource VT.....	84
4.2	Répartir de manière adaptée les compétences « transports » entre les collectivités territoriales.....	85
4.2.1	Le cadre juridique de la compétence « transport » s’appliquant à la Guyane .....	85
4.2.2	Les scénarios d’évolution de l’organisation des autorités organisatrices de transport ....	86
4.3	Procéder à la qualification juridique de la voirie .....	87
4.3.1	Rappel des différentes natures de voies.....	87
4.3.2	Le traitement des voies avec un statut non conforme à leur usage ou à statut ambigu... 88	
4.4	Organiser le transport transfrontalier.....	88
4.4.1	Une organisation dans le cadre d’une coopération transfrontalière .....	88
4.4.2	Une organisation en dehors de toute coopération internationale.....	89
4.5	Sécuriser juridiquement la maîtrise d’ouvrage publique des infrastructures réalisées dans le cadre du PGTD .....	90
4.6	Répartir de manière adaptée la compétence « voirie » entre les collectivités territoriales. 90	
4.6.1	Scénario n°1 : Le statut quo, pluralité de collectivités compétentes .....	90
4.6.2	Scénario n°2 : regroupement des collectivités au sein d’un syndicat mixte .....	91
4.7	Faire évoluer la réglementation .....	91
4.7.1	Concernant l’organisation des services de transport fluvial intérieurs.....	91
4.7.2	Concernant l’organisation des transports transfrontaliers.....	92
ANNEXE A	- Simulations du budget détaillé du PGTD par maître d’ouvrage .....	93
ANNEXE B	- Fiches - actions du PGTD	Document séparé

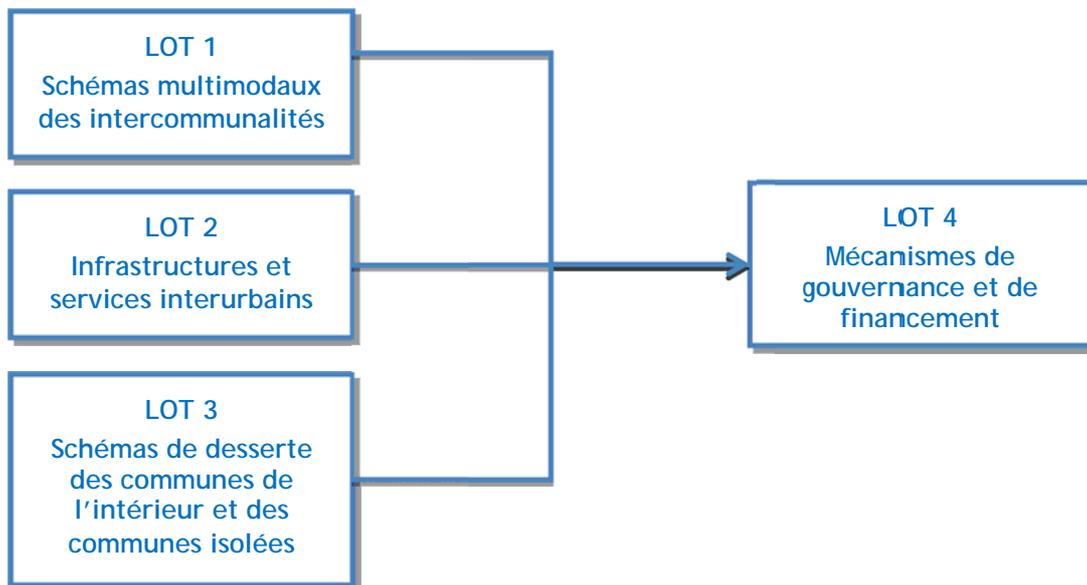
## PREAMBULE

Les études du Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane (PGTD) ont été lancées suite au rapport d'étape élaboré par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en mars 2011, avec pour ambition de faire émerger des solutions en réponse aux problèmes structurels d'infrastructures et de services de transport que connaît la Région, dans un contexte socio-démographique exceptionnel (doublement de la population à l'horizon 2030).

La démarche a vocation, après validation ou modification des collectivités concernées, à alimenter des documents normatifs ou programmatiques de type Schéma Régional d'Infrastructures de Transport (SRIT), et, à des échelles plus locales, des Plans de Déplacements Urbains (PDU) et à préparer les documents de contractualisation entre l'Etat et les collectivités territoriales et les documents de programmation des financements communautaires.

Les études du PGTD étaient décomposées en quatre volets :

- ⇒ Elaboration de schémas multimodaux sur les quatre intercommunalités existantes : **comment améliorer la mobilité au sein des pôles urbanisés de la bande côtière ?**
- ⇒ Modernisation des infrastructures et des services de transports interurbains : **comment améliorer la mobilité entre les pôles urbanisés de la bande côtière ?**
- ⇒ Desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées : **quelle desserte pour les communes de l'intérieur et les communes isolées ?**
- ⇒ Gouvernance et financement des systèmes de transport : **quelles seraient les évolutions institutionnelles ou juridiques nécessaires à la mise en œuvre du PGTD ? Comment financer les dépenses d'investissement et de fonctionnement des systèmes de transport proposés ?**



Les études du PGTD ont démarré par la réalisation d'un diagnostic stratégique comprenant notamment une analyse prospective de la mobilité future 2025. Trois options d'évolution socio-démographique ont été bâties et évaluées du point de vue de leur impact sur la mobilité et sa structuration. L'étude a montré que ces options avaient peu d'impacts sur le dimensionnement des infrastructures et des services de transport à l'horizon 2025.

Cette première étape a permis de faire émerger de scénarios de desserte et d'infrastructures, aux horizons 2015, 2020 et 2025, ces scénarios visant à répondre à la demande future de déplacements et intégrant les principales évolutions prévues du territoire (nouvelles zones d'aménagement, nouveaux équipements, Opération d'Intérêt National...).

Les schémas d'infrastructure et de desserte préconisés à l'issue des études techniques sont constitués d'ensemble de projets :

- soit identifiés auprès des acteurs ou dans les études antérieures, complétés et évalués,
- soit identifiés par le Groupement d'études et ayant fait l'objet par celui-ci d'études de pré-faisabilité complémentaires.

L'étude a aussi évalué et comparé un certain nombre de projets ou scénarios alternatifs et abouti sur la base de ces analyses techniques et des échanges avec les acteurs à des recommandations du Groupement quant aux :

- projets qui paraissent indispensables pour la mise à niveau et la sécurisation des infrastructures et pour permettre l'accès à une offre de transport « minimale » pour les populations guyanaises à horizon 2025, qui sont ceux inscrits au projet de PGTD ;
- projets hors plan, projets dont l'opportunité de les réaliser dans le cadre du Plan n'a pas été démontrée par les études et qui devront être étudiés plus avant dans le temps du Plan.

Plusieurs rapports d'étude ont été élaborés par le Groupement d'études :

- Rapport de Phase 1 (Lots 1 à 3) : Diagnostic, version finale Mai 2012 et Rapport d'Annexes
- Rapport Compte déplacements de la Guyane (Lot 4) : Méthodologie et résultats, Mars 2012
- Rapport de Phase 1 (Lot 4) : Mécanismes de gouvernance et de financement - Etat des lieux de l'organisation et la réglementation en Guyane - Diagnostic financier des transports en Guyane, Avril 2012
- Rapports de Phase 2 (Lot 4), Mécanismes de gouvernance et de maîtrise d'ouvrage publique, Juin 2012
- Rapport de Phase 2 (Lots 1 à 3 et financement) : Proposition de schémas de desserte, version finale Juillet 2012
- Annexe - Fiches projets (Lots 1 à 4), version finale Juillet 2012
- Rapport final sur la gouvernance et réglementation, Octobre 2012

Le présent rapport est le rapport de Phase 3 qui synthétise les études ; il s'organise de la manière suivante :

- Synthèse des enjeux de desserte qui ont émergé à l'issue du diagnostic (CHAPITRE 1).
- Propositions du PGTD en réponse aux enjeux de desserte identifiés (CHAPITRE 2).
- Maquettes financières et pistes pour le financement du PGTD (CHAPITRE 3).
- Evolutions de la gouvernance (CHAPITRE 4).

Il est accompagné d'un rapport annexe (Annexe B) présentant les fiches-actions aides à la mise en œuvre du plan.

Il faut rappeler que ce travail d'études s'est aussi largement appuyé sur les échanges avec les acteurs du transport de Guyane dont les principaux temps forts sont listés ci-dessous.

**Récapitulatif des ateliers de concertation et des Comités techniques**

Date	Lieu	Réunion
03/10/2012	Cayenne	Comité de Pilotage - Lancement de l'étude
04/10/2012	Cayenne	Comité technique - Lancement de l'étude
25/01/2012	Cayenne	Atelier de concertation - Déplacements au sein de la CACL
25/01/2012	Cayenne	Atelier de concertation - Déplacements interurbains sur la bande littorale
26/01/2012	Cayenne	Desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées
26/01/2012	Saint-Georges	Atelier de concertation - Déplacements au sein de la CCEG
26/01/2012	Kourou	Atelier de concertation - Déplacements au sein de la CCDS
27/01/2012	Saint-Laurent	Atelier de concertation - Déplacements au sein de la CCOG
30/01/2012	Cayenne	Comité technique - Présentation du diagnostic et synthèse des ateliers de concertation
02/04/2012	Cayenne	Atelier de concertation - Elaboration des schémas de desserte de la CACL
03/04/2012	Saint-Laurent	Atelier de concertation - Elaboration des schémas de desserte de la CCOG
04/04/2012	Cayenne	Comité technique - Schémas de desserte et premiers éléments de chiffrage du PGTD - Financement actuel des transports en Guyane - Etat des lieux juridique / gouvernance
26/06/2012	Cayenne	Présentation des schémas de desserte de la CACL
28/06/2012	Cayenne	Comité technique - Présentation des propositions techniques du PGTD, besoins en financement et pistes pour la gouvernance

**☞ Avertissement**

Dans ce rapport, les maîtres d'ouvrage indiqués pour la mise en œuvre d'une action le sont à titre indicatif et sont envisagés au plus près de la répartition actuelle des compétences.

En outre, 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.



## CHAPITRE 1 : DIAGNOSTIC ET IDENTIFICATION DES ENJEUX

### 1.2 Diagnostic du territoire et enjeux

#### 1.2.1 Une population jeune concentrée sur la bande littorale et des dynamiques démographiques très fortes, particulièrement dans l'Ouest Guyanais

La Guyane est caractérisée par un fort dynamisme démographique : le nombre d'habitants est passé de 157 000 en 1999 à 219 000 habitants en 2008<sup>1</sup>, soit un taux de croissance annuel moyen de 3.8 % :

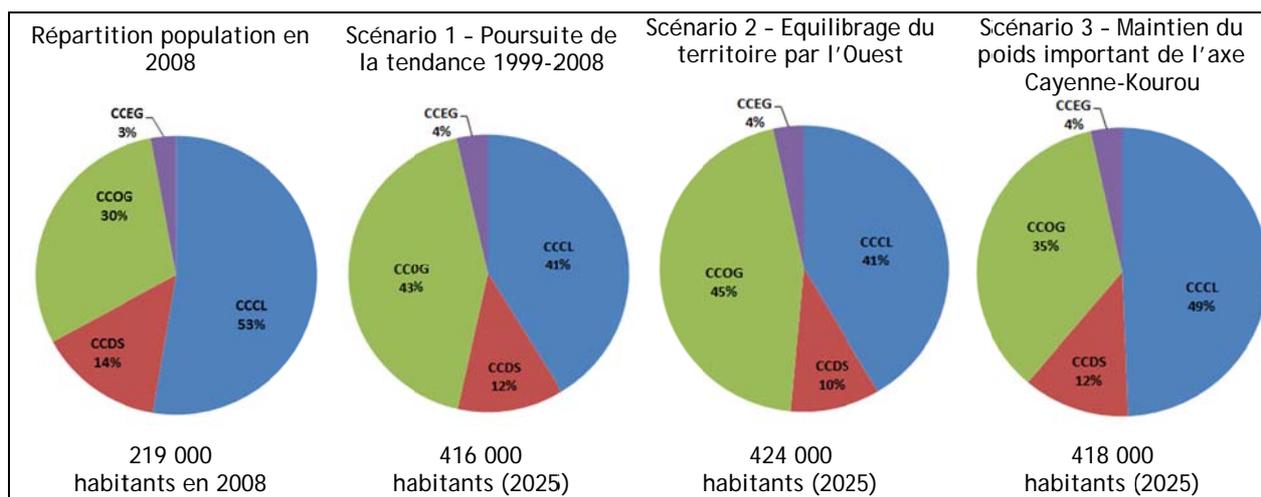
- Le territoire guyanais est très peu densément peuplé. La grande majorité des habitants (92%) se concentrent sur la bande littorale, dans les communes desservies par le réseau routier principal (RN1/RN2).
- La Communauté d'Agglomération du Centre Littoral reste le principal pôle de la Guyane (53 % de la population, plus de ¾ des emplois). Les densités de population les plus importantes sont observées sur l'île de Cayenne (2442 hab/km<sup>2</sup> à Cayenne). Cependant, la CA CL est aussi le territoire où l'on observe les évolutions de population les plus faibles à l'échelle régionale, notamment à Cayenne et Rémire-Montjoly (+ 2.6% d'augmentation de population par an entre 1999 et 2008).
- La Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais (66 000 habitants en 2008) constitue le territoire le plus dynamique, avec une croissance annuelle moyenne de 6.5 % entre 1999 et 2008, portée essentiellement par les communes de Saint-Laurent (19 200 habitants en 1999, 35 600 en 2008) et dans une moindre mesure Maripasoula (de 3 700 habitants en 1999 à 6 600 en 2008).
- La Communauté de Communes des Savanes connaît également une croissance importante, portée essentiellement par le dynamisme économique de Kourou, en lien avec le Centre Spatial Guyanais.
- Enfin, l'Est Guyanais reste peu peuplé, malgré des taux de croissance annuels assez élevés.

Population INSEE - Evolution entre 1999 et 2008	1999	2008	Evolution annuelle moyenne
CA du Centre Littoral <i>dont Cayenne</i>	91 837 <i>80 395</i>	115 425 <i>57 643</i>	+ 2.6 % <i>+ 1.5 %</i>
CC de l'Ouest Guyanais <i>dont Saint-Laurent-du-Maroni</i>	37 449 <i>19 167</i>	65 914 <i>35 631</i>	+ 6.5 % <i>+ 7.1 %</i>
CC des Savanes	23 518	31 616	+ 3.3 %
CC de l'Est Guyanais	3 986	6 311	+ 5.2 %
<b>GUYANE</b>	<b>156 790</b>	<b>219 266</b>	<b>+ 3.8 %</b>

Cette dynamique démographique devrait se poursuivre. Selon les 3 scénarios envisagés, la population devrait presque doubler à l'horizon 2025 (jusqu'à 424 000 habitants dans le scénario « haut »).

L'île de Cayenne et le Nord-Ouest Guyanais resteront les principaux pôles de peuplement de la Guyane, mais la forte dynamique observée à l'Ouest devrait engendrer un rééquilibrage du territoire, le poids démographique de la CCOG rattrapant, voire dépassant la CA CL, selon les scénarios envisagés :

<sup>1</sup> D'après les chiffres INSEE



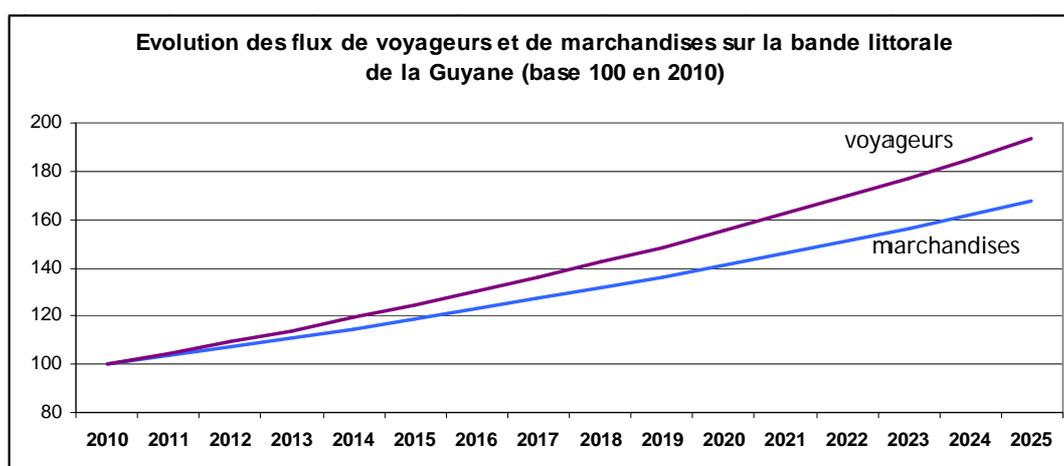
Enfin, la jeunesse de la population est aussi une caractéristique essentielle dans la compréhension des pratiques de déplacement (59 % de la population avait moins de 30 ans en 2008). A l'horizon 2040, d'après l'INSEE, l'âge moyen sera de 30 ans ; la part de personnes âgées devrait cependant légèrement augmenter.

### 1.2.2 Une hausse soutenue des flux de personnes et de marchandises à l'horizon 2025

Les flux de déplacements interurbains ont cru à un rythme soutenu en Guyane au cours des 10 dernières années, notamment sous l'effet de la croissance démographique et d'une augmentation de la motorisation : en moyenne +3% / an pour les voyageurs et +5% / an pour les marchandises.

Les analyses, appuyées par une modélisation des flux effectuée spécifiquement dans le cadre du PGTD, montrent que cette tendance devrait se poursuivre à l'horizon d'étude du PGTD (2025), compte-tenu des évolutions de population :

- flux de voyageurs sur la bande littorale : +70 à +100% sur la RN1 et la RN2 en 2025 par rapport à la situation actuelle ;
- flux de marchandises transportées sur la bande littorale : +70% à +80% (en tonnage) en 2025 par rapport à la situation actuelle.



Ces chiffres ne prennent pas en compte les perspectives de croissance des flux sur l'axe transamazonien. Il est incontestable que les échanges de personnes et de marchandises avec le Brésil

et le Suriname vont augmenter à l'avenir, notamment du fait de l'ouverture du pont sur l'Oyapock, de l'amélioration des infrastructures au Suriname (port de Paramaribo, route Albina-Paramaribo) et du dynamisme économique des voisins de la Guyane.

Cet essor est néanmoins difficile à quantifier en situation actuelle, car il reste dépendant de différents paramètres : politique, économique et réglementaire.

Enfin, ces fortes croissances de population vont s'accompagner d'une augmentation très importante des déplacements « de proximité », qui représentent la très grande majorité des déplacements réalisés quotidiennement par la population. En 2007, près de 78 % des flux pendulaires domicile-travail et domicile-études étaient des flux intra-communaux. Le motif domicile-études représente en 2010 le principal motif de déplacement sur l'île de Cayenne<sup>2</sup>.

### 1.2.3 Les impacts de cette croissance de mobilité

**Malgré cette forte hausse de mobilité, les infrastructures routières desservant la partie littorale de la Guyane ne devraient pas connaître de problème de capacité à l'horizon 2025, en dehors des sections urbaines (RN1 Balata-Tonate et RN2 Balata-Califourchon).**

Globalement, la projection des flux à l'horizon 2025 fait apparaître deux liaisons interurbaines fortes :

- Cayenne-Tonate-Kourou : flux supérieurs à 20 000 déplacements/jour entre Kourou et Tonate, supérieurs à 40 000 voire 50 000 déplacements/jour entre Tonate et l'île de Cayenne ;
- Apatou-St-Laurent-Mana, avec des flux de l'ordre de 7 000 à 8 000 déplacements/jour entre Apatou et St-Laurent, 8 000 à 10 000 déplacements/jour entre Mana et St-Laurent, et de 12 000 à 15 000 déplacements/jour au niveau de l'entrée de St-Laurent sur la RN1.

En dehors de ces deux liaisons principales, les flux de longue distance n'excèdent pas 5 000 déplacements / jour en 2025 et sont pour la plupart inférieurs à 2 000 déplacements / jour. On constate que l'augmentation des flux interurbains à l'horizon 2025 est relativement similaire dans les trois scénarios. Les différences constatées entre les différents scénarios d'évolutions socio-démographiques étudiés concernent essentiellement les flux internes aux communes et les flux péri-urbains.

Le port de Dégrad des Cannes, qui assure la quasi-totalité des importations de marchandises en situation actuelle, pourra faire face à la hausse du trafic de conteneurs grâce aux travaux en cours ou programmés (notamment rénovation des quais 1 et 2), si en complément l'outillage du port est amélioré.

Quant à l'aéroport de Cayenne - Félix Eboué, il dispose d'importantes réserves de capacité et permettra de répondre aux besoins en termes de flux internationaux de voyageurs à l'horizon du PGTD.

**La forte hausse des besoins en déplacements à l'horizon 2025 aura en revanche des impacts sensibles sur les infrastructures de transport situées en zone urbaine, en particulier :**

- sur l'île de Cayenne ;
- au centre de St-Laurent du Maroni.

D'autre part, cette augmentation de mobilité devrait avoir un impact important sur la consommation énergétique (50 % étant liée aux transports<sup>3</sup>), essentiellement satisfaite par les importations d'hydrocarbures (81 % de la consommation primaire), ainsi que sur les émissions de gaz à effet de serre, estimée à 367 000 tonnes en 2009. Le Plan Global de Transports et de Déplacements doit prendre en compte ces enjeux environnementaux forts, en offrant une réponse adaptée aux défis d'aménagement du territoire et de cohésion sociale auxquels fait face la Guyane.

<sup>2</sup> 22% des déplacements d'après l'Enquête Ménages Déplacements 2010

<sup>3</sup> Source : Plan Énergétique Régional, 2004

### 1.3 Les enjeux de déplacements au sein des 4 intercommunalités

La croissance soutenue de la demande de déplacements au sein des zones urbanisées n'est pas sans soulever de nombreuses questions quant à la capacité des systèmes et infrastructures de transport à répondre à cette demande, pour les déplacements de « proximité » au sein des intercommunalités.

Actuellement :

- Le nombre de déplacements réalisés en voiture est relativement faible, en raison d'un taux de motorisation peu élevé en Guyane, mais en augmentation.
- L'offre de transports en commun est assez peu développée, à l'exception du réseau de transport urbain sur la commune de Cayenne, et souffre d'une faible lisibilité et attractivité.
- Un grand nombre d'usagers ont recours à des modes de déplacement alternatifs à une offre TC inexistante ou peu adaptée : **autostop, covoiturage, taxis collectifs « informels »**.
- La marche et le vélo sont pratiqués par de nombreux guyanais pour les déplacements de proximité, alors que le réseau viaire est en général peu adapté à la circulation des piétons et vélos (cheminements peu sécurisés voire dangereux, absence de continuité des itinéraires).

Compte-tenu des perspectives de croissance démographique et de l'impact important que cette croissance devrait générer sur les volumes de déplacements au sein des intercommunalités, le potentiel de développement pour les modes alternatifs à la voiture est particulièrement important.

La mise en place de systèmes de transport attractifs et accessibles à tous devrait également permettre de convaincre de nouveaux usagers d'utiliser les TC, et d'encourager le report modal. Il sera pour cela nécessaire :

- de hiérarchiser les réseaux TC (réseaux de transports interurbains / urbains), pour en améliorer l'efficacité générale, et rendre le système de transport collectif plus lisible pour les usagers ;
- de mener une réflexion multimodale pour faciliter les transferts modaux ;
- d'adapter la tarification pour encourager l'utilisation des TC ;
- de repenser l'accessibilité des voitures aux centres villes, en cohérence avec le développement des réseaux de transport et du réseau viaire.

On décline ci-après les principaux enjeux de déplacements au sein de chaque intercommunalité.

L'Etat est en train de finaliser un projet d'Opération d'intérêt national (OIN) multi-sites sur les agglomérations de Cayenne et Saint-Laurent-du-Maroni (SLM). Les propositions de développement de l'offre de transport de transport collectif et d'organisation des réseaux de voirie ont bien entendu pris en compte les éléments relatifs à l'OIN tel qu'ils ont été fournis au Groupement d'études.

#### Récapitulatif des enjeux pour la CA du Centre Littoral

L'Ile de Cayenne concentre actuellement la majorité des emplois administratifs et tertiaires, des équipements structurants, des zones d'activité économiques, et des zones de logements. Ce territoire densément peuplé, dont l'attractivité engendre des flux de déplacement importants, doit être desservi de façon assez fine et efficace.

Sur le reste du territoire, des concentrations périurbaines s'articulent autour de l'armature en « collier de perles » définie par le SCoT (sur les communes de Macouria, Montsinéry-Tonnégrande, Matoury et Roura), qui devrait être confortée ces prochaines années, avec le développement de nouvelles zones d'urbanisation à l'ouest (Soula, extension des bourgs de Tonate et Montsinéry, Savane-Marivat...). Les enjeux de desserte portent essentiellement sur la capacité des systèmes de transport à relier de manière efficace ces centralités à l'Ile de Cayenne.

A l'horizon 2025, compte-tenu de la croissance de population, le nombre de déplacements quotidiens, estimé aujourd'hui à 420 000, pourrait augmenter de près de 80 %. Les phénomènes de congestion du réseau routier, accentués par l'organisation du réseau viaire (trame viaire qui converge radialement vers le centre historique de Cayenne ; réseau peu maillé ; conflits entre flux locaux et interurbains) devraient donc s'accroître, en particulier en entrée de l'Ile de Cayenne (RN1 entre Balata et Tonate, RN2 entre Balata et PROGT).

Face à cette augmentation des flux de déplacements, le potentiel de développement d'un réseau TC d'agglomération, attractif et accessible à tous, semble important :

- les densités sur l'île de Cayenne et Macouria sont fortes ;
- une part importante de la population, non motorisée, est « captive » ;
- la demande de déplacement est importante sur certains axes, ce qui est propice à une « massification » des flux ;
- une part importante des habitants utilisant des modes de transport « informels » ou pratiquant le covoiturage ou l'autostop auraient vocation à être « captés » par le réseau TC.

- ⇒ Anticiper les évolutions urbaines de l'agglomération particulièrement à l'Ouest
- ⇒ Faciliter les déplacements vers Cayenne et les équipements d'agglomération
- ⇒ Mailler et hiérarchiser la voirie en l'adaptant à ses usages (modes actifs, TC)
- ⇒ Développer la voirie de façon ciblée
- ⇒ Mettre en place une politique de transport à l'échelle d'une agglomération de 150 000 puis 200 000 habitants : dessertes, intermodalité, tarification, information, financement, gouvernance ; créer une gare routière de niveau régional, préparer la mise en place d'un transport collectif en site propre (TCSP), adapter la tarification des TC, tarifier le stationnement
- ⇒ Préparer la mise en accessibilité PMR

### Récapitulatif des enjeux pour la CC de l'Ouest Guyanais

Sur le plan démographique, la CC de l'Ouest Guyanais est le territoire le plus dynamique de la Guyane (+ 6.5 % de croissance par an entre 1999 et 2008). Cet immense territoire est confronté à des problématiques de déplacement assez hétérogènes :

- une part importante de déplacements « de proximité » (intracommunaux) ;
- une forte augmentation des déplacements urbains à Saint-Laurent-du-Maroni, en lien avec l'urbanisation croissante de la commune, qui doit être coordonnée avec le développement d'un réseau viaire maillé et d'une offre de transport en commun adaptée ;
- une polarisation croissante des déplacements vers Saint-Laurent depuis les hameaux et bourgs des communes périphériques de Mana, Awala-Yalimapo et Apatou ;
- des communes isolées (Haut-Maroni + Saül) accessibles uniquement par voie fluviale et/ou aérienne, alors que certaines de ces communes connaissent un développement important.

- ⇒ Anticiper Saint-Laurent à 100-120 000 habitants en 2025
- ⇒ Organiser les déplacements au sein des communes et prioritairement St-Laurent
- ⇒ Développer une offre de transport collectif multimodale et des pôles de mobilité en particulier à SLM (TC/fluvial)
- ⇒ Développer un réseau de voirie adapté à l'augmentation des flux en lien avec les nouvelles urbanisations et aux usages (partage de la voirie en faveur des modes actifs et des TC)
- ⇒ Organiser la desserte transfrontalière
- ⇒ Maintenir la qualité du réseau routier interurbain (RD8 / RD9, route du fleuve)
- ⇒ Renforcer la desserte TC entre St- Laurent, Mana, Javouhey et Apatou
- ⇒ Organiser et sécuriser la desserte vers le Haut Maroni

## Récapitulatif des enjeux pour la CC des Savanes

Si Kourou représente le principal pôle de population et d'activités de la CCDS, une grande majorité des déplacements des habitants de la CCDS sont cependant intracommunaux. L'amélioration de la desserte TC entre Kourou et les autres communes est également une nécessité, notamment pour la commune de Saint-Elie, aujourd'hui inaccessible par des moyens de transport « légaux ».

Enfin, dans l'optique d'un rapprochement progressif des bassins de Kourou et Cayenne (environ 9 000 déplacements entre Kourou et la CACL chaque jour, + 60% à l'horizon 2025), avec le développement de l'urbanisation le long de la RN1, la fiabilisation de l'axe Cayenne-Kourou constitue également un enjeu important pour la CCDS et le transport des matériels destinés au Centre Spatial Guyanais (CSG).

- ⇒ Anticiper une ville de Kourou à 50 000 habitants
- ⇒ Améliorer les conditions de déplacements entre Kourou et la CACL (route et TC)
- ⇒ Faciliter les déplacements au sein des communes
- ⇒ Renforcer la desserte TC entre Kourou et les autres communes de la CCDS
- ⇒ Renforcer la sécurité routière
- ⇒ Garantir les flux de transport de marchandises pour le Centre Spatial Guyanais

## Récapitulatif des enjeux pour la CC de l'Est Guyanais

Les enjeux de desserte pour les habitants de la CC de l'Est Guyanais résident dans l'accessibilité à un réseau de transport structurant sécurisé et fiable, dans une meilleure coordination entre les modes de transport routiers et fluviaux (au bourg de Saint-Georges et à Saut Maripa, pour des services de transport fluviaux vers Ouanary, Camopi / Trois Sauts), et dans l'ouverture de la commune de St-Georges aux nouvelles opportunités qu'offre la création du pont sur l'Oyapock.

- ⇒ Améliorer l'offre de transport vers Cayenne
- ⇒ Organiser et sécuriser le transport fluvial sur l'Oyapock
- ⇒ Fiabiliser l'itinéraire Cayenne - St-Georges - Brésil et faire profiter le territoire de l'ouverture vers le Brésil offerte par le Pont
- ⇒ Faciliter les déplacements au sein des communes

## 1.4 Les enjeux de déplacement sur la bande littorale

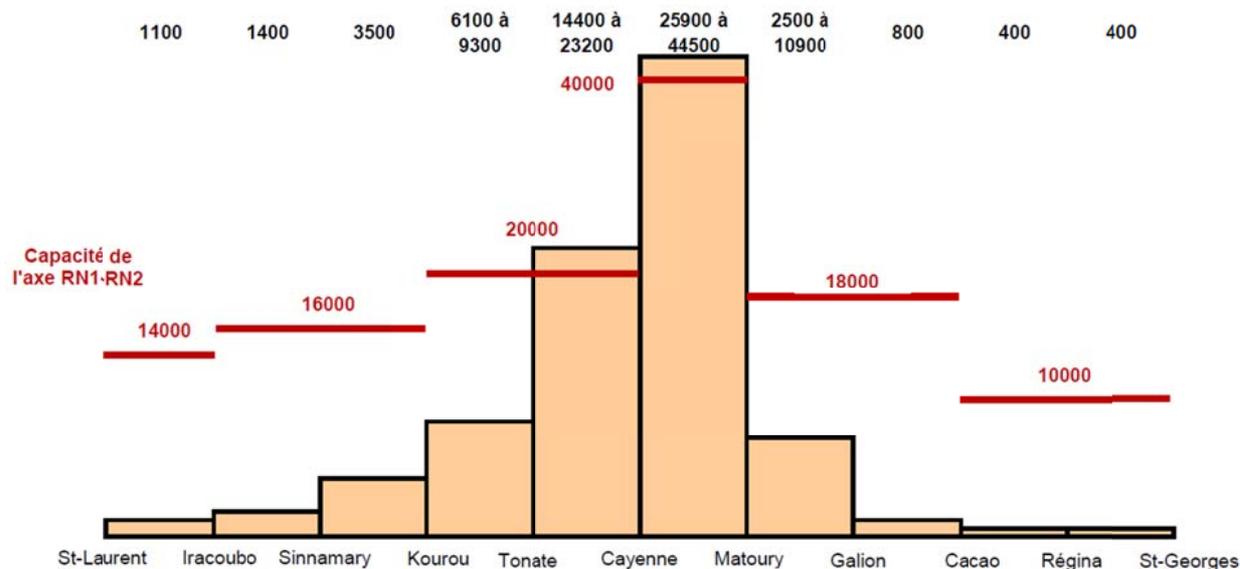
Sur la bande littorale de la Guyane, les déplacements s'organisent autour des infrastructures suivantes.

- **Le réseau routier** : il a un rôle essentiel et prépondérant en Guyane, tant pour le transport de voyageurs (individuel et collectif) que pour le transport de marchandises. L'axe RN1-RN2, long de 440 km, traverse la Guyane d'Est en Ouest, du Brésil au Suriname, en desservant les principaux pôles du pays situés sur la partie littorale. Sur cette colonne vertébrale se greffe un réseau départemental d'une longueur totale de 410 km, constitué de routes interurbaines et de voies urbaines.
- **Les infrastructures portuaires** : elles comprennent d'une part les infrastructures maritimes, et notamment le port de Dégrad des Cannes - Pariacabo (Kourou). La quasi-totalité des marchandises importées ou exportées de Guyane transitent par le port de Dégrad des Cannes sur l'île de Cayenne, à l'exception des marchandises destinées au Centre Spatial Guyanais qui arrivent directement au port de Pariacabo à Kourou (antenne de Dégrad des Cannes). Il existe également un port fluvial de St-Laurent-du-Maroni, qui outre des trafics fluviaux accueille des trafics maritimes (avec des volumes modestes).

- **Les infrastructures aéroportuaires** : le mode aérien a néanmoins un rôle marginal sur la bande littorale, sauf pour certains besoins spécifiques (militaires et sanitaires).

Le diagnostic du PGTD a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- **des coûts de transport élevés** en Guyane (routes, TIG, marchandises), de l'ordre du double de ce que l'on peut constater pour des trajets équivalents en Métropole ;
- **des réseaux de transport qui répondent correctement aux besoins** de déplacements interurbains sur la bande littorale, tant pour les voyageurs que pour les marchandises ;
- **des points sensibles néanmoins à appréhender** dans le cadre du PGTD :
  - des points faibles sur l'itinéraire RN1-RN2 à vocation internationale (ouvrages à portance limitée, mauvaise structure de chaussée sur certaines sections de la RN2, fiabilité du pont du Larivot) ;
  - une amélioration du réseau départemental à finaliser, en particulier sur les itinéraires alternatifs à l'axe RN1-RN2 (RD5, RD8, RD9) ;
- en dehors du réseau routier desservant l'île de Cayenne, **des infrastructures qui permettront d'absorber la hausse attendue des flux à l'horizon du PGTD** : +70 à +100% en 2025, par rapport à la situation actuelle. Ceci s'explique d'une part par les améliorations récentes ou programmées sur les réseaux routiers (RN et RD), et d'autre part par la faiblesse des volumes de trafic sur la bande littorale de la Guyane, en dehors de l'île de Cayenne.



Des améliorations ou adaptations des réseaux et infrastructures de transport s'avèrent néanmoins nécessaires et devront être intégrées dans le cadre du PGTD :

- **Fiabilisation** des RN (aussi bien pour faciliter les flux internes à la Guyane que les flux transamazoniens) et des RD alternatives au réseau national (RD5, RD8, RD9) ;
- **Augmentation de capacité** de la RN1 et de la RN2 vers Cayenne, en intégrant d'autres problématiques spécifiques (environnement urbain, sécurité, développement de l'offre de transports collectifs) ;
- Mise en valeur du réseau TIG et poursuite des améliorations apportées récemment (développement de l'offre et amélioration de la lisibilité du réseau) ;
- **Optimisation du fonctionnement des infrastructures portuaires** : Dégrad des Canes et St-Laurent-du-Maroni.

De ces constats ont été identifiés les enjeux suivants, relatifs à l'amélioration des déplacements interurbains le long de la bande littorale de la Guyane :

<b>Route</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Sécuriser et fiabiliser les infrastructures routières en particulier l'itinéraire RN1/RN2 s'inscrivant sur la panaméricaine atlantique</li> <li>⇒ Améliorer les itinéraires alternatifs à la RN1 et à la RN2</li> <li>⇒ Améliorer la capacité du réseau et la sécurité routière (sur l'île de Cayenne, sur la section Balata-Tonate de la RN1 et sur la section Balata-Califourchon de la RN2)</li> </ul>
<b>Transports collectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Offrir à la population « captive » un service de transport collectif fiable, régulier, à un tarif acceptable</li> <li>⇒ Inciter au report modal des usagers motorisés, vers les transports collectifs</li> </ul>
<b>Marchandises</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Fiabiliser les infrastructures routières et portuaires</li> <li>⇒ Maitriser le coût du transport de marchandises</li> <li>⇒ Développer les échanges économiques sur l'axe panaméricain</li> </ul>
<b>Aérien</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Maintenir en service les aérodromes du littoral, pour répondre aux besoins spécifiques sur la bande littorale et pour développer les échanges avec les communes de l'intérieur</li> </ul>

## 1.5 Les enjeux de déplacements pour les communes isolées et communes de l'intérieur

Le Maroni est l'axe le plus peuplé de la Guyane de l'intérieur. Il représente 90% de la population soit environ 23 000 à 25 500 habitants. Cet axe constitué par le fleuve, concentre une grande partie des enjeux de la desserte des communes de l'intérieur.

Le second bassin intérieur de population est représenté par l'Oyapock, qui délimite comme le Maroni, la frontière avec l'Etat voisin.

Ces deux axes présentent des enjeux auxquels il reviendra de répondre dans le cadre des institutions françaises, mais également dans un cadre de coopération internationale.

**La zone du Maroni** est celle qui dispose de l'offre de transport la plus diversifiée vers les communes de l'intérieur. Le fleuve y est le principal mode de déplacement avec notamment une nouvelle route entre Apatou et Saint-Laurent et des lignes aériennes pour Grand Santi et Maripasoula.

**En ce qui concerne les communes de l'intérieur** : Saül n'est pas desservi par la route et n'est accessible que par voie aérienne. Quant à Saint-Elie, la commune est accessible en hélicoptère et en pirogue avec une piste par Petit-Saut. Mais le statut de cette liaison n'est pas stabilisé.

**Sur le bassin de l'Oyapock**, Camopi et Ouanary sont accessibles en pirogue. Si Ouanary est également accessible par hélicoptère, Camopi possède un aérodrome communal qui vient d'être aménagé et mis aux normes, mais qui n'accueille pas encore de trafic commercial, en l'attente de son changement de statut.

Les flux sont organisés autour des modes suivants :

- **Les fleuves et rivières** remplissent un rôle essentiel et prépondérant en Guyane intérieure, notamment pour les déplacements de courte et moyenne distance, tant pour le transport de voyageurs (individuel et collectif) et que pour le transport de marchandises.
- **Le mode aérien** remplit également une fonction importante pour les déplacements de longue distance. Il permet notamment de répondre à une partie des besoins médicaux et sanitaires de la population.
- **La route et les pistes** sont actuellement surtout utilisées autour des bassins de population. population : autour de Saint-Laurent / Apatou et autour de Saint-Georges. Les autres communes de l'intérieur disposent de pistes qui permettent de se déplacer autour des villages mais ne relient aucune commune entre-elles (sauf Maripasoula – Papaïchton).

Au-delà de ce constat, le diagnostic du PGTD a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

- **Le fleuve constitue un vrai mode de transport efficace** avec une estimation du trafic à plus de 2 millions de passagers par an sur le Maroni et plus de 200 000 passagers par an sur l'Oyapock (95 % de ce trafic se fait à courte distance), mais avec des points sensibles à souligner :
  - le caractère dangereux de la navigation à l'étiage sur certaines zones, alors qu'elles accueillent de nombreux déplacements scolaires,
  - les zones Hermina, Lessé-Dédé, Abbatis Kotica, sur le Maroni, qui peuvent être qualifiées de « critiques » quant à leur franchissement,
  - un fleuve Oyapock qu'il sera difficile de sécuriser,
  - un coût du transport qui est élevé, notamment pour des déplacements de longue distance (proche du coût de l'avion),
  - une sécurisation nécessaire des accostages par des appontements adaptés, notamment pour les marchandises (transports de matières dangereuses et d'hydrocarbures) et les transports scolaires.
- **Des liaisons aériennes essentielles pour assurer des déplacements rapides et réguliers**, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.  
En continuité d'un effort d'investissement important déjà réalisé, il reste à conforter le réseau des infrastructures de transport aérien sur les points suivants :
  - des conditions de sécurité à renforcer (accès, antennes radio et balises, véhicules de secours) et un accueil de passagers à améliorer (aérogares),
  - un entretien régulier des pistes et à terme des réfections importantes pour quelques sites,
  - des possibilités de dessertes limitées par l'interdiction de vol aux appareils monomoteurs ou monoturbines,
  - une extension des aides à l'usage par inscription de nouvelles OSP et une régulation permettant de stabiliser le fonctionnement économique de l'opérateur régional.
- **Pour le réseau routier, avant tout développement il convient d'assurer l'entretien des voies existantes :**
  - les statuts de certaines routes ou pistes importantes ne sont pas encore définis aujourd'hui ; c'est le cas pour la route St-Laurent/Apatou ou pour la piste de Saut-Maripa ;
  - de nouveaux projets peuvent être toutefois considérés, par exemple pour la desserte de St-Elie, commune très enclavée, ou pour le contournement du saut Hermina, difficilement aménageable.

La première étape des études a permis d'identifier les enjeux suivants, relatifs à l'amélioration de la desserte des communes isolées et de l'intérieur de la Guyane.

<b>Fluvial</b>	⇒ Assurer la sécurité et la fiabilisation des temps de parcours, pour les voyageurs et les marchandises
<b>Route</b>	⇒ Pérenniser l'infrastructure existante pour fiabiliser les temps de parcours et la sécurité des déplacements
<b>Aérien</b>	⇒ Renforcer les conditions de sécurité et les fréquences sur les principales dessertes ⇒ Etendre les services aujourd'hui rendus par le transport aérien
⇒ Conforter les projets de développement locaux (tourisme, scolaire, services) par des aménagements prioritaires sur le fleuve et le développement du réseau de voiries locales des bourgs ainsi que par des coopérations internationales.	

## 1.6 Inventaire de la voirie

Un inventaire de la voirie existante a été effectué dans le cadre du PGTD avec les objectifs suivants :

- cartographier le réseau de voirie desservant les communes de la bande littorale de la Guyane ;
- quantifier le linéaire de voirie, par statut (RN, RD, voies communales, voies avec un statut non conforme à leur usage,...) et ainsi mettre en évidence le linéaire réel de voirie à entretenir ;
- intégrer toutes les voiries existantes en vue de définir les principes de hiérarchisation des voiries au sein de chaque intercommunalité.

Un peu plus de 4 000 km de voiries ont été recensées sur les 15 communes du littoral dont :

- 1 969 km de routes ;
- 2 187 km de pistes.

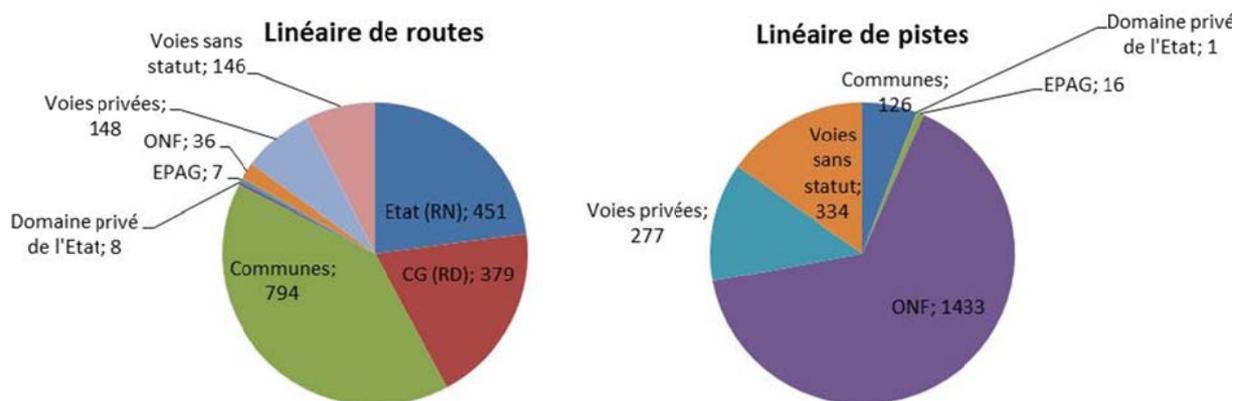


Figure 1 : Inventaire des voiries en Guyane

Cet inventaire a fait émerger :

- un besoin de définir clairement le statut de près de 500 km de voies, dont 70% de pistes et 30% de routes ;
- la nécessité de programmer des investissements importants pour la requalification ou la création de voiries communales, afin d'améliorer la desserte de quartiers existants ou de futures zones d'urbanisation.

*Nota : les linéaires de voiries par commune sont détaillés en annexe.*

## CONCLUSION : LES AXES D'INTERVENTION A PRIVILEGIER

Le diagnostic stratégique a mis en exergue les axes de développement suivants, qui sont à décliner dans les propositions du PGTD :

- sécuriser et fiabiliser les infrastructures existantes en particulier routières, portuaires et aéroportuaires ;
- améliorer les déplacements du quotidien au sein des zones urbanisées et bassins de vie par la création de services TC locaux aussi bien routiers que fluviaux, le maillage et la requalification de la voirie locale ;
- organiser et développer le transport fluvial ;
- développer le transport collectif interurbain là où il y a des routes (TIG) et les dessertes aériennes vers les communes isolées via les OSP ;
- promouvoir les modes actifs là où ils sont pertinents.

## 1.7 Le contexte de gouvernance actuel

### 1.7.1 Les transports collectifs

En l'état actuel, il existe deux autorités organisatrices de transport sur le territoire de la Guyane : la CACL et le Département qui intervient sur le territoire de la CCOG, CCDS et CCEG.

Les communautés de communes, CCOG, CCDS et CCEG, ne disposent pas de compétence en matière de transport.

La CACL dispose de compétence dans les domaines suivants :

- Transport routier (y compris scolaire) à l'intérieur du PTU qui comprend 6 communes d'office à défaut de découpage
- Transport fluvial à l'intérieur du PTU (y compris scolaire)
- Transport maritime urbain

Quant au Département, ses compétences concernent :

- Le transport routier urbain sur les territoires de la CCOG, CCDS et CCEG
- Le transport routier interurbain
- Le transport fluvial scolaire
- Le transport fluvial interurbain
- Le transport maritime interurbain

### 1.7.2 La voirie

Une des spécificités de la gouvernance en matière de voirie en Guyane est le rôle de l'Etat qui a gardé sa compétence sur les routes nationales, essentiellement RN1/RN2, en raison du caractère international de cet axe panaméricain. L'Etat aménage, entretient et gère les routes nationales en Guyane.

Le Conseil Général de Guyane construit, entretient et gère les routes départementales.

La création de la Collectivité Unique (CG+CR) se faisant à compétences inchangées, il n'a pas été retenu à ce stade d'évolution de la consistance du réseau routier national. C'est la Collectivité Unique qui construira, entretiendra et gèrera les routes hors réseau national.

Les communes construisent, entretiennent et gèrent les voiries communales sur leur territoire. La gestion des voies d'intérêt communautaire est une compétence obligatoire des communautés de

communes : aucune voirie n'a pour l'instant été classée d'intérêt communautaire par aucune des CC existantes.

L'ONF construit, entretient et gère les routes forestières (pistes). Certains tronçons de ces routes ont progressivement pris un rôle de desserte locale des urbanisations : leur statut doit donc être revu.

Par ailleurs, de nombreuses voies, pistes ou routes restent voies avec un statut non conforme à leur usage : certaines d'entre elles accueillent une circulation publique. Ces voiries ont été identifiées dans le cadre des études PGTD et doivent faire l'objet d'une qualification juridique.

### 1.7.3 L'aérien

Deux collectivités interviennent dans la gouvernance des équipements et dessertes aériennes.

- Le Conseil Général de Guyane qui construit, entretient et gère les aérodromes de Saint-Laurent-du Maroni, Grand Santi, Maripasoula et Saül. Il est intéressé à obtenir le transfert de propriété de l'aérodrome de Camopi, actuellement propriété de la commune, mais où il est déjà maître d'ouvrage délégué pour le financement et la réalisation des travaux (dont la maîtrise d'œuvre est confiée à la DEAL).

Le Conseil Général 973 est également propriétaire des aérodromes de Saint-Georges, Régina et Ouanary.

Le Conseil Général reçoit pour contribuer au financement de ce service la réversion de la taxe sûreté /sécurité collectée par la DGAC mais ne perçoit aucune redevance auprès d'aucun utilisateur des plateformes.

- Le Conseil Régional qui met en place et finance les lignes sous O.S.P. Dans le cadre des missions qui lui sont dévolues, la Région joue actuellement le rôle de développeur des liaisons aériennes en cohérence avec la stratégie de développement économique qu'elle a adoptée, notamment dans le domaine du tourisme.

La délégation territoriale de la DGAC, dans le cadre de la nouvelle organisation, assure désormais uniquement les missions régaliennes de contrôle de l'application des règles.

## 1.8 Le financement actuel des systèmes de transport

Les objectifs de ce diagnostic financier étaient de :

- dresser un bilan exhaustif des volumes de dépenses d'investissement, d'entretien maintenance et d'exploitation financés sur le territoire Guyanais au titre de la politique de transport et de déplacement ;
- faire apparaître les contributions des principaux financeurs et les ressources utilisées pour financer ces investissements ;
- faire apparaître les contributions réelles des maîtres d'ouvrages.

La méthode de travail a consisté à :

- analyser les données budgétaires des Collectivités Locales (région, département, communes, EPCI et SMTC Cayenne) et Régie de Transport, essentiellement les données analytiques retracées dans les comptes de gestion (dont chapitres ou fonctions 6 et 8 pour données transport et déplacement). Les données disponibles par catégorie de collectivités sont les suivantes :
  - Département / Région : comptes de gestion 2008-2010
  - Villes et EPCI (données disponibles par fonction budgétaire permettant d'identifier les dépenses sur le poste transports-voirie) : Cayenne, Kourou, Matoury, Remire, Saint-Laurent, CCOG, CCCL - comptes de gestion 2009-2010
  - SMTC, RTP : comptes de gestion 2008-2010
- recenser les interventions de l'Etat au travers des divers mécanismes de financement dans lesquels il est impliqué et au travers des opérations qu'il mène en maîtrise d'ouvrage directe.

Ces interventions sont principalement les suivantes :

Le CPER (Contrat de Plan Etat Région)	Période 2007 2013
Le DETR (Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux)	Période 2007 2011
Le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)	PO 2007 2013 - axes 3.1 et 4.2
Le FNADT (fonds national d'aménagement et de développement du territoire)	Période 2007 2011 (hors doublons avec CPER)
Le FEI (Fonds Exceptionnel d'Intervention)	Période 2009 2011
Le FRAFU qui concerne les interventions sur les opérations d'aménagement	FRAFU émerge au FEDER et/ou au CPER (période 2007 2013) Axe 8.1 + d'autres opérations ciblées (LBU, plan de relance, ligne FEDER 2.2).
Le FEADER	Aménagement des voiries rurales
le PDMI (Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires)	Période 2007 2013
Opérations exceptionnelles (Oyapock et Larivot)	Rapport CGEDD mars 2011

### Principes méthodologiques :

- Les données sont présentées en € TTC. La TVA étant égale à 0%, le HT et le TTC sont équivalents. Les collectivités locales, pour les dépenses qu'elles réalisent en maîtrise d'ouvrage directe, collectent le FCTVA (égal à 15,482% des dépenses directes).
- Pour la détermination des dépenses de voirie dans les opérations d'aménagement, un ratio moyen de 37% a été retenu (soit dépenses de voirie dans une opération d'aménagement = 37% du coût de l'opération en moyenne).
- Les dépenses analysées relèvent d'une logique de coût global et concernent à la fois de l'investissement, de l'entretien, de la maintenance, de l'exploitation. Ces dépenses concernent les axes suivants : voirie, transport, mobilité, dans les domaines routiers, aérien, maritime et fluvial.

## 1.8.1 Analyse des dépenses par maître d'ouvrage

### Dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement représentent 70 M€ par an en moyenne annuelle (équivalent crédit de paiement). Ce chiffre est obtenu sur la base des données croisées des Collectivités, de l'Etat et des autres maîtres d'ouvrages utilisant des sources différentes.

Il faut donc analyser ce chiffre comme une moyenne annuelle cohérente à +/-10%. En prospective, ce montant sera mis en perspective avec les enjeux financiers attachés au PGTD.

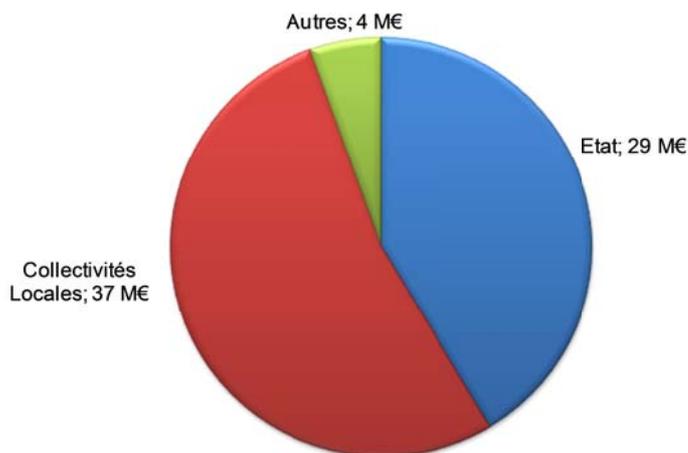


Figure 2 : Dépenses actuelles d'investissement  
En moyenne annuelle - € TTC 2012 - (source : FCL)

### Dépenses d'entretien, exploitation, maintenance

Les dépenses d'entretien, exploitation, maintenance représentent 60 M€ par an (+/-10%) en moyenne annuelle. Ces dépenses sont portées principalement par le Département et, dans une moindre mesure, et à parité, par l'Etat et les communes et EPCI.

Ces dépenses comprennent à la fois l'exploitation du réseau de transport (urbain et surtout scolaire et interurbain), les dépenses d'entretien de la voirie, les dépenses de dragage (port de Dégrad des Cannes) ou encore les OSP (Obligations de Service Public) dans le domaine aérien.

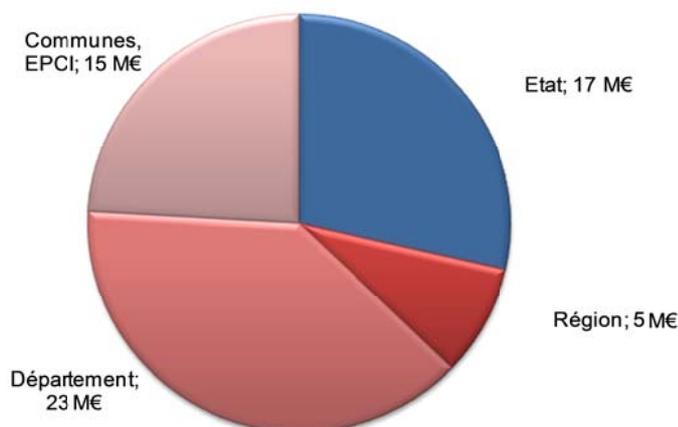


Figure 3 : Dépenses actuelles d'entretien, exploitation, maintenance  
En moyenne annuelle - € TTC 2012 - (source : FCL)

## Synthèse des dépenses actuelles

En synthèse, les dépenses totales annuelles relatives à la voirie, aux transports et à la mobilité représentent un budget annuel global de l'ordre de 130 M€ en moyenne annuelle. Ce coût intègre les dépenses d'équipement, d'entretien, de maintenance et d'exploitation.

C'est ce budget qui doit être mis en perspective avec les dépenses prévues dans le cadre du PGTD dans la partie prospective.

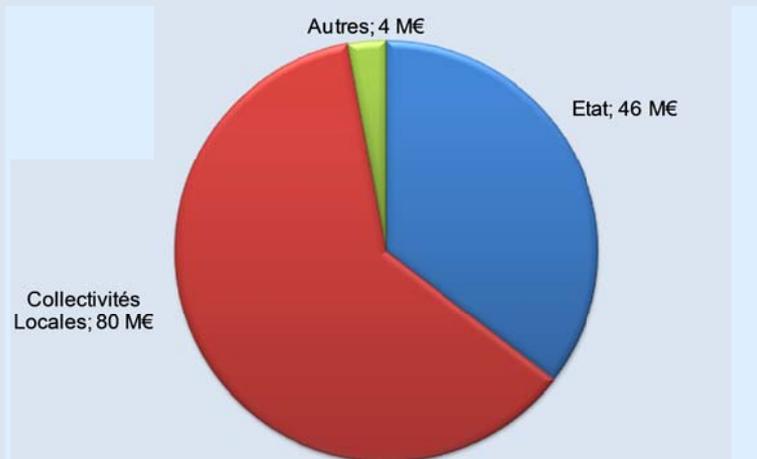


Figure 4 : Dépenses actuelles totales  
En moyenne annuelle - € TTC 2012 - (source : FCL)

### 1.8.2 Financement des dépenses et enjeu des financements croisés

Compte tenu des mécanismes de cofinancement, en particulier sur l'investissement, le découpage du financement des 130 M€ entre maîtres d'ouvrage et financeurs est un peu différent. Il s'analyse comme indiqué ci-dessous :

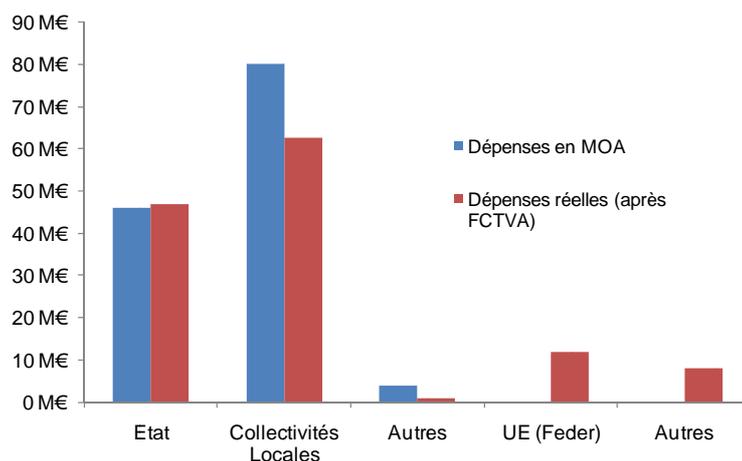


Figure 5 : Comparaison des montants payés par chaque maître d'ouvrage et du coût net après cofinancements - données moyennes annuelles - € TTC 2012 (source : FCL)

La part de l'Etat reste neutre entre volumes dépensés en maîtrise d'ouvrage et participations réelles au financement des dépenses (ce qui signifie que l'Etat intervient en tant que co-financeur sur des opérations pour lesquelles il n'est pas maître d'ouvrage et que parallèlement, pour des opérations sur lesquelles il est maître d'ouvrage, il reçoit des participations). Les montants qu'il verse et qu'il reçoit se neutralisent.

En revanche, dans le cadre de ce découpage, la part des collectivités locales passe à 80 M€ de dépenses réalisées en tant que maître d'ouvrage à un coût final pour leur budget de 63 M€ (compte tenu du solde entre cofinancements reçus et cofinancements versés, et après déduction du FCTVA).

### 1.8.3 Analyse spécifique du schéma de financement pour les collectivités locales

Les collectivités locales disposent, de manière groupée, d'une ressource dédiée au financement du transport, de la voirie et de la mobilité, de l'ordre de 63 M€ par an (dans le périmètre actuel notamment en ce qui concerne les taux de VT). Les ressources identifiées concernent principalement le FIRT, la DGD, les recettes commerciales et le VT. Les ressources non dédiées (notamment fiscalité transférée lors des transferts de compétences de 1982-84) n'ont pas été reconstituées.

Cette ressource est sensiblement équivalente à la charge des dépenses nettes assumées par les collectivités locales.

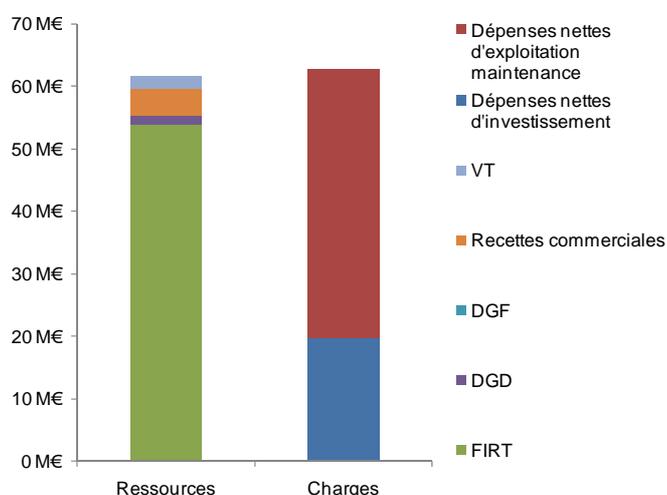


Figure 6 : Comparaison des dépenses assumées par les Collectivités et des recettes dédiées - données moyennes annuelles - € TTC 2012 (source : FCL)

Pour autant, si, de manière groupée, les collectivités locales ont une charge équivalente à leurs ressources dédiées, l'allocation du FIRT rend inégale la contribution de chaque collectivité. L'effort budgétaire global du Département est ainsi de l'ordre de 18 M€, lorsque Région, Communes et EPCI utilisent cette ressource dédiée sur des postes de dépenses autres que la voirie, les transports ou la mobilité. La mise en place de la Collectivité Unique devrait gommer cet écart pour Région et Département.

Il convient de préciser que, pour la Région, l'écart entre ressources dédiées et dépenses est, notamment, à mettre au débit des mauvais taux d'exécution dans le domaine des investissements routiers.

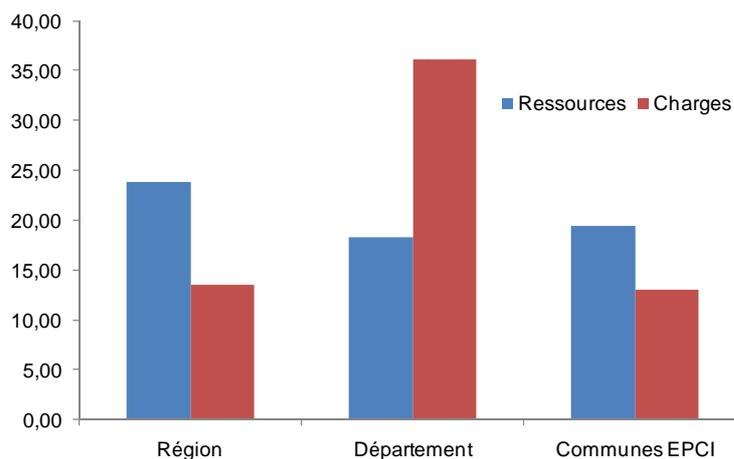


Figure 7 : Comparaison des dépenses et recettes dédiées pour chaque catégorie de Collectivité - données moyennes annuelles - € TTC 2012 (source : FCL)

## CHAPITRE 2. PROPOSITIONS POUR LE PGTD

Les différentes analyses menées dans le cadre des études, ainsi que les échanges nombreux avec le Maître d'ouvrage et ses partenaires, notamment lors des ateliers de concertation, ont conduit le Groupement à faire des préconisations et à sélectionner les projets lui paraissant le mieux répondre aux enjeux identifiés et avoir un bilan coûts-avantages satisfaisant.

Le Plan Global de Transports et de Déplacements n'a pas vocation à se substituer aux documents normatifs ou programmatiques définissant les stratégies d'aménagement et de déplacement aux échelles locales ou régionales. Les études du PGTD ont conduit à faire émerger des enjeux de desserte et à formuler un ensemble de propositions, débattues avec l'ensemble des collectivités concernées, qui pourront alimenter des documents de type Schéma Régional d'Infrastructures de Transport (SRIT), et, à des échelles plus locales, des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Les scénarios de desserte proposés dans le PGTD ont été comparés et évalués, afin de définir une enveloppe financière globale, sur la période 2013-2025, pour répondre aux enjeux de desserte du territoire, à la fois en termes de dépenses d'investissement et de fonctionnement (entretien des réseaux viaires, dépenses d'exploitation des réseaux TC). Les projets intégrés au PGTD, qui ont fait l'objet d'une concertation avec les différentes collectivités, devront toutefois être approfondis par les maîtres d'ouvrage et autorités compétentes, et réintégrés aux documents de planification, notamment :

- le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), en cours de révision (en lien notamment avec la stratégie à retenir pour la desserte des communes isolées et communes de l'intérieur) ;
- le Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT), qui constituera une révision du Schéma Régional des Transports élaboré en 2000 ;
- le SCoT de la CAACL, qui devrait être prochainement amendé ;
- les Plan de Déplacements Urbains des intercommunalités, notamment de la CAACL.

On présente ci-après les propositions du PGTD pour les quatre intercommunalités (déplacements de proximité), puis à l'échelle régionale (déplacements interurbains et desserte des communes isolées et de l'intérieur).

## 2.1 Déplacements de proximité dans les communes de la bande littorale

L'amélioration des déplacements de proximité (courte distance : au sein d'une commune ou d'une intercommunalité), qui représentent une grande majorité des déplacements réalisés par les guyanais, est un enjeu essentiel du PGTD. Dans cette optique, le diagnostic a fait émerger les axes d'intervention suivants.

### Mailler, développer et aménager les voiries locales

La Guyane accuse un retard important en termes d'aménagement et de maillage de la voirie locale, qui plus est dans un contexte de forte croissance démographique. Par conséquent, un grand nombre de projets étudiés sur ce thème dans le cadre du PGTD ont été retenus, de façon prioritaire (comme détaillé ci-après, par intercommunalité). Ces projets peuvent consister à :

- améliorer la qualité du réseau viaire existant (en créant des revêtements de piste, en requalifiant certaines voiries existantes) ;
- créer des voies de maillage pour fluidifier la circulation, et séparer les flux locaux des flux de transit ;
- augmenter la capacité d'axes structurants ;
- faciliter la circulation des transports en commun (en créant des couloirs de bus ou sites propres), des cyclistes et des piétons (partage de la voirie) ;
- développer le réseau viaire en cohérence avec les projets de développement urbain.

### Développer les transports collectifs et améliorer les conditions d'intermodalité

Le développement des transports collectifs est un des leviers principaux pour répondre aux enjeux d'amélioration des déplacements de proximité mis en évidence.

Le développement volontariste de réseaux TC hiérarchisés, proposant une offre TC renforcée, lisible et accessible au plus grand nombre, constitue une des priorités du PGTD. Différents modes de transport seront déployés, en fonction des besoins et de la configuration urbaine :

- création de 3 réseaux de transport urbain sur les territoires de la CACL, de Saint-Laurent et de Kourou, pour la desserte des pôles urbanisés ;
- création de services de transport à la demande dans les communes rurales, dont l'habitat est dispersé ;
- renforcement du réseau de transport interurbain TIG, pour la desserte interurbaine (cf. § 2.2.3) mais également pour les trajets périurbains, en périphérie des pôles urbains de Saint-Laurent (depuis Apatou, Awala-Yalimapo, Mana) et Kourou (depuis Sinnamary, Tonate et Iracoubo).

L'organisation des différents modes de transport est replacée dans une réflexion plus globale, multimodale, prenant en compte l'intégralité de la chaîne de déplacement, de porte à porte. Le PGTD intègre donc :

- la création de pôles d'échanges sur l'ensemble du territoire (pôle de mobilité communaux, intercommunaux et régionaux) ;
- des aménagements pour les modes actifs (piétons, cyclistes), pour encourager les déplacements courte distance à pied ou à vélo, et faciliter l'accès aux pôles de transport ;
- la création de parcs-relais au sein de la CACL, en connexion avec le réseau de transport structurant (en parallèle : la réglementation du stationnement dans l'hypercentre de Cayenne) ;
- la mise en place d'une tarification du stationnement sur voirie ; Cayenne est sans doute une des dernières villes françaises de cette taille à ne pas avoir mis en place une telle politique levier pour l'usage des TC ;

- le développement de la voirie en cohérence avec le développement des réseaux TC (aménagement de couloirs bus ou voies dédiées, requalification de pénétrantes en boulevard urbain) ;
- la création de dessertes fluvio-maritimes, complémentaires des réseaux TC routiers.

Enfin, le modèle de financement des réseaux TC doit être remis à plat pour faciliter l'accès au réseau TC pour l'ensemble des habitants, y compris les plus modestes. Cette **refonte des politiques tarifaires** devra s'accompagner d'une contribution plus importante des collectivités au financement des réseaux de transport en commun.

On décline ci-après les préconisations par intercommunalité.

### 2.1.1 CA du Centre Littoral

Le diagnostic a montré qu'il est à la fois nécessaire de développer la voirie et améliorer son maillage et sa qualité pour mieux desservir l'urbanisation actuelle d'une part et drainer les nouvelles urbanisations à venir d'autre part.

Par ailleurs, le diagnostic identifie comme enjeu essentiel le développement d'un réseau de transport collectif d'agglomération que la CACL s'emploie d'ailleurs à mettre en place pour 2013.

Deux scénarios de déploiement coordonné d'aménagements de voiries et d'infrastructures TC sont proposés dans le PGTD sur la CACL avec :

- un scénario « **Maillage de la voirie et facilitation des TC** » mettant l'accent sur le déploiement et le maillage de la voirie, avec en complément des sites dédiés aux TC facilitant la circulation du réseau bus ;
- un scénario « **Report modal** » mettant l'accent sur le déploiement des infrastructures TC de type TCSP. Dans ce 2<sup>ème</sup> 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.

### Maillage et développement de la voirie

Le PGTD intègre :

- de nombreux projets d'amélioration ou de maillage du réseau viaire : à Cayenne (Maringouins-Leblond, Tigre-Tarzan), à Matoury (desserte de Cogneau-Lamirande, Attila-Cabassou...) ;
- une requalification des axes d'entrée Ouest / Sud de l'île de Cayenne (RN1 entre Balata et Tonate, RN2 entre Balata et le centre de Matoury), en réponse aux phénomènes de congestion qui devraient s'accroître avec le développement urbain prévu à Macouria et Matoury, pour faciliter notamment la circulation des transports en commun ;
- la création d'un axe structurant entre Cayenne et Rémire (artère Est), support de lignes TC et lien entre zones urbanisées ou en cours d'urbanisation ;
- le développement de voiries de desserte internes aux projets urbains (Soula, Maillard, Savane Marivat, écoquartier Vidal, ZAC Montsinéry, etc.).

On présente sur le schéma ci-après les projets de création ou de requalification prévus sur la CACL, pour les 2 scénarios.

- dans le scénario 1 sont intégrés une grande partie des projets identifiés avec les acteurs visant à un maillage local abouti de l'île de Cayenne à l'horizon PGTD ;
- dans le scénario 2 (report modal vers les TC), ne sont retenus que les projets de voirie programmés ou indispensables à la bonne irrigation de l'agglomération par les transports collectifs ou au déploiement du réseau TCSP aux différents horizons.

La liste détaillée des projets proposés est disponible en annexe du rapport.

## La création d'infrastructures dédiées aux transports en commun

Certains des projets de développement de la voirie précédemment présentés intègrent des voies dédiées aux transports collectifs.

Pour le scénario 1, il s'agit d'aménager de façon ponctuelle des couloirs bus, afin de faciliter la circulation des bus dans les zones les plus congestionnées (17.8 km de couloirs bus prévus).

Dans le cadre du scénario 2, des couloirs bus sont également créés (20.6 km), et on envisage la création d'une ligne de TCSP, pour faciliter l'accès à l'île de Cayenne depuis ses entrées Ouest et Est.

A l'Ouest, les enjeux consistent à :

- desservir des urbanisations nouvelles ou existantes éloignées du centre ;
- les relier au centre-ville de Cayenne ainsi qu'aux équipements majeurs centraux et au secteur commercial de Balata - Collery ;
- proposer des dessertes rapides avec un mode adapté à ces besoins.

Le besoin en TCSP est donc de nature principalement périurbaine :

- vitesse élevée pour être attractif : pour ce faire nécessité de voies dédiées sur au moins une partie de la RN1 et RN2 ;
- peu d'arrêts ;
- accueil de toutes les lignes ou une majorité des lignes passantes (TCU, TIG, transports scolaires) ;
- capacité nécessaire : environ 4 500 voyageurs/jour/sens en 2025 pour RN1 et RN2 (soit 700-800 voy/heure/sens maximum avec une hypothèse de part de marché optimiste de 20%).

On préconise la réalisation de couloirs bus sur la RN1 entre Balata et Tonate (13.1 km), ainsi qu'entre Balata et Maringouins (2.2 km), où un pôle d'échange multimodal pourrait être créé.

A l'Est, les enjeux consistent plutôt à :

- accompagner les développements urbains en cours ;
- structurer le développement urbain futur dans Remire ;
- desservir cette densité depuis la sortie de l'hypercentre jusqu'à Vidal qui apparaît comme un nouveau pôle structurant de l'agglomération à moyen terme.

Le besoin en TCSP est donc sur ce secteur de nature urbaine. Les fonctionnalités attendues sont :

- une vitesse moyenne d'environ 20km/h ;
- des arrêts rapprochés drainant les zones d'habitat et desservant au plus près les équipements (lycées, Université...) ;
- une bonne fréquence ;
- une grande régularité ;
- une amplitude de type urbain (5h - minuit ou 1h).

On préconise donc la réalisation d'une ligne de TCSP avec une emprise réservée sur 6.6 km, entre Saint-Denis et Vidal :

- Emprise réservée du Boulevard Urbain Est de St-Denis à Palika ;
- Emprise à réserver de Palika à Vidal via les Ames Claires, la mairie de Remire, puis le long d'une voirie parallèle à la RD1 à l'ouest.

A l'horizon du PGTD, une liaison de Bus à Haut Niveau de Service semble adaptée à la demande de transport, tout en laissant la possibilité de faire évoluer cette liaison vers un mode plus capacitaire à plus long terme.

On récapitule ci-après les linéaires d'aménagement TC envisagés dans chaque scénario.

	Scénario 1	Scénario 2
Couloirs bus	17.8 km <i>dont 7.4 km entre Balata et Soula (RN1)</i> <i>dont 3.0 km entre Balata et PROGT (RN2)</i>	20.6 km dont 13.1 km entre Balata et Tonate <i>dont 3.0 km entre Balata et PROGT (RN2)</i>
TCSP	-	8.8 km dont 6.6 km entre Vidal et St-Denis dont 2.2 km entre Balata et Maringouins
Total	17.8 km	29.4 km

Il est fait apparaître sur les schémas suivants les aménagements dédiés aux TC pour les deux scénarios (en bleu). Est représentée également en vert une future ligne TCSP reliant Maringouins à Saint-Denis, qui pourrait préfigurer à plus long terme la connexion entre les axes d'entrée Ouest et Est (à un horizon post 2025, hors PGTD).

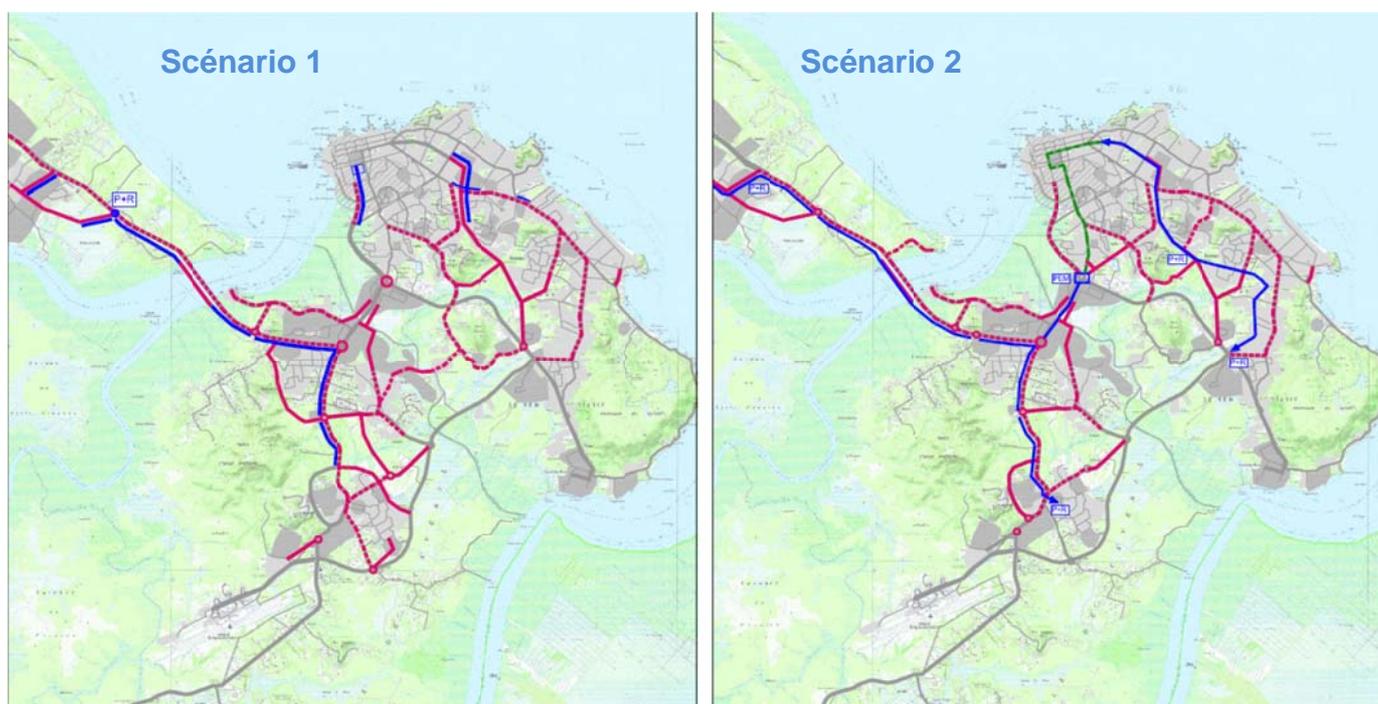


Figure 8 : Les deux scénarios d'infrastructure de la CACL (voirie en rouge + aménagements TC en bleu)

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe B :

- Fiche Action N° 1 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CACL (maîtrise d'ouvrage commune / CACL / Collectivité Unique)
- Fiche Action N° 2 - Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL (maîtrise d'ouvrage Etat)
- Fiche Action N° 3 - Création d'une ligne de TCSP

Le tableau ci-après récapitule les linéaires d'aménagement d'infrastructures programmés sur le territoire de la CACL (y compris aménagements dédiés aux TC), pour l'ensemble des maîtres d'ouvrages concernés : communes / CACL, Collectivité Unique (aménagement des routes départementales), Etat (aménagement des routes nationales).

Voiries aménagées (création ou requalification)	Linéaire (km)		Investissements (M€ 2012)	
	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 1	Scénario 2
<i>Voiries communales Ouest CACL (Macouria, Montsinéry)</i>	142.0 km (TC : 1.5 km)	143.5 km (TC : 3.0 km)	247.8 M€	253.7 M€
<i>Voiries communales Sud CACL (Matoury, Roura, Tonnégrande)</i>	60.8 km (TC : 0 km)	50.9 km (TC : 1.5 km)	104.6 M€	90.1 M€
<i>Voiries communales Centre CACL (Cayenne, Rémire)</i>	44.3 km (TC : 3.6 km)	44.0 km (TC : 0 km)	101.4 M€	92.4 M€
<i>TCSP</i>	-	8.8 km (TC : 8.8 km)	0 M€	88 M€
<b>TOTAL Voiries communales (maîtrise d'ouvrage CACL / communes)</b>	<b>248.6 km (TC : 5.1 km)</b>	<b>247.2 km (TC : 13.3 km)</b>	<b>453.8 M€</b>	<b>524.2 M€</b>
TOTAL Voirie départementale	13.6 km (TC : 2.3 km)	13.6 km (TC : 0 km)	24.5 M€	22.2 M€
TOTAL Voirie nationale (RN1 + RN2)	16.1 km TC : 10.4 km)	23.3 km TC : 16.1 km)	113.0 M€	125.7 M€
<b>TOTAL Voiries CACL (toutes maîtrises d'ouvrage)</b>	<b>278.3 km (TC : 17.8 km)</b>	<b>284.1 km (TC : 29.4 km)</b>	<b>587 M€</b>	<b>672 M€</b>

Les projets de maillage et aménagement de voirie se décomposent de la manière suivante :

	Scénario 1	Scénario 2
Création de nouvelles voiries	390 M€	432 M€
Requalification de voirie existante	202 M€	240 M€

## La mise en place d'un réseau TC d'agglomération

Le réseau TC qui sera déployé sur les 6 communes de l'agglomération se composera :

- de lignes structurantes ou fortes qui peuvent être des TCSP sur les principaux axes (entrée Ouest/Sud depuis Tonate et Matoury, entrée Est depuis Rémire) ;
- des lignes secondaires qui relient les bourgs (Montsinéry, Tonnégrande, Roura, Cacao), gros quartiers et zones commerciales entre eux ;
- des lignes locales qui irriguent les quartiers vers les bourgs ou les équipements proches ;
- des liaisons fluviales (à court/moyen terme entre le Vieux Port de Cayenne et Pointe Liberté, à plus long terme un prolongement jusqu'à Soula).

Le développement de ce réseau TC s'appuiera notamment sur les aménagements d'infrastructures précédemment présentés, qui amélioreront la vitesse commerciale des bus, et donc l'attractivité du réseau.

Il est proposé, dans le cadre du PGTD, de retenir 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

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 4 - Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération

## Une stratégie multimodale

La mise en place de ce réseau TC s'accompagnera également de :

- l'aménagement d'arrêts de bus, de pôles de mobilité « communaux » (Rémire, Matoury, Montsinéry, Tonnégrande, Roura, Cacao, Tonate, Soula) et d'un pôle multimodal régional (en connexion au réseau de transport interurbain) à Cayenne (centre ou en périphérie de Cayenne, à proximité de Maringouins) ;
- de la mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne (Vieux Port), Pointe Liberté, et Soula / Montsinéry (à plus long terme) ;
- la définition d'une politique de stationnement : réglementation dans l'hypercentre (stationnement payant) et création de parcs-relais pour encourager le rabattement sur les transports en commun (à Soula, Matoury, et éventuellement Vidal/Palika dans le cas où un axe TCSP est réalisé entre Rémire et Cayenne).

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe B :

→ Fiche Action N° 5 - Création de pôles de mobilité sur la CACL

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

→ Fiche Action N° 7 - Refonte de la politique de stationnement de la CACL

## La mise en place d'un réseau TC d'agglomération

De façon générale, le PGTD 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, 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, est intégrée au PGTD.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe B :

→ Fiche Action N° 8 - Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL

## Synthèse des préconisations sur le territoire de la CACL : INVESTISSEMENT

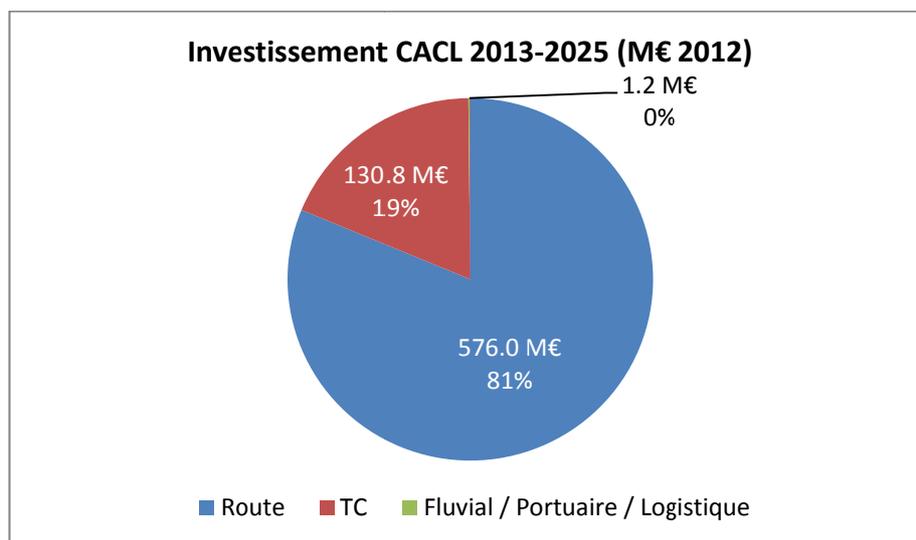
Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)	
			Scénario 1	Scénario 2
<b>Action N° 1 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CACL (maîtrise d'ouvrage communes / CACL / Collectivité Unique)</b>				
Projets voiries Ouest CACL (Macouria, Montsinéry)	Communes / CACL	2013 à 2025	247.7 M€	253.7 M€
Projets voiries Sud CACL (Matoury, Roura, Tonnégrande)	Communes / CACL	2015 à 2025	104.6 M€	90.1 M€
Projets voiries Centre CACL (Cayenne, Rémire)	Communes / CACL	2013 à 2025	101.4 M€	92.4 M€
Projets voiries départementales	Collectivité Unique	2017 à 2023	24.5 M€	22.2 M€
TOTAL Voiries (tous maîtres d'ouvrages)			478.3 M€	458.5 M€
<b>Action N° 2 - Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL (maîtrise d'ouvrage Etat)</b>				
Projets d'aménagement de la voirie nationale (RN1 / RN2) sur la CACL hors Pont du Larivot *	Etat	2015 à 2025	113.0 M€	125.7 M€
<b>Action N° 3 - Création d'une ligne de TCSP</b>				
Aménagement TCSP entre Balata et Maringouins	CACL	2022	-	22 M€
TCSP Est entre Saint-Denis et Vidal	CACL	2025	-	66 M€
<b>Action N° 4 - Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération</b>				
Mise en place du réseau TCU : aménagement des points d'arrêt	CACL	Dès 2015	4 M€	4 M€
<b>Action N° 5 - Création de pôles de mobilité sur la CACL</b>				
Pôle d'échanges multimodal régional et réaménagement de la gare routière existante	CACL / Collectivité Unique	2020	10.3 M€	10.3 M€
Pôles de mobilité communaux à Rémire, Matoury Centre, Montsinéry, Tonnégrande, Roura, Cacao, Tonate, Soula	CACL	2015 à 2020	2 M€	2 M€
<b>Action N° 6 - Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula</b>				
Aménagements nécessaires à Cayenne Vieux Port et Pointe Liberté	CACL	2020	-	1 M€
Aménagement d'appontements à Soula et Montsinéry	CACL	2025	-	0.4 M€
<b>Action N° 7 - Refonte de la politique de stationnement de la CACL</b>				
Mise en place de stationnement	Cayenne	2020	0 M€	0 M€

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)	
payant dans l'hypercentre de Cayenne				
Création de parcs-relais	CACL	2020 à 2025	1 M€ (2 parcs)	2.5 M€ (5 parcs)
<b>Action N° 8 - Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL</b>				
Sécurisation des axes principaux pour les modes actifs et réalisation des « boucles de l'Île de Cayenne »	CACL	2015 à 2025	-	15.8 M€
<b>TOTAL CACL (€ 2012)</b>			<b>608.6 M€</b>	<b>708.2 M€</b>

*\*Nota : le doublement du Pont du Larivot qui contribuera également à fluidifier les échanges internes à la CACL est pris en compte dans son objectif prioritaire de fiabilisation de l'itinéraire RN1/RN2 et dit panaméricaine atlantique et qui fait l'objet d'une demande de prise en compte au réseau RTE-T avec l'objectif d'un renforcement des échanges à l'échelle du plateau des Guyanes*

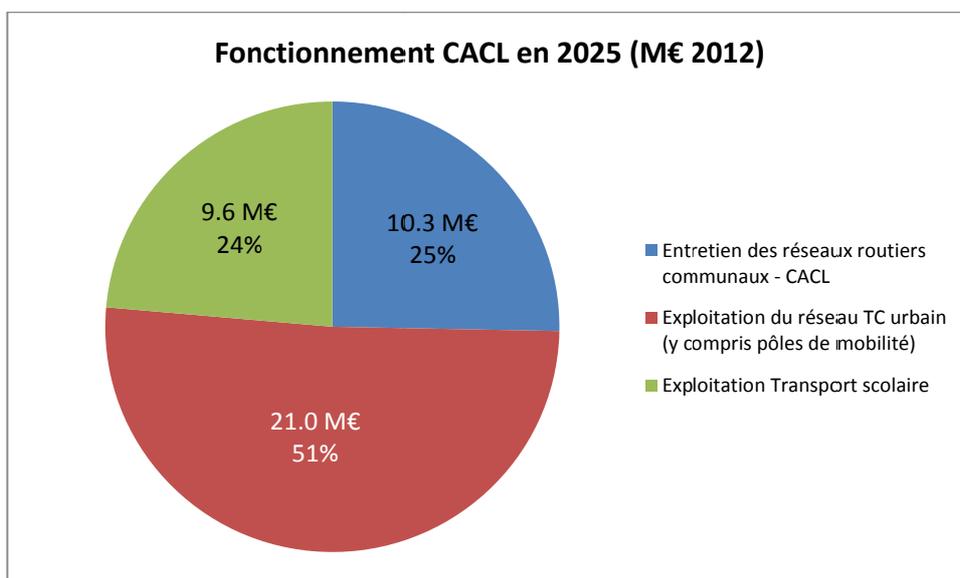
On récapitule dans le tableau ci-après la ventilation des coûts d'investissement, par poste, pour le scénario 2 (retenu pour l'élaboration des maquettes financières du PGTD) :

Poste	Investissement 2013-2025 (M€ 2012)
Infrastructures routières	576.0 M€
Transports en commun routiers	130.8 M€
Transport fluvio-maritime	1.4 M€
<b>TOTAL CACL</b>	<b>708.2 M€</b>



## Synthèse des préconisations sur le territoire de la CACL : FONCTIONNEMENT

Poste	MOA	Dépenses annuelles d'exploitation en 2025 (€2012)	
		Scénario 1	Scénario 2
Entretien du réseau routier des communes de la CACL	Communes / CACL	10.3 M€	10.3 M€
Financement de l'exploitation du réseau TC urbain	CACL	16.2 M€	20.6 M€ (dont 1 M€ fluvial)
Exploitation des pôles de mobilité (y compris pôle d'échanges régional)	CACL	0.4 M€	0.4 M€
Financement de l'exploitation du réseau de transport scolaire de la CACL	CACL	9.6 M€ (dont 0.6 M€ fluvial)	9.6 M€ (dont 0.6 M€ fluvial)
<b>TOTAL CACL (en 2025, €2012)</b>		<b>36.5 M€</b>	<b>40.9 M€</b>



Dans le cadre de la consolidation financière des maquettes du PGTD, a été retenu le scénario 2 pour la CACL, soit :

- un investissement prévisionnel de 708.2 M€ sur la période 2013-2025 (dont 132 M€ affectés aux transports en commun routiers et fluviaux)
- des dépenses de fonctionnement atteignant 40.9 M€ par an en 2025 (dont 10.3 M€ pour l'entretien des réseaux routiers)

## 2.1.2 CC de l'Ouest Guyanais

Pour les communes de Saint-Laurent, Awala-Yalimapo, Apatou et Mana, les préconisations sont les suivantes :

- **renforcement du maillage du réseau viaire de Saint-Laurent-du-Maroni**, en cohérence avec les perspectives de développement à court et moyen terme (notamment : ZAC Saint-Maurice et ZAC des Malgaches) et l'OIN en cours de définition ;
  - requalification de 12.3 km de voiries
  - création de 48.6 km de voiries
- **fiabilisation des axes routiers structurants** pour la CCOG (RD8 / RD9 notamment) ;
- **création d'un réseau TC urbain sur la commune de Saint-Laurent**, et déploiement progressif de ce réseau pour faire face à la croissance de la demande de déplacement à l'horizon 2025 (offre de 3.3 M véhicule-km à l'horizon 2025) ;
- **développement de l'offre TC périurbaine entre Saint-Laurent et les communes d'Awala-Yalimapo, Mana et Apatou (réseau TIG)**. Une offre de transport local type « transport à la demande » pourra également être mise en place, pour faciliter les déplacements entre les hameaux isolés et les centres-bourgs / pôles de transport ;
- **aménagement des points d'arrêts du réseau TC urbain et de pôles de mobilité** à Awala, Mana, Apatou et Javouhey, pour encourager l'utilisation des transports en commun et faciliter l'intermodalité ;
- **réaménagement de la gare routière de Saint-Laurent en pôle d'échange intercommunal**, et création d'un pôle d'échange multimodal secondaire au niveau de l'embarcadère vers Albina (en connexion avec les lignes de transport fluvial) ;
- **aménagements pour sécuriser et encourager les déplacements à vélo et à pied**, notamment le long de la RN1 en entrée de Saint-Laurent (les circulations cyclables / piétons doivent également être intégrées dans la conception des projets de maillage routier intégrés au PGTD).

Pour les communes du Haut-Maroni, non reliées au réseau routier principal, on préconise, pour l'amélioration des conditions de mobilité « au quotidien » :

- l'aménagement et le développement de la voirie locale (essentiellement des pistes) pour faciliter les déplacements entre pôles de vie ;
- la mise en place d'une offre de transport public fluvial, notamment pour les trajets « courte distance » entre villages isolés et centres-bourgs.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

- Fiche Action N°9 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCOG reliées au réseau routier
- Fiche Action N°10 - Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni
- Fiche Action N°11 - Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni
- Fiche Action N°12 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG
- Fiche Action N°18 - Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire (*pour les liaisons entre Saint-Laurent et les communes de la CCOG*)
- Fiche Action N°21 - Fiabilisation du réseau routier départemental (*pour les axes RD8 / RD9*)
- Fiche Action N°25 - Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves Maroni et Oyapock
- Fiche Action N°32 - Amélioration du bac Saint-Laurent / Albina

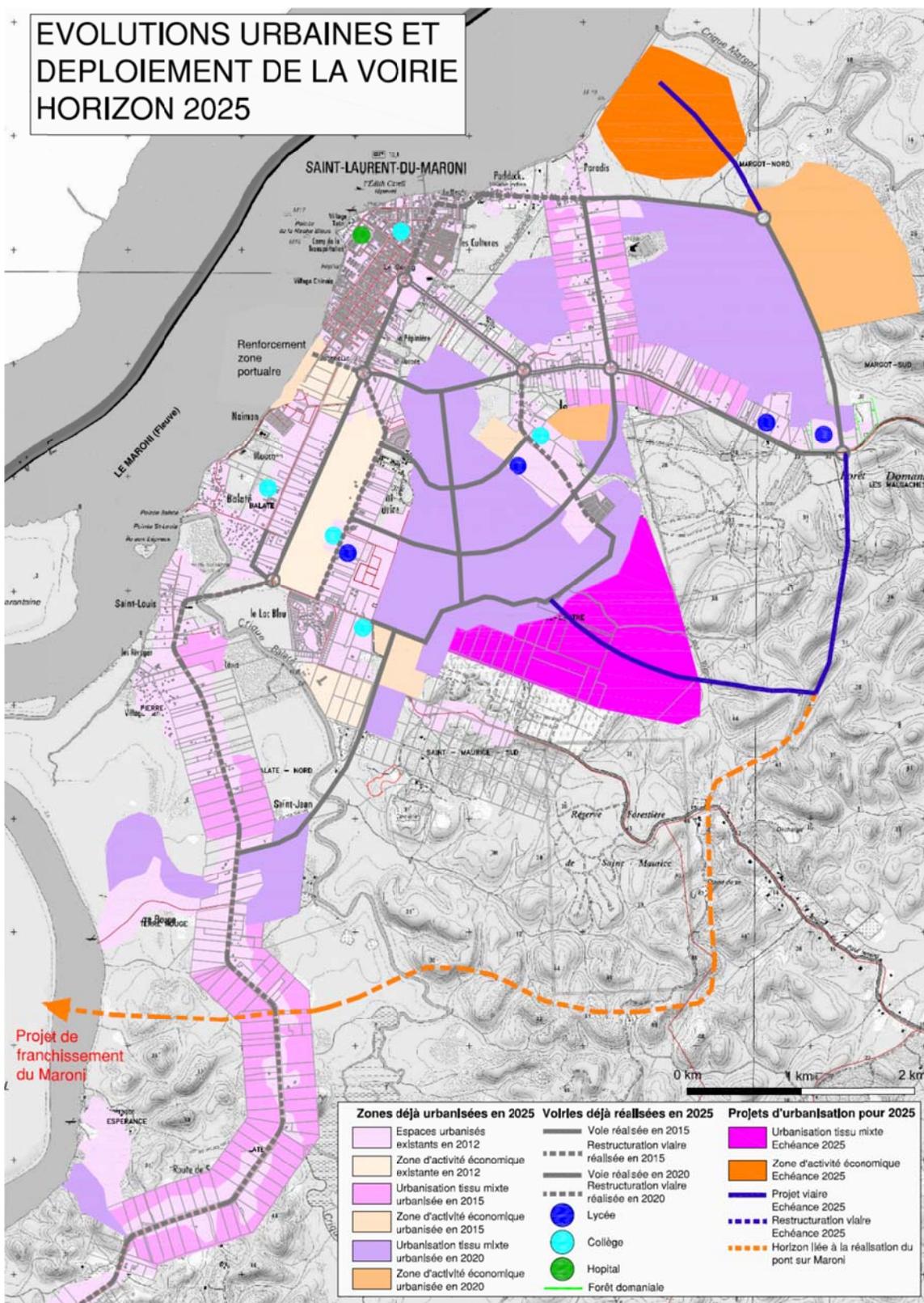


Figure 9 : Développement urbain et projets de voirie à Saint-Laurent (horizon 2025)

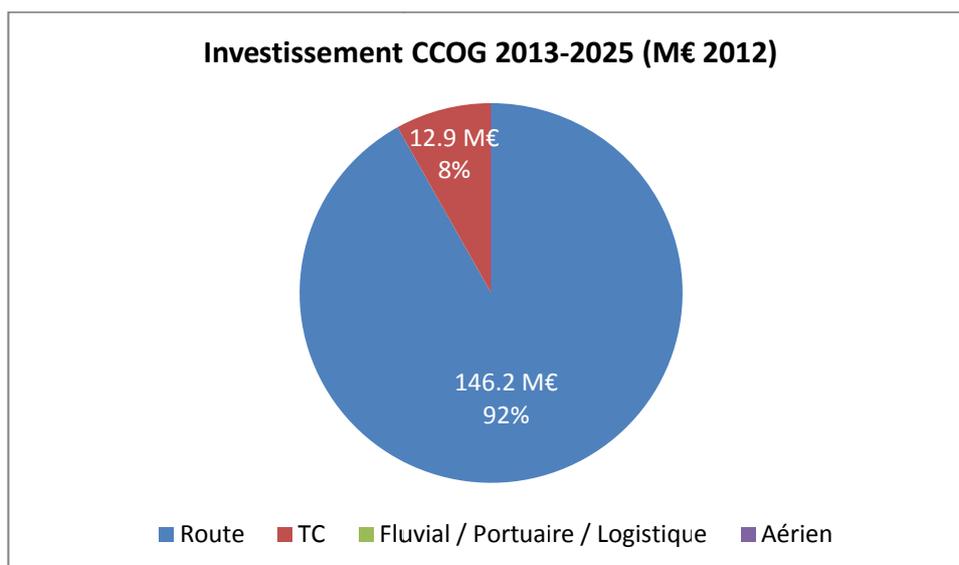
## Synthèse des préconisations sur le territoire de la CCOG : INVESTISSEMENT

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 9 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCOG reliées au réseau routier</b>			
Projets voiries communales et ZAC Saint-Laurent	Saint-Laurent / CCOG	2013 à 2025	98.5 M€
Développement voirie communale Mana, Awala, Apatou + revêtement pistes	Communes / CCOG	2013 à 2025	35.5 M€
Projets Voiries départementales (9.5 km)	Collectivité Unique	2015 à 2022	8.1 M€
Projets Voiries nationales (4.3 km)	Etat	2015 à 2025	8.7 M€
Aménagements complémentaires pour les modes actifs (vélos, piétons)	Communes / CCOG	2015 à 2020	4.1 M€
<b>TOTAL</b>			<b>154.9 M€</b>
<b>Action N° 10 - Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni</b>			
Mise en place du réseau TCU : aménagement des points d'arrêt	Saint-Laurent	2015 à 2025	2.1 M€
<b>Action N° 11 - Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni</b>			
Aménagement de la gare routière existante Création d'un nouveau pôle multimodal dans le quartier de la Charbonnière	Collectivité Unique	Dès 2015	1.0 M€
<b>Action N° 12 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG</b>			
Création de pôles de mobilité communaux à Awala-Yalimapo, de Mana, d'Apatou	Collectivité Unique	2015	0.9 M€
Aménagement des points d'arrêt TAD à Awala-Yalimapo, Mana, Apatou, Maripasoula et Papaïchton	Collectivité Unique	2020	0.15 M€
<b>TOTAL CCOG (€ 2012)</b>			<b>159.1 M€</b>

*Nota : Les dépenses d'investissements en voiries communales intègrent le linéaire de voirie des ZAC ou autres opérations d'aménagement à venir jusqu'en 2025.*

On récapitule dans le tableau ci-après la ventilation des coûts d'investissement, par poste :

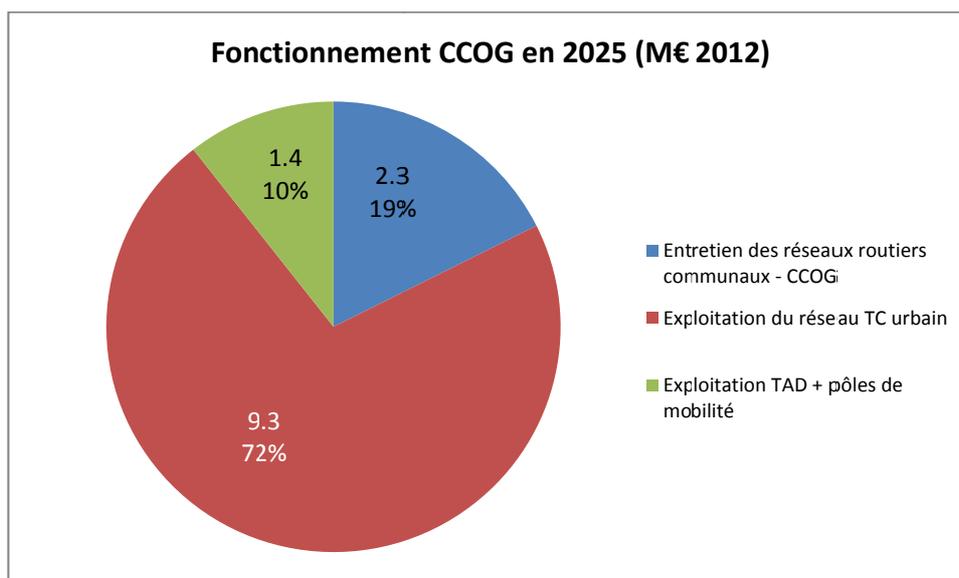
Poste	Investissement 2013-2025 (M€ 2012)
Infrastructures routières	146.2 M€
Transports en commun	12.9 M€
<b>TOTAL CCOG</b>	<b>159.1 M€</b>



### Synthèse des préconisations sur le territoire de la CCOG : FONCTIONNEMENT

Poste	MOA	Dépenses annuelles d'exploitation en 2025 (€2012)
Entretien du réseau routier des communes de la CCOG (SLM, Apatou, Mana, Awala)	Communes / CCOG	2.3 M€
Financement de l'exploitation du réseau TC urbain de Saint-Laurent (y compris pôle d'échanges Saint-Laurent)	Saint-Laurent / CCOG	9.3 M€
Exploitation des pôles de mobilité	Collectivité Unique	0.2 M€
Financement du transport à la demande à Mana, Awala, Apatou, Maripasoula/Papaïchton	Collectivité Unique	1.2 M€
<b>TOTAL CCOG (en 2025, €2012)</b>		<b>13.0 M€</b>

*Nota : les dépenses liées au renforcement du réseau interurbain TIG et à la création de services de transport fluvial sont intégrées au § 2.2.3.*



Consolidation financière sur le territoire de la CCOG :

- un investissement prévisionnel de **159.1 M€** sur la période 2013-2025
- des dépenses de fonctionnement atteignant **13.0 M€** par an en 2025

### 2.1.3 CC des Savanes

Sur la commune de Kourou :

- la principale mesure consiste à mettre en place et développer le réseau de transport en commun sur le territoire de la ville (offre kilométrique de 800 000 véh-km à l'horizon 2025) ; la création d'un pôle d'échanges multimodal est préconisé ;
- le réseau viaire sera développé, notamment au sein de la ZAC 2, principal projet urbain de la commune.

Les autres communes de la CCDS bénéficieront :

- d'un développement du réseau viaire en cohérence avec le développement des communes (y compris : requalification de la RN1 en traversée d'Iracoubo) ;
- d'un renforcement de desserte TIG, pour faciliter le rabattement sur Kourou et Saint-Laurent ;
- de la création de pôle de mobilité, pour faciliter et encourager l'utilisation des transports en commun ;
- de services de transport à la demande, desservant les communes d'Iracoubo et Sinnamary ;
- la commune de Saint-Elie sera desservie par des services de transport public multimodaux coordonnés permettant de relier le bourg à Kourou (type TAD entre le bourg de St-Elie et l'embarcadère, puis transport fluvial sur le lac du barrage, et ligne TIG entre Petit Saut et Kourou). A terme, une piste sera créée pour rejoindre le nouveau village de Saint-Elie, puis le bourg.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

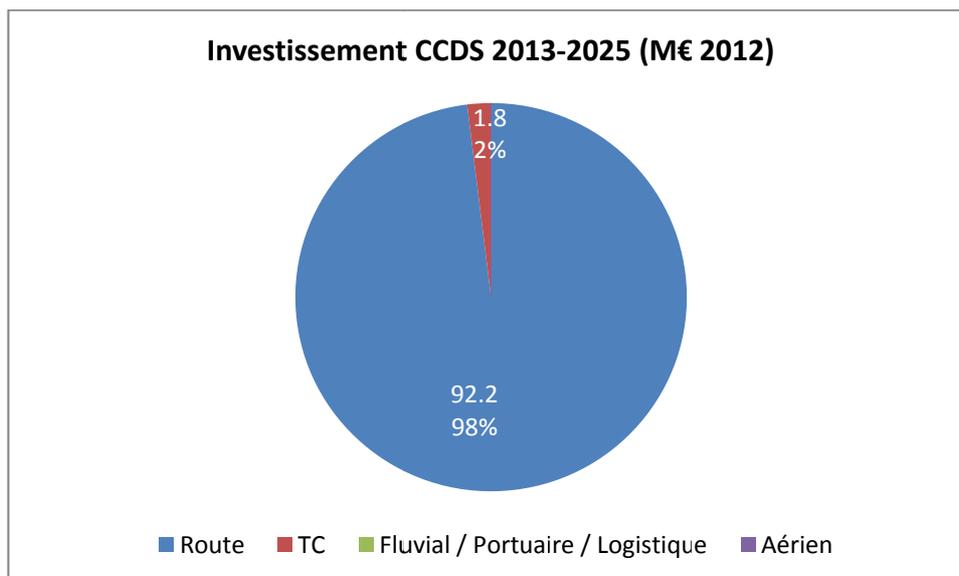
- Fiche Action N° 13 -Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCDS
- Fiche Action N° 14 - Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou
- Fiche Action N° 15 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS
- Fiche Action N° 18 - Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire (*pour les liaisons entre Kourou et Iracoubo, Sinnamary, Petit Saut*)
- Fiche Action N° 23 - Amélioration de la desserte de Saint-Elie

## Synthèse des préconisations sur le territoire de la CCDS : INVESTISSEMENT

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 13 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCDS</b>			
Aménagement ou création de voiries communales à Kourou	Kourou	2015 à 2025	65.3 M€
Développement de la voirie communale à Iracoubo et Sinnamary + revêtement de pistes	Communes / CCDS	2013 à 2025	21.9 M€
Requalification de la RN1 en traversée d'Iracoubo	Etat	2025	3.0 M€
Aménagements complémentaires pour les modes actifs (vélos, piétons)	Communes / CCDS	2015 à 2020	2.0 M€
<b>TOTAL</b>			<b>92.2 M€</b>
<b>Action N° 14 - Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou</b>			
Mise en place du réseau TCU : aménagement des points d'arrêt	Kourou	2015 à 2020	0.8 M€
Création d'un nouveau pôle multimodal à Kourou	Kourou	2015	0.5 M€
<b>Action N° 15 -Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS</b>			
Création de pôles de mobilité communaux à Iracoubo et Sinnamary	Collectivité Unique	2015	0.4 M€
Aménagement des points d'arrêt TAD à Iracoubo, Sinnamary, Saint-Elie	Collectivité Unique	2020	0.1 M€
<b>TOTAL CCDS (€ 2012)</b>			<b>94.0 M€</b>

On récapitule dans le tableau ci-après la ventilation des coûts d'investissement, par poste :

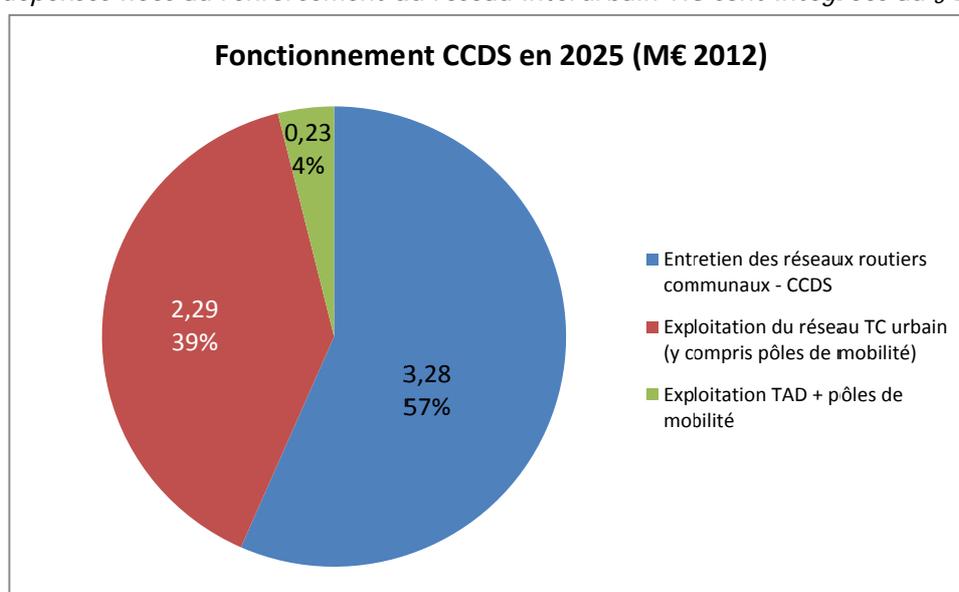
Poste	Investissement 2013-2025 (M€ 2012)
Infrastructures routières	92.2 M€
Transports en commun	1.8 M€
<b>TOTAL CCOG</b>	<b>94.0 M€</b>



**Synthèse des préconisations sur le territoire de la CCDS : FONCTIONNEMENT**

Poste	MOA	Dépenses annuelles d'exploitation en 2025 (€2012)
Entretien du réseau routier des communes de la CCDS	Communes / CCDS	3.3 M€
Financement de l'exploitation du réseau TC urbain de Kourou (y compris : coûts d'exploitation du pôle d'échanges)	Kourou	2.3 M€
Exploitation des pôles de mobilité et financement du transport à la demande à Iracoubo, Sinnamary, Saint-Elie	Collectivité Unique	0.2 M€
<b>TOTAL CCDS (en 2025, €2012)</b>		<b>5.8 M€</b>

*Nota : les dépenses liées au renforcement du réseau interurbain TIG sont intégrées au § 2.2.3.*



Consolidation financière sur le territoire de la CCDS :

- un investissement prévisionnel de 94.0 M€ sur la période 2013-2025
- des dépenses de fonctionnement atteignant 5.8 M€ par an en 2025

### 2.1.4 CC de l'Est Guyanais

Pour la CC de l'Est Guyanais sont préconisées les mesures suivantes :

- le **développement des voiries locales en cohérence avec l'expansion des zones d'urbanisation**, en intégrant tout particulièrement la problématique des circulations à pied et à vélo (nécessité de sécuriser les principaux axes, par exemple entre le bourg de Régina et le collège) ; une piste est programmée entre St-Georges et le village de Tampak ;
- la **fiabilisation de la RN2**, axe structurant pour relier Cayenne, Régina et St-Georges ;
- le **renforcement de la desserte TIG** (dont une ligne desservira le pont sur l'Oyapock depuis Cayenne), la création d'un **pôle de mobilité à Régina** et d'un **pôle multimodal à proximité du centre de St-Georges** (connexion réseaux TIG / lignes de transport fluvial vers Trois Palétuviers et Ouanary) ;
- le **développement d'une offre de transport fluvial sur l'Oyapock**, entre St-Georges et Ouanary, et entre Saut Maripa et Camopi / Trois Sauts ; une ligne TIG sera créée et exploitée en correspondance avec les services de transport fluviaux entre Saut Maripa et St-Georges ;
- enfin, la mise en place d'un service de transport à la demande à St-Georges et Régina.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe B :

→ Fiche Action N° 16 - Aménagements de voirie sur la CCEG

→ Fiche Action N° 17 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG

→ Fiche Action N° 18 - Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire (pour les liaisons entre Régina, St-Georges et Cayenne ; pour la liaison entre St-Georges et Saut-Maripa)

→ Fiche Action N° 21 - Mise à niveau du réseau routier national (RN2 entre St-Georges, Régina, Cayenne)

→ Fiche Action N° 25 - Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves Maroni et Oyapock (pour la création de services fluviaux depuis St-Georges centre vers Ouanary et Saut-Maripa vers Camopi / Trois Sauts)

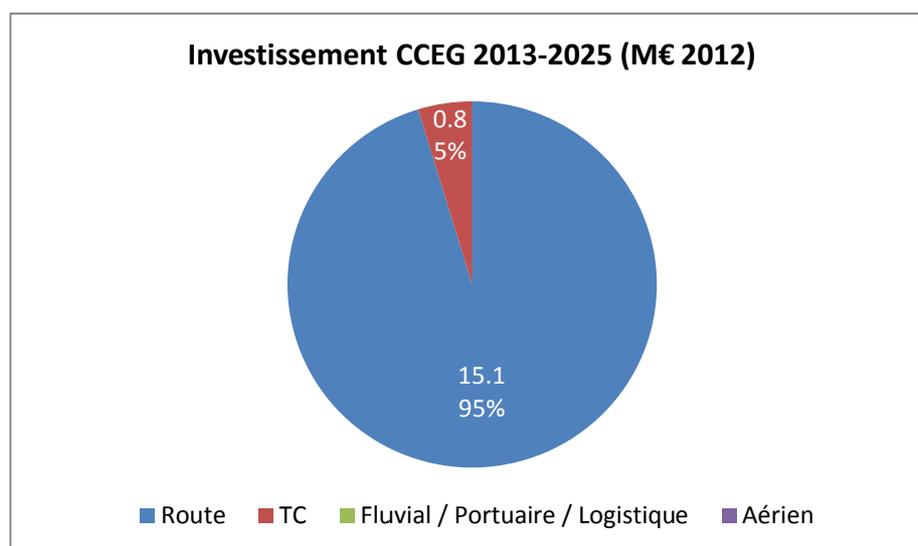
### Synthèse des préconisations sur le territoire de la CCEG : INVESTISSEMENT

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 16 - Aménagements de voirie sur la CCEG</b>			
Piste St-Georges / Tampak	Communes / CCEG	2020	2.0 M€
Développement de la voirie communale à Régina	Communes /	2013 à 2025	12.6 M€

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
et St-Georges + revêtement de pistes	CCEG		
Aménagement de l'entrée de ville à Régina et St-Georges (pour sécurisation des déplacements à vélo)	Communes / CCEG	2020	0.5 M€
<b>TOTAL</b>			<b>15.1 M€</b>
<b>Action N° 17 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG</b>			
Création d'un pôle de mobilité communal à Régina	Collectivité Unique	2020	0.2 M€
Création d'un pôle multimodal à Saint-Georges	Collectivité Unique	2020	0.5 M€
Aménagement des points d'arrêt TAD à Régina et Saint-Georges	Collectivité Unique	2020	0.05 M€
<b>TOTAL CCEG (€ 2012)</b>			<b>15.9 M€</b>

On récapitule dans le tableau ci-après la ventilation des coûts d'investissement, par poste :

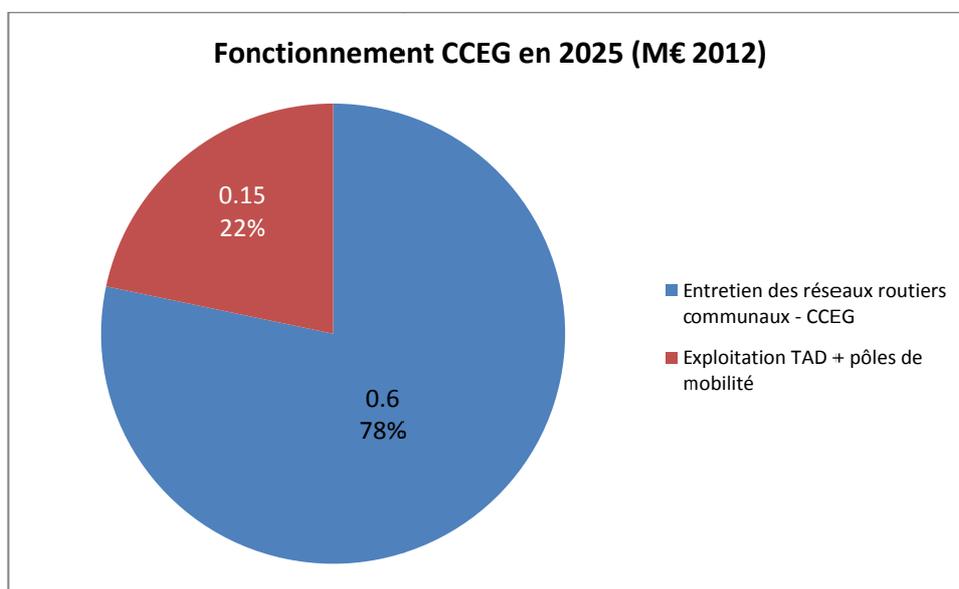
Poste	Investissement 2013-2025 (M€ 2012)
Infrastructures routières	15.1 M€
Transports en commun	0.8 M€
<b>TOTAL CCOG</b>	<b>15.9 M€</b>



## Synthèse des préconisations sur le territoire de la CCEG : FONCTIONNEMENT

Poste	MOA	Dépenses annuelles d'exploitation en 2025 (€2012)
Entretien du réseau routier des communes de la CCEG	Communes / CCEG	0.6 M€
Exploitation des pôles de mobilité et financement du transport à la demande à Régina et Saint-Georges	Collectivité Unique	0.15 M€
<b>TOTAL CCEG (en 2025, €2012)</b>		<b>0.75 M€</b>

*Nota : les dépenses liées au renforcement du réseau interurbain TIG sont intégrées au § 2.2.3.*



Consolidation financière sur le territoire de la CCEG :

- un investissement prévisionnel de 15.9 M€ sur la période 2013-2025
- des dépenses de fonctionnement atteignant 750 K€ par an en 2025

## 2.2 Déplacements interurbains sur la bande littorale

Pour l'amélioration des déplacements urbains sur la bande littorale, les propositions retenues dans le cadre du PGTD concernent :

- la sécurisation / fiabilisation d'infrastructures existantes (routières et portuaires) ;
- la hiérarchisation et le développement d'une offre de transport en commun multimodale, adaptée aux enjeux de desserte de chaque territoire.

### 2.2.1 Sécurisation et fiabilisation du réseau routier structurant

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 ou du réseau départemental. En revanche, ces réseaux doivent nécessairement être modernisés et fiabilisés pour assurer la continuité des échanges de personnes et de marchandises sur la bande littorale.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 20 - Mise à niveau du réseau routier national (RN1/RN2)

→ Fiche Action N° 21 - Fiabilisation du réseau routier départemental (collectivité unique)

### Synthèse des préconisations sur le réseau routier structurant

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 20 - Mise à niveau du réseau routier national (RN1/RN2)</b>			
RN1 - Reconstruction des ponts Saut Sabbat et Grand Laussat	Etat	2015	14 M€
RN1 - Doublement du pont du Larivot	Etat	2020	100 M€
RN1 - Aménagement de 2 aires de service sur la RN1	Etat	2019	1 M€
RN1 - Aménagement de créneaux de dépassement entre Tonate et Kourou	Etat	2019	2 M€
RN1 - Doublement de l'ouvrage à voie unique de portance 26 tonnes (Portal)	Etat	2020	2 M€
RN1 - Nouveau pont sur la rivière Kourou	Etat	2025	30 M€
RN1 - Doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes (Counamama, Iracoubo)	Etat	2025	11.5 M€
RN2 - Reconstruction du pont sur la Comté	Etat	2015	16 M€
RN2 - Finalisation des travaux d'amélioration de la structure de chaussée entre Régina et St-Georges	Etat	2015	42 M€
RN2 - Aménagement d'une aire de service	Etat	2019	0.5 M€

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
RN2 - Doublement des ouvrages à voie unique de portance 40 tonnes (Kapiri, Kaurrouai, Gabarret)	Etat	2025	8 M€
<b>TOTAL Réseau routier national RN1/RN2</b>			<b>227.0 M€</b>
<b>Action N° 21 - Fiabilisation du réseau routier départemental (collectivité unique)</b>			
Finalisation de la réhabilitation de la RD5	Collectivité Unique	2016 à 2018	30.8 M€
Finalisation de la réhabilitation de l'itinéraire RD8-RD9	Collectivité Unique	2017 à 2019	31.5 M€
<b>TOTAL Réseau routier départemental (collectivité unique)</b>			<b>62.3 M€</b>
<b>TOTAL RN/RD bande littorale (€ 2012)</b>			<b>289.3 M€</b>

Si on ajoute les projets réalisés sur les réseaux routiers départemental / national sur le territoire de la CACL, de Saint-Laurent et d'Iracoubo (cf. fiches action N°1, 2, 9 et 13), les dépenses totales sont les suivantes :

<b>INVESTISSEMENT - Réseau routier national</b>	<b>364.4 M€</b>
<i>dont aménagements des sections interurbaines (action n°20)</i>	<i>227.0 M€</i>
<i>dont aménagements CACL (action n°2)</i>	<i>125.7 M€</i>
<i>dont aménagements Saint-Laurent (action n°9)</i>	<i>8.7 M€</i>
<i>dont aménagements traversée Iracoubo (action n°13)</i>	<i>3.0 M€</i>
<b>INVESTISSEMENT - Réseau routier départemental (collectivité unique)</b>	<b>92.6 M€</b>
<i>dont aménagements sections interurbaines (action n°2)</i>	<i>62.3 M€</i>
<i>dont aménagements CACL (action n°1)</i>	<i>22.2 M€</i>
<i>dont aménagements Saint-Laurent (action n°9)</i>	<i>8.1 M€</i>
<b>INVESTISSEMENT - Réseaux routiers interurbains RN+RD</b>	<b>457.0 M€</b>

La fiabilisation des réseaux routiers structurants implique également de mettre en œuvre une **politique d'entretien / maintenance adaptée**. La maquette financière du PGTD intègre une augmentation des dépenses de fonctionnement allouées à l'entretien des réseaux routiers national / départemental, avec un montant de 30 K€ / km / an (au lieu d'un ratio de 15/20 K€ / km / an constaté aujourd'hui, mais qui ne permet pas d'entretenir le réseau dans des conditions suffisantes, ce qui engendre une dégradation rapide de ces axes structurants).

Poste	MOA	Dépenses annuelles d'exploitation en 2025 (€2012)
Entretien du réseau routier national, 440 km	Etat	13.3 M€ / an
Entretien du réseau routier départemental (collectivité unique), 517 km (après transfert : route du fleuve jusqu'à Saut-Hermina, route de Petit Saut)	Collectivité Unique	15.2 M€ / an
<b>TOTAL (en 2025, €2012)</b>		<b>28.5 M€</b>

## 2.2.2 Transport de marchandises / Ports / Logistique

La fiabilisation du réseau routier structurant devra s'accompagner du développement des infrastructures nécessaires au transport de marchandises.

Afin 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), le PGTD préconise :

- l'amélioration de l'outillage du port de Dégrad des Cannes ; d'autre part, le schéma de fonctionnement actuel devra être optimisé, tant dans l'organisation du travail que dans la gestion du parc à conteneurs ;
- la mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni (dragage du chenal, renforcement du quai existant, création d'un nouveau quai) ;
- l'aménagement du port international fluvial de Saint-Laurent et l'achat d'un bac (notamment pour augmenter la capacité de trafic marchandises) ;
- le développement de plateformes logistiques sur la CACL et à St-Laurent.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe B :

→ Fiche Action N° 31 - Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes

→ Fiche Action N° 32 - Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni

→ Fiche Action N° 33 - Amélioration du bac Saint-Laurent / Albina

→ Fiche Action N° 34 - Création de plateformes logistiques en Guyane

### Synthèse des préconisations pour le transport de marchandises / ports / logistique

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 31 - Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes</b>			
Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes	Collectivité Unique	2015 à 2020	11.0 M€
<b>Action N° 32 - Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni</b>			
Dragage du chenal, renforcement du quai existant, création d'un nouveau quai	Collectivité Unique	2015 à 2020	21.0 M€
<b>Action N° 33 - Amélioration du bac Saint-Laurent / Albina</b>			
Aménagement du port international fluvial de Saint-Laurent et achat d'un bac	Collectivité Unique	2015	11.1 M€
<b>Action N° 34 - Création de plateformes logistiques en Guyane</b>			
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	Privé	Dès 2020	Investissement privé estimé à 60 M€
<b>TOTAL Transport fluvial / maritime / logistique (€ 2012)</b>			<b>103.1 M€</b>

**RECAPITULATIF DES PROJETS POUR L'AMELIORATION DES DEPLACEMENTS INTERURBAINS DES VOYAGEURS ET MARCHANDISES SUR LA BANDE LITTORALE**

Réseau routier national (sections interurbaines) RN : 227.0 M€

Réseau routier départemental (sections interurbaines) : 62.3 M€

Développement du transport de marchandises / ports / logistique : 103.1 M€

Soit un investissement total de **369.4 M€** sur la période 2013-2025

On récapitule l'ensemble des projets sur les cartes ci-après (nota : cette carte représente également les projets réalisés programmés pour la desserte des communes isolées et de l'intérieur, dont les préconisations sont détaillées au § 0).

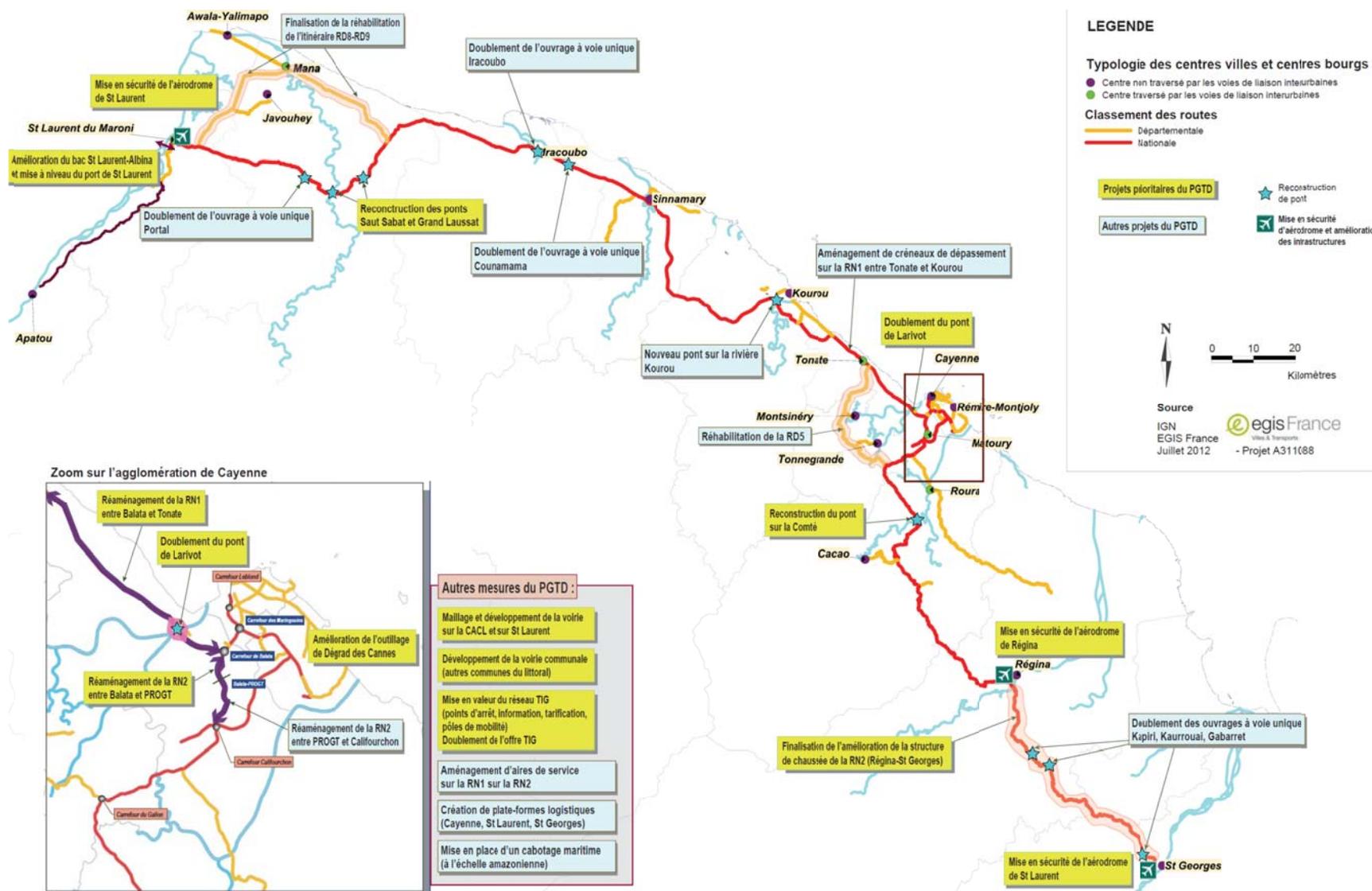


Figure 10 : Projets inscrits au PGTD pour la desserte de la bande littorale

### 2.2.3 Développement des transports collectifs

Sur la base des projets d'infrastructures précédemment présentés, la Collectivité Unique pourra mettre en place une offre de transports collectifs hiérarchisés à l'échelle régionale, en veillant à :

- proposer des solutions ou modes adaptées aux contraintes d'accessibilité du territoire ;
- coordonner les différentes liaisons proposées au sein de pôles de mobilité ou pôles d'échanges multimodaux ;
- mettre en place une tarification accessible à tous.

#### Développement de l'offre de transport 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 (jusqu'à 6.3 M véh-km en 2025).

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.

Le déploiement de ce nouveau réseau doit s'accompagner de :

- la mise en place d'un nouveau modèle économique de financement du réseau TIG, avec une tarification plus accessible pour tous (et donc une hausse importante du financement de la Collectivité Unique pour compenser le déficit d'exploitation) ;
- l'aménagement de points d'arrêt, pour rendre le réseau plus accessible et plus lisible (avec information voyageurs).

#### Renforcement de l'offre de transport scolaire

En parallèle, le PGTD intègre une augmentation importante des besoins de financement pour le transport scolaire, qui 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). Toutefois, avec la création du PTU de la CACL qui récupère la compétence Transport Scolaire sur son territoire, les dépenses de la Collectivité Unique devraient diminuer, et s'élever à environ 16 M€ à l'horizon 2025.

Pour la desserte scolaire des communes de la bande littorale, on affecte donc un montant de 12 M€ en 2025 (le reste étant affecté au transport scolaire fluvial sur le Maroni).

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 18 - Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire

→ Fiche Action N° 19 - Modernisation de la tarification des transports publics

**Synthèse des préconisations pour le transport interurbain de voyageurs :  
INVESTISSEMENT**

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 18 - Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire</b>			
Aménagement des arrêts TIG	Collectivité Unique	Dès 2013	1 M€
<b>TOTAL Investissement Transport interurbain (€ 2012)</b>			<b>1 M€</b>

**Synthèse des préconisations pour le transport interurbain de voyageurs :  
FONCTIONNEMENT**

Poste	MOA	Dépenses annuelles d'exploitation en 2025 (€2012)
Financement du réseau de transport interurbain routier TIG (offre kilométrique : 6.3 M véh-km à l'horizon 2025)	Collectivité Unique	9.5 M€
Financement du transport scolaire routier et fluvial	Collectivité Unique	12 M€
<b>TOTAL (en 2025, €2012)</b>		<b>21.5 M€</b>

A l'échelle régionale, le financement de l'exploitation des services de transport interurbain de voyageurs sur la bande littorale (TIG / transport scolaire) représente donc une enveloppe de 21.5 M€ à l'horizon 2025.

La carte de la page suivante représente le réseau de transport multimodal régional (nota : cette carte intègre également les liaisons de transport fluvial et de transport aérien sous OSP, pour la desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées, cf. § 2.3).

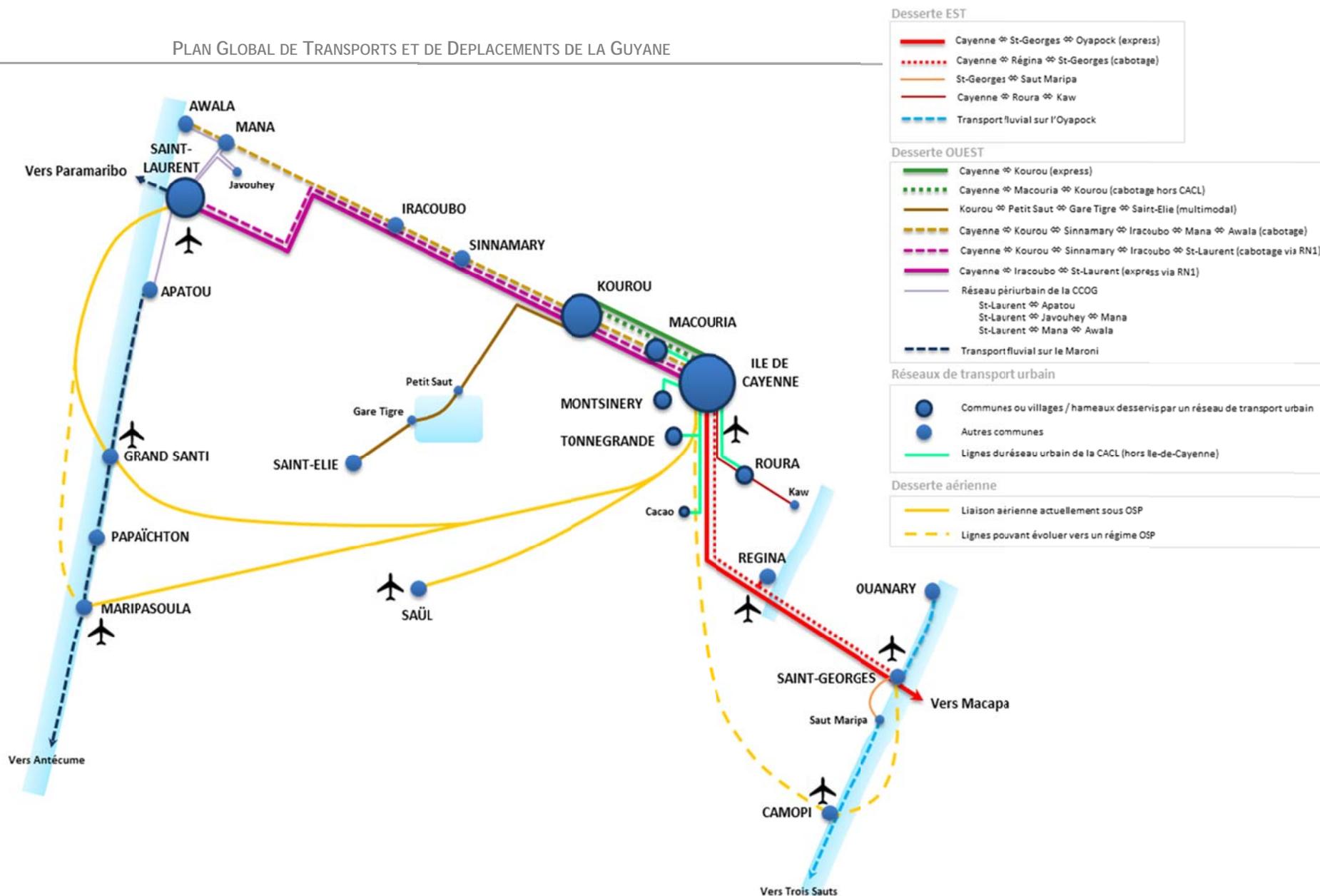


Figure 11 : Réseaux de transports interurbains régionaux, tous modes (transport routier, fluvial, aérien)

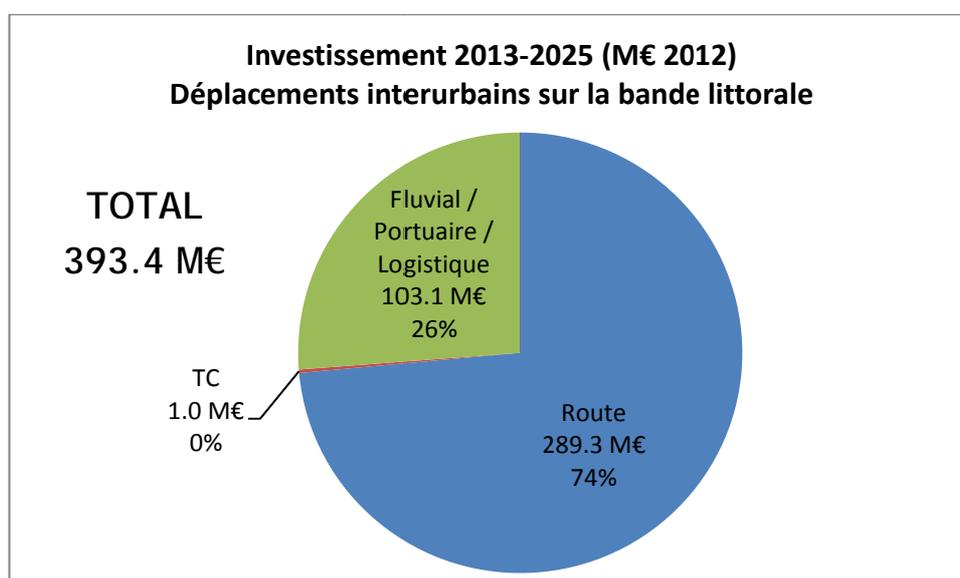
## 2.2.4 Récapitulatif des dépenses pour l'amélioration des déplacements interurbains sur la bande littorale

On récapitule dans les tableaux ci-après les dépenses d'investissement programmées sur la période 2013-2025, et les dépenses de fonctionnement en 2025.

### INVESTISSEMENT 2013-2025 - Déplacements interurbains sur la bande littorale

Projet	MOA	Dépenses d'investissement (€2012)
Réseau routier national (sections interurbaines) RN	Etat	227.0 M€
Réseau routier départemental (sections interurbaines)	Collectivité Unique	62.3 M€
<b>Total ROUTE</b>		<b>289.3 M€</b>
Développement du transport de marchandises / ports / logistique	Etat	103.1 M€
Développement du réseau TC routier (TIG)	Collectivité Unique	1 M€
<b>TOTAL Investissement - Déplacements interurbains (€ 2012)</b>		<b>393.4 M€</b>

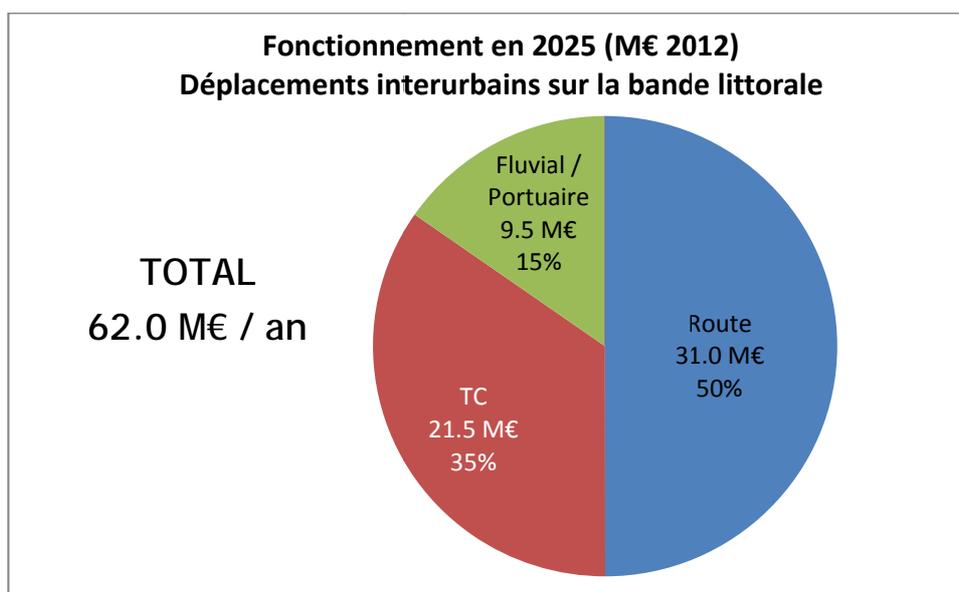
(dont 60 M€ d'investissements privés pour le développement de plateformes logistiques)



### FONCTIONNEMENT EN 2025 - Déplacements interurbains sur la bande littorale

Dépense de fonctionnement	MOA	Dépenses de fonctionnement en 2025 (€2012)
Entretien du réseau routier national	Etat	13.3 M€
Entretien du réseau routier départemental	Collectivité Unique	15.2 M€

Dépense de fonctionnement	MOA	Dépenses de fonctionnement en 2025 (€2012)
Entretien des autres voies (voies privées, domaine privé de l'Etat)	A définir	2.5 M€
<b>Total ROUTE</b>		<b>31.0 M€</b>
Financement de l'exploitation du réseau TIG	Collectivité Unique	9.5 M€
Financement du transport scolaire routier	Collectivité Unique	12.0 M€
<b>Total TRANSPORT COLLECTIF / SCOLAIRE</b>		<b>21.5 M€</b>
Exploitation des ports de Dégrad des Cannes et Saint-Laurent		8.0 M€
Exploitation du bac Saint-Laurent / Albina		1.5 M€
<b>Total PORTUAIRE / FLUVIAL</b>		<b>9.5 M€</b>
<b>TOTAL Fonctionnement - Déplacements interurbains (€ 2012)</b>		<b>62.0 M€</b>



Consolidation financière pour la desserte interurbaine sur la bande littorale :

- un investissement prévisionnel de 393.4 M€ sur la période 2013-2025
- des dépenses de fonctionnement atteignant 62.0 M€ par an en 2025

## 2.3 Desserte des communes de l'intérieur et communes isolées

### 2.3.1 Desserte routière des communes de l'intérieur et des communes isolées

#### Desserte du Haut-Maroni : prolongement partiel de la route du fleuve

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, pour permettre l'accès aux infrastructures aériennes de Maripasoula et faciliter le développement endogène du Haut-Maroni ;
- le prolongement de la liaison routière Apatou - Saut Hermina, afin d'assurer un franchissement sans risque de ce saut très fréquenté.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe B :

→ Fiche Action N° 22 - Prolongement de la route du fleuve

#### Desserte de Saint-Elie : une piste à long terme

A court terme, l'accessibilité à Saint-Elie pourra être améliorée par la mise en place d'un service de transport public garantissant la continuité multimodale entre Kourou et Saint-Elie :

- une liaison de TC routier entre Kourou et le barrage de Petit Saut (60km) ;
- 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).

*(Coût annuel : 120 K€, dont 50 K€ pour la desserte fluviale, 40 K€ pour la navette TIG reliant Kourou à Petit Saut, 30 K€ pour le 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, le PGTD intègre la réalisation d'une piste d'une trentaine de kilomètres entre le barrage et le projet de nouveau village de Saint-Elie (projet de la commune). Cette piste pourra, à terme, être prolongée jusqu'au bourg de Saint-Elie.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 23 - Amélioration de la desserte de Saint-Elie

## La création de routes / pistes pour faciliter les déplacements du quotidien

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.

Il s'agit donc de réaliser des routes ou des pistes pour améliorer l'accès aux zones de production agricole et aux activités traditionnelles.

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.

Cette analyse conclut que près de **40 kilomètres de voirie** doivent être créés dans les communes de l'intérieur, dont plus de la moitié pour la seule commune de Maripasoula.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 24 -Développement de la voirie des communes de l'intérieur / communes isolées

## Synthèse des préconisations pour la desserte routière des communes isolées et de l'intérieur

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 22 - Prolongement de la route du fleuve</b>			
Requalification de la piste Papaïchton - Maripasoula	Collectivité Unique	2016	39.3 M€
Prolongement de la route du fleuve d'Apatou à Saut Hermina	Collectivité Unique	2020	12.0 M€
<b>Total Investissements pour la desserte routière du Haut-Maroni (€2012)</b>			<b>51.3 M€</b>
<b>Action N° 23 - Amélioration de la desserte de Saint-Elie</b>			
Requalification de la route de Petit Saut	Collectivité Unique	2015	5 M€
Réhabilitation de la piste Gare Tigre - St-Elie (26km)	Collectivité Unique	2016	3 M€
Réalisation d'une cale à Gare Tigre	Collectivité Unique	2015	0.5 M€
Aménagement de la route de Petit Saut au projet de nouveau village (nord lac - 30km)	Collectivité Unique	2018	4 M€
Aménagement du projet de nouveau village à St-Elie (30km)	Collectivité Unique	2025	5 M€
<b>Total Investissements pour la desserte de Saint-Elie (€2012)</b>			<b>17.5 M€</b>
<b>Action N° 24 - Développement de la voirie des communes de l'intérieur et des communes isolées</b>			
Création de voirie locale dans les communes de Maripasoula, Papaïchton, Grand-Santi, Camopi, Saint-Elie	Collectivité Unique	2013 à 2025	27.3 M€
<b>TOTAL (€ 2012)</b>			<b>96.1 M€</b>

Ces projets représentent les seuls projets routiers envisagés pour la desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées, à l'horizon 2025.

A l'horizon du plan (2025), la stratégie de desserte de ces communes repose essentiellement sur le développement et la sécurisation du transport fluvial et du transport aérien.

### 2.3.2 Infrastructures aéroportuaires et développement des services aériens

Développer le mode aérien permettra d'améliorer « à moindre coût » l'accessibilité des communes de l'intérieur, et donc de répondre aux attentes des habitants tout en améliorant leurs conditions de vie.

Les mesures retenues dans le plan concernent l'ensemble des aérodromes de Guyane (on intègre également ici les aérodromes de la bande littorale, dont la sécurisation est avant tout liée au développement des liaisons aériennes vers l'intérieur) :

- la sécurisation de l'ensemble des plateformes aéroportuaires ;
- la rénovation des aérogares de Maripasoula et Camopi ;
- la réfection de la piste de Maripasoula, la création d'une piste béton à St-Laurent, le durcissement de la piste de Saül.

Les plateformes de St-Georges et Camopi pourront être ouvertes au trafic commercial.

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.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

- Fiche Action N° 28 - Amélioration / sécurisation des aérodromes
- Fiche Action N° 29 - Développement des OSP aérien (voyageurs)
- Fiche Action N° 30 - Structuration de l'offre de transport par hélicoptère

### Synthèse des préconisations pour les infrastructures aéroportuaires

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 28 - Amélioration / sécurisation des aérodromes</b>			
Aérodrome de St-Laurent - Sécurisation et rénovation de la piste	Collectivité Unique	2015	4 M€
Aérodrome de St-Georges - Sécurisation	Collectivité Unique	2015	0.7 M€
Aérodrome de Régina- Sécurisation	Collectivité Unique	2015	0.7 M€
Aérodrome de Maripasoula - Rénovation aérogare	Collectivité Unique	2015	0.5 M€
Aérodrome de Maripasoula - Mise en sécurité	Collectivité Unique	2015	2.7 M€

Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
Aérodrome de Grand Santi - Mise en sécurité	Collectivité Unique	2015	0.7 M€
Aérodrome de Saül - Mise en sécurité	Collectivité Unique	2015	0.7 M€
Aérodrome de Camopi - Mise en sécurité et ouverture au trafic commercial	Collectivité Unique	2015	0.7 M€
Aérodrome de Camopi - Rénovation aérogare	Collectivité Unique	2015	0.5 M€
Aérodrome de Saül - Durcissement de la piste	Collectivité Unique	2020	5 M€
Aérodrome de Maripasoula - Réfection de la piste	Collectivité Unique	2020	6 M€
<b>Action N° 30 - Structuration de l'offre de transport par hélicoptère</b>			
Réalisation de plateformes d'atterrissage « DZ » à Trois Sauts, Ouanary, Saint-Elie, Antekume-Pata	Collectivité Unique	2015	0.32 M€
<b>TOTAL Infrastructures aéroportuaires (€ 2012)</b>			<b>22.5 M€</b>

*Nota : les dépenses de fonctionnement des 7 plateformes aéroportuaires représentent un montant de 2.8 M€ par an.*

## Développement de liaisons aériennes

Le PGTD préconise de développer le Dispositif d'Aide à Caractère Social (DACS), qui subventionne le prix d'achat du billet pour l'utilisateur.

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).

L'extension de ce dispositif sur ces deux liaisons aura un coût de 2.5 M€ / an.

Le PGTD préconise d'étendre ce dispositif au transport des marchandises (700 K€ / an).

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 29 – Développement des OSP voyageurs et fret aérien

*Nota : les lignes aériennes sous régime OSP sont représentées sur la Figure 11 : Réseaux de transports interurbains régionaux, tous modes (transport routier, fluvial, aérien).*

### 2.3.3 Développement d'une offre de transport fluvial sur le Maroni et l'Oyapock

#### Sécurisation du transport fluvial sur le Maroni et l'Oyapock

L'objectif est de mettre en œuvre des aménagements simples sur les deux fleuves pour améliorer, faciliter et sécuriser 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.

Il est également nécessaire de poursuivre la mise en place d'une réglementation du transport fluvial, qui passe par :

- la délivrance de titre de navigation pour les embarcations professionnelles ;
- la mise en place d'une attestation de capacité professionnelle spécifique à la Guyane ;
- la mise en place d'un certificat de capacité à la conduite pour les professionnels.

Projets détaillés dans les fiches « action » en annexe :

→ Fiche Action N° 26 - Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock

→ Fiche Action N° 27 - Mise en place d'une réglementation du transport fluvial

#### Mise en place d'une offre de transport fluvial public sur le Maroni et l'Oyapock

Le transport fluvial est un mode essentiel (voire unique) 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, pouvant être intégré au réseau TIG, pourrait être mis en place, avec contribution de la collectivité publique pour garantir des tarifs accessibles à une population modeste.

La concurrence du transport illicite, en grande partie issue du Suriname, est un risque fort et identifié pour les transporteurs guyanais. De ce fait, la mise en place d'un transport en commun sur le fleuve devra prendre en compte cette dimension, dans son organisation, son financement et sa tarification. Ce projet devra également prendre en compte une dimension règlementaire entre la France et les Etats voisins.

Avec la mise en place de ces services de transport, des cales et appontements seront aménagés et les services de transport à la demande prévus dans les communes seront coordonnés avec ces services pour assurer la desserte finale entre appontement et lieu de destination.

## Synthèse des préconisations pour le transport fluvial

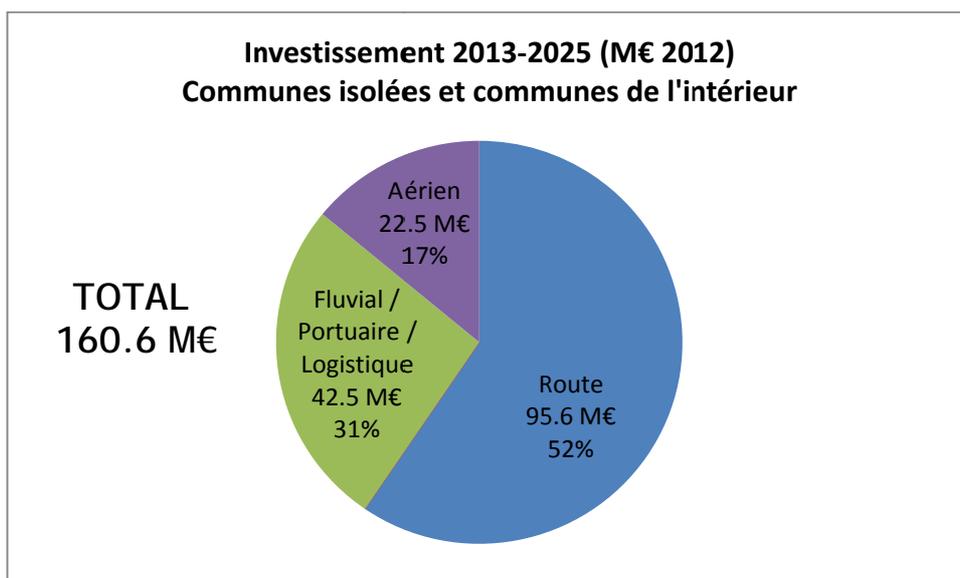
Projet	MOA	Horizon	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>Action N° 26 - Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock</b>			
Aménagement des 12 sauts prioritaires sur le Maroni (phase 1)	Collectivité Unique	2015	5 M€
Aménagements complémentaires sur le Maroni (phase 2)	Collectivité Unique	2020	10 M€
Aménagements complémentaires sur le Maroni (phase 3)	Collectivité Unique	2025	20 M€
Aménagements de 5 sauts prioritaires sur l'Oyapock	Collectivité Unique	2015	2 M€
<b>TOTAL Transport fluvial (€ 2012)</b>			<b>37.0 M€</b>

### 2.3.4 Récapitulatif des dépenses pour l'amélioration de la desserte des communes de l'intérieur et des communes isolées

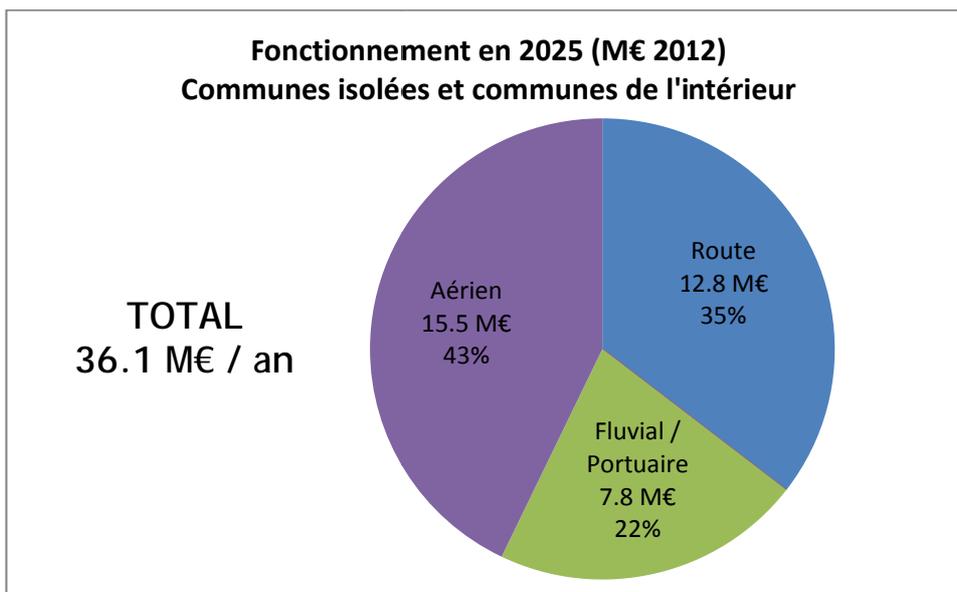
On récapitule dans les tableaux ci-après les dépenses programmées pour l'amélioration de la desserte des communes isolées et des communes de l'intérieur. La carte synthétise l'ensemble des préconisations du PGTD.

#### INVESTISSEMENT 2013-2025 - Communes isolées et de l'intérieur

Projet	MOA	Dépenses d'investissement (€2012)
<b>ROUTE</b> : Desserte routière des communes de l'intérieur et des communes isolées	Collectivité Unique	95.6 M€
<b>FLUVIAL</b> : Sécurisation du transport fluvial sur le Maroni et sur l'Oyapock et aménagement de sauts / appontements	Collectivité Unique	42.5 M€
<b>AERIEN</b> : amélioration et sécurisation des aérodromes, structuration de l'offre en hélicoptère	Collectivité Unique	22.5 M€
<b>TOTAL Investissement - Communes isolées et de l'intérieur (€ 2012)</b>		<b>160.6 M€</b>


**FONCTIONNEMENT EN 2025 - Communes isolées et de l'intérieur**

Dépense de fonctionnement	MOA	Dépenses de fonctionnement en 2025 (€2012)
Entretien du réseau routier des communes isolées et de l'intérieur	Communes / EPCI	0.3 M€
Entretien des pistes ONF	Etat	12.5 M€
<b>Total ROUTE</b>		<b>12.8 M€</b>
Transport scolaire fluvial	Collectivité Unique	3.6 M€
Financement du transport fluvial de voyageurs sur le Maroni et l'Oyapock / desserte de St-Elie + entretien	Collectivité Unique	4.2 M€
<b>Total FLUVIAL</b>		<b>7.8 M€</b>
Dépenses de fonctionnement des aéroports	Collectivité Unique	2.8 M€
Dispositif OSP voyageurs + fret	Collectivité Unique	12.7 M€
<b>Total AERIEN</b>		<b>15.5 M€</b>
<b>TOTAL Fonctionnement - Communes isolées et de l'intérieur (€ 2012)</b>		<b>36.1 M€</b>



Consolidation financière pour les communes de l'intérieur et les communes isolées :

- un investissement prévisionnel de **160.6 M€** sur la période 2013-2025
- des dépenses de fonctionnement atteignant **36.1 M€** par an en 2025

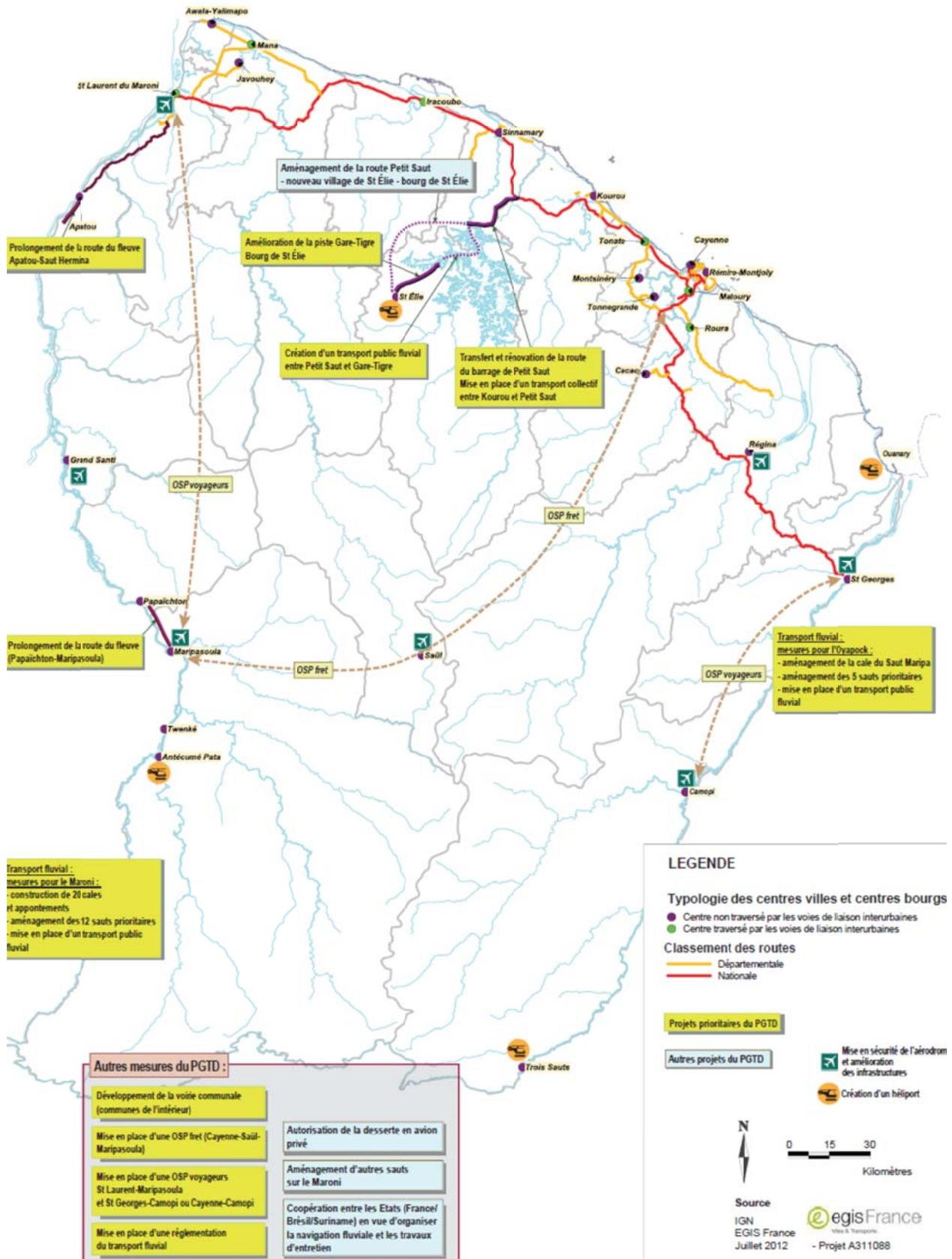


Figure 12 : Projets inscrits au PGTD pour la desserte des communes de l'intérieur

## 2.4 Les opérations non programmées dans le PGTD à l'horizon 2025

Est dressée ici la liste des projets qui n'ont pas été retenus dans le cadre du plan, parce qu'ils n'apportaient pas la réponse la plus adaptée aux enjeux de déplacement à l'horizon 2025, ou qu'ils n'avaient pas de pertinence socio-économique à cet horizon.

Ces projets représente un investissement d'un montant total de plus de 2,3 Mds est à rapprocher des 1,4 Mds du projet PGTD.

La réalisation de ces certains de ces projets pourrait cependant être envisagée à plus long terme.

Mode	Territoire	Projet	Coût d'investissement (M€)
Aérien	Littoral	Déplacement de l'aérodrome de Saint-Laurent	15
Aérien	Littoral	Déplacement de l'aérodrome de Saint-Georges	2,7
Aérien	Intérieur	Mise en œuvre de dessertes par hydravion	-
Fluvial	Intérieur	Aménagement des autres sauts du Maroni (étape 3, horizon post plan)	40
Fluvial	CCEG	Aménagement du canal Roy	7
Marchandises	Littoral	Aménagement d'un port à eau profonde à Saint-Laurent	50
TC	CACL	Navette fluvio-maritime Dégrad des Cannes - Roura - Cacao	1
TC	CCEG	Navette fluvio-maritime Régina-Kaw	7
TC	Littoral	Tram-train entre Cayenne et Kourou	1 000
Route	CACL	Déviation du bourg de Tonate	6
Route	CACL	Réaménagement de la RN2 entre PROGT et Califourchon	2
Route	CCOG	Aménagement d'un contournement Est de Saint-Laurent	33,3
Route	Intérieur	Piste routière Saint-Georges - Ouanary	25
Route	Intérieur	Liaison routière entre Hermina et Lesse Dedde	320
Route	Intérieur	Liaison routière entre Papaïchton et Lesse Dedde	80
Route	Intérieur	Liaison routière entre Elaé et Maripasoula	50
Route	Intérieur	Remise à niveau de la piste entre la RN2 et Belizon	20
Route	Intérieur	Piste routière Belizon – Saül	180
Route	Intérieur	Piste routière Saül – Maripasoula	240
Route	Littoral	Création d'un ouvrage de franchissement du Maroni	200
Route	Littoral	Liaison RD5 - Montagne des Singes	80
<b>Tous modes</b>			<b>2 359</b>

## CHAPITRE 3. COÛTS, FINANCEMENT ET PROGRAMMATION DU PGTD

Les études n'ont porté que sur les besoins de financement identifiés pour la période du PGTD, soit 2013-2025.

### 3.1 Coûts du PGTD

Les coûts d'investissement et d'exploitation des actions préconisées dans le projet PGTD sont récapitulés en distinguant les actions en faveur des déplacements de proximité et ceux en faveur des déplacements à plus longue distance, interurbains ou en lien avec les communes de l'intérieur.

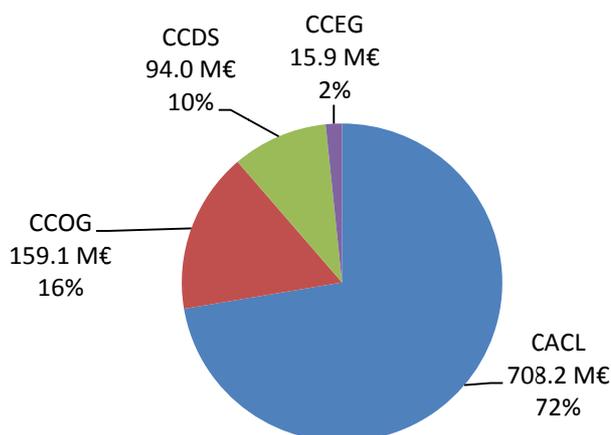
#### 3.1.1 Investissement

##### INVESTISSEMENT - DEPLACEMENTS AU SEIN DES INTERCOMMUNALITES

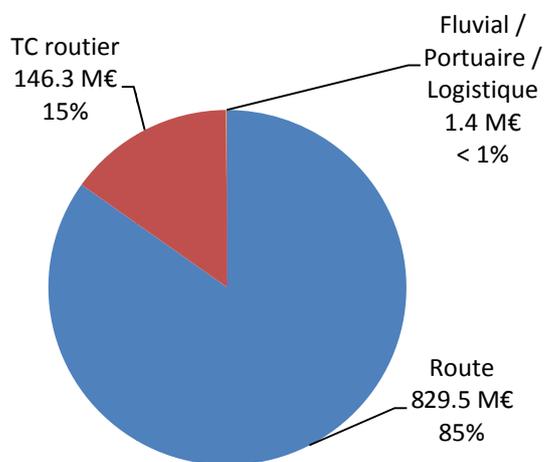
<b>Action N° 1 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CACL (maîtrise d'ouvrage commune / CACL / Collectivité Unique)</b>	<b>458.5 M€</b>
<i>dont maîtrise d'ouvrage Communes / CACL</i>	<i>436.3 M€</i>
<i>dont maîtrise d'ouvrage Collectivité Unique (routes départementales)</i>	<i>22.2 M€</i>
<b>Action N° 2 - Aménagement du réseau routier national sur le territoire de la CACL (maîtrise d'ouvrage Etat)</b>	<b>125.7 M€</b>
<b>Action N° 3 - Création d'une ligne de TCSP</b>	<b>88.0 M€</b>
<b>Action N° 4 - Mise en place d'un réseau de transport collectif multimodal d'agglomération</b>	<b>4.0 M€</b>
<b>Action N° 5 - Création de pôles de mobilité sur la CACL</b>	<b>12.3 M€</b>
<b>Action N° 6 - Mise en place d'une navette fluvio-maritime entre Cayenne, Pointe Liberté et Soula</b>	<b>1.4 M€</b>
<b>Action N° 7 - Refonte de la politique de stationnement de la CACL</b>	<b>2.5 M€</b>
<b>Action N° 8 - Mise en place d'une politique « modes actifs » sur la CACL</b>	<b>15.8 M€</b>
<b>TOTAL CACL (€2012)</b>	<b>708.2 M€</b>
<b>Action N° 9 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCOG reliées au réseau routier</b>	<b>154.9 M€</b>
<i>dont maîtrise d'ouvrage Communes / CCOG</i>	<i>138.1 M€</i>
<i>dont maîtrise d'ouvrage Collectivité Unique (routes départementales)</i>	<i>8.1 M€</i>
<i>dont maîtrise d'ouvrage Etat (routes nationales)</i>	<i>8.7 M€</i>
<b>Action N° 10 - Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Saint-Laurent-du-Maroni</b>	<b>2.0 M€</b>
<b>Action N° 11 - Création de pôles d'échanges multimodaux à Saint-Laurent-du-Maroni</b>	<b>1.0 M€</b>
<b>Action N° 12 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCOG</b>	<b>1.1 M€</b>
<b>TOTAL CCOG (€2012)</b>	<b>159.1 M€</b>

Action N° 13 - Maillage, développement et aménagement de la voirie locale - communes de la CCDS	92.2 M€
<i>dont maîtrise d'ouvrage Communes / CCDS</i>	89.2 M€
<i>dont maîtrise d'ouvrage Etat (routes nationales)</i>	3.0 M€
Action N° 14 - Mise en place d'un réseau de transport collectif urbain à Kourou	1.3 M€
Action N° 15 -Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCDS	0.5 M€
<b>TOTAL CCDS (€2012)</b>	<b>94.0 M€</b>
Action N° 16 - Aménagements de voirie sur la CCEG	15.1 M€
Action N° 17 - Création de pôles de mobilité et mise en place de services TAD dans les communes de la CCEG	0.8 M€
<b>TOTAL CCEG (€2012)</b>	<b>15.9 M€</b>
<b>TOTAL DEPLACEMENTS AU SEIN DES INTERCOMMUNALITES</b>	<b>977.2 M€</b>

**Investissement Intercommunalités (bande littorale)  
2013-2025, en M€ 2012**



**Investissement Intercommunalités (bande littorale),  
par poste, période 2013-2025, en M€ 2012**



**INVESTISSEMENT - DEPLACEMENTS INTERURBAINS SUR LA BANDE LITTORALE**

Action N° 18 - Renforcement de l'offre de transport interurbain et de l'offre de transport scolaire	1.0 M€
Action N° 20 - Mise à niveau du réseau routier national (axe panaméricain RN1/RN2) yc doublement pont du Larivot (100 M€)	227.0 M€
Action N° 21 - Fiabilisation du réseau routier départemental (collectivité unique)	62.3 M€
Action N° 31 - Amélioration de l'outillage de Dégrad des Cannes	11.0 M€
Action N° 32 - Mise à niveau du port de Saint-Laurent-du-Maroni	21.0 M€
Action N° 33 - Amélioration du bac Saint-Laurent / Albina	11.1 M€
Action N° 34 - Création de plateformes logistiques en Guyane	60.0 M€ (privé)
<b>TOTAL - DEPLACEMENTS INTERURBAINS (€2012)</b>	<b>393.4 M€</b>

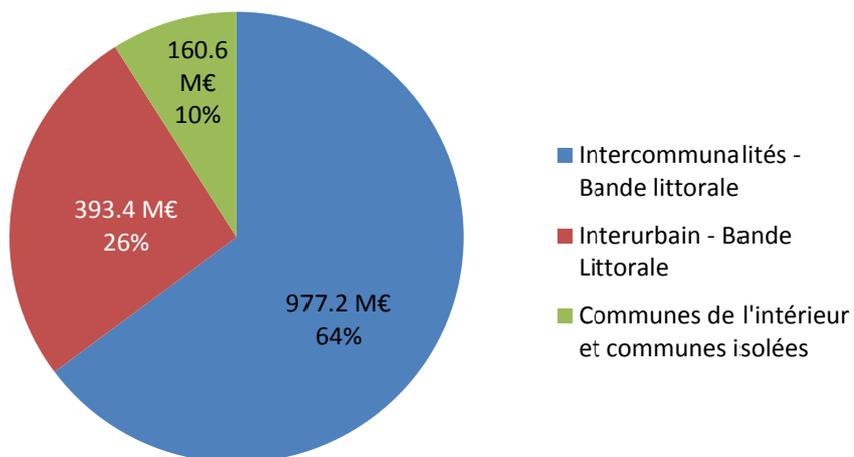
**INVESTISSEMENT - DESSERTE DES COMMUNES ISOLEES ET DE L'INTERIEUR**

Action N° 22 - Prolongement de la route du fleuve	51.3 M€
Action N° 23 - Amélioration de la desserte de Saint-Elie	17.5 M€
Action N° 24 - Développement de la voirie des communes de l'intérieur et des communes isolées	27.3 M€
Action N° 25 - Mise en place d'un service public de transport fluvial sur les fleuves Maroni et Oyapock	5.0 M€
Action N° 26 - Aménagement des sauts sur le Maroni et l'Oyapock	37.0 M€
Action N° 28 - Amélioration / sécurisation des aérodromes	22.2 M€
Action N° 29 - Mise en place de nouvelles OSP voyageurs (Cayenne-Camopi) et fret (Maripasoula-Grand Santi)	-
Action N° 30 - Structuration de l'offre de transport par hélicoptère	0.3 M€
<b>TOTAL - DESSERTE DES COMMUNES ISOLEES ET DE L'INTERIEUR (€2012)</b>	<b>160.6 M€</b>

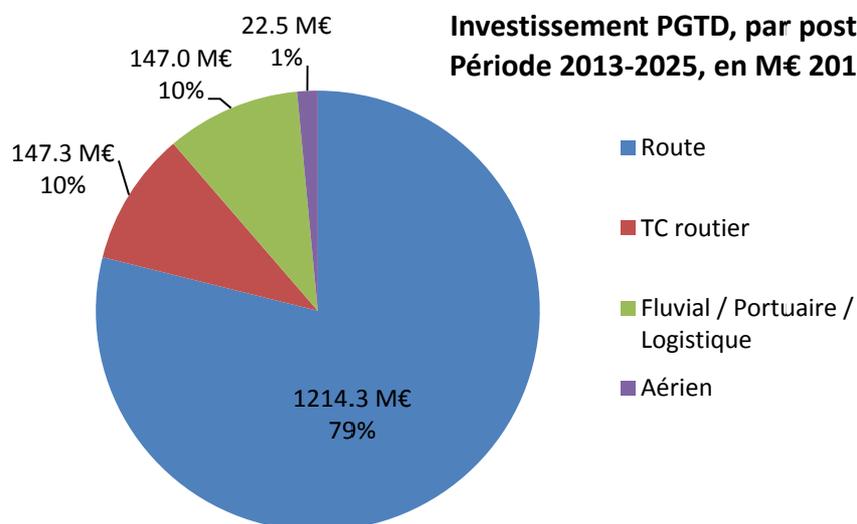
Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble des investissements du plan :

En M€ 2012 Période 2013-2025	Routier	TC	Fluvial / Ports / Logistique	Aérien	Tous modes
Desserte des intercommunalités - Bande littorale	829.5	146.3	1.4	0.0	977.2
Desserte interurbaine - Bande littorale	289.3	1.0	103.1	0.0	393.4
Desserte des communes isolées et de l'intérieur	95.6	0.0	42.5	22.5	160.6
<b>GUYANE</b>	<b>1214.3</b>	<b>147.3</b>	<b>147.0</b>	<b>22.5</b>	<b>1531.2</b>

**Investissement PGTD 2013-2025, en M€ 2012**



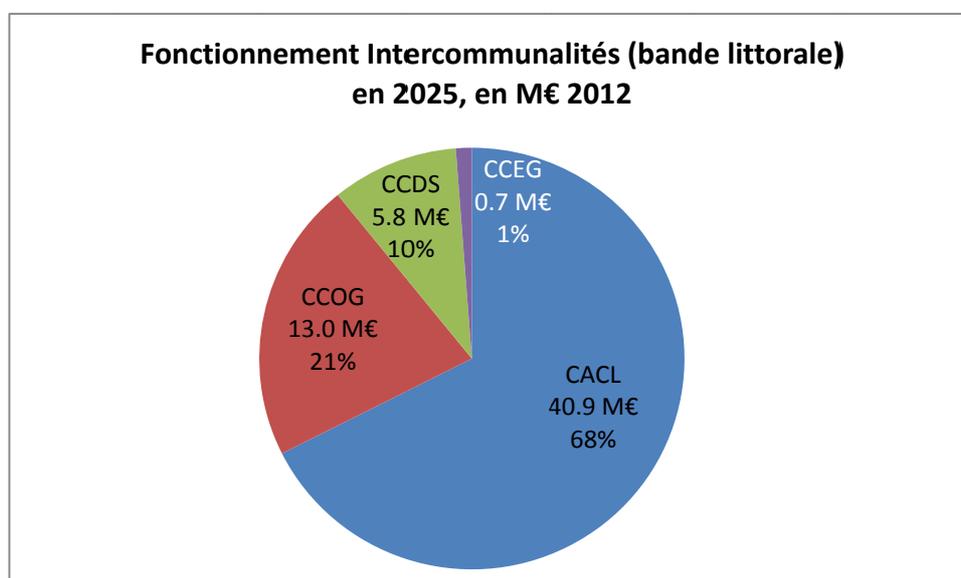
**Investissement PGTD, par poste Période 2013-2025, en M€ 2012**

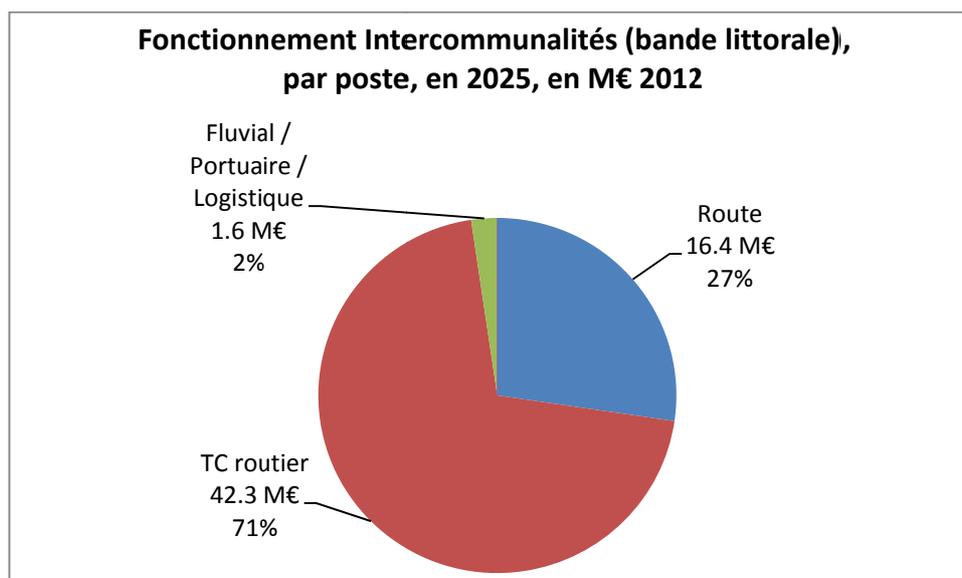


## 3.1.2 Fonctionnement

## DEPENSES DE FONCTIONNEMENT EN 2025 - DEPLACEMENTS AU SEIN DES INTERCOMMUNALITES

Entretien des réseaux routiers communaux CACL	10.3 M€
Exploitation TC urbain + pôles de mobilité	21.0 M€
Exploitation Transport scolaire	9.6 M€
<b>TOTAL CACL (€2012)</b>	<b>40.9 M€</b>
Entretien des réseaux routiers communaux CCOG	2.3 M€
Exploitation TC urbain (+ pôles d'échanges Saint-Laurent)	9.3 M€
Exploitation TAD + pôles de mobilité	1.4 M€
<b>TOTAL CCOG (€2012)</b>	<b>13.0 M€</b>
Entretien des réseaux routiers communaux CCDS	3.3 M€
Exploitation TC urbain	2.3 M€
Exploitation TAD + pôles de mobilité	0.2 M€
<b>TOTAL CCDS (€2012)</b>	<b>5.8 M€</b>
Entretien des réseaux routiers communaux CCEG	0.6 M€
Exploitation TAD + pôles de mobilité	0.2 M€
<b>TOTAL CCEG (€2012)</b>	<b>0.7 M€</b>
<b>TOTAL DEPLACEMENTS AU SEIN DES INTERCOMMUNALITES (en 2025, €2012)</b>	<b>60.4 M€</b>





### DEPENSES DE FONCTIONNEMENT EN 2025 - DEPLACEMENTS INTERURBAINS SUR LA BANDE LITTORALE

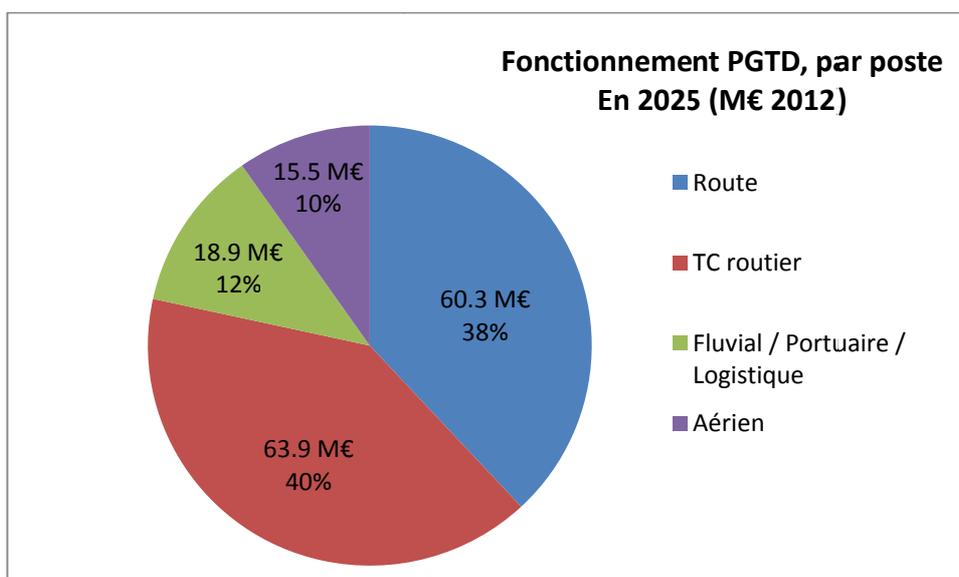
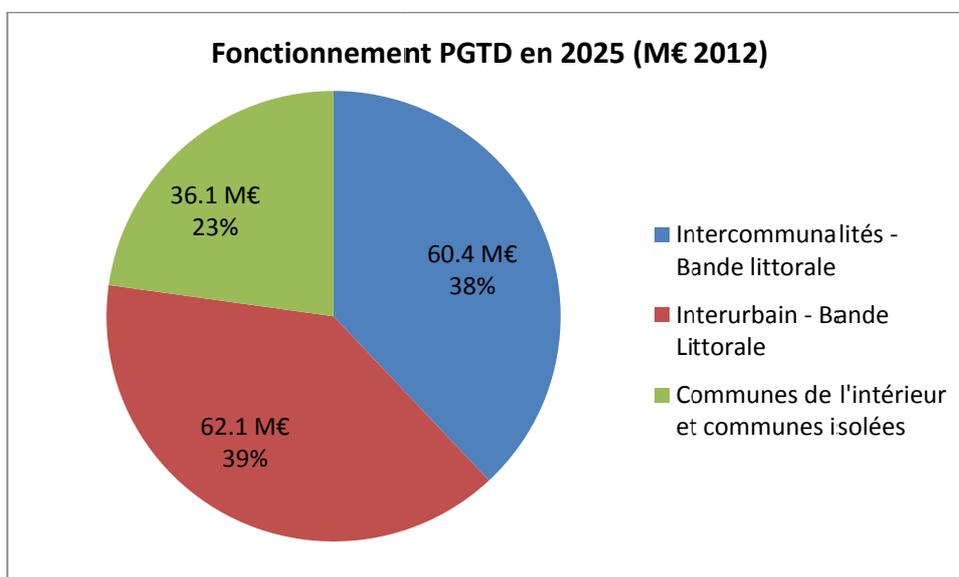
Entretien réseau routier national	13.3 M€
Entretien réseau routier départemental (Collectivité Unique)	15.2 M€
Entretien - autres réseaux	2.5 M€
Financement de l'exploitation - TC interurbain routier TIG	9.5 M€
Financement de l'exploitation - Transport Scolaire routier	12.1 M€
Exploitation des ports de Dégrad des Cannes et Saint-Laurent	8.0 M€
Exploitation du bac Saint-Laurent / Albina	1.5 M€
<b>TOTAL DEPLACEMENTS INTERURBAINS SUR LA BANDE LITTORALE (en 2025, €2012)</b>	<b>62.1 M€</b>

### DEPENSES DE FONCTIONNEMENT EN 2025 - DESSERTE DES COMMUNES ISOLEES ET DE L'INTERIEUR

Entretien réseau ONF	12.5 M€
Entretien - voiries de l'intérieur	0.3 M€
Entretien et exploitation des infrastructures aéroportuaires	2.8 M€
Dispositif OSP lignes voyageurs / fret	12.7 M€
Financement de l'exploitation - Transport scolaire fluvial	3.6 M€
Financement de l'exploitation - Transport public fluvial sur la Maroni et l'Oyapock et entretien des aménagements sur les fleuves (+ St-Elie)	4.2 M€
<b>TOTAL DESSERTE DES COMMUNES ISOLEES ET DE L'INTERIEUR (en 2025, €2012)</b>	<b>36.1 M€</b>

Le tableau ci-dessous synthétise l'ensemble des dépenses de fonctionnement en 2025 :

En M€ 2012 Pour l'année 2025	Routier	TC	Fluvial / Ports / Logistique	Aérien	Tous modes
Desserte des intercommunalités - Bande littorale	16.5	42.3	1.6	0.0	60.4
Desserte interurbaine - Bande littorale	31.0	21.5	9.5	0.0	62.1
Desserte des communes isolées et de l'intérieur	12.8	0.0	7.8	15.5	36.1
<b>GUYANE</b>	<b>60.3</b>	<b>63.9</b>	<b>18.9</b>	<b>15.5</b>	<b>158.5</b>



## 3.2 Programmation des dépenses et ressources

### 3.2.1 Principes

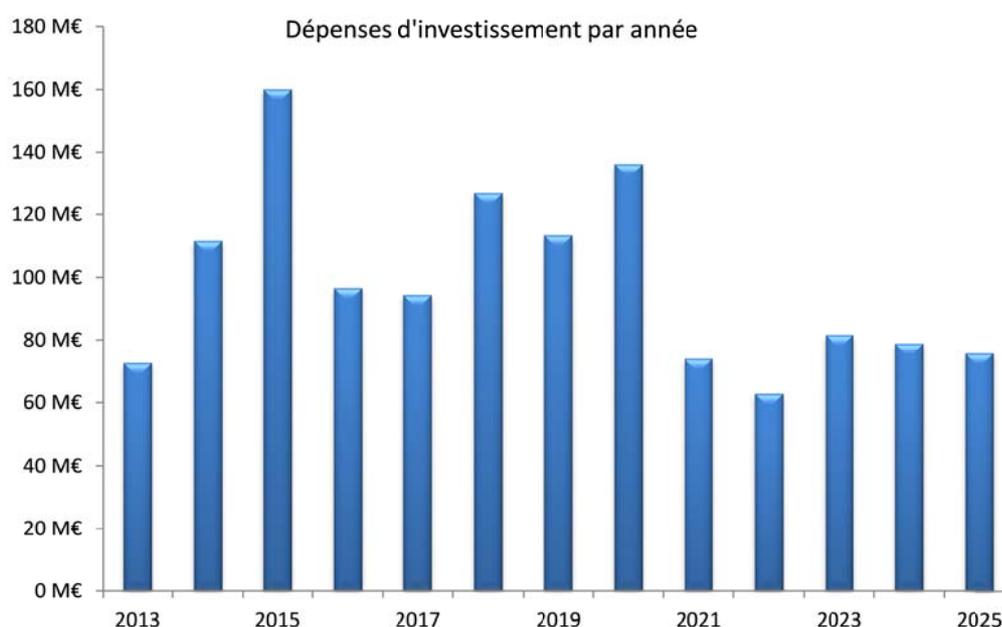
Dans la présente analyse financière du PGTD, les données chiffrées sont présentées soit en € 2012, soit en € constants (soit avec une inflation nulle et une dérive de coûts par rapport à l'inflation), soit en € courants (inflation + dérive de coûts).

La période d'analyse est 2013 - 2025 (inclus), soit un plan sur 13 années.

### 3.2.2 Programmation des dépenses

#### 3.2.2.1 Les dépenses d'investissement

- Les dépenses d'investissement programmées représentent 1,5 milliards d'€ sur la période (en € 2012). Le profil de décaissement prend la forme suivante :



Graphique 13 : Lissage des dépenses d'investissement sur la période du PGTD en € HT constants - source : FCL

- Ces dépenses sont indexées sur les bases suivantes :

Indexations	Dérive par rapport à l'inflation (pour une hypothèse d'inflation = 2%)
Investissements TC	1,5%
Investissements (Routiers - Aérien - Maritime)	1,5%

Tableau 14 : Dérive des coûts d'investissement par rapport à l'inflation source : FCL

### Programmation des dépenses

La programmation a été réalisée en cohérence avec les besoins induits par l'accroissement démographique attendu sur les 13 prochaines années et avec les capacités techniques des maîtres d'ouvrages. Les pics de programmation correspondent à la fois à des exigences techniques et à la mise en cohérence avec les différents plans accompagnant la réalisation des investissements.

#### 3.2.2.2 Les dépenses de voirie

- Les dépenses d'entretien, maintenance, exploitation ont été définies comme suit :
1. Un ratio moyen minimum / maximum a été proposé selon différents types de voies à partir d'un travail d'experts. La notion de « voies rurales » a, en particulier, été définie ; celles-ci n'induisent pas d'obligation d'entretien pour la commune. Ainsi, le ratio minimum pour les voies rurales est fixé à 0.
  2. La dissociation des voies communales et rurales a été réalisée à partir de l'existant (notamment des cartes) et en tenant compte des visites de terrain qui ont été menées par les experts.
  3. Enfin pour ce qui concerne l'entretien des voiries urbaines neuves, construites dans la période du PGTD, les hypothèses suivantes de montée en charge des coûts d'entretien sont retenues :
    - N (année de mise en service) à N+2 : coût d'entretien pratiquement nul pendant 2 ans,
    - N+2 à N+5 : coût d'entretien de 50% par rapport au coût standard appliqué aux voies existantes,
    - Au-delà de N+5 : coût d'entretien de 100%.
  4. En synthèse, le coût global d'entretien de la voirie, tel qu'il ressort de l'application des principes ci-dessus et en optant pour le scénario d'entretien optimum, est présenté ci-après :

	Linéaire de voirie 2013 (en km)	Linéaire de voirie 2025 (en km)	Coût global d'entretien 2013 (valeur M€ 2012 HT)	Coût global d'entretien 2025 (valeur M€ 2012 HT)
Route interurbaine RD	453	460	13,59	13,80
Route interurbaine RD - piste	1 465	1 525	11,72	11,96
Route interurbaine RN	501	506	15,03	15,17
Voie non revêtue (piste)	883	891	2,51	2,67
Voie revêtue	1 106	1 329	13,56	16,79
Total général	4 408	4 711	56,41	60,39

Tableau 15 : Linéaires et coût d'entretien de la voirie

- Ces dépenses sont indexées sur les bases suivantes :

Indexations	Dérive par rapport à l'inflation (pour une hypothèse d'inflation = 2%)
Coûts d'entretien routier	1,5%

Tableau 16 : Dérive des coûts d'entretien par rapport à l'inflation  
source : FCL

### Les coûts d'entretien de la voirie

Le travail de détermination des coûts d'entretien par type de voirie permet de se rapprocher des besoins de financement réels. Par cette méthode, les coûts ont été estimés à près de 60 M€ par an (€ 2012). L'analyse de la situation existante montre un sous-entretien des voiries démontré par les volumes financiers qui y sont consacrés (~20 M€ par an).

L'entretien de la voirie, compte tenu de la géographie du territoire et des enjeux de mobilité, est pour autant un enjeu essentiel pour la Guyane.

### 3.2.2.3 Détermination des coûts d'exploitation des réseaux de transport

Le coût d'exploitation des transports en commun (transport urbain, interurbain, scolaire et fluvial) est l'un des principaux postes de croissance des dépenses d'entretien, maintenance et exploitation sur la période du PGTD.

De 37 M€ HT (€ 2012), en coût net<sup>4</sup> des recettes aujourd'hui, ce coût net pourrait augmenter jusqu'à près de 73 M€ HT en 2025 (€ 2012) par le seul phénomène d'augmentation de l'offre de transport (+5% par an).

Ce coût sera augmenté de l'évolution du coût unitaire estimée à 3,5% par an (soit l'inflation +1,5%).

- Ces dépenses sont indexées sur les bases suivantes :

Indexations	Dérive par rapport à l'inflation (pour une hypothèse d'inflation = 2%)
Coûts d'entretien TC	1,5%
Coûts d'Exploitation TC (R / D)	1,5%

Tableau 17 : Dérive des coûts TC par rapport à l'inflation  
source : FCL

### Les coûts d'exploitation des réseaux

Le principal poste, avec l'entretien de la voirie, en matière d'entretien maintenance et exploitation, est constitué par les charges d'exploitation des réseaux de transport public qui représenteront 73 M€HT annuels à la fin de la période.

Les enjeux sur ce poste sont considérables à, au moins, deux titres :

1. Le coût affiché est basé sur une hypothèse de couverture des charges par les recettes de 30% pour l'urbain et 45% environ pour l'interurbain. Ces ratios sont cohérents avec ce que l'on peut constater sur d'autres réseaux de transport public en France. Il faut noter que pour maintenir à ce niveau moyen le taux de couverture, des actions concrètes doivent être mises en œuvre, en particulier : suivre les recettes via un système de billettique performant, faire face à la pression en faveur de tarification sociale trop large, lutter contre la fraude, entre autres.
2. Le coût unitaire en ce qui concerne le transport urbain sur le territoire de la CACL est basé sur un ratio de 7€ / km produit ramené progressivement à 5€ / km. La capacité des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) à améliorer la productivité de leur réseau est un facteur central d'économies.

<sup>4</sup> Net des recettes qui représentent environ 45% sur l'interurbain et 30% sur l'urbain.

### 3.2.2.4 Autres postes de dépenses

Hors entretien de la voirie et TC, les coûts d'entretien, maintenance et exploitation pour le reste du PGTD représentent un enjeu financier plus faible (environ 25 M€ par an valeur 2012). Ces dépenses sont notamment constituées du dragage des chenaux d'accès aux ports et des OSP.

Ces dépenses sont indexées sur les bases suivantes :

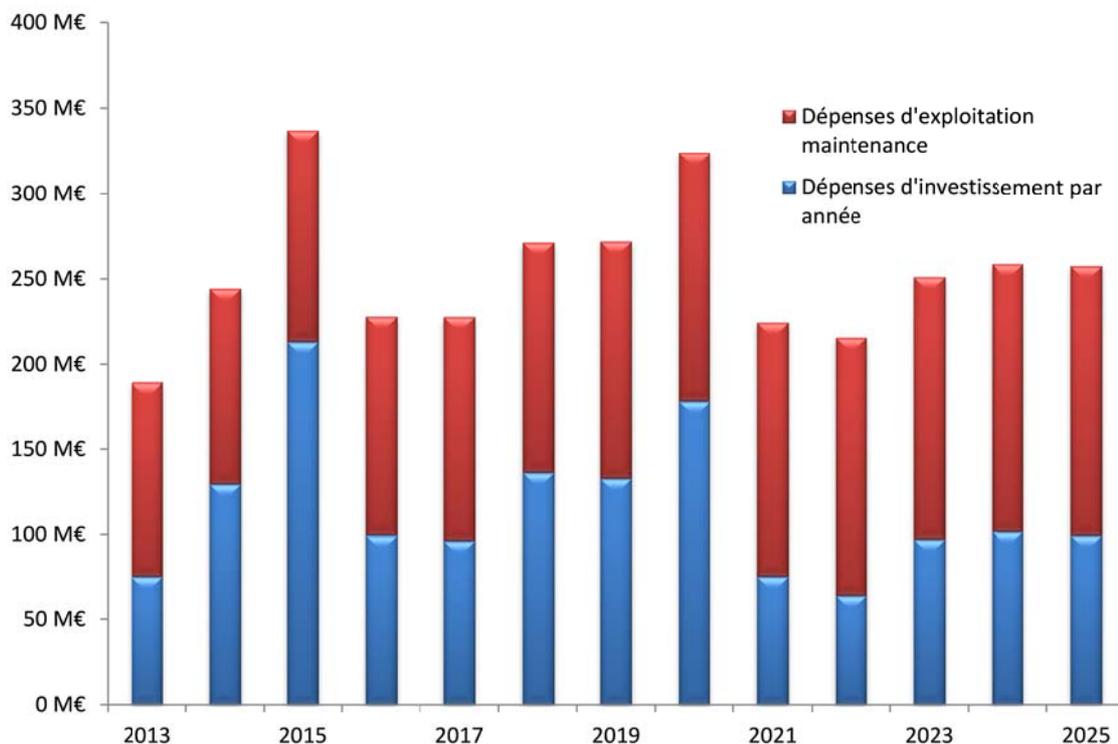
Indexations	Dérive par rapport à l'inflation (pour une hypothèse d'inflation = 2%)
Coûts Aérien, Fluvial, Maritime (entretien, exploitation)	1,5%

Tableau 18 : Dérive des postes de dépenses par rapport à l'inflation  
source : FCL

### 3.2.3 Synthèse sur les dépenses

Les dépenses totales du PGTD (coût complet - € 2012) représentent 3,3 milliards d'€ sur la période 2013-2025 dont 1,5 Mds d'€ en investissement et 1,8 Mds d'€ en entretien, maintenance, exploitation.

L'application des principes d'indexation et de dérive des coûts porte ce coût global à 4,2 milliards d'€ (€ courants).



Graphique 19 : Total des dépenses du PGTD  
€ courants HT - source : FCL

### 3.2.4 Perspectives en matière de recettes

A périmètre actuel, les recettes dédiées au financement des transports et déplacements sont les suivantes (ces recettes sont perçues exclusivement par les collectivités locales).

		2013
FIRT	Collectivité Unique	38,0
FIRT	Communes EPCI	16,0
DGD	Collectivité Unique	1,5
VT	Communes EPCI	4,1
		59,5

Graphique 20 : Recettes dédiées au financement des transports et déplacements  
€ 2012 - source : FCL

Les index d'évolution retenus sont les suivants pour chaque ressource (en dérive par rapport à l'inflation) :

FIRT	+2,5%
DGD	-1%
VT (assiette)	2,5%

Graphique 21 : Taux de croissance des ressources dédiées  
source : FCL

En ce qui concerne le taux de VT, la création de la CACL au 1<sup>er</sup> janvier 2012, avec élargissement du périmètre (de Cayenne à toutes les communes de la CACL) apporte une ressource complémentaire de l'ordre de 2 M€, calculée à partir d'un taux de 0,55% et d'une assiette de l'ordre de 400 M€.

En projection, nous retenons par ailleurs, sur le périmètre actuel, une augmentation du taux de VT à 1% de 2013 à 2015 et 1,75% après 2015. Ces hypothèses sont purement hypothétiques et se basent sur les possibilités offertes par la Loi ; elles n'ont fait l'objet d'aucun arbitrage.

Dans ce cas, la ressource en VT sur le territoire de la CACL passerait à 8 M€ pour un taux à 1% et 14 M€ pour un taux à 1,75%.

**Sur ces bases, le taux de croissance des ressources (hors subventions UE et budget propre Département) est de 6% par an, soit un niveau de ressources de l'ordre de 1,2 milliards d'€ sur la période du plan.**

S'y ajoutent :

- des recettes perçues au titre du cofinancement d'investissement (recettes versées par l'Union Européenne) et analysées ci-après.
- des recettes commerciales estimées à 4 M€ environ actuellement (et qui sont, dans notre présentation, déduites par ratio du coût d'exploitation présenté ci-avant)
- de l'autofinancement (sur ressources propres ou emprunt) dont 20 M€ engagés par le Département de la Guyane, sur son budget propre, au titre du financement des transports et déplacements (écart entre charges et produits constatés), équilibrant ainsi un trop perçu des communes & EPCI et de la Région

### 3.3 Analyse des efforts demandés en lien avec les dépenses actuellement réalisées et les ressources affectées

#### 3.3.1 Efforts demandés

Il ressort des études du PGTD, un besoin de financement global de 254 M€ par an (€ 2012) dont 115 M€ au titre de l'investissement et 139 M€ au titre de l'exploitation.

Par rapport aux volumes dépensés actuellement, l'évolution est importante puisqu'elle représente une augmentation du besoin de financement de +123 M€ par an (valeur 2012).

En € 2012 Scénario de base	Investissement	(pm actuel)
Route	75 M€	54 M€
TC	28 M€	1 M€
Aérien	2 M€	16 M€
Fluvial Maritime	11 M€	
	<b>115 M€</b>	<b>70 M€</b>

En € 2012 Scénario de base	Exploitation Maintenance	(pm actuel)
Route	58 M€	20 M€
TC	58 M€	26 M€
Aérien	13 M€	14 M€
Fluvial Maritime	10 M€	
	<b>139 M€</b>	<b>60 M€</b>

(pm) = pour mémoire

Tableau 22 : Comparaison des enjeux du PGTD avec les volumes décaissés actuellement vision par axe d'intervention - données moyennes annuelles - € TTC 2012 (source FCL)

Cette programmation financière n'est pas compatible avec le modèle de financement actuel ; les niveaux de ressources que pourront dégager chaque année les maîtres d'ouvrage (ressources affectées et autofinancement) sont clairement insuffisants pour couvrir ces dépenses. Il y a donc une nette impasse de financement.

C'est tout particulièrement le poste des dépenses d'entretien, maintenance et exploitation qui apparaît fortement contraint :

- ces charges pèsent principalement sur la section de fonctionnement des budgets des collectivités locales, déjà fortement contrainte en Guyane (tel que cela a été montré dans les études financières du PGTD et dans le rapport de la Cour des Comptes sur la situation financière des communes des départements d'Outremer de 2011).

- ces charges ne sont pas « co-finançables » comme peuvent l'être des charges en investissement.

Pour les principaux maîtres d'ouvrage, les enjeux sont les suivants (en coût net des cofinancements par application des règles de cofinancement actuelles) :

Scenario de base € 2012 (ni actualisation ni indexation)	Investissement	Exploitation Maintenance	Total	(pm actuel)
Etat	48 M€	28 M€	76 M€	47 M€
Collectivités locales	41 M€	101 M€	142 M€	63 M€
Autres	27 M€	9 M€	36 M€	21 M€
	<b>115 M€</b>	<b>139 M€</b>	<b>254 M€</b>	<b>130 M€</b>

Tableau 23 : Hypothèse de financement du PGTD par application des règles de financement actuelles- données moyennes annuelles - € TTC 2012 (source FCL)

### 3.3.2 Solutions de financement à explorer

#### 3.3.2.1 *Accroissement des recettes par la mise en place de schémas de péréquation*

- Les mécanismes de péréquation existants  
La péréquation dite « verticale » organise le transfert de ressources de l'Etat vers les Collectivités locales. Complexe, le système de répartition est plutôt favorable aux collectivités d'outre-mer, qui bénéficient d'une dotation par habitant relativement élevée.  
Pour autant, les sommes globalement mises en répartition apparaissent faibles ; c'est en particulier le cas pour les Régions (dont la Région Guyane). La part de l'assiette des dotations dédiée à la correction des déséquilibres est, par type de collectivité, la suivante : 3,4% pour les régions, 11,4% pour les départements et 18,3% pour les communes/EPCI.
- La péréquation dite « horizontale » organise le transfert de ressources entre collectivités. La réforme du système de péréquation horizontale est actuellement à l'étude par la DGCL. Il convient d'être particulièrement vigilant sur l'évolution de ce schéma en particulier dans le cadre de la création de la Collectivité Unique.

#### 3.3.2.2 *Accroissement de la taxe sur les carburants (abondement du FIRT)*

Le Fonds d'Investissement et Transports (FIRT) est alimenté par une taxe spéciale de consommation sur les carburants visée à l'article 266 quater du code des Douanes.

Cette taxe s'applique :

- Au supercarburant (hors E10)
- Au gasoil
- Avec un taux réduit pour le gasoil destiné à être utilisé dans des moteurs fixes.

Le taux de cette taxe est fixé par le Conseil Régional sans pouvoir excéder les taux correspondants de la taxe intérieure de consommation (TIPP) fixés à l'article 265 quater du code des Douanes.

Au regard des tarifs 2012 votés par le Conseil Régional, seuls les tarifs gasoil pourraient être augmentés. Appliquée aux quantités de carburants vendues en 2009, l'effet levier serait de 2.3 M€, soit une augmentation d'environ +4%.

Le levier sur l'augmentation du FIRT à législation constante est quasiment nul. Les collectivités guyanaises pourraient demander à bénéficier d'un dé plafonnement des seuils fixés dans le Code des Douanes. Cette solution pèse, cependant, directement sur les consommateurs finaux (ménages et particuliers) et constitue un facteur politiquement et socialement très sensible.

#### 3.3.2.3 *L'évolution de la ressource de VT*

La ressource du Versement Transport (VT) prélevée sur le territoire guyanais est actuellement égale à 4 M€. Elle est prélevée sur le seul territoire de la CACL.

Le potentiel de croissance supplémentaire de cette ressource est assis sur 3 possibilités :

1. Toutes les collectivités votent, chacune, un taux de VT à son niveau maximum autorisé par la loi. Le taux retenu dépendra de la taille de l'EPCI et de la mise en œuvre, ou non, d'un TCSP. Dans cette hypothèse maximaliste, la recette potentielle est égale à 16 M€.

Pour mémoire, dans le plan de financement retenu dans le cadre du rapport, la recette a été estimée comme suit : 8 M€ (de 2013 à 2015) puis 14 M€ (après 2015) sous l'effet de l'augmentation du taux voté par la seule CACL (à 1% puis 1,75%).

Hors CACL, le gain potentiel supplémentaire est donc de l'ordre de 2 M€ par an. Dans ce cas, en raison de la taille respective de chaque EPCI, le taux de VT maximum est plafonné à 0,85% pour la CCOG et à 0,55% pour la CCS ; le VT ne peut être levé par la CCEG.

2. L'hypothèse de mise en œuvre d'un taux unique sur l'ensemble du territoire guyanais (par exemple par la création d'un SMT étendu à l'ensemble du territoire avec PTU unique sur l'ensemble du territoire), taux fixé dans les limites de la loi, c'est-à-dire à 1,75%, permet d'augmenter la recette potentielle à près de 20 M€.
3. L'hypothèse de mise en œuvre d'un taux unique sur l'ensemble du territoire guyanais, dérogoratoire et supérieur aux taux de 1,75%, permettrait d'accroître encore la recette potentielle au-delà de 20 M€. Cette hypothèse suppose une évolution législative.

Il est précisé que l'ensemble de ces simulations est assis sur l'assiette de VT existante et telle que rappelée dans le rapport du CGEDD (soit 1,1 milliards d'€) ; cette assiette s'entend hors masse salariale du Centre Spatial Guyanais.

#### 3.3.2.4 La recette pétrolière

Evoquée au cours des discussions avec les acteurs locaux, cette ressource pourrait apparaître très substantielle si elle devait se concrétiser. Cette perspective est, pour autant, trop aléatoire à ce stade pour être prise en compte dans le financement du PGTD qui doit être mis en œuvre dès le court terme.

#### 3.3.2.5 La gouvernance

En supposant que des ressources complémentaires soient effectivement trouvées, leur allocation pose également question ; compte tenu de la santé financière des communes et des innombrables besoins autres que l'amélioration des réseaux de transport, le risque est fort de voir cette ressource dédiée totalement diluée dans les budgets des collectivités locales, avec, pour conséquence un effet absolument nul sur le PGTD.

Cette difficulté est, d'ailleurs, d'ores et déjà constatée sur l'allocation actuelle du FIRT.

Sur un plan opérationnel, et compte tenu de la construction des budgets des collectivités locales, seule la création d'un organisme dédié (de type Etablissement Public) permettrait d'assurer la traçabilité des ressources. Les avantages/inconvénients d'une telle solution sur le plan politique, juridique et opérationnel doivent être abordés.

#### 3.3.2.6 Les subventions mobilisables

- Le RTE-T

Le réseau de transport transeuropéen (RTE-T) est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne arrêté par le Parlement et le Conseil européen.

Le traité instituant la Communauté européenne offre la base juridique aux RTE ; le titre XV du traité prévoit que la Communauté contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens, qui constituent un élément essentiel de la mise en place du marché intérieur et du renforcement de la cohésion économique et sociale.

Ce dernier a pour ambitions :

- de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique ;
- d'augmenter la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement ;
- d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres.

En 2006, 30 projets du réseau RTE-T ont été déclarés prioritaires par le règlement (CE) n°1791/2006 du Conseil, du 20 novembre 2006. Il s'agit de **projets d'intérêt commun**, qui sont sélectionnés au niveau européen, en raison de leur forte plus-value dans le cadre de la politique communautaire des transports. La très grande majorité de ces projets sont des projets ferroviaires, parmi lesquels neuf concernent le territoire français, dans la mesure où celui-ci constitue un pays de transit au sein de l'UE.

L'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport assure la **mise en œuvre et la gestion techniques et financières du programme** du réseau transeuropéen de transport.

Elle travaille en collaboration étroite avec la direction générale « Mobilité et transports » de la Commission européenne (DG MOVE).

La réalisation des RTE est en partie financée par la Communauté européenne et par les États membres. L'aide financière de la Communauté sert de catalyseur, les États membres devant apporter la majeure partie de l'aide. Le financement des RTE peut également être complété par les Fonds structurels, par une aide de la BEI ou par des contributions émanant du secteur privé.

Par le biais d'appels à projets européens pluriannuels, annuels et spécifiques, la Commission octroie ainsi des subventions à certains des projets qui lui sont soumis. Les appels à projets sont publiés sur le site de l'Agence Exécutive du RTE-T.

De manière générale, les critères d'éligibilité relèvent des éléments suivants :

- cohérence avec les priorités du programme RTE-T et des objectifs de la politique de l'UE
- maturité du projet
- impact, en particulier impact environnemental
- qualité du projet (clarté, cohérence,..)

Il est par ailleurs prévu par le règlement financier, les taux maximum de subvention suivants :

- 50% pour les études ;
- 10% pour les travaux des projets appartenant au RTE-T ;
- 20% pour les travaux des projets prioritaires ;
- 30% pour les travaux des sections transfrontalières des projets prioritaires.

Une demande a été adressée par les services de la Préfecture de Guyane auprès de l'administration centrale (qui gère le dépôt des dossiers prioritaires auprès de la DG Move) afin qu'elle inscrive au titre des projets éligibles la « Panaméricaine Atlantique » (RN1 / RN2).

➤ Le FEDER

Le plus connu des fonds d'intervention, le FEDER, constitue d'ores et déjà un levier de subvention très important en Guyane. Le FEDER a principalement pour vocation de réduire les déséquilibres entre régions européennes.

Il est affecté à différentes politiques publiques (transport, eau, assainissement, formation, ...). Le FEDER est actuellement géré dans le cadre du Programme Opérationnel 2007-2013, sachant que le nouveau programme 2014-2020 est déjà en cours d'élaboration (conjointement entre l'Etat et les collectivités guyanaises).

Avec une simple application des taux de subvention actuels aux dépenses programmées dans le PGTD, les contributions de l'UE seraient portées de 12 M€ à 21 M€ par an sur la période. Ces volumes apparaissent excessifs par rapport aux volumes actuellement en discussion dans le cadre du PO 2014-2020 (ils consommeraient 1/3 de l'assiette totale ce qui apparaît excessif).

Ces volumes sont essentiellement mobilisés sur des opérations relatives aux RN1 et RN2, à l'aménagement du réseau viaire dans les nouvelles urbanisations (ZAC) et au TCSP sur l'île de Cayenne. En ce qui concerne la fiabilisation de l'axe panaméricain RN1/RN2, le financement RTE pourrait, le cas échéant, se substituer à une partie du FEDER (voir ci-avant).

En outre, si les volumes envisagés ne pouvaient être atteints, il faudra envisager une révision du plan de financement pour une partie des actions.

➤ Les ressources issues du Grenelle de l'environnement

Le Grenelle Environnement a mis en évidence l'intérêt de développer des réseaux de transports urbains et périurbains en site propre (TCSP), non seulement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports publics, mais également pour lutter contre la congestion urbaine et fournir au plus au plus grand nombre des conditions de transport de qualité pour leurs déplacements.

À cet effet, l'État apporte des concours aux projets nouveaux de TCSP au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs nationaux en matière de développement durable, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants.

Deux appels à projet ont déjà été lancés ; un troisième est en préparation.

Les projets éligibles sont les projets de construction de nouvelles lignes ou d'extension de réseaux de métro, de tramway (fer ou pneu) et de bus à haut niveau de service, les projets d'augmentation de capacité des infrastructures de lignes de métro existantes (allongement des quais, agrandissement des stations, etc.) et les projets de construction de pontons pour des nouveaux services de transport urbain maritime.

N'est retenu, dans la définition de l'assiette subventionnable, que le coût des ouvrages indispensables au fonctionnement de l'investissement projeté et dont l'estimation pourra être fondée sur des études présentant un degré d'avancement suffisant.

Sont notamment exclues, les dépenses liées au matériel roulant, aux acquisitions foncières, aux frais de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage ainsi que les aménagements de la voirie (hors site propre) et des espaces publics.

Le montant de la subvention est établi en appliquant un taux à la dépense subventionnable, cette dernière ne pouvant excéder un montant plafonné/km. Les taux de subvention sont déterminés en fonction des caractéristiques des projets éligibles, de leur intérêt par rapport aux objectifs de l'appel à projets, de leur soutenabilité économique et de la situation financière de la collectivité.

- Pour les TCSP BHNS thermiques, le taux de subventionnement atteint 20% de l'assiette subventionnable, montant plafonné à 5 M€ / km.
- Pour les stations maritimes et appontements, le taux de subventionnement atteint 20% de l'assiette subventionnable, montant plafonné à 0,5 M€ par station.

Les projets de TCSP inscrits au PGTD seront éligibles à ces ressources dans la mesure d'une part où un troisième appel à projets est lancé et d'autre part où le projet présenté est assez mûr pour être éligible : des dates de début et fin des travaux sont précisées dans le cadre de l'éventuel appel à projets.

### 3.3.2.7 La ressource bancaire bonifiée

Le financement sur emprunt des dépenses d'investissement non subventionnables sera confronté au problème de liquidité en particulier pour les collectivités. La possibilité de lever des financements bancaires est aujourd'hui extrêmement limitée ; la mise en œuvre du plan devra se faire en collaboration avec les partenaires bancaires institutionnels, en particulier la Caisse des Dépôts et Consignations et l'Agence Française de Développement qui devront faire partie du tour de table des financeurs.

La Banque Européenne d'Investissement pourra également être approchée pour apporter des financements directs, intermédiés<sup>5</sup> voire project bonds<sup>6</sup>). Ses volumes se sont cependant réduits ces derniers mois et, en général, elle n'intervient pas sur des projets routiers.

Des projets emblématiques pourraient cependant lui être soumis ; par exemple le Pont du Larivot ou les aménagements de l'axe panaméricain RN1/RN2 ou encore le projet de TCSP sur le territoire de la CACL.

Ces trois établissements offrent, par ailleurs, l'avantage de proposer des conditions financières très intéressantes par rapport aux banques commerciales.

<sup>5</sup> Financements mis à disposition par la BEI et distribués par des banques commerciales

<sup>6</sup> Emission privée d'emprunts obligataires destinés au financement de projets d'infrastructure

### 3.4 Synthèse des enjeux de financement

Les actions prévues au PGTD se traduisent par un effort global de financement en nette progression par rapport à la situation actuelle. Le besoin de financement complémentaire est de 123 M€ par an dont +29 M€ pour l'Etat et +79 M€ pour les collectivités locales (par application des règles de cofinancement actuelles).

Les ressources actuelles sont nettement insuffisantes et la mise en œuvre du plan nécessitera de trouver des sources de financement nouvelles et, pour beaucoup, novatrices. Ces ressources potentielles ont été listées ci-dessus mais ne sont pas exclusives, d'autres solutions pouvant également être creusées dont certaines sont à l'étude ou ont été mises en œuvre sur des projets emblématiques (taxe d'aménagement, financements exceptionnels dans le cadre de la mise en place d'une OIN, stationnement payant par exemple).

L'impasse concerne principalement sur la section de fonctionnement avec des efforts très importants à mettre en œuvre pour l'entretien et maintenance de la voirie existante et pour l'exploitation des réseaux de transport public (dont la charge porte essentiellement sur les collectivités locales). Le manque de ressources pour l'investissement est moins préoccupant, ces dépenses d'investissement étant plus propices à la mise en œuvre de cofinancements larges et au financement d'une partie des projets par le levier de l'endettement.

Ces efforts sur les ressources ne seront acceptés qu'au prix d'efforts de gestion importants en particulier de la part des collectivités pour cibler l'utilisation de ces ressources nouvelles à l'exécution exclusive du PGTD.

## CHAPITRE 4. EVOLUTIONS DE LA GOUVERNANCE

Pour faciliter la mise en œuvre des actions du PGTD et permettre à plus long terme un développement harmonieux et coordonné des transports en Guyane, des évolutions dans les modes de gouvernance doivent également être envisagées.

Les échanges et réflexions menées dans ce domaine dans le cadre des études PGTD conduisent ainsi à recommander de façon privilégiée certaines pistes d'évolution en matière d'organisation des transports publics et en matière de gestion de la voirie.

### 4.1 Créer des périmètres de transport urbain pertinents et mobiliser plus largement la ressource VT

La croissance urbaine hors du commun de la Guyane conduit à la formation rapide d'espaces de densité et de structure urbaine justifiant de la mise en place de réseaux de transport urbain.

Sont dans ce cas actuellement :

- les territoires des communes de Cayenne, Rémire, Matoury, certains secteurs de Macouria,
- la commune de Kourou,
- la commune de Saint-Laurent-du-Maroni.

Il apparaît urgent voire nécessaire de créer des PTU à la bonne échelle dans la CA CL, la CCOG et la CCDS pour bien desservir les zones urbaines de ces territoires et collecter la ressource du Versement transport à l'échelle du territoire à desservir.

On fera observer qu'en Outremer, un PTU peut exclure certaines parties du territoire d'une Autorité organisatrice de transport ce qui permet potentiellement d'ajuster le PTU sur le territoire qui relèverait du transport urbain.

Le tableau ci-après récapitule les évolutions proposées pour les quatre intercommunalités en matière de compétence Transports Urbains.

	Avant 2012	Compétence 2012	Evolution court terme souhaitée en local	Evolutions envisageables
<b>CCOG</b>	Aucune (à noter l'existence pendant plusieurs d'un réseau urbain de 4 lignes sous DSP CG sans CFF)	Aucune	Aucune mais nécessité identifiée de remettre en place un réseau sur la commune de SLM	Soit reste CC, soit passage en CA : PTU global non pertinent sauf sur SLM ou éventuellement les 4 communes Mana-Awala-SLM-Apatou
<b>CCDS</b>	Aucune	Aucune	Création réseau urbain échelle commune Kourou envisagée pour 2013	Soit reste CC, soit passage en CA : PTU global non pertinent
<b>CA CL</b>	Aucune SMTC (CG+Ville de Cayenne) compétent sur commune Cayenne	Transformation en CA au 1er jv 2012 Transfert en cours depuis CG et SMTC	Création d'un réseau urbain à l'échelle 6 communes	PTU global ou réduit à 4 communes (sauf Roura et Montsinéry)

<b>CCEG</b>	Aucune	Aucune	Aucune	Soit reste CC, soit passage en CA : non pertinent pour le transport
<b>Bilan compétence TC</b>	Deux AOTU : SMTC sur Cayenne et CG ailleurs	Deux AOTU : CACL sur ensemble 6 communes et CG	4 AOTU : CACL, Ville de Kourou (CCDS sur PTU communal), Ville de SLM (CCOG sur PTU communal), le CG sur le territoire de la CCEG	4 AOTU avec PTU limités (CACL, Ville de Kourou ou CCDS, Ville de SLM ou CCOG) + Collectivité unique sur tout ou partie du territoire de CCEG  Coopération institutionnelle à envisager (syndicat mixte, Autorité organisatrice Unique) avec différents degrés.
<b>Compétence interurbaine</b>	CG	CG	CG	Collectivité unique (CTU ci-après) ou structure dédiée (AOT unique, syndicat mixte)

## 4.2 Répartir de manière adaptée les compétences « transports » entre les collectivités territoriales

Les missions d'une autorité organisatrice de transport (AOT) sont :

- Organisation du transport public : fixation des itinéraires, des horaires, choix des exploitants, du mode d'exploitation du service, de la tarification; passation des conventions avec les transporteurs; fixation et financement des subventions d'investissement et d'exploitation;
- Réalisation et gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport;
- Réglementation des activités de transport et contrôle de son application;
- Développement de l'information et de la recherche sur les systèmes de transports;
- Promotion des transports publics
- Création ou extension du périmètre de transport urbain
- Élaboration du plan de déplacements urbains : document de planification et d'organisation des déplacements qui concernent tous les modes de transport, et qui interviennent dans des domaines comme la voirie, la circulation, le stationnement.

Il ressort des textes qu'il existe plusieurs autorités organisatrices de transport. Ces dernières peuvent coopérer entre elles. Les enjeux de la coopération sont de cinq ordres :

- cohérence
- intermodalité
- aménagement du territoire
- développement durable
- politique

### 4.2.1 Le cadre juridique de la compétence « transport » s'appliquant à la Guyane

En l'état actuel du droit, les textes applicables à la Guyane prévoient que :

- Le transport routier urbain (hors scolaire) de personnes est confié aux communes ou leurs groupements
- Le transport routier interurbain (hors scolaire) de personnes est confié aux Départements ou aux Régions (lignes régionales) (Département et Région qui seront fusionnée dans une Collectivité Territoriale Unique (CTU) à compter du 1<sup>er</sup> mars 2014).
- Le transport scolaire : le Département (future CTU) pour l' interurbain), les communes ou leur groupement dans le PTU )
- Le transport fluvial de personnes : le Département (future CTU) pour l' interurbain), les communes ou groupement dans le PTU ;
- Le transport maritime de personnes : le Département (future CTU) pour la desserte des îles et pour le transport maritime interurbain ; les communes ou leur groupement pour le transport maritime urbain.

#### 4.2.2 Les scénarios d'évolution de l'organisation des autorités organisatrices de transport

Parmi l'ensemble des scénarios d'évolution en matière d'organisation des transports publics en Guyane explorés dans le cadre des études du PGTD, deux scénarios apparaissent à privilégier dans les réflexions à venir.

##### 4.2.2.1 Scénario 1 : passer de deux AOT à quatre AOT

Dans ce premier scénario, il s'agirait pour la CCOG (ou la ville de SLM) et la CCDS (ou la ville de Kourou) de reprendre la compétence transport urbain (tous modes) sur leur périmètre respectif (à l'échelle communautaire ou communale). La CACL resterait compétente sur l'ensemble de son PTU dans le domaine des transports urbains.

La Collectivité territoriale unique (CTU) serait compétente en transports urbains sur le territoire de la CCEG, en transports interurbains sur le territoire de la Guyane (y compris scolaire).

Ces autorités organisatrices de transport pourraient en outre conclure entre elles des conventions.

En l'état actuel du droit, des textes particuliers permettent la passation de telles conventions dans des domaines spécifiques :

- La CCOG (ou Ville de SLM), la CCDS (ou la Ville de Kourou) et la CACL conservent la possibilité de déléguer la compétence transport scolaire à la CTU (art. L 213-12 du code de l'éducation)
- La CTU dispose de la possibilité de déléguer à la CCOG (ou ville de SLM), la CCDS (ou la Ville de Kourou) et la CACL, la compétence transport scolaire interurbain (décret 85-891 du 16 août 1985)
- Possibilité de conclusion entre la CTU d'une part, et des Communautés Urbaines ou Communautés d'agglomération d'autre part, d'une convention sur la création ou la gestion de service de transport en application des articles L.5215-27 et L .5216-7-1 du CGCT
- La CTU a la possibilité de déléguer une compétence à un EPCI (article L5210-4 CGCT)

En dehors du champ d'application de ces textes, la passation de conventions ne semble juridiquement pas permise. Cependant, au 1<sup>er</sup> janvier 2015, un nouvel article L. 1111-8 du Code général des collectivités territoriales rentrera en vigueur et permettra aux collectivités de se déléguer toute compétence qu'elle soit exclusive ou partagée.

Cet article prévoit que cette délégation de compétence doit prendre la forme d'une convention.

Ce type de convention pourrait permettre de désigner un chef de file pour la mise en œuvre du PGTD.

#### 4.2.2.2 Scénario n°2 : créer une structure de coopération entre les AOT, sous la forme d'un syndicat mixte SRU

Ce Syndicat mixte pourrait être composé des CCOG (ou Ville de SLM), CCDS (ou Ville de Kourou), CACL, et de la Collectivité territoriale unique (CTU). Les textes ne prévoient pas la participation possible de l'Etat.

Le domaine de compétence d'un tel syndicat est variable : transports urbain et interurbain (scolaire compris), tous modes (routier, fluvial, maritime).

La constitution d'un tel syndicat peut répondre à plusieurs objectifs :

- Constituer une autorité de régulation avec des compétences limitées à la coordination de services, l'organisation et la gestion d'un système d'information à l'intention des usagers et coordination de la de tarification permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.
- Créer une autorité organisatrice de transport unique qui exercerait en lieu et place de ses membres de l'organisation de services publics réguliers et à la demande, et à ce titre la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

D'autres formes d'Autorité Organisatrice Unique existent (par exemple l'AOT unique de l'article L1811-2 du Code des transports). Cependant la solution du syndicat mixte de la loi SRU paraît être la plus adaptée (cf sur ce point le rapport de phase n°2).

Les scénarios n°1 et n°2 ne sont pas nécessairement alternatifs. Le scénario n°1 peut ainsi se concevoir comme une étape de transition vers le scénario n°2.

### 4.3 Procéder à la qualification juridique de la voirie

L'inventaire de la voirie réalisé dans le cadre des études PGTD a permis d'identifier près de 500 km de voies dont le statut n'est pas conforme à leur usage.

Il est nécessaire de procéder à une qualification juridique de ces voies afin de déterminer leur régime juridique.

#### 4.3.1 Rappel des différentes natures de voies

##### 4.3.1.1 Distinction voirie publique / voirie privée

La voie publique vise « l'ensemble des biens du domaine public de l'État, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées ». Il existe une obligation légale d'entretien du propriétaire d'une voie publique.

A distinguer des voies privées ouvertes à la circulation publique : l'ouverture au public d'une voie privée dépend du consentement du propriétaire ; celle-ci continue d'appartenir aux propriétaires et ne tombe dans le domaine public communal que lorsqu'un acte de classement est intervenu. Les collectivités territoriales compétentes en matière de voirie n'ont pas l'obligation d'entretien de ces voies privées et ne sont pas responsables en cas d'accident causé par un défaut d'entretien normal.

##### 4.3.1.2 Différentes catégories de voies privées

Parmi les voies privées, on peut distinguer les :

- Voies privées des collectivités non ouvertes à la circulation
- Chemins ruraux : voie ouverte à la circulation non classée dans le domaine public et répondant à des caractéristiques techniques particulières
- Routes forestières : en principe non ouvertes à la circulation. Toutefois rien n'interdit leur ouverture.

- Chemins d'exploitation : qui servent exclusivement à la communication entre des fonds riverains ou à leur exploitation et nécessairement situés en zone rurale.

#### 4.3.2 Le traitement des voies avec un statut non conforme à leur usage ou à statut ambigu

Deux situations existent : des voies dont le statut est ambigu (voies à usage privé dont le propriétaire est resté officiellement l'Etat) et des voies à usages différents de leur statut officiel.

Selon ses caractéristiques, une telle voie ouverte à la circulation peut appartenir au domaine d'une collectivité territoriale :

- Au titre d'un classement dans le domaine public routier (avec obligation d'entretien),
- Au titre de son domaine privé (sans obligation d'entretien sous réserve de présenter les caractéristiques d'un chemin rural).

Dans le silence des textes, de la jurisprudence et de la doctrine, le classement de ces voies pourrait s'opérer selon les procédures alternatives suivantes :

1. Classement des voies selon une procédure amiable
2. Qualification des voies par une autorité administrative
3. Classement d'office dans le domaine public communal sur le fondement des dispositions de l'article L.318-3 du Code de l'urbanisme
4. Intégration dans le domaine communal par les communes sur le fondement des dispositions de l'article L.161-3 du code rural
5. En l'absence d'initiative publique, la gestion de la voie peut être prise en charge par une association syndicale en application des dispositions de l'article L.161-11 du Code rural et de la pêche.

## 4.4 Organiser le transport transfrontalier

Parmi les actions du PGTD figure la mise en place d'une organisation pour le transport transfrontalier aussi bien pour permettre la création d'infrastructures ad hoc que la mise en place de services de transport transfrontaliers.

### 4.4.1 Une organisation dans le cadre d'une coopération transfrontalière

Cette coopération transfrontalière pourrait prendre plusieurs formes telles que cela ressort d'une circulaire du 26 mai 1994 relative à la coopération des collectivités territoriales française avec des collectivités territoriales étrangères :

- **Une coopération conventionnelle** : Dans le cadre de leurs compétences, 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 Etat étranger»*. Cependant, des dispositions particulières, résultant de la loi d'orientation pour l'Outremer (régions et départements d'Outremer)

Cette convention peut porter sur :

- La création et l'exploitation d'infrastructures et/ou de services communs aux pays riverains
- Les conditions dans lesquelles les pays riverains peuvent exploiter chacun leurs propres infrastructures et/services.

- La création d'une structure juridique dédiée
  - L'association
  - La société d'économie mixte locale (SEML)<sup>7</sup>
  - La société publique locale<sup>8</sup>

*Tableau comparatif SEM/SPL*

SEM	SPL
Elles ont le statut de Société Anonyme	Elles ont le statut de Société Anonyme
Elles disposent d'au moins sept actionnaires, dont l'un est obligatoirement une personne privée. Les collectivités locales doivent être majoritaires et détenir plus de 50 à 85 % du capital.	Ce sont des sociétés créées et entièrement détenues par au moins deux collectivités territoriales
Les SEM sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement et de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ainsi que toutes autres activités d'intérêt général	Comme les SEM, elles sont compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement et de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel et commercial ainsi que toutes autres activités d'intérêt général
Elles peuvent intervenir pour d'autres clients que leurs actionnaires ainsi que pour leur propre compte, et leur d'action territorial n'est pas limité.	Elles ne peuvent travailler que pour les actionnaires publics et sur leurs seuls territoires.
Les collectivités territoriales ne peuvent leur conférer des missions qu'au terme d'une mise en concurrence.	Elles n'ont pas à être mises en concurrence par leurs actionnaires publics.

Aucun texte de droit national ne semble autoriser la constitution d'un établissement public de coopération intercommunale avec une collectivité étrangère.

Et une participation à une structure juridique étrangère ne paraît pas envisageable en l'espèce compte tenu des termes de l'article L.1115-4 du CGCT qui prévoient que : « *Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France, adhérer à un organisme public de droit étranger ou participer au capital d'une personne morale de droit étranger auquel adhère ou participe au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat membre du Conseil de l'Europe* »

#### 4.4.2 Une organisation en dehors de toute coopération internationale

Un service de transport international pourrait être organisé en dehors d'un mécanisme de coopération internationale sous réserve toutefois d'obtenir une autorisation de l'Etat riverain qui paraît indispensable en application du principe de souveraineté.

Ce service pourrait être organisé par un transporteur ou par une autorité organisatrice dans le cadre d'un service public.

En pratique, la mise en œuvre de ce service est toutefois susceptible d'être freiné par l'absence de cadre juridique en droit interne et international :

- Précisant la procédure aux termes de laquelle un opérateur peut être habilité à exercer un service de transport fluvial international ;

<sup>7</sup> L'article L.1522-1 du CCGT prévoit ainsi que : « *Sous réserve, pour les Etats qui ne sont pas membres de l'Union européenne, de la conclusion d'un accord préalable avec les Etats concernés, des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements peuvent participer au capital de sociétés d'économie mixte locales dont l'objet social est conforme à l'article L. 1521-1* ».

<sup>8</sup> Sur le fondement d'une application combinée des articles L.1522-1 et L1531-1 du CGCT, nous considérons qu'une collectivité territoriale étrangère pourrait participer au capital d'une SPL.

- Indiquant expressément que les collectivités territoriales disposent d'une compétence pour organiser un service de transport transfrontalier dans le cadre d'un service public.

Une évolution du droit en vigueur serait donc nécessaire.

Des schémas d'exploitation de services et d'infrastructures (bac) de transport transfrontaliers sont détaillés dans le rapport final sur la gouvernance.

#### 4.5 Sécuriser juridiquement la maîtrise d'ouvrage publique des infrastructures réalisées dans le cadre du PGTD

La réalisation d'une infrastructure de transport est susceptible de relever de la compétence de plusieurs collectivités (au titre de leur compétence voiries, transports, ou de leur qualité de propriétaire des dépendances). Le rapport final sur la gouvernance détaille les solutions juridiques permettant d'articuler ces différentes compétences

#### 4.6 Répartir de manière adaptée la compétence « voirie » entre les collectivités territoriales

Deux scénarios d'évolution de l'organisation de la compétence voirie sont également proposés.

En ce qui concerne les voies fluviales, il est ressorti des ateliers de travail du PGTD que les collectivités ne seraient pas prêtes à se voir céder ou transférer par l'Etat des dépendances du domaine public fluvial. Partant, ces scénarios retiennent l'hypothèse d'une gestion des voies fluviales par l'Etat. Une cession ou un transfert du domaine public fluvial pourrait être envisagé ultérieurement lorsque les principaux aménagements prévus auront été réalisés sur lesdites dépendances et lorsque le cadre juridique des espaces transfrontaliers aura été tranché (cf litiges liés à la frontière fluviale entre l'Etat Français et le Surinam qui rendent incertaine la consistance du domaine susceptible d'être transféré).

##### 4.6.1 Scénario n°1 : Le statut quo, pluralité de collectivités compétentes

Dans ce scénario:

- Les Voies nationales sont gérées par l'Etat (cf néanmoins le décret n°2002-381 du 19 mars 2002 qui ouvre la possibilité pour l'Etat *de confier à la Collectivité territoriale unique, si elle en fait la demande, une partie des attributions de la maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement du réseau routier national*)
- Les Voies départementales sont gérées par la Collectivité territoriale unique ; la collectivité territoriale unique peut déléguer tout ou partie de ses compétences à un ou plusieurs EPCI en application des dispositions de l'article L.5210-4 du CGCT
- Les Voies communales sont gérées par les communes
- Les Voies d'intérêt communautaire sont gérés par les EPCI (compétence obligatoire pour les communautés de communes ; compétence optionnelle pour les communautés d'agglomération ; compétence facultative des communautés urbaines)
- Les Voies fluviales sont gérées par l'Etat qui a la possibilité de faire participer les collectivités territoriales au financement de l'entretien du domaine public fluvial.

#### 4.6.2 Scénario n°2 : regroupement des collectivités au sein d'un syndicat mixte

Ce syndicat mixte serait composé de la Collectivité territoriale unique, des communes, des EPCI et éventuellement de l'ONF ; l'Etat ne peut pas être membre d'un syndicat mixte à l'inverse de ses établissements.

Ses domaines de compétences seraient ainsi la voirie départementale, la voirie communale et communautaire. Le domaine fluvial resterait de la compétence de l'Etat.

Les attributions du syndicat mixte seraient à la carte :

- Assistance, Prestations (Article L.5721-3 du CGCT)
- Exercice en lieu et place de ses membres de la compétence de gestion de la voirie

Ainsi, il ne s'agirait pas nécessairement de constituer une autorité unique gestionnaire de la voirie.

Ce montage pourrait être jumelé avec l'attribution au syndicat mixte de mission ou compétence en matière de transport (cf supra). Là encore, les scénarios n°1 et n°2 ne sont pas obligatoirement alternatifs. Le scénario n°1 pourrait ainsi se concevoir comme une étape de transition vers le scénario n°2.

### 4.7 Faire évoluer la réglementation

En parallèle des évolutions dans les domaines des transports et de la voirie, une évolution de la réglementation serait utile pour favoriser la mise en œuvre du PGTD :

- Concernant l'organisation de services de transport fluvial intérieurs,
- Concernant l'organisation des transports transfrontaliers.

#### 4.7.1 Concernant l'organisation des services de transport fluvial intérieurs

A l'instar des services de transport routier, il nous paraît nécessaire 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<sup>9</sup> ;
- 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 privée 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.

<sup>9</sup> Cf Décret n°98-460 du 12 juin 1998 modifiant le décret n°63-528 du 25 mai 1963 relatif à certaines infractions en matière de transports ferroviaires et routiers. Toute exécution d'un service de transport à la demande n'ayant pas fait l'objet d'une convention est passible d'une amende pénale de contravention de 5<sup>ème</sup> classe.

## 4.7.2 Concernant l'organisation des transports transfrontaliers

Les mesures suivantes devraient être prises :

- Reconnaître expressément la compétence des collectivités territoriales en matière d'organisation des transports transfrontaliers ;
- Combler le vide juridique qui existe sur les conditions dans lesquelles des transporteurs peuvent être autorisés à exploiter des lignes de transport transfrontalières.

Les niveaux juridiques auxquels il serait possible d'intervenir sont :

- Le droit interne français,
- Le droit de la coopération transfrontalière,
- Le droit international, c'est-à-dire la signature d'accords internationaux ad hoc entre des Etats limitrophes.

## Synthèse des actions en matière de gouvernance

Les études du PGTD ont mis en évidence l'intérêt, pour une mise en œuvre facilitée du PGTD, d'engager à la fois :

Des actions dès le court terme :

- Conférer à toutes les voies un statut juridique compatible avec son affectation.
- Pour chaque projet, identifier la ou les collectivités territoriales susceptibles d'être compétentes pour assurer la maîtrise d'ouvrage publique.
- A l'échelle nationale, faire évoluer la réglementation sur le transport fluvial intérieur

Et des réflexions pour le plus long terme visant à :

- Définir un schéma de gouvernance adapté et sécurisé juridiquement d'une part pour les transports et d'autre part pour la voirie.
- Choisir un montage juridique pour traiter la dimension transfrontalière de certains projets.
- Organiser le cas échéant conventionnellement une maîtrise d'ouvrage commune conformément aux dispositions de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985. En tout état de cause, s'assurer que le maître d'ouvrage dispose de la maîtrise foncière des dépendances sur lesquelles seraient réalisées les ouvrages.
- A l'échelle nationale et internationale, adopter des dispositions relatives à l'organisation et à l'exécution des transports fluviaux transfrontaliers.

La mise en place d'une gouvernance efficiente prend du temps. Il est donc recommandé aux acteurs d'engager dès à présent ces réflexions et d'autant plus que les évolutions attendues contribueraient à la bonne mise en place du PGTD, compte tenu des échéances assez proches de ce dernier.

## ANNEXE A - SIMULATIONS DU BUDGET DETAILLE DU PGTD PAR MAITRE D'OUVRAGE

### A.1 Les principes

#### A.1.1 Financement de l'investissement

Le budget détaillé d'investissement a été déterminé par application des règles de cofinancement qui existent aujourd'hui. Cet exercice repose sur une approche théorique, reflet de la situation actuelle, et ne repose sur aucun arbitrage à ce stade.

#### A.1.2 Financement de l'entretien, maintenance, exploitation

Le principe général retenu dans les présentes analyses est celui d'une quasi absence de cofinancement en matière d'entretien, maintenance, exploitation. Le maître d'ouvrage est le financeur à 100%.

Ce principe a, généralement, été retenu pour l'application des schémas de financement par maître d'ouvrage.

## A.2 Financement global du PGTD

Le budget global du PGTD tel que construit à ce stade, est le suivant (en € courants). Il affiche un déficit de financement de l'ordre de 200 M€<sup>10</sup> par an, lorsqu'actuellement, les maîtres d'ouvrage financent environ 70 M€ par an de déficit (après ressources affectées).

Budget Global PGTD	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	[...]	2020	2021	[...]	2025	Moyenne / an 2013 - / 2015	Moyenne / an 2016 - / 2020	Moyenne / an 2021 - / 2025
Dépenses d'investissement par année	1 897 M€	146 M€	78 M€	139 M€	236 M€	114 M€ [...]		235 M€	103 M€ [...]		156 M€	151 M€	160 M€	129 M€
Dépenses d'exploitation maintenance	2 309 M€	178 M€	116 M€	121 M€	136 M€	145 M€ [...]		189 M€	200 M€ [...]		244 M€	124 M€	165 M€	222 M€
<b>Total dépenses</b>	<b>4 205 M€</b>	<b>323 M€</b>	<b>194 M€</b>	<b>260 M€</b>	<b>372 M€</b>	<b>259 M€ [...]</b>		<b>424 M€</b>	<b>303 M€ [...]</b>		<b>400 M€</b>	<b>275 M€</b>	<b>325 M€</b>	<b>351 M€</b>
<b>Ressources</b>														
Union Européenne	268 M€	21 M€	11 M€	20 M€	33 M€	16 M€ [...]		33 M€	14 M€ [...]		22 M€	21 M€	23 M€	18 M€
FIRT	966 M€	74 M€	56 M€	59 M€	62 M€	64 M€ [...]		77 M€	80 M€ [...]		96 M€	59 M€	70 M€	88 M€
DGD	21 M€	2 M€	1 M€	2 M€	2 M€	2 M€ [...]		2 M€	2 M€ [...]		2 M€	2 M€	2 M€	2 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	209 M€	18 M€	2 M€	8 M€	9 M€	9 M€ [...]		19 M€	20 M€ [...]		24 M€	6 M€	16 M€	22 M€
<b>Total ressources</b>	<b>1 463 M€</b>	<b>114 M€</b>	<b>71 M€</b>	<b>88 M€</b>	<b>105 M€</b>	<b>91 M€ [...]</b>		<b>130 M€</b>	<b>116 M€ [...]</b>		<b>143 M€</b>	<b>88 M€</b>	<b>111 M€</b>	<b>129 M€</b>
<b>Net à financer</b>	<b>2 742 M€</b>	<b>209 M€</b>	<b>123 M€</b>	<b>171 M€</b>	<b>267 M€</b>	<b>168 M€ [...]</b>		<b>294 M€</b>	<b>186 M€ [...]</b>		<b>257 M€</b>	<b>187 M€</b>	<b>215 M€</b>	<b>222 M€</b>
<b>Pour mémoire part actuelle financée</b>		<b>69 M€</b>												

Tableau 24 : Financement global du PGTD  
€ courants - source : FCL

<sup>10</sup> soit environ 170 M€ par an en € 2012

### A.3 Hypothèses de financement par maître d'ouvrage

#### A.3.1 Besoins de financement du PGTD par l'Etat

Budget PGTD pour Etat	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	[...]	2020	2021	[...]	2025	Moyenne / an 2013 - / 2015	Moyenne / an 2016 - / 2020	Moyenne / an 2021 - 2025
Dépenses d'équipement directes	569 M€	44 M€	23 M€	42 M€	71 M€	34 M€ [...]		70 M€	31 M€ [...]		47 M€	45 M€	48 M€	39 M€
Subventions versées	385 M€	30 M€	16 M€	28 M€	48 M€	23 M€ [...]		48 M€	21 M€ [...]		32 M€	31 M€	32 M€	26 M€
Dépenses d'exploitation Maintenance	473 M€	36 M€	24 M€	25 M€	28 M€	30 M€ [...]		39 M€	41 M€ [...]		50 M€	25 M€	34 M€	46 M€
<b>Total dépenses</b>	<b>1 427 M€</b>	<b>110 M€</b>	<b>63 M€</b>	<b>95 M€</b>	<b>146 M€</b>	<b>87 M€ [...]</b>		<b>157 M€</b>	<b>93 M€ [...]</b>		<b>128 M€</b>	<b>101 M€</b>	<b>114 M€</b>	<b>110 M€</b>
Subventions reçues	299 M€	23 M€	12 M€	22 M€	37 M€	18 M€ [...]		37 M€	16 M€ [...]		25 M€	24 M€	25 M€	20 M€
Participations reçues	15 M€	1 M€	1 M€	1 M€	1 M€	1 M€ [...]		1 M€	1 M€ [...]		2 M€	1 M€	1 M€	1 M€
FIRT	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
DGD	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
FCTVA	-127 M€	-10 M€	-1 M€	-5 M€	-5 M€	-6 M€ [...]		-12 M€	-12 M€ [...]		-14 M€	-4 M€	-10 M€	-13 M€
<b>Total ressources</b>	<b>187 M€</b>	<b>14 M€</b>	<b>12 M€</b>	<b>18 M€</b>	<b>33 M€</b>	<b>13 M€ [...]</b>		<b>27 M€</b>	<b>5 M€ [...]</b>		<b>12 M€</b>	<b>21 M€</b>	<b>17 M€</b>	<b>9 M€</b>
<b>Total à financer</b>	<b>1 239 M€</b>	<b>95 M€</b>	<b>51 M€</b>	<b>77 M€</b>	<b>114 M€</b>	<b>74 M€ [...]</b>		<b>130 M€</b>	<b>87 M€ [...]</b>		<b>117 M€</b>	<b>81 M€</b>	<b>98 M€</b>	<b>102 M€</b>
<b>Pour mémoire part actuelle financée (€2012)</b>		<b>47 M€</b>												

Tableau 25 : Financement du PGTD par l'Etat  
€ courants - source : FCL

## A.3.2 Besoins de financement du PGTD par la Collectivité Unique (CG+CR)

Budget PGTD pour Collectivité Unique	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	[...]	2020	2021	[...]	2025	Moyenne / an 2013 - / 2015	Moyenne / an 2016 - / 2020	Moyenne / an 2021 - 2025
Dépenses d'équipement directes	185 M€	14 M€	8 M€	14 M€	23 M€	11 M€ [...]		23 M€	10 M€ [...]		15 M€	15 M€	16 M€	13 M€
Subventions versées	581 M€	45 M€	24 M€	42 M€	72 M€	35 M€ [...]		72 M€	31 M€ [...]		48 M€	46 M€	49 M€	39 M€
Dépenses d'exploitation Maintenance	850 M€	65 M€	43 M€	45 M€	50 M€	53 M€ [...]		70 M€	74 M€ [...]		90 M€	46 M€	61 M€	82 M€
<b>Total dépenses</b>	<b>1 615 M€</b>	<b>124 M€</b>	<b>74 M€</b>	<b>100 M€</b>	<b>145 M€</b>	<b>99 M€ [...]</b>		<b>165 M€</b>	<b>115 M€ [...]</b>		<b>153 M€</b>	<b>107 M€</b>	<b>125 M€</b>	<b>134 M€</b>
Subventions reçues	112 M€	9 M€	5 M€	8 M€	14 M€	7 M€ [...]		14 M€	6 M€ [...]		9 M€	9 M€	9 M€	8 M€
Participations reçues	17 M€	1 M€	1 M€	1 M€	1 M€	1 M€ [...]		1 M€	1 M€ [...]		2 M€	1 M€	1 M€	2 M€
FIRT	680 M€	52 M€	40 M€	41 M€	43 M€	45 M€ [...]		54 M€	56 M€ [...]		67 M€	41 M€	50 M€	62 M€
DGD	21 M€	2 M€	1 M€	2 M€	3 M€	1 M€ [...]		3 M€	1 M€ [...]		2 M€	2 M€	2 M€	1 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
FCTVA	29 M€	2 M€	0 M€	1 M€	1 M€	1 M€ [...]		3 M€	3 M€ [...]		3 M€	1 M€	2 M€	3 M€
<b>Total ressources</b>	<b>859 M€</b>	<b>66 M€</b>	<b>46 M€</b>	<b>53 M€</b>	<b>62 M€</b>	<b>56 M€ [...]</b>		<b>74 M€</b>	<b>68 M€ [...]</b>		<b>83 M€</b>	<b>54 M€</b>	<b>64 M€</b>	<b>75 M€</b>
<b>Total à financer</b>	<b>757 M€</b>	<b>58 M€</b>	<b>28 M€</b>	<b>47 M€</b>	<b>83 M€</b>	<b>44 M€ [...]</b>		<b>90 M€</b>	<b>47 M€ [...]</b>		<b>70 M€</b>	<b>53 M€</b>	<b>61 M€</b>	<b>58 M€</b>
<b>Pour mémoire part actuelle financée (€2012)</b>		<b>8 M€</b>												

Tableau 26 : Financement du PGTD par la Collectivité Unique  
€ courants - source : FCL

La Collectivité Unique est l'entité qui serait le plus fortement appelée à contribuer au PGTD. Pèsent en particulier sur le budget prévisionnel de la Collectivité Unique,

- La montée en charge des coûts d'exploitation du réseau interurbain et du scolaire (avec des besoins qui suivent la démographie)
- La forte sollicitation en cofinancement (par application des règles actuelles mais sur un volume d'investissements plus important)
- Des ressources insuffisantes dont le taux de croissance (notamment du FIRT) ne suffit pas à combler la croissance des besoins.

## A.3.3 Besoins de financement du PGTD par les communes et EPCI

Budget PGTD pour Communes EPCI	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	[...]	2020	2021	[...]	2025	Moyenne / an 2013 - / 2015	Moyenne / an 2016 - / 2020	Moyenne / an 2021 - / 2025
Dépenses d'équipement directes	633 M€	49 M€	26 M€	46 M€	79 M€	38 M€ [...]		78 M€	34 M€ [...]		52 M€	50 M€	53 M€	43 M€
Subventions versées	33 M€	3 M€	1 M€	2 M€	4 M€	2 M€ [...]		4 M€	2 M€ [...]		3 M€	3 M€	3 M€	2 M€
Dépenses d'exploitation Maintenance	865 M€	67 M€	43 M€	45 M€	51 M€	54 M€ [...]		71 M€	75 M€ [...]		92 M€	47 M€	62 M€	83 M€
<b>Total dépenses</b>	<b>1 531 M€</b>	<b>118 M€</b>	<b>71 M€</b>	<b>94 M€</b>	<b>134 M€</b>	<b>94 M€ [...]</b>		<b>153 M€</b>	<b>111 M€ [...]</b>		<b>146 M€</b>	<b>100 M€</b>	<b>118 M€</b>	<b>129 M€</b>
Subventions reçues	520 M€	40 M€	21 M€	38 M€	65 M€	31 M€ [...]		64 M€	28 M€ [...]		43 M€	41 M€	44 M€	35 M€
Participations reçues	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
FIRT	286 M€	22 M€	17 M€	17 M€	18 M€	19 M€ [...]		23 M€	24 M€ [...]		28 M€	17 M€	21 M€	26 M€
DGD	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
DGF	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€ [...]		0 M€	0 M€	0 M€	0 M€
VT	231 M€	18 M€	2 M€	9 M€	10 M€	10 M€ [...]		21 M€	22 M€ [...]		26 M€	7 M€	18 M€	24 M€
FCTVA	98 M€	8 M€	1 M€	4 M€	4 M€	4 M€ [...]		9 M€	9 M€ [...]		11 M€	3 M€	8 M€	10 M€
<b>Total ressources</b>	<b>1 136 M€</b>	<b>87 M€</b>	<b>41 M€</b>	<b>69 M€</b>	<b>97 M€</b>	<b>65 M€ [...]</b>		<b>117 M€</b>	<b>83 M€ [...]</b>		<b>108 M€</b>	<b>69 M€</b>	<b>90 M€</b>	<b>96 M€</b>
<b>Total à financer</b>	<b>396 M€</b>	<b>30 M€</b>	<b>29 M€</b>	<b>25 M€</b>	<b>37 M€</b>	<b>30 M€ [...]</b>		<b>36 M€</b>	<b>28 M€ [...]</b>		<b>38 M€</b>	<b>31 M€</b>	<b>28 M€</b>	<b>33 M€</b>
<b>Pour mémoire part actuelle financée (€2012)</b>		<b>-6 M€</b>												

 Tableau 27 : Financement du PGTD par les communes et EPCI  
 € courants - source : FCL

Avec les hypothèses retenues, le financement du PGTD par et pour la CACL et les communes membres de la CACL prend la forme suivante. Le net à financer pour les communes et la CACL représente 376 M€ sur la durée du PGTD ce qui constitue la quasi-totalité des charges incombant aux communes et EPCI sur le territoire guyanais.

La forte montée en charge du développement du réseau de transport creuse ce besoin de financement, lorsque l'investissement est quasiment autofinancé par les cofinancements, subventions reçues et FCTVA.

Budget CACL	Total période 2013 / 2025	Moyenne annuelle	2013	2014	2015	2016	[...]	2020	2021	[...]	2025	Moyenne / an 2013 - 2015	Moyenne / an 2016 - 2020	Moyenne / an 2021 - 2025
Dépenses d'investissement par année	234 M€	18 M€	4 M€	13 M€	34 M€	23 M€ [...]		48 M€	16 M€ [...]		19 M€	17 M€	23 M€	13 M€
Subventions versées	19 M€	1 M€	0 M€	1 M€	3 M€	2 M€ [...]		4 M€	1 M€ [...]		2 M€	1 M€	2 M€	1 M€
Dépenses d'exploitation maintenance	469 M€	36 M€	21 M€	22 M€	29 M€	30 M€		39 M€	41 M€		50 M€	24 M€	34 M€	45 M€
<b>Total dépenses</b>	<b>723 M€</b>	<b>56 M€</b>	<b>26 M€</b>	<b>36 M€</b>	<b>65 M€</b>	<b>55 M€ [...]</b>		<b>91 M€</b>	<b>58 M€ [...]</b>		<b>70 M€</b>	<b>42 M€</b>	<b>59 M€</b>	<b>60 M€</b>
Ressources														
Subventions reçues (yc FCTVA)	231 M€	18 M€	4 M€	13 M€	33 M€	23 M€ [...]		47 M€	16 M€ [...]		18 M€	17 M€	23 M€	13 M€
FIRT	126 M€	10 M€	7 M€	8 M€	8 M€	8 M€ [...]		10 M€	10 M€ [...]		12 M€	8 M€	9 M€	11 M€
VT	231 M€	18 M€	2 M€	9 M€	10 M€	10 M€ [...]		21 M€	22 M€ [...]		26 M€	7 M€	18 M€	24 M€
<b>Total ressources</b>	<b>588 M€</b>	<b>45 M€</b>	<b>14 M€</b>	<b>30 M€</b>	<b>51 M€</b>	<b>41 M€ [...]</b>		<b>78 M€</b>	<b>48 M€ [...]</b>		<b>57 M€</b>	<b>32 M€</b>	<b>50 M€</b>	<b>49 M€</b>
<b>Net à financer</b>	<b>135 M€</b>	<b>10 M€</b>	<b>12 M€</b>	<b>6 M€</b>	<b>14 M€</b>	<b>14 M€ [...]</b>		<b>12 M€</b>	<b>10 M€ [...]</b>		<b>13 M€</b>	<b>11 M€</b>	<b>10 M€</b>	<b>11 M€</b>

Tableau 28 : Financement du PGTD par et pour la CACL  
€ courants - source : FCL