

Compte déplacements de la Guyane

Rapport final

21 Décembre 2012

Version 2

Référence : B174/SC/GUY/635-12

Edition	Date	Objet de l'édition
1	13/03/2012	Rapport intermédiaire
2	21/12/2012	Rapport final

Edition n° 2	Auteurs	Société	Date	Visa
	P. ROBIN	SYSTRA	21/12/2012	
S. HOUDAYER	SYSTRA	21/12/2012		
Vérification	Société	Date	Visa	
E. CHAIGNEAU	SYSTRA	21/12/2012		
Validation	Société	Date	Visa	
E. CHAIGNEAU	SYSTRA	21/12/2012		

Contact étude	Nom	Fonction	Coordonnées
	E. CHAIGNEAU	Directrice de projet	04 72 60 26 44 echaigneau@systra.com

SOMMAIRE

Sommaire.....	3
Glossaire.....	5
1. Introduction.....	6
2. Méthodologie générale.....	7
3. Approche financière.....	9
3.1 Les dépenses de véhicules particuliers / VUL / 2 roues motorisés.....	9
3.1.1 Récapitulatif des données.....	9
3.1.2 Estimation du parc de véhicules et taxis.....	10
3.1.3 Calcul des dépenses d'investissement.....	10
3.1.4 Calcul des dépenses de fonctionnement.....	12
3.1.5 Résultats.....	13
3.2 Les taxis.....	14
3.3 Les transports publics de voyageurs en Guyane : principes généraux et présentation.....	15
3.3.1 Organisation des réseaux de transport : généralités.....	15
3.3.2 Les acteurs du financement : généralités.....	15
3.3.3 Les réseaux de transport public en Guyane.....	16
3.4 Les dépenses de transports collectifs publics urbains.....	18
3.4.1 Méthodologie générale.....	18
3.4.2 Identification des dépenses des régies.....	19
3.4.3 Identification des comptes des communes et du SMTC.....	19
3.4.4 Consolidation des comptes.....	20
3.5 Les dépenses des transports collectifs publics non-urbains.....	23
3.5.1 Méthodologie.....	23
3.5.2 Exploitation des comptes du Conseil Général.....	23
3.6 Transport de personnel.....	25
3.7 Transport scolaire.....	26
3.8 Transport fluvial.....	27
3.9 Transport aérien.....	27
3.9.1 Financement des services de transport aérien.....	27
3.9.2 Récapitulatif des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux plateformes aéroportuaires.....	28
3.10 Stationnement.....	28
3.11 Dépenses de voirie.....	28
3.11.1 Présentation générale du réseau routier.....	28
3.11.2 Remarques : les frais « annexes » à prendre en compte.....	29
3.11.3 Voirie communale et communautaire.....	30
3.11.4 Routes et pistes forestières.....	32
3.11.5 Routes départementales.....	33
3.11.6 Routes « régionales ».....	34
3.11.7 Routes nationales.....	35
3.11.8 Prise en compte des coûts dus au trafic de voyageurs.....	35
3.12 Synthèse des résultats de l'approche financière.....	36

4. Approche économique : prise en compte du coût externe	40
4.1 Introduction	40
4.2 Le coût direct du transport de voyageurs	41
4.2.1 Méthode de calcul	41
4.2.2 Calcul du coût direct par mode	41
4.3 Le coût externe du transport de voyageurs	42
4.3.1 Généralités sur les effets externes	42
4.3.2 Le coût externe des accidents routiers	43
4.3.3 Le coût externe de la pollution locale et régionale	45
4.4 Synthèse de l'approche économique	47
Table des figures et tableaux	48
ANNEXE A - Description des comptes administratifs	50
La sélection des natures comptables	50
La sélection des fonctions	51
Tableau récapitulatif des fonctions utilisées	52
ANNEXE B - Précisions sur le FIRT	53
Modalité de répartition du produit de la TSC	53

GLOSSAIRE

ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
CCI	Chambre du Commerce et de l'Industrie
CCFA	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CCTN	Commission des Comptes de Transport de la Nation
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, et l'Urbanisme
CNES	Centre national d'études spatiales
CNTV	Compte National Transports de Voyageurs
CSG	Centre Spatial Guyanais
DOM	Département d'Outre-Mer
DSP	Délégation de Service Public
EBF	Enquête Budget de Familles
EPCI	Établissements Publics de Coopération Intercommunale
FIRT	Fonds d'Investissement des Routes et des Transports
ONF	Office National des Forêts
FCA	Fichier Central Automobile
FCTVA	Fond de Compensation de la TVA
PL	Poids Lourd
RTP	Régie des Transports Publics
SOES	Service de l'Observation et des Statistiques
SMTC	Syndicat Mixte de Transport en Commun de Cayenne
TC	Transports Collectifs
TSC	Taxe Spéciale de consommation sur les Carburants
VC	Voiture Commerciale
VP	Véhicule Privé
VUL	Véhicule Utilitaire Léger

1. INTRODUCTION

Depuis la loi Solidarité et Renouvellements Urbains du 13 décembre 2000, la réalisation d'un « Compte Déplacements » est une obligation légale pour les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) dont le périmètre de transports urbains est inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le guide publié conjointement par le CERTU et l'ADEME en 2004 présente de manière détaillée la méthodologie à appliquer dans le cadre de la réalisation d'un « compte déplacements à l'échelle locale ».

Mais la pertinence de cette démarche dépasse l'obligation légale, qui ne s'applique théoriquement qu'à la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral créée le 1^{er} janvier 2012. Le compte déplacements, qui est une photographie du système de transport à un moment donné sur un périmètre donné, est un outil d'aide à la décision et un outil de communication dont **les objectifs sont** :

- de connaître le système de financement des déplacements de personnes sur un périmètre donné, et plus particulièrement d'identifier les financeurs initiaux des infrastructures et des réseaux qui relèvent de la sphère publique ;
- de participer à l'évaluation du système de déplacements et, si le compte est actualisé chaque année, de permettre de suivre la mise en œuvre des investissements programmés ;
- de faire appréhender au grand public et aux décideurs le coût réel des déplacements quotidiens.

C'est à ce titre que le compte déplacements réalisé dans le cadre du Plan Global de Transports et de Déplacements de la Guyane a toute sa place, en complétant le diagnostic des systèmes de transport du territoire, et pour alimenter la réflexion sur la gouvernance des transports en Guyane en donnant une image claire du financement actuel de ce système.

Cette analyse est réalisée conformément à la méthodologie recommandée par le CERTU¹ (Centre d'Etudes sur les Réseau, les Transports et l'Urbanisme). **Seuls les financeurs initiaux sont pris en compte.**

Le compte déplacements se compose de 3 étapes qui sont, par ordre de réalisation :

- l'approche financière, qui recense les dépenses liées au transport de personnes et en identifie les financeurs ;
- l'approche économique, qui ajoute au coût direct une estimation du coût social du transport de personnes ;
- une analyse des résultats.

Nota : compte-tenu de l'approche méthodologique et de la difficulté à récupérer certaines données, les résultats du compte déplacements doivent être considérés comme des « ordres de grandeur », et non comme une représentation « rigoureusement exacte » du financement des systèmes de transport en Guyane. On notera également que l'approche méthodologique retenue est différente de celle menée en parallèle par FCL dans le cadre de la phase de diagnostic du PGTD (analyse du financement public du secteur des transports).

¹ « Les comptes déplacements : mode de réalisation à l'échelle locale », DTT-CERTU-ADEME-ADAM, version du 12/07/2004

2. METHODOLOGIE GENERALE

L'élaboration d'un compte déplacements repose sur deux approches complémentaires :

- **l'approche financière**, qui vise à recenser les dépenses liées au transport de personnes dans l'aire d'étude, et à en identifier les financeurs (§ 3) ;
- **l'approche économique**, qui complète l'approche financière pour permettre l'estimation du coût social des transports (§ 4).

Dans le cadre de **l'approche financière**, l'objectif est de répondre aux questions du type : Qui finance les infrastructures de transports, les services de transports individuels ? Collectifs ? Combien dépendent ces acteurs pour ces postes ? Comment sont réparties les dépenses entre les différents volets de l'analyse ? Comment sont réparties les recettes ?

L'approche financière identifie :

- **les postes de dépenses** constitutifs du système de transport de personnes, à savoir les dépenses liées :
 - aux véhicules particuliers (VP) et aux véhicules utilitaires légers (VUL), y compris les voitures de location ;
 - aux deux-roues motorisés ;
 - aux taxis ;
 - aux transports collectifs (TC) terrestres urbains et interurbains ;
 - aux transports scolaires (terrestres et fluviaux) ;
 - au transport maritime et fluvial ;
 - à l'aérien (interne seulement, mais les dépenses liées aux échanges aériens Guyane-Métropole ont cependant été estimées à titre informatif) ;
 - à la voirie ;
 - au stationnement privé et public.
- **les financeurs initiaux de ces dépenses** : dans la sphère privée, il s'agit des usagers (ménages, employeurs) ; dans la sphère publique, il s'agit de l'État et des Collectivités Locales.

Il ne s'agit ici pas d'un audit comptable mais plutôt d'une estimation des ordres de grandeur de ces dépenses, plus ou moins précise, en fonction des données qui ont pu être récoltées pour alimenter la démarche.

L'approche financière permet de calculer de nombreux ratios pouvant répondre à différentes problématiques, par exemple : évaluer la performance de certains réseaux de TC, comprendre à quoi sert le Versement Transport et évaluer son fonctionnement, connaître l'implication de l'État dans le secteur des transports, et pour le cas particulier des DOM, comprendre le rôle du FIRT, estimer l'importance du remboursement du FCTVA, etc.

Dans le cadre de **l'approche économique**, deuxième étape du compte, c'est l'approche par mode qui prévaut sur l'approche par poste de dépenses. Les coûts liés à la voirie sont ventilés, certains coûts annexes écartés, et les coûts externes (pollution, effet de serre, etc.) sont estimés et consolidés, afin d'aboutir au coût d'un déplacement par mode et de pouvoir comparer les modes entre eux. C'est généralement ce dernier indicateur qui est présenté au grand public. L'approche économique a pour objectif de calculer le coût social d'un déplacement, par mode (pour pouvoir comparer les modes entre eux).

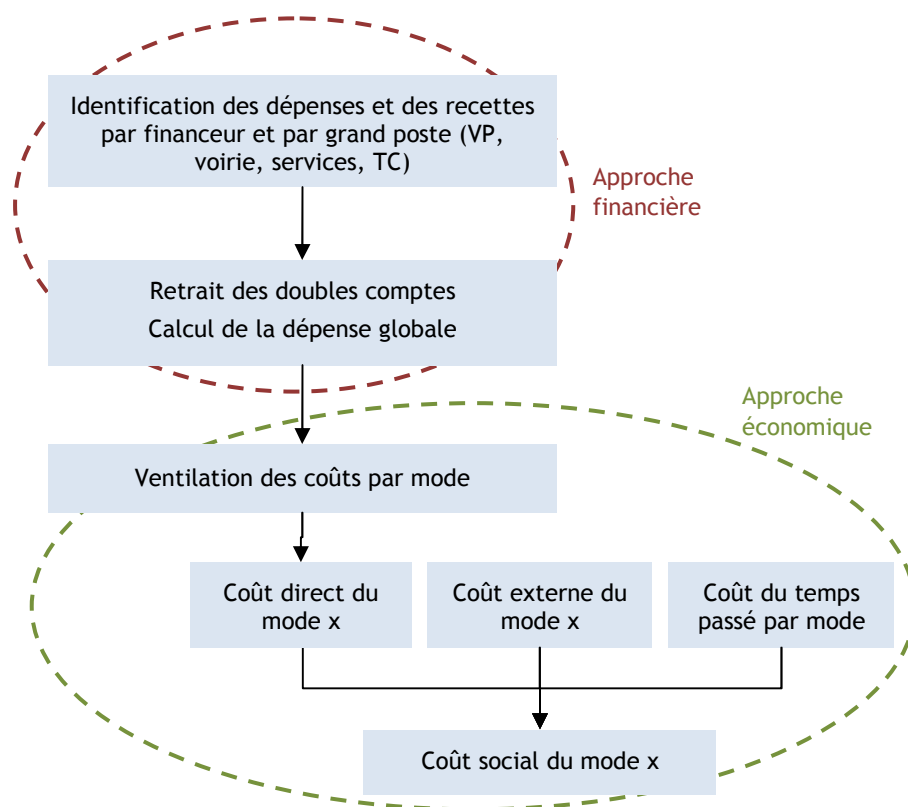


Figure 1 : Récapitulatif de la démarche : approche financière / approche économique

3. APPROCHE FINANCIERE

3.1 Les dépenses de véhicules particuliers / VUL / 2 roues motorisés

Ce volet prend en compte les dépenses relatives :

- aux véhicules particuliers (VP) ;
- aux véhicules utilitaires légers (VUL) dédiés au transport de personnes ;
- aux deux-roues motorisés.

Il n'est pas possible d'estimer la plupart de ces dépenses à partir d'une comptabilité « officielle ». Il est nécessaire de recourir à des ratios nationaux fournis par diverses études, et d'utiliser des données telles que le nombre d'immatriculations et de permis délivrés, ou le nombre de véhicules en circulation et leur kilométrage.

L'intégralité de ces coûts est supportée par les usagers (ménages, entreprises et administrations en tant que consommateurs de transports).

3.1.1 Récapitulatif des données

Le tableau ci-dessous présente les postes de dépenses majeurs pour ces véhicules, ainsi que les sources des données (les sigles sont définis dans le glossaire, page 5).

Type de dépenses	Dépense	Calcul basé sur	Source
Investissement	Achats véhicules neuf	Immatriculations Prix moyen d'achat Octroi de mer	INSEE, SOES, FCA Douanes
	Achats véhicules d'occasion	Immatriculations Marge commerciale moyenne	SOES, FCA
	Certificats d'immatriculations	Immatriculations Nouveaux taxis Parc 2 roues	SOES, FCA Préfecture SoES + Calculs
	Permis de conduire	Nombre de permis Coût moyen du permis	INSEE CCFA
Fonctionnement	Assurance	Coût total sur le parc Immatriculations	CCFA
	Contrôle technique	Coût total sur le parc Immatriculations	CCFA SOES & CCI
	Taxe sur les véhicules de sociétés	Montant de la taxe Nombre d'entreprises redevables	CCTN, CGPME Ministère des Finances
	Carburant	Kilométrage parcouru Consommation moyenne Octroi de mer TSC	CCFA, DDE ² , INSEE, ADEME ³ Douanes
	Entretien, réparation	Kilométrage parcouru Consommation moyenne	ADEME CCFA

Tableau 1 : Données d'entrée du volet VP/VUL/deux-roues motorisés

² Etude de la Direction Départementale de l'Équipement 2007 - Evaluation du parc VP et immatriculations de 2001 à 2006.

³ Estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane, ADEME 2011.

Pour l'estimation des dépenses liées aux véhicules particuliers, le CERTU préconise d'utiliser les données disponibles auprès du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) relativement aux dépenses d'un automobiliste en France. Ces données sont des moyennes estimées pour des usagers habitant la métropole. Cependant, compte-tenu des spécificités du contexte guyanais, les résultats ont été croisés avec ceux de l'enquête Budget de Familles réalisée en 2006 en Guyane, pour valider l'utilisation de données « métropole ».

3.1.2 Estimation du parc de véhicules et taxis

Les taxis doivent être précautionneusement écartés des calculs sur les véhicules légers, car ils font l'objet d'un volet spécifique, leurs dépenses étant réparties différemment. Le parc de taxis est estimé sur la base de données INSEE.

Nota : Il semble y avoir une part non négligeable des taxis qui réalisent de manière informelle du transport collectif. Ces derniers n'ont pas pu être isolés.

Les parcs des autres véhicules viennent des estimations élaborées par l'ADEME.

	Parc de véhicules en Guyane en 2010
Taxis	98
VP	58 612
VUL	16 480
Motocycles	10 300
Cyclomoteurs	2 060

Figure 2 : Les parcs des différents types de véhicules en 2010
(source : estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane, ADEME, 2011)

3.1.3 Calcul des dépenses d'investissement

3.1.3.1 Achats de véhicules neufs

Le montant total payé par les Guyanais pour l'achat d'un véhicule particulier (VP) neuf en 2010 est calculé à partir des immatriculations recensées et du prix moyen d'achat d'un véhicule neuf.

Le prix moyen d'achat d'un véhicule neuf est donné au niveau métropolitain par le CCFA : 22 524 euros TTC en 2007, ce qui, en enlevant la TVA, ajoutant l'octroi de mer et actualisant ce prix, donne un montant de 19 500 euros TTC en 2010 en Guyane. D'après le CNTV (1998), le prix d'achat d'un véhicule utilitaire léger neuf est d'environ 74% du prix d'achat des VP neufs. Une valeur de 14 430 euros sera donc utilisée pour un VUL neuf.

L'estimation des dépenses d'achat de véhicules neufs (hors taxis) est présentée ci-dessous :

Dépenses d'achat de véhicules neufs	Prix unitaires neuf en euros TTC	Achats neufs 2010 (nombre de véhicules)	Dépenses en k€ TTC
VP	19 500	4 362	85 068
VUL	14 430	1 230	17 750
Motocycles	5 894	335	1 975
Cyclomoteurs	1 273	1 676	2 133
Total (hors taxis)			106 926

Figure 3: Dépenses d'achat de véhicules neufs en 2010

3.1.3.2 Achats de véhicules d'occasion

Les achats d'occasion sont réalisés directement entre usagers : on considère que les flux financiers entre usagers n'ont pas d'impact sur le montant total des dépenses. Seule la marge commerciale du revendeur sera donc prise en compte.

La marge des revendeurs de voitures est évaluée par le CCFA, et actualisée pour 2010 (on prend l'hypothèse d'un rapport de 74% entre le coût d'investissement d'un VUL et d'un VP, pour le marché de l'occasion).

Enfin, en appliquant la méthodologie utilisée pour l'élaboration du Compte Déplacements Ile-de-France, il sera considéré que la marge revendeur pour un deux-roues est de 5% de la valeur du deux-roues (celui-ci ayant subi une décote de 40%).

Dépenses d'achat de véhicules d'occasion	Marge unitaire pour la vente d'un véhicule d'occasion en euros	Achats occasion 2010 (nombre de véhicules)	Dépenses en k€ TTC
VP	707	6 924	4 892
VUL	522	1 943	1 015
Motocycles	173	422	73
Cyclomoteurs	37	2 112	79
Total (hors taxis)			6 059

Figure 4: Dépenses d'achat de véhicules d'occasion en 2010

3.1.3.3 Coût de l'immatriculation

Le coût d'immatriculation d'un véhicule neuf ou d'occasion se calcule à partir du coût moyen de la carte grise en Guyane et du nombre annuel d'immatriculations.

Dépenses d'immatriculation de véhicules neufs	Coût unitaire immatriculation (€)	Nombres de véhicules neufs achetés en 2010	Dépenses en k€ TTC
VP	246	4 362	1 072
VUL	246	1 230	302
Motocycles	132	335	44
Cyclomoteurs	-	1 676	-
Total (hors taxis)			1 419

Figure 5: Dépenses d'immatriculation de véhicules neufs en 2010

Dépenses d'immatriculation de véhicules d'occasion	Coût unitaire immatriculation (€)	Nombres de véhicules d'occasion achetée en 2010	Dépenses en k€ TTC
VP	206	6 924	1 423
VUL	206	1 943	399
Motocycles	68	422	29
Cyclomoteurs	-	2 112	-
Total (hors taxis)			1 851

Figure 6: Dépenses d'immatriculation de véhicules d'occasion en 2010

3.1.3.4 Coût du permis de conduire

Le coût du permis de conduire se partage en deux éléments : les coûts liés à l'apprentissage (leçons en auto-école) et la taxe d'acquisition du permis de conduire. Le nombre de permis délivrés est fourni par l'INSEE.

Les dépenses d'apprentissage sont estimées à partir des données fournies par le CCFA pour la métropole. Le montant total de la taxe d'acquisition est issu des comptes de la Région, et ventilé en fonction du nombre de permis.

Dépenses liées à l'obtention du permis de conduire	Nombre de permis délivrés	Coût d'apprentissage (permis) en k€ HT	Taxe d'acquisition du permis en k€ HT	Dépenses totales en k€ TTC
Permis A	389	1 070	20	1 090
Permis B	2 009	23 496	102	23 598
Total	2 398	24 567	122	24 688

Figure 7: Dépenses liées à l'obtention du permis de conduire en 2010 (permis A et B)

3.1.4 Calcul des dépenses de fonctionnement

3.1.4.1 Les primes d'assurance

Le montant moyen de la prime d'assurance est donné par le CCFA pour l'année 2007 (prix actualisé à l'année 2010). En l'absence d'information spécifique concernant le contexte guyanais, le calcul intègre des moyennes « métropole ».

	Parc de véhicules en Guyane en 2010	Prime d'assurance en euros TTC	Coûts d'assurance en k€ TTC
VP	58 612	553	32 402
VUL	16 480	553	9 111
Motocycles	10 300	618	6 367
Cyclomoteurs	2 060	168	345
Total (hors taxis)			48 225

Figure 8: Dépenses d'assurance des véhicules routiers en 2010 (d'après CCFA)

3.1.4.2 Le contrôle technique

Le coût moyen du contrôle technique, donné également par le CCFA (coûts métropole), est actualisé en 2010.

Dépenses de contrôle technique	Parc Guyane	Coût contrôle technique en euros par véhicule	Coûts contrôle technique en k€ TTC
VP	58 612	30	1 786
VUL	16 480	30	502
Total (hors taxis)			2 288

Figure 9: Dépenses de contrôle technique en 2010 (d'après CCFA)

3.1.4.3 Les dépenses d'entretien et de réparation

On considère les dépenses d'entretien et de réparation comme proportionnelles au kilométrage des véhicules. Les coûts unitaires sont basés sur ceux de la France métropolitaine.

Dépenses d'entretien des véhicules	Coût kilométrique de l'entretien en €/veh.km	Kilométrage moyen par an	Parc de véhicules	Dépenses d'entretien en M€ TTC
VP	0.081	10 860	58 612	51.9
VUL	0.081	16 000	16 480	21.5
Motocycles	0.046	3 000	10 300	1.4
Cyclomoteurs	0.046	3 000	2 060	0.3
Total (hors taxis)				75.1

Figure 10: Dépenses d'entretien des véhicules en 2010 (d'après CCFA)

3.1.4.4 Les dépenses de carburant

Les dépenses de carburant sont estimées sur la base de l'étude ADEME. Les coûts appliqués sont ceux constatés en Guyane.

Dépenses de carburant	Consommation (l / km)	km/an	Parc	Millions de litres	Coût TTC / litre	Dépenses TTC carburant en k€
VP diesel	0,07	12 000	25 203	21,2	1,18	24 981
VP essence	0,06	10 000	33 409	20,0	1,38	27 663
VUL	0,1	16 000	16 480	26,4	1,18	31 114
Motocycles	0,05	3 000	10 300	1,5	1,18	1 823
Cyclomoteurs	0,005	3 000	2 060	0,0	1,18	36
Total (hors taxi)						85 618

Figure 11: Dépenses de carburant en Guyane en 2010 (source : ADEME)

3.1.5 Résultats

Le tableau ci-dessous récapitule les dépenses des véhicules particuliers. Une différenciation est faite entre les véhicules de fonction et les véhicules appartenant aux usagers. Selon l'ADEME, 28% des voitures immatriculées appartiennent à des entreprises. Nous prenons l'hypothèse que la moitié de celles-ci sont des véhicules de location (payés par les usagers).

en millions d'euros	VP	VUL	Motocycles	Cyclomoteur	Total TTC	Part usagers	Part entreprises
Fonctionnement							
Assurance	32,40	9,11	6,37	0,35	48,22	41,71	6,51
Contrôle Technique	1,79	0,50			2,29	1,98	0,31
Entretien	51,87	21,49	1,43	0,29	75,08	64,94	10,14
Carburant	52,64	31,11	1,82	0,04	85,62	74,06	11,56
Total	200,92		9,62	0,67	211,21	182,69	28,51
Investissement							
Achats Neufs TTC	85,07	17,75	1,98	2,13	106,93	92,49	14,44
Achats Occasions TTC	4,89	1,02	0,07	0,08	6,06	5,24	0,82
Certificats d'Immatriculation Neufs TTC	1,07	0,30	0,04		1,42	1,23	0,19
Certificats d'Immatriculation Occasions TTC	1,42	0,40	0,03		1,85	1,60	0,25
Permis de conduire	23,50		1,07		24,57	21,25	3,32
Taxe Permis de conduire	0,10		0,02		0,12	0,11	0,02
Total		135,52	3,21	2,21	140,94	121,92	19,03

Figure 12: Récapitulatif des dépenses des véhicules particuliers en 2010

Afin de vérifier la pertinence de l'utilisation des coûts unitaires « Métropole » dans le contexte de la Guyane, nous nous sommes basés sur l'Enquête Budget de Familles (EBF) de 2006. En particulier, nous comparons le ratio suivant pour la Guyane et pour la Métropole :

Dépenses totales des ménages pour l'achat de véhicules / nombre d'immatriculations de VP

Le ratio constaté pour la Guyane est à 3% près le même que pour le Métropole ; nous considérons donc que les coûts d'acquisition de véhicules sont équivalents.

Malheureusement, les autres résultats de l'enquête Budget des familles en Guyane (en particulier pour les coûts de fonctionnement) sont trop agrégés pour pouvoir les comparer à ceux de France métropolitaine.

3.2 Les taxis

Ce poste concerne les dépenses des taxis en activité en Guyane en 2010. Ces dépenses sont déduites du chiffre d'affaire des taxis dans l'aire d'étude. En effet, selon la méthodologie du CERTU, 10% du chiffre d'affaires hors taxe est réinvesti, le reste servant à couvrir les frais de fonctionnement (y compris main d'œuvre).

Nous faisons ce calcul sur la base du nombre de taxis (98 taxis, selon l'INSEE) et du tarif moyen au kilomètre (1,61€/km⁴). En outre, la détaxe pour les artisans taxis, doit être prise en compte.

Le tableau ci-après récapitule les dépenses ventilées par financeur initial, en fonctionnement et en investissement.

Financement du fonctionnement	7 100 000 €
Usagers (tarifs)	6 920 000 €
Région (détaxe carburant)	180 000 €
Financement des investissements	710 000 €
Usagers (tarifs)	710 000 €

Figure 13: Dépenses de taxis

⁴ Source : www.taxis-de-france.com

3.3 Les transports publics de voyageurs en Guyane : principes généraux et présentation

Cette section traite des transports publics de voyageurs en Guyane ; il s'agit de transports *routiers et fluviaux*, y compris les transports scolaires.

Les transports aériens sont également subventionnés par les collectivités (pour certaines liaisons intérieures). Le secteur aérien (transport de voyageurs et infrastructure) est traité au paragraphe 3.9.

3.3.1 Organisation des réseaux de transport : généralités

Les transports de voyageurs d'une zone donnée sont planifiés et organisés par l'Autorité Organisatrice des Transports compétente sur cette zone (le rôle des AOT a été défini par la loi LOTI de 1982).

En 2010, les autorités organisatrices des transports collectifs publics de voyageurs en Guyane sont les suivantes :

- Le **Conseil Général** gère le réseau de transport collectif interurbain, ainsi que les transports scolaires, dont le transport d'élèves handicapés.
- Le **SMTC**, Syndicat Mixte associant le Conseil Général et la ville de Cayenne, organise les transports urbains (dont scolaires) sur le territoire de Cayenne.
- La **Conseil Général** organisait avec l'appui de la **ville de St-Laurent-du-Maroni** le réseau de transport urbain SEMABUS de 2002 à 2010, sur le territoire communal.
- Les **communes de Régina, Matoury, Macouria, Montsinéry et Rémire-Montjoly** organisent en outre le transport scolaire, en tant qu'autorité organisatrice de second rang A02 (transport des élèves des écoles maternelles et primaires).

L'exploitation quotidienne du réseau peut être réalisée par l'AOT elle-même dans le cadre d'un Établissement Public à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) ou d'une régie, mais elle peut aussi être dévolue à un transporteur privé.

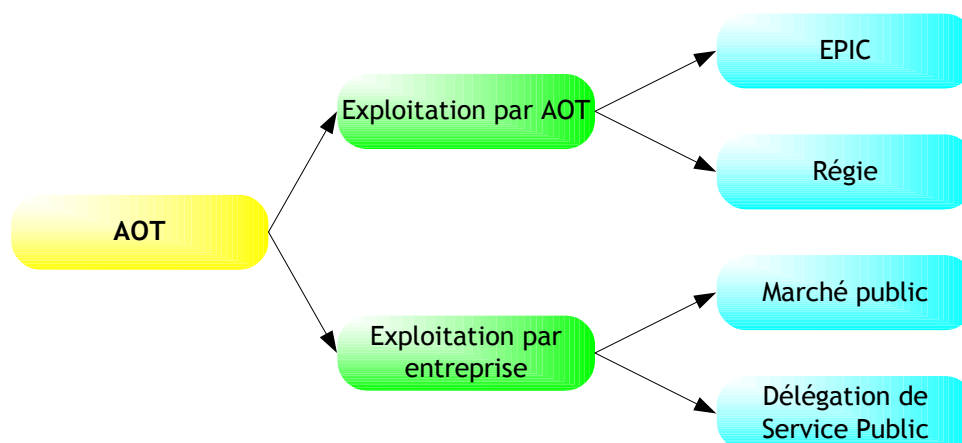


Figure 14: Les différents modes d'exploitation d'un réseau de transport

3.3.2 Les acteurs du financement : généralités

Le transport public est une activité subventionnée. Les financeurs sont donc les usagers mais aussi les acteurs de la sphère publique. Les collectivités locales et l'Etat subventionnent l'AOT qui subventionne à son tour les exploitants. Les AOT sont donc des financeurs intermédiaires et non des financeurs initiaux. Suivant le régime d'exploitation en vigueur, les exploitants conservent ou non les

recettes des usagers. Les exploitants se rémunèrent aussi sur des sources secondaires de revenus, comme la publicité.

Le schéma suivant synthétise le principe de financement des transports publics collectifs :

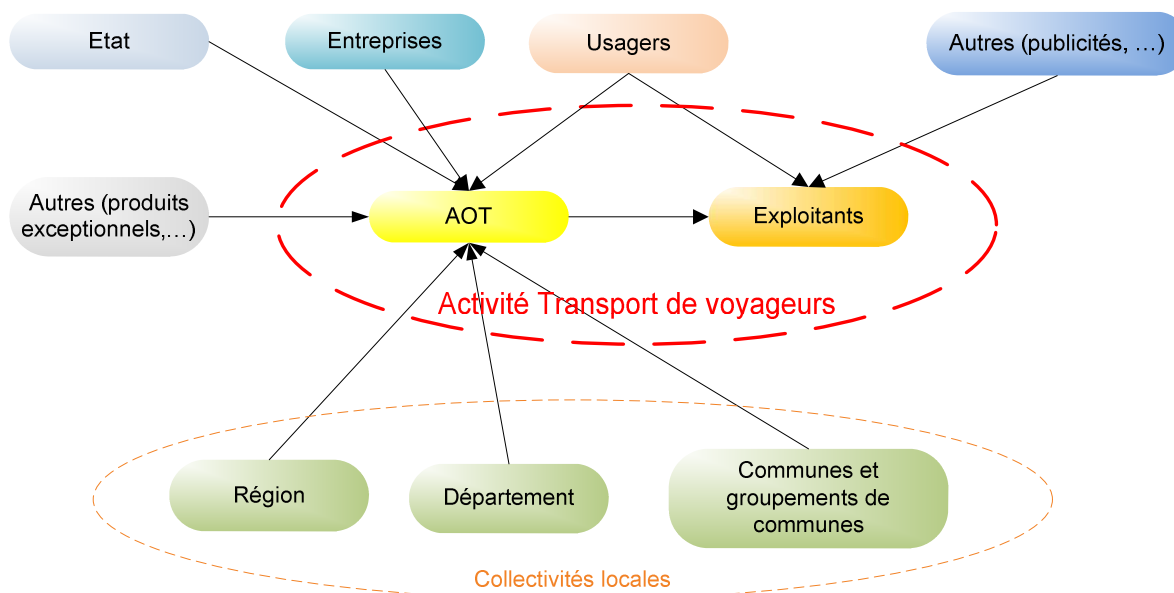


Figure 15: Le financement des transports publics collectifs

Les entreprises participent au financement des transports urbains par le biais du Versement Transport collecté par les AOTU.

Il peut arriver que certaines subventions soient versées de l'État aux collectivités locales, qui les reversent ensuite à l'AOT. Dans ce cas, le compte déplacement retient l'État comme financeur initial.

3.3.3 Les réseaux de transport public en Guyane

En Guyane, trois catégories de transport public terrestre peuvent être identifiées : le transport interurbain, les transports scolaires et les réseaux TC urbains.

❖ Le Transport interurbain de Guyane (TIG)

En dehors des périmètres de transport urbain, c'est le Conseil Général qui est compétent pour organiser les transports collectifs routiers sur l'ensemble du territoire, en dehors de Cayenne, et notamment le transport interurbain. Depuis janvier 2010, le Conseil Général a mis en place un nouveau conventionnement avec des transporteurs privés pour 18 lignes (DSP pour une durée de trois ans). Le CG fixe l'offre de service (itinéraires, grilles horaires) et les tarifs.

Ces contrats prévoient la possibilité d'aider les exploitants dans certains cas : le Conseil Général a subventionné ses délégataires en 2010.

❖ Les réseaux urbains

- La ville de Cayenne exerce sur son périmètre de transports urbains sa compétence transport au travers du syndicat mixte des transports en commun (SMTC), cofinancé à égalité par elle-

même et par le Conseil Général. La RTP exploite pour le compte du SMTC un réseau de 5 lignes en 2010.

- Le Conseil Général organisait jusqu'en 2010 un service de transport collectif dans les limites de la commune de Saint-Laurent, avec l'appui de la ville (en tant qu'autorité organisatrice de second rang AO2) : le réseau SEMABUS (exploité de 2002 à 2010, mais qui n'existe plus à l'heure actuelle)⁵. Ce réseau ne donnait pas lieu à contribution financière des collectivités.

❖ Les réseaux scolaires

- Le Conseil Général est l'autorité organisatrice des transports scolaires, avec près de 120 lignes.
- Il s'appuie sur des autorités organisatrices de rang 2 pour le transport des élèves des cycles maternel et primaire, pour les communes de Rémire-Montjoly, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Régina et Kourou (régies municipales).
- Le SMTC (AOTU sur le PTU de Cayenne) organise une offre « scolaire », qui compte 5 lignes.

Le CERTU recommande une distinction entre transports urbains et interurbains. Dans le cadre du compte déplacements de la Guyane, nous retiendrons la distinction suivante :

- Le poste « transport urbain » intègre les dépenses liées au réseau urbain du SMTC, et aux lignes scolaires internes aux communes mises en place par le SMTC et les communes de Rémire-Montjoly, Matoury, Montsinéry-Tonnégrande, Régina et Kourou.
- Le poste « transport interurbain » intègre les dépenses liées au réseau TIG et à l'ensemble des lignes de transport scolaire non intégrées au poste « transport urbain » (routier et fluvial).

⁵ En l'absence de données relatives aux dépenses sur le réseau SEMABUS de la ville de Saint-Laurent (notamment les recettes usagers), et dans la mesure où l'exploitation de ce réseau a cessé courant 2010, nous n'intégrons pas ces dépenses au compte déplacements.

3.4 Les dépenses de transports collectifs publics urbains

3.4.1 Méthodologie générale

On applique la méthodologie recommandée par le CERTU⁶. Les quatre grands thèmes de flux financiers sont les suivants :

1. Ressources de fonctionnement
2. Dépenses de fonctionnement
3. Ressources d'investissement
4. Dépenses d'investissement

La méthode recommandée par le CERTU se compose de quatre étapes :

1. Analyse des comptes des réseaux urbains, notamment des ressources (usagers et subventions)
2. Analyse des comptes des AOTU :
 - a. Dépenses : subventions, frais généraux, investissements directement pris en charge par l'AOTU le cas échéant
 - b. Recettes : versement transport, taxe spéciale sur les carburants (TSC), dotations communes, subventions du Conseil Général et du Conseil Régional
3. Consolidation des deux comptes pour éliminer les transferts entre acteurs (subventions versées par l'AOTU à l'exploitant)
4. Identification des taxes générées par les dépenses

Les comptes disponibles sont ceux des communes, du SMTC pour Cayenne, et des régies de transport de certaines communes.

Quant aux « réseaux », c'est-à-dire les exploitants, il peut s'agir soit de transporteurs privés pour lesquels aucune information n'est disponible, soit des communes, qui peuvent être propriétaires de quelques cars et exploiter quelques lignes et/ou le transport occasionnel (transport périscolaire par exemple).

Le tableau suivant présente une estimation de la répartition des parcs de véhicules, en fonction d'informations obtenues lors d'entretiens avec les communes.

	St Laurent	Kourou	Macouria	Matoury	Montsinéry	Régina	Rémire
Estimation parc MR	3	3	11	26	8	1	4
<i>RTP commune</i>	3	3		2		1	2
<i>Privé</i>	0	0	11	24	8	0	2

Afin d'identifier les dépenses et sources de financement, nous nous limitons à l'analyse des comptes des communes, du SMTC et des régies.

⁶ « Les comptes Déplacements : Mode de réalisation à l'échelle locale », DTT-CERTU-ADEME-ADAM, version du 12/07/2004

3.4.2 Identification des dépenses des régies

Les dépenses et recettes des régies de transports urbains sont identifiées dans le budget annexe M43 de la régie, présenté toutes taxes comprises (voir annexe sur les comptes administratifs).

Les ressources de fonctionnement sont composées des recettes commerciales du réseau, des recettes annexes et des diverses subventions perçues.

A l'exception des RTP (Régie de transports publics) de Cayenne et de Rémire, aucune recette des produits des services n'est indiquée dans les comptes administratifs. Cependant, la commune de Matoury a indiqué que les recettes du transport scolaire s'élèvent à 80 000 € environ.

Par ailleurs, les subventions de fonctionnement enregistrées se limitent à :

- la dotation reçue par la RTP de Cayenne de la part du SMTC ;
- une subvention reçue par la RTP de Rémire d'une source non-identifiée.

Quant aux investissements, aucune dépense ni recette n'est indiquée dans les comptes, à l'exception de la RTP de Cayenne.

Lorsque nous n'avons pas d'informations précises, les investissements en matériel roulant ont été estimés sur la base de la méthodologie adaptée du CERTU. Celle-ci se base sur l'âge moyen du parc et sur le coût unitaire d'un bus selon la formule :

$$\text{investissement en matériel roulant} = \frac{\text{nombre de bus en circulation}}{(\text{durée de vie d'un bus} - \text{âge moyen des bus})} \times \text{prix moyen d'un bus}$$

Nous avons retenu le coût moyen de 132 991€ TTC pour un bus standard de 60 places. Un minibus est estimé à 73 676 € TTC, avec prise en compte de l'octroi de mer. Nous calculons uniquement les coûts d'investissement pour le parc appartenant à la commune ; on considère que les coûts de renouvellement du parc des transporteurs privés sont portés par les subventions (déjà comptées dans la section fonctionnement).

Le compte des régies est présenté dans le tableau suivant :

Compte des régies de TC urbains, en milliers d'euros	RTP (Cayenne)	St Laurent	RTP Kourou	RTP Macouria	RTP Matoury	RTP Régina	RTP Rémire
Dépenses de fonctionnement TTC	5 373	0	88	8	0	3	195
<i>Subventions versées</i>	3 623						
<i>Charges générales</i>	1 680			8		3,07	194
<i>Charges de personnel</i>	31						1
<i>Autres</i>	40						
Recettes de fonctionnement TTC	4 619	0	0	0	80	0	222
<i>Produits des services</i>	2 144				80		50
<i>Autres subventions</i>	2 475						172
Dépenses d'investissements TTC	0	27	27	0	18	9	18
<i>Matériel roulant</i>		27	27	0	18	9	18
Recettes d'investissement TTC	2 134	0	0	0	0	0	0
<i>Emprunts</i>	2 080						
<i>Dotations (FCTVA)</i>	54						

Figure 16: Compte des régies de transports urbains en 2010

3.4.3 Identification des comptes des communes et du SMTC

L'analyse des comptes des communes se base principalement sur les comptes administratifs M14, en se focalisant sur la fonction 815 « Transport Urbains » et 252 « Transport scolaire ». Les comptes M14 sont présentés toutes taxes comprises. Dans certains cas, les informations extraites des comptes ont été complétées par des informations obtenues lors d'entretiens avec les communes.

Compte des communes pour le transport urbain (et SMTC Cayenne), en milliers d'euros	SMTC (Cayenne)	St Laurent	Kourou	Macouria	Matoury	Régina	Rémire
Dépenses de fonctionnement TTC	9 401	218	341	0	1 000	0	297
<i>Subventions versées</i>	2 475		341				
<i>Charges générales</i>	1 388			0.15		0.07	0.22
<i>Charges de personnel</i>	4 926						296
<i>Navette fluvial</i>	504						
<i>Autres</i>	108						
Recettes de fonctionnement TTC	9 562	0	341		91		
<i>Produits des services</i>	207						
<i>Dotation département</i>	900		121		91		
<i>Commune</i>	1 287		220				
<i>Dotation Région (fluviale)</i>	74						
<i>Versement transport (VT)</i>	2 155						
<i>Remboursement personnel</i>	3 623						
<i>FIRT</i>	1 317						
Dépenses d'investissements TTC	289						
<i>Matériel roulant</i>	289						
Recettes d'investissement TTC (h)	280						
<i>Dotations (FCTVA)</i>	280						

Figure 17: Compte du SMTC et des communes organisant leur transport scolaire (2010)

3.4.4 Consolidation des comptes

L'étape suivante est la consolidation des comptes des régies, du SMTC et des communes organisant le transport scolaire.

Le principe est de mettre en commun les ressources et les dépenses des régies et des communes / du SMTC. Cette opération permet d'éliminer les doubles comptes, comme par exemple les subventions versées par l'autorité organisatrice aux régies.

Lors de la consolidation des comptes du SMTC et de la RTP de Cayenne, les postes suivants sont considérés comme des transferts, et ne sont donc pas pris en compte :

- subvention du SMTC à la RTP ;
- remboursement de personnel payé par la RTP au SMTC.

Dans le cas de **St-Laurent**, le compte de la commune enregistre des dépenses de fonctionnement, alors que le compte de la régie enregistre des dépenses d'investissement. Dans les deux cas, les sources des recettes ne sont pas indiquées. Lors d'entretiens avec d'autres communes, il a été indiqué que 72% des dépenses pour le transport collectif ont été financés par le Département, le reste étant financé soit par les fonds propres de la commune, soit par des recettes voyageurs (participation parentale).

En l'absence d'autres informations, nous considérons la répartition suivante (transport scolaire et SEMABUS) :

- Pour le fonctionnement, 72% des dépenses sont financées par le Conseil Général, alors que 14% sont financées par les recettes voyageurs et 14% par la commune.
- Pour les investissements, 72% des dépenses sont financées par le Conseil Général, et le reste par la commune (les recettes voyageurs seraient affectées à 100% au fonctionnement).

A **Kourou**, selon des informations fournies par la commune, environ 1/5^{ème} des dépenses pour les transports scolaires (assurés par la commune) est financé par le CG. En outre, 120 enfants sont transportés chaque jour. Nous prenons l'hypothèse que le coût du transport payé par les familles

s'élève à 75€ par an et par enfant (hypothèse prise sur la base des tarifs pratiqués à Matoury). Cette somme est affectée au financement des dépenses fonctionnement.

Très peu de dépenses ont été identifiées à **Macouria**. Selon l'entretien réalisé avec la commune, elles seraient payées intégralement par le CG.

Selon le service transports scolaires de **Matoury**, 1 M€ aurait été dépensé en 2010 pour les transports scolaires, et les recettes auraient été d'environ 80 000€. Nous retenons encore l'hypothèse d'un financement de 72% des dépenses (fonctionnement et investissement) par le Conseil Général. Les frais de fonctionnement qui ne sont pas couverts par le Conseil Général ou les recettes usagers sont considérés comme venant des fonds propres de la commune.

A **Régina**, le nombre d'élèves transportés n'est pas connu. Selon l'entretien réalisé avec la commune, 72% des dépenses sont couvertes par le Conseil Général ; nous considérons que le solde est financé par la commune.

Pour **Rémire**, les recettes et les subventions reçues sont indiquées dans le compte administratif. Pour le fonctionnement, nous considérons que le montant restant est financé pour la commune, alors que 72% de l'investissement est financé par le Conseil Général.

La répartition des sources de financement des transports urbains est présentée dans le tableau suivant.

Financement des transports urbains, en milliers d'euros en	SMTC/RTP	St Laurent	Kourou	Macouria	Matoury	Régina	Rémire
Fonctionnement	8 676	218	341	8	980	3	297
<i>Produits des services</i>	2 350	31			80		50
<i>Département</i>	900	157	121	8	705	2	172
<i>Communes</i>	1 881	31	220		194	1	75
<i>Dotation Région (fluviale)</i>	74						
<i>Versement transport (VT)</i>	2 155						
<i>FIRT</i>	1 317						
Investissements	2 414	30	0	0	20	10	20
<i>Emprunts</i>	2 080						
<i>Dotations (FCTVA)</i>	334						
<i>Département</i>		22	0	0	15	7	15
<i>Communes</i>		9	0	0	6	3	6

Figure 18: Dépenses TC urbains (y compris scolaire « urbain ») hors frais financiers 2010

La méthode de calcul des ratios des frais financiers est détaillée en annexe.

Les frais financiers sont des intérêts des emprunts contractés pour le financement des investissements. Les frais financiers sont calculés comme part des dépenses d'investissement et des subventions à l'investissement.

Le tableau suivant résume l'ensemble des coûts de financement, y compris les frais financiers.

Dépenses de fonctionnement	10 540 000 €
Financement du fonctionnement	10 540 000 €
Usagers (tarifs)	2 510 000 €
Région (transport fluvial)	70 000 €
Département	2 080 000 €
Communes	2 400 000 €
Versement Transport	2 160 000 €
Usagers (FIRT)	1 320 000 €
Dépenses d'investissement, hors frais financiers	2 500 000 €
Financement des investissements, y c frais financiers	2 510 000 €
FCTVA	330 000 €
Département	60 000 €
Frais financiers Département (11%)	10 000 €
Communes	20 000 €
Frais financiers communes (22%)	5 000 €
Emprunts	2 080 000 €

Figure 19: Dépenses de TC urbains en 2010, y compris frais financiers

3.5 Les dépenses des transports collectifs publics non-urbains

3.5.1 Méthodologie

Depuis janvier 2010, le Conseil Général a créé le réseau interurbain TIG, et mis en place un nouveau conventionnement avec des transporteurs privés pour 18 lignes. Les conventions sont aux risques et périls, mais incluent la possibilité de versement d'une subvention d'équilibre car la nature même du service le rend déficitaire, dans la mesure où les tarifs sont homologués.

Quant aux transports scolaires routiers, la collectivité départementale :

- gère 105 marchés terrestres,
- subventionne les communes de Rémire-Montjoly, Matoury, Montsinéry, Régina et Kourou, qui sont chargées de l'organisation du transport scolaire routier (écoles maternelles et primaires) dans leur périmètre.

Le transport d'élèves handicapés est également pris en charge par le Conseil Général, mais nous n'avons pas eu connaissance des modalités.

Les principales sources d'informations sont le compte administratif du Département et de la régie du Département.

L'analyse des comptes de l'AOT, c'est-à-dire, le Conseil Général, se base sur la fonction 8 : Transports du compte administratif M52 du Département.

Tous les postes budgétaires ne sont pas conservés pour le compte déplacements, uniquement ceux ayant trait à un décaissement ou à un encaissement réel.

- les atténuations de charges, les amortissements et reprises sur amortissements ne sont pas comptabilisés comme des recettes ;
- les dotations aux amortissements ne sont pas comptabilisées comme des dépenses.

Nous prenons en compte le Fond de Compensation de la TVA (FCTVA) comme une subvention venant de l'Etat.

3.5.2 Exploitation des comptes du Conseil Général

Dans un premier temps, nous regardons les dépenses de transports scolaires du Conseil Général et de sa régie, pour ensuite consolider les comptes.

Les « services communs » (Fonction 80 dans le compte du Département) sont ventilés sur « Transports scolaires » et « Autres services de transports » au prorata du montant total de chaque fonction.

Les comptes des transports scolaires non-urbains sont les suivants :

	Département	RTP Département	Consolidé
Dépenses de fonctionnement	19 592 446	833 393	19 094 833
Charges à caractère général	17 598 919		16 578 352
Charges de personnel et frais assimilés	476 853	522 954	999 807
Autres charges de gestion courante	1 514 514	310 439	1 514 514
Charges exceptionnels	2 160		2 160
Recettes de fonctionnement	1 344 450	970 888	1 837 037
Participation département		478 301	
Produits des services du domaine et ventes diverses	1 300 819	492 587	1 793 406
Produits exceptionnels	43 631		43 631
Dépenses d'investissement		5 665	5 665

Figure 20: Consolidation des comptes du Département (transports scolaires) et de sa régie

Sont retirés des dépenses du Département les versements au SMTC et aux communes (qui correspondent en fait au financement du transport urbain ou du transport scolaire organisé par certaines communes, cf. § 3.4).

Le compte consolidé de tous services de transport est présenté dans le tableau ci-dessous :

<i>TC publics non-urbains</i>	Transports publics de voyageurs	Transports autres	Transports scolaires
Dépenses de fonctionnement	838 249	379 327	19 094 833
Charges à caractère général	253 470	-	16 578 352
Charges de personnel et frais assimilés	19 736	36 439	999 807
Autres charges de gestion courante	565 043	342 888	1 514 514
Charges exceptionnels	-	-	2 160
Recettes de fonctionnement	800 287	-	1 837 037
Participation département			
Produits des services du domaine et ventes diverses	800 287	-	1 793 406
Produits exceptionnels	-	-	43 631
Dépenses d'investissement			5 665

Figure 21: Compte des TC non-urbains publics (y compris transports scolaires non urbains)

Comme pour les transports urbains, les frais financiers et le FCTVA (perçu comme une subvention aux investissements de la part de l'Etat) sont également calculés.

Restent les dépenses des usagers du réseau TIG, dont les recettes sont perçues directement par les transporteurs privés exploitant la ligne : il n'existe aucun moyen de connaître ces recettes de façon précise et globale. Nous avons donc cherché à les estimer approximativement, de deux manières :

- d'une part en calculant le coût d'exploitation global du réseau, à partir d'une offre kilométrique annuelle « théorique » estimée à 3.3 M véh-km/an (avec un coût d'exploitation au kilomètre estimé à 2 € / km avec l'hypothèse d'une exploitation avec des véhicules 9 ou 14 places) : de l'ordre de 5 M€ / au global.
- d'autre part en estimant les recettes générées à partir d'une offre de service mise en place sur chaque ligne, sur la base des tarifs fixés par le Conseil Général. Avec un taux de remplissage de l'ordre de 90/95%, on retombe sur un ordre de grandeur relativement similaire (le taux de remplissage du TIG étant a priori assez élevé, les exploitants cherchant à optimiser au maximum le remplissage, et donc leur chiffre d'affaires).

Ce calcul n'a pas vocation à représenter un chiffre exact, mais plutôt à donner un ordre de grandeur des dépenses des usagers sur le réseau TIG.

Dépenses de fonctionnement totales (Dép)	20 310 000 €
Sources de financement fonctionnement	20 310 000 €
Usagers (tarifs transports scolaires)	2 640 000 €
Usagers (estimation des tarifs TIG perçus par transporteurs privés)	5 160 000 €
Département	17 670 000 €
Dépenses d'investissement	10 000 €
Dépenses département (RTP)	10 000 €
Frais financiers département	- €
FCTVA (Etat)	- €
Octroi de mer	- €

Figure 22: Récapitulatif des dépenses pour le transport collectif public non-urbain 2010

3.6 Transport de personnel

Le CNES propose à ses employés des navettes pour rejoindre le CSG depuis Cayenne, Kourou et Sinnamary. A partir du nombre total de véhicule.km parcourus par an par type de véhicule (bus de 50 ou de 19 places), les coûts de fonctionnement et d'investissement ont pu être estimés.

Ligne	Origine/Destination	Capacité	km par an	Places bus
Cayenne 1	Rémire - Montjoly - Montabo	Bus 50 places, 1 AR / jour	36400	50
Cayenne 2	AJC - Mirza - Soula - Tonate	Bus 50 places, 1 AR / jour	33800	50
Cayenne 3	Montabo - AJC - Mirza - Soula - Tonate	Bus 50 places, 1 AR / jour	36400	50
Sinnamary	Centre de Sinnamary	Bus 19 places, 1 AR / jour	22100	19
Kourou 1 & 2	Vieux bourg de Kourou	2 Bus 19 places, 2 AR / jour dont 1 AR le midi, donc total de 4 AR pour les 2 lignes	22100	19

Figure 23 : Descriptif de l'offre de transport mise à la disposition des employés du CSG

L'Etude sur le transport routier en Guyane a fourni des coûts moyens d'exploitation et de maintenance en 2007. Ces coûts ont été actualisés en 2010 et ajoutés aux coûts de carburant, afin de déterminer le coût kilométrique pour chaque type de véhicule.

Ensuite, ce coût unitaire est croisé avec les véhicule.km roulés chaque année pour obtenir les coûts globaux de fonctionnement.

On considère que le CNES rentre dans ce cadre, et finance l'intégralité des dépenses de fonctionnement.

Le tableau suivant synthétise les résultats.

Coûts transport de personnel CNES	Type de véhicule	
	50 places	19 places
Parc	3	3
km/an	106 600	44 200
Coût kilométrique (€ / véh.km)	4.78 €	4.26 €
Coût amortissement bus TTC	30 000 €	20 000 €
Coût exploitation 2010 TTC	510 000 €	190 000 €
Coût total 2010 TTC	540 000 €	210 000 €

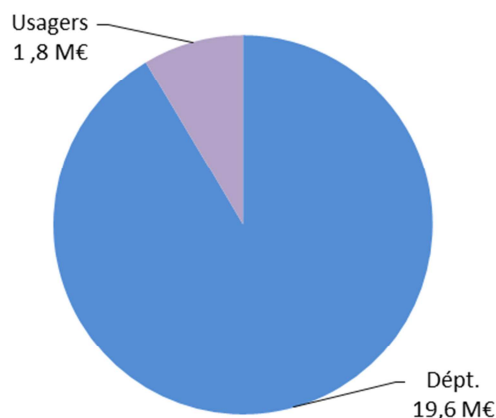
Figure 24 : Estimation des dépenses de transport de personnel (CNES) en 2010

3.7 Transport scolaire

Les dépenses de transport scolaire « interurbain » (ou de manière plus exacte : correspondant aux services de transport interurbain organisés par le Conseil Général, et non par les communes, cf. § 3.4) sont récapitulées dans le tableau et sur les graphes ci-après (source : Conseil Général).

Dépenses de fonctionnement du département transports scolaires	19 590 000.00 €
Charges à caractère général	17 600 000.00 €
Charges de personnel et frais assimilés	480 000.00 €
Autres charges de gestion courante	1 510 000.00 €
Charges exceptionnelles	- €
Dépenses usagers transports scolaires	1 830 000.00 €
Recettes perçues par RTP Département	490 000.00 €
Recettes perçues par Département	1 340 000.00 €
Dépenses totales pour les transports scolaires	21 420 000.00 €

Financement des transports scolaires 2010 (en millions d'euros)



Dépenses transports scolaires en 2010

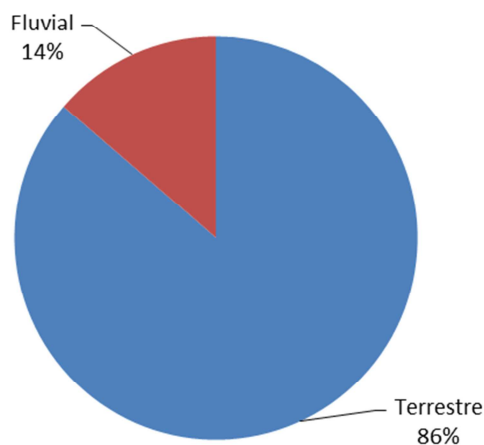


Figure 25 : Dépenses de transport scolaire du département / des usagers

3.8 Transport fluvial

Le transport fluvial constitue un mode de déplacement essentiel pour les habitants des bassins du Maroni et de l'Oyapock, mais il est très difficile d'estimer de façon précise les dépenses des usagers, en l'absence d'un cadre légal fixant l'offre et les tarifs. Une évaluation approchée a été réalisée, à partir des enquêtes réalisées ces dernières années (qui fournissent des éléments sur le trafic et la tarification) : le transport fluvial sur le Maroni et l'Oyapock devrait représenter **environ 20 M€** (dont 17 M€ sur le Maroni).

Dépenses de transport privé de voyageurs par pirogue					
Entre...	...et...	Type de trajet	Voy / jour	Tarif moy / trajet	Recettes / jour
Apatou	Apatou	Court	1 640	5 €	8 200 €
Apatou	Apatou	Moyen	410	10 €	4 100 €
Apatou	Grand-Santi	Moyen	130	70 €	9 100 €
Apatou	Papaïchton	Long	20	100 €	2 000 €
Apatou	Maripasoula	Long	50	120 €	6 000 €
Grand-Santi	Grand-Santi	Court	1 210	5 €	6 050 €
Grand-Santi	Grand-Santi	Moyen	300	10 €	3 000 €
Grand-Santi	Papaïchton	Moyen	50	40 €	2 000 €
Grand-Santi	Maripasoula	Long	30	55 €	1 650 €
Papaïchton	Papaïchton	Court	520	5 €	2 600 €
Papaïchton	Papaïchton	Moyen	130	10 €	1 300 €
Papaïchton	Maripasoula	Moyen	100	20 €	2 000 €
Maripasoula	Maripasoula	Court	1 170	5 €	5 850 €
Maripasoula	Maripasoula	Moyen	360	10 €	3 600 €
			Total jour	6 120	57 450 €
			Total an	1 836 000	17 235 000 €

Figure 26 : Estimation des dépenses annuelles des usagers pour le transport fluvial sur le Maroni

3.9 Transport aérien

Il s'agit d'analyser les dépenses de transport aérien pour les liaisons internes au département (les liaisons avec la métropole ou vers les Antilles ne sont pas intégrées au compte).

3.9.1 Financement des services de transport aérien

Le tableau ci-après recense les dépenses liées aux services de transport aérien exploités par la compagnie Air Guyane. Le montant des billets est partiellement financé par le dispositif DACS (pour les résidents).

Dépenses d'exploitation des services de transport aérien	7 260 000 €
Région (DACS)	3 900 000 €
Etat (DACS)	1 070 000 €
Usagers	2 290 000 €

3.9.2 Récapitulatif des dépenses d'investissement et de fonctionnement relatives aux plateformes aéroportuaires

Les dépenses d'investissements et de fonctionnement des aérodromes sont récapitulées dans la table ci-après, pour l'année 2010 (d'après l'extraction des comptes du Département et de la Région).

Dépenses d'investissement "infrastructure portuaire et aéroportuaire" Région	1 900 000 €
Dépenses d'investissement infrastructures aéroportuaires Département	610 000 €
Recettes d'investissement infrastructures aéroportuaires Département	810 000 €
Dépenses de fonctionnement infrastructures aéroportuaires Département	659 243 €
Charges à caractère général	200 000 €
Charges de personnel et frais assimilés	460 000 €
Recettes de fonctionnement infrastructures aéroportuaires Département	630 000 €
Etat	
Usagers (taxe sûreté sécurité)	150 000 €
Autres sources Etat	
Frais financiers Etat	
FEDER	
Fonds propres Département	

Figure 27 : Dépenses d'investissement et de fonctionnement des plateformes aéroportuaires (source : Région / Conseil Général)

3.10 Stationnement

Le seul stationnement payant en Guyane est celui de l'aéroport de Félix Eboué (anciennement Rochambeau). Les recettes en 2010 s'élevaient à 468 k€. Aucune donnée ne permet de ventiler ces dépenses entre les ménages et les entreprises.

3.11 Dépenses de voirie

3.11.1 Présentation générale du réseau routier

Les infrastructures routières se structurent autour de l'axe RN1-RN2. Long de 440 km, il 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 (essentiellement sur Cayenne et Saint Laurent du Maroni).

A cet ensemble viennent s'ajouter quelques voies de pénétration vers l'intérieur du territoire : route de Petit Saut, route d'Apatou, piste Belizon - Saül,...

La longueur des infrastructures est présentée sur les graphiques suivants.

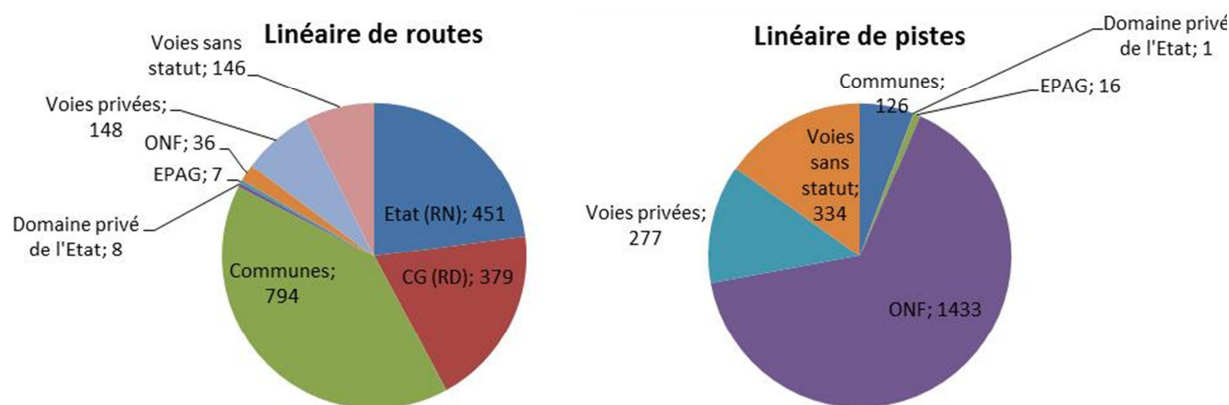


Figure 28 : Inventaire des voiries en Guyane

3.11.2 Remarques : les frais « annexes » à prendre en compte

3.11.2.1 Les frais financiers

Les frais financiers sont les intérêts des emprunts contractés pour le financement des investissements.

En effet, les gestionnaires du réseau routier s'endettent pour financer sur fonds propres leurs investissements. Il est donc nécessaire d'ajouter aux dépenses effectives les frais financiers imputables aux investissements de voirie.

Ceux-ci sont calculés comme part des dépenses d'investissement et, dans le cas de l'État, à des dépenses de fonctionnement.

3.11.2.2 Les frais généraux

Ces frais supplémentaires, apparentés à des frais de structure, sont à ajouter aux dépenses recensées.

La part des frais généraux affectée à la voirie est issue du rapport Brossier de 1999⁷. Basés sur des chiffres métropolitains, les résultats appliqués en Guyane sont sans doute contestables ; l'absence de données plus pertinentes nous conduit cependant à les utiliser.

La part est donnée par type de voirie (routes nationales, routes départementales et routes communales) mais, par approximation, ces frais peuvent être imputés aux gestionnaires de ces routes.

3.11.2.3 La police de circulation

Elle est assurée par :

- la police nationale (communes de plus de 10 000 habitants) et la gendarmerie (communes de moins de 10 000 habitants) : financement État ;
- la police municipale : financement communes.

Le rapport Brossier de 1999 impute également les coûts liés à la police de circulation aux différents réseaux de voirie, comme pourcentages des coûts engendrés par ces réseaux.

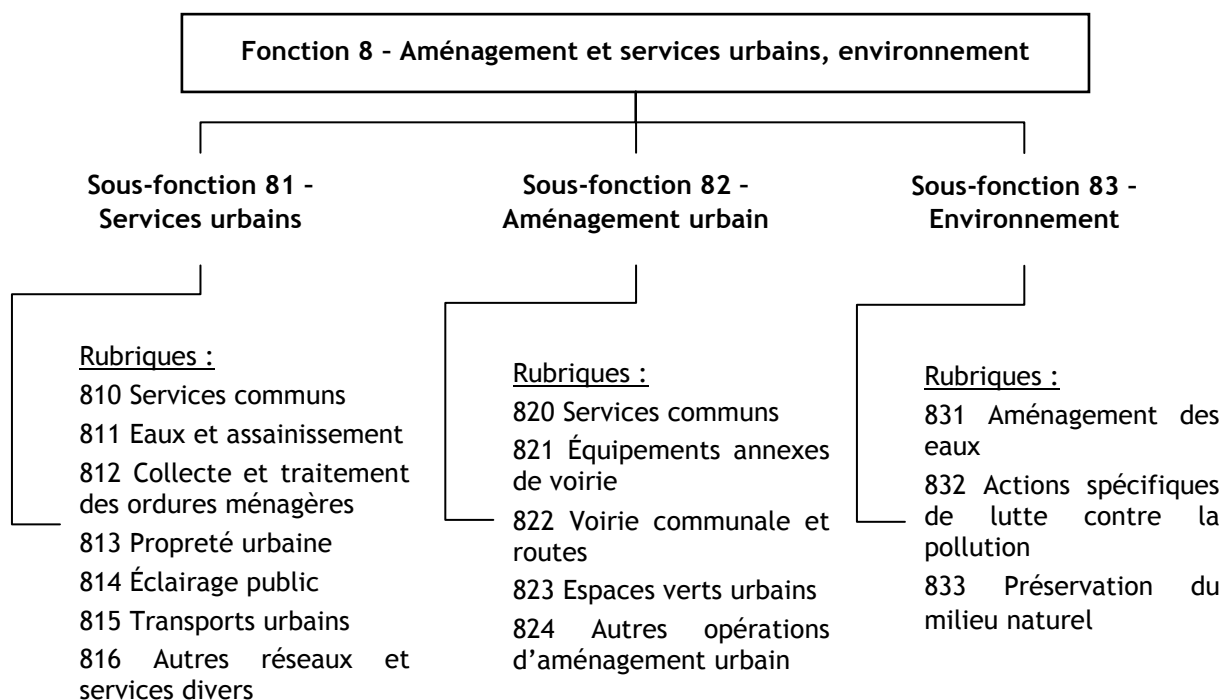
Pour des raisons de simplification, les coûts de la police de voirie sont donc calculés de cette manière puis affectés aux financeurs initiaux. On affectera donc à l'État les coûts liés aux routes nationales et départementales, aux communes et aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) les coûts des routes communales et communautaires.

⁷ « Imputation des charges d'infrastructures routières pour l'année 1997 », Brossier/Leuxe, décembre 1999

3.11.3 Voirie communale et communautaire

La M14 est la nomenclature budgétaire et comptable applicable aux communes et aux EPCI. (Voir l'ANNEXE A - Description des comptes administratifs pour une introduction aux comptes administratifs.)

Les dépenses et recettes de voirie sont intégrées à la fonction 8 et aux sous-fonctions qui la composent comme le montre le schéma suivant.



Les dépenses recensées sont issues des comptes administratifs des communes et des groupements de communes.

La méthodologie du CERTU différencie les communes de plus de 3 500 habitants et celles de moins de 3 500 habitants.

❖ Fonctions à identifier

Les fonctions pertinentes à conserver dans le cadre du compte déplacements sont récapitulées ci-dessous.

POSTES de la fonction 8 : aménagement et services urbains, environnement	Conservé pour le compte
82 : Aménagement urbain	
820 : Services communs	en partie (cf. méthodologie)
821 : Équipements annexes de voirie	X
822 : Voirie communale et routes	X

Tableau 2 : Fonctions à conserver, voirie communale et communautaire

❖ Natures comptables

Les natures comptables à prendre en compte dans le tableur sont celles détaillées dans le guide du CERTU, c'est-à-dire :

- Pour le fonctionnement : toutes sauf 652, 657 et 67 (qui correspondent à des charges exceptionnelles ou à des subventions, intégrées par ailleurs) ;
- Pour l'investissement : 20, 21 et 23.

❖ Calcul du poste 820 - services communs

Une partie seulement de cette sous-fonction est à prendre en compte dans le tableau car elle inclut soit des dépenses non ventilées, soit des dépenses de personnel communes aux différents services en charge de l'aménagement urbain, y compris ceux qui ne sont pas à affecter à des dépenses de voirie.

Les données d'entrée permettent de calculer le poste 82 comme somme de toutes les rubriques 820-824. Une partie des dépenses du poste 82 est prise en compte au prorata des rubriques 821 et 822.

❖ Le traitement de la TVA

En France, les dépenses de fonctionnement des communes sont généralement soumises à TVA, sauf les dépenses de personnel. Dans les comptes administratifs, elles sont présentées TTC. Cependant, la TVA n'est pas appliquée en Guyane ; elle n'apparaît donc pas dans le compte.

❖ Les frais généraux et la police de circulation

On s'appuie sur rapport Brossier de 1999⁸ (même si ces données concernent la métropole, nous proposons de conserver les ordres de grandeurs proposés).

Cette part est donnée par type de voirie mais par approximation, ces frais peuvent être imputés aux gestionnaires de ces routes.

RC	Coûts variables	Coûts fixes
Police de circulation	18,4%	0
Frais généraux	9,3%	11,4%
Coûts HT	72,3%	88,6%
TOTAL	100%	100%

Les « coûts » étant les seules données connues, le tableau devient :

Pourcentages à ajouter aux coûts HT (fonctionnement)		
	Coûts variables	Coûts fixes
Police de circulation	25.4%	0
Frais généraux	12.9%	12.9%

Tableau 3 : Frais supplémentaires sur voirie communale

❖ Cas particulier des EPCI

Les dépenses des groupements de communes sont à traiter de la même façon que celles des communes de plus de 3 500 habitants.

En Guyane, le seul groupement de communes ayant la compétence voirie (« C5005 : Création, aménagement, entretien de la voirie ») en théorie est la Communauté de Communes de l'Ouest Guyanais (CC de l'Ouest Guyanais).⁹ La CCOG aurait donc possibilité de réaliser des projets de voirie

⁸ « Imputation des charges d'infrastructures routières pour l'année 1997 », Brossier/Leuxe, décembre 1999. La mise à jour de 2003 ne fournit pas ce détail.

⁹ Source : <http://www.banatic.interieur.gouv.fr/Banatic2/>

« d'intérêt communal ». A notre connaissance, cependant, à ce jour la CCOG n'a pas participé à des investissements de voirie. Son compte administratif ne permet pas non plus d'identifier des dépenses spécifiques à la voirie (toutes les dépenses de « services communs » étant agrégées sous la fonction 8). Nous considérons donc que la CCOG n'intervient pas sur la voirie communale.

❖ Investissements

☞ L'usager

L'usager participe au financement des investissements par l'intermédiaire des amendes de police. Dans le cas des communes de plus de 10 000 habitants, elles sont versées par l'État, pour les autres, elles suivent le chemin État ⇒ Conseil Général ⇒ Communes.

Dans le compte administratif M14, les natures comptables retenues sont « 1332 - fonds affectés à l'équipement transférable, amendes de police » et « 1342 - fonds affectés à l'équipement non transférable, amendes de police ».

L'usager participe également aux investissements sur voirie par l'intermédiaire de la TSC, qui alimente le FIRT. (Voir l'ANNEXE B - Précisions sur le FIRT.)

☞ Les autres financeurs initiaux

Ce sont le Conseil Général ou d'autres collectivités qui financent une partie des investissements au travers de subventions.

Elles figurent dans les recettes sous les fonctions 821 et 822, nature 13 (1311/21 : État, 1312/22 : Région, 1313/23 : Département, 1314/24 : communes, 1315/25 : groupements de communes...). Cependant, dans tous les comptes administratifs des communes, les subventions apparaissent sous la seule fonction 13, sans indication de la source.

☞ La commune

Elle prend en charge le reste des dépenses d'investissement.

❖ Résultats

Les dépenses d'investissement et de fonctionnement pour la voirie communale sont les suivantes :

Dépenses d'investissement	17,2 M€
(Dépenses + frais généraux + frais financiers)	
<i>Subvention source inconnue</i>	<i>5,5 M€</i>
<i>Etat (FCTVA + frais financiers)</i>	<i>0,6 M€</i>
<i>Département (yc frais financiers)</i>	<i>0,9 M€</i>
<i>Usagers (FIRT et amendes de police)</i>	<i>10,2 M€</i>
Dépenses de fonctionnement	4,9 M€
(Fonctionnement + frais généraux + police de circulation)	
<i>Usagers (FIRT)</i>	<i>4,9 M€</i>

Tableau 4 : Dépenses voirie communale 2010

Nous considérons, par hypothèse, que le FIRT et les amendes de police (assimilées à des dépenses « usagers ») sont affectés en priorité aux dépenses de voirie (ce qui explique, comme le montrent les chiffres, qu'au global les communes ne financent pas les dépenses de voirie avec leurs fonds propres).

3.11.4 Routes et pistes forestières

Les pistes forestières bénéficient d'un statut particulier.

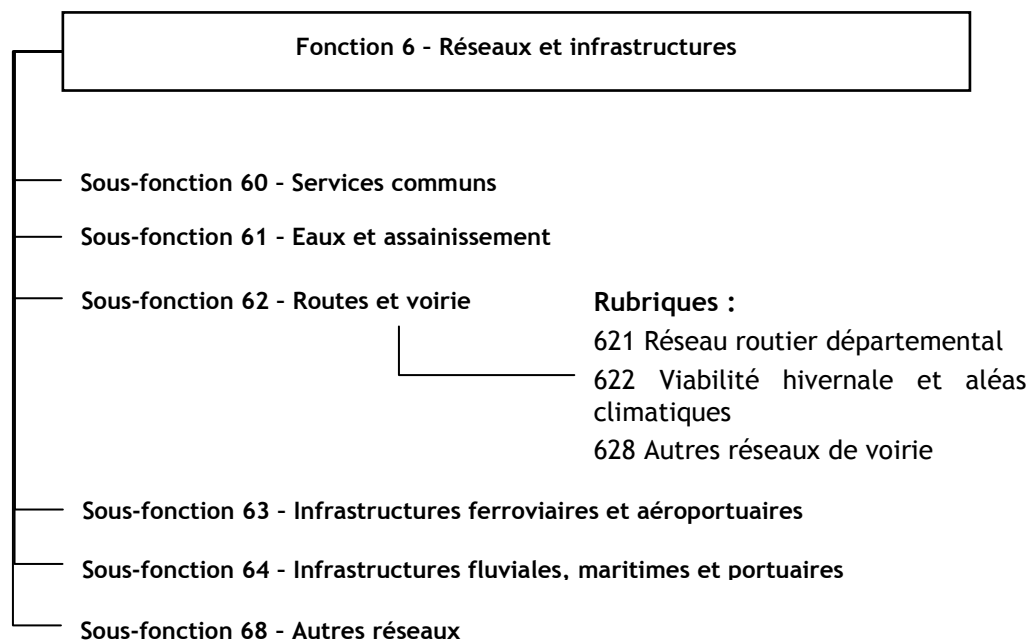
Elles sont gérées par l'Office National des Forêts (ONF).

Dépenses d'investissement	1,1 M€
(Massif de Régina, Massif de Paul Isnard, St Laurent, yc frais financiers)	
Subventions de l'Etat (et frais financiers)	1,1 M€
ONF	0,02 M€
Dépenses de fonctionnement	0,5 M€

Tableau 5 : Dépenses voies et pistes forestières

3.11.5 Routes départementales

Les dépenses sur voirie départementale sont estimées à partir du gestionnaire de cette voirie : le Département. Le compte administratif du Département est établi à partir de la norme M52 depuis 2004. La structure de la fonction 6 est détaillée ci-après.



3.11.5.1 Les fonctions

Les fonctions à identifier dans le compte administratif (M52) figurent dans le tableau suivant :

		Conservé dans le compte
M52 CG	- POSTES de la fonction 6 : Réseaux et infrastructures	
	- 60 : Services communs	En partie
	- 62 : Routes et voiries	
	- 621 : Réseau routier départemental	X

622 : Viabilité hivernale et aléas climatiques	X
628 : Autres réseaux de voirie	

Tableau 6 : Fonctions à conserver, voirie départementale

3.11.5.2 Calcul du poste 60 - services communs

Le calcul du poste 60 - *services communs* s'effectue de la même manière que pour le poste 820 dans le cadre de la voirie communale.

La formule utilisée est la suivante :

$$(\text{dép. 60} * \text{dép. 621 et 622}) / (\text{dép. 6} - \text{dép. 60})$$

3.11.5.3 Natures comptables

Les natures comptables à prendre en compte dans le tableur sont celles détaillées dans le guide du CERTU, c'est-à-dire :

- Fonctionnement : toutes sauf 67-charges exceptionnelles ;
- Investissement : dépenses commençant par 20 (en dehors de 204, qui sont des subventions donc prises en compte par ailleurs), 21 et 23.

3.11.5.4 Résultats

Les dépenses pour la voirie départementale sont résumées ci-dessous :

Dépenses d'investissement (Dépenses + frais généraux + frais financiers)	37.7 M€
<i>Etat (FCTVA et frais financiers)</i>	<i>5.3 M€</i>
<i>Fonds département (yc frais financiers)</i>	<i>25.0 M€</i>
<i>Usagers (FIRT)</i>	<i>7.0 M€</i>
<i>FEDER (100% FEDER dans CA)</i>	<i>0.4 M€</i>
Dépenses de fonctionnement (Fonctionnement, frais généraux, police circulation)	8.4 M€
<i>Etat (police circulation)</i>	<i>1.2 M€</i>
<i>Usagers (FIRT)</i>	<i>7.2 M€</i>

Tableau 7 : Dépenses pour la voirie départementale

3.11.6 Routes « régionales »

La route du fleuve reliant Apatou à la RD11 a actuellement un statut indéfini. De fait, elle a été financée par la région, en partie sur l'exercice 2010.

Dépenses d'investissement	5,2 M€
(Dépenses + frais généraux + frais financiers)	
<i>Etat (FCTVA et frais financiers)</i>	<i>0,8 M€</i>
<i>Usagers (FIRT)</i>	<i>4,4 M€</i>
Dépenses de fonctionnement	0,2 M€
<i>Usagers (FIRT)</i>	<i>0,2 M€</i>

Tableau 8 : Dépenses pour la voirie « régionale »

3.11.7 Routes nationales

Les informations disponibles sur le financement des routes nationales (RN1 et RN2) concernent seulement les dépenses directes de l'Etat, fournies par le rapport d'étape du PGTD. Les dépenses sont les suivantes :

Dépenses d'investissement	41,2 M€
(Dépenses + frais généraux + frais financiers)	
<i>Entretien, régénération et dépenses d'exploitation</i>	<i>8,6 M€</i>
<i>Investissement</i>	<i>11,2 M€</i>
<i>Pont du Larivot</i>	<i>14,4 M€</i>
<i>Frais généraux (5,5%)</i>	<i>1,9 M€</i>
<i>Frais financiers (14,1%)</i>	<i>5,1 M€</i>
Dépenses de fonctionnement	1,2 M€
<i>Police de circulation (17,6% des frais de fonctionnement voirie départementale)</i>	<i>1,1 M€</i>
<i>Frais financiers (14,1%)</i>	<i>0,2 M€</i>

Tableau 9 : Dépenses pour la voirie nationale

Les autres participations, FEDER, ou autre, n'ont pas pu être identifiées. Il faut noter que le FEDER ne finance plus les projets routiers depuis 2008 ; cependant, il restait certainement des fonds FEDER alloués précédemment qui ont été dépensés en 2010.

3.11.8 Prise en compte des coûts dus au trafic de voyageurs

Selon la méthodologie CERTU, le compte déplacements ne prend en considération que les dépenses liées au transport de voyageurs. Il serait donc nécessaire d'isoler dans les dépenses recensées ci-dessus la part à attribuer spécifiquement à ce type de trafic.

Cependant, dans le cas de la Guyane, il est plus parlant de connaître les dépenses totales de voirie, surtout en vue du fait que le trafic de camions est relativement faible.

3.12 Synthèse des résultats de l'approche financière

Au total, plus de 490 M€ ont été dépensés pour le transport de voyageurs en 2010 au Guyane, dépenses de fonctionnement et d'investissement confondues (ce chiffre inclut toutes les dépenses de voirie, y compris celles affectées au transport de marchandises).

C'est l'utilisateur qui contribue le plus financièrement, avec plus de 300 M€ dépensés pour l'utilisation de véhicules particuliers (VP).

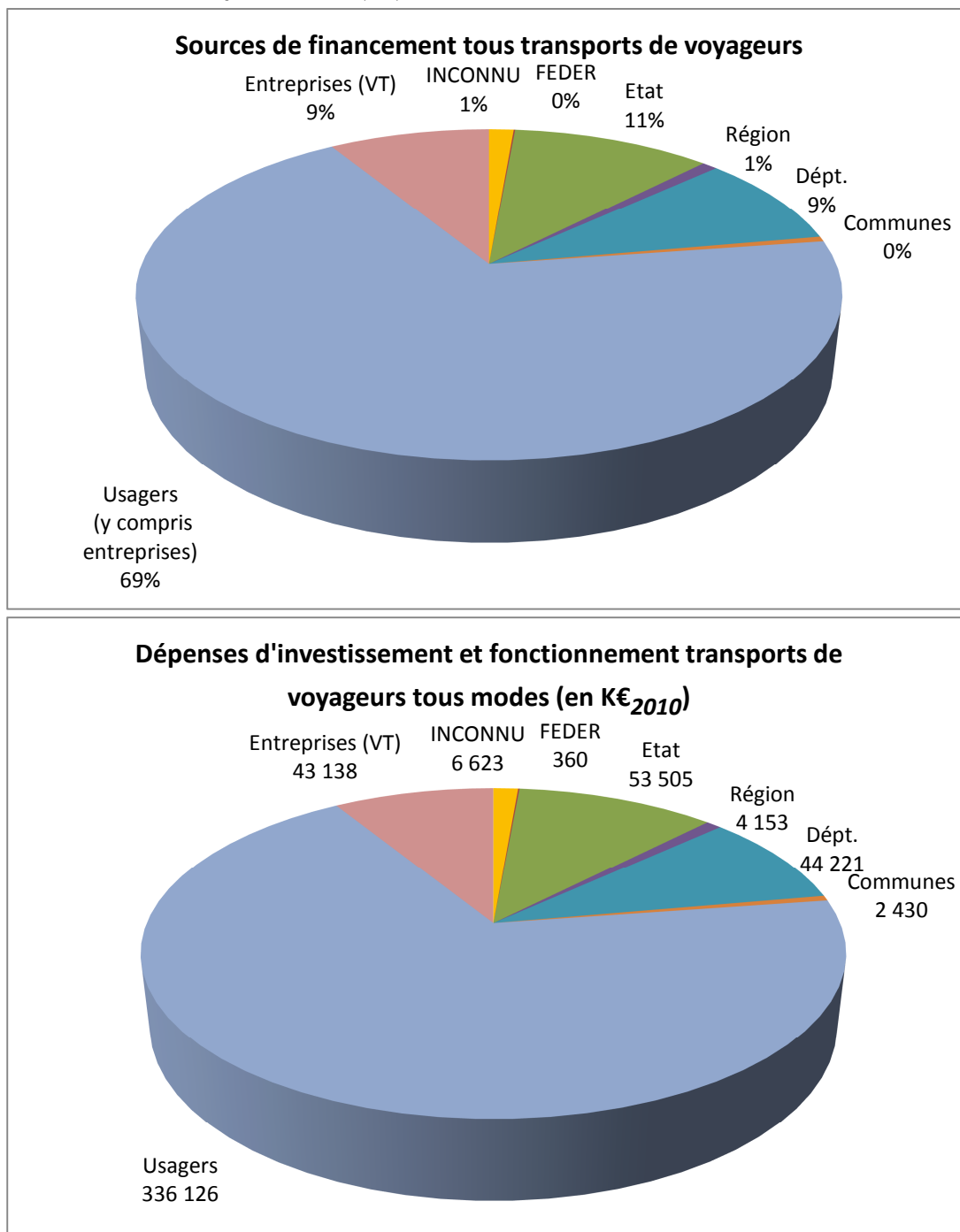
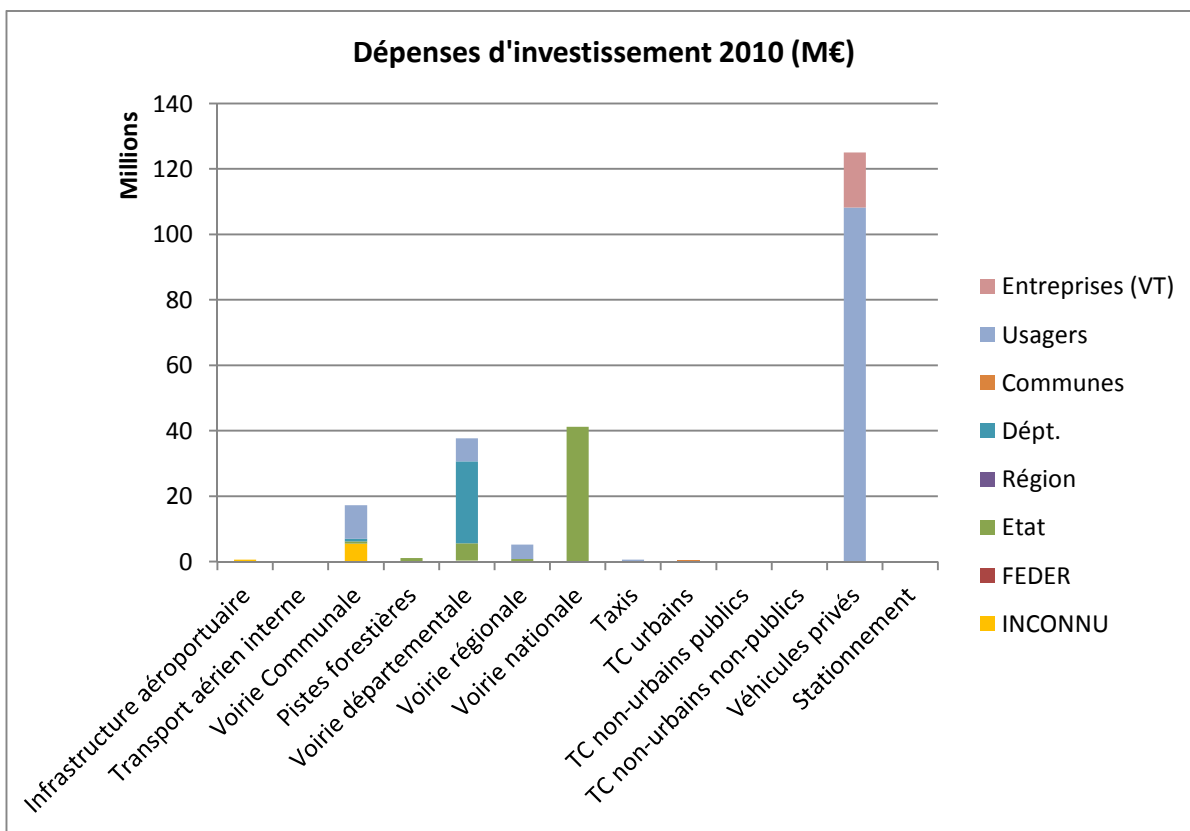
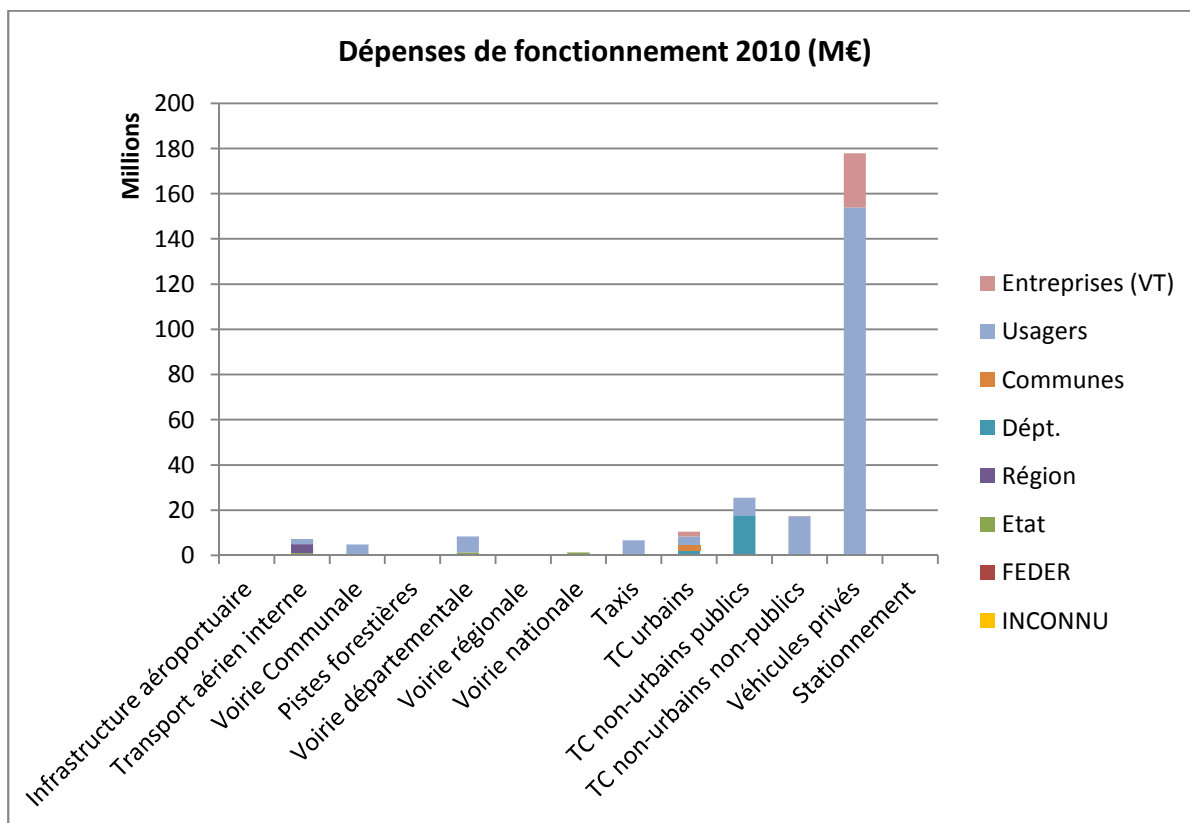
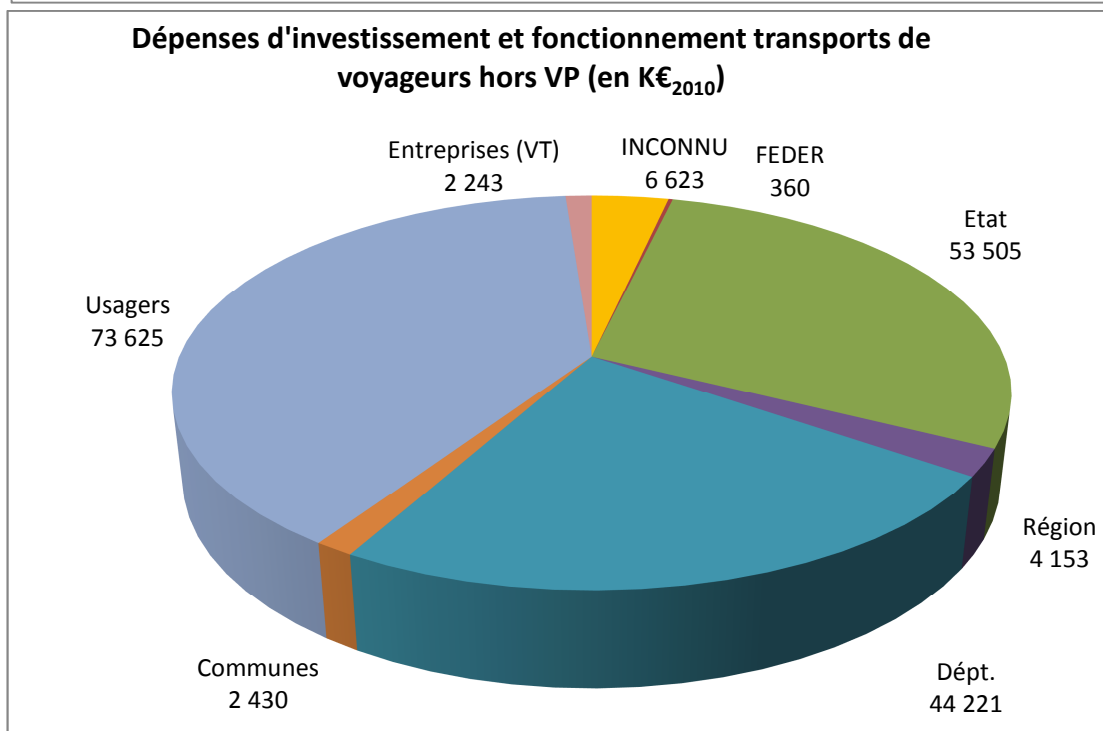
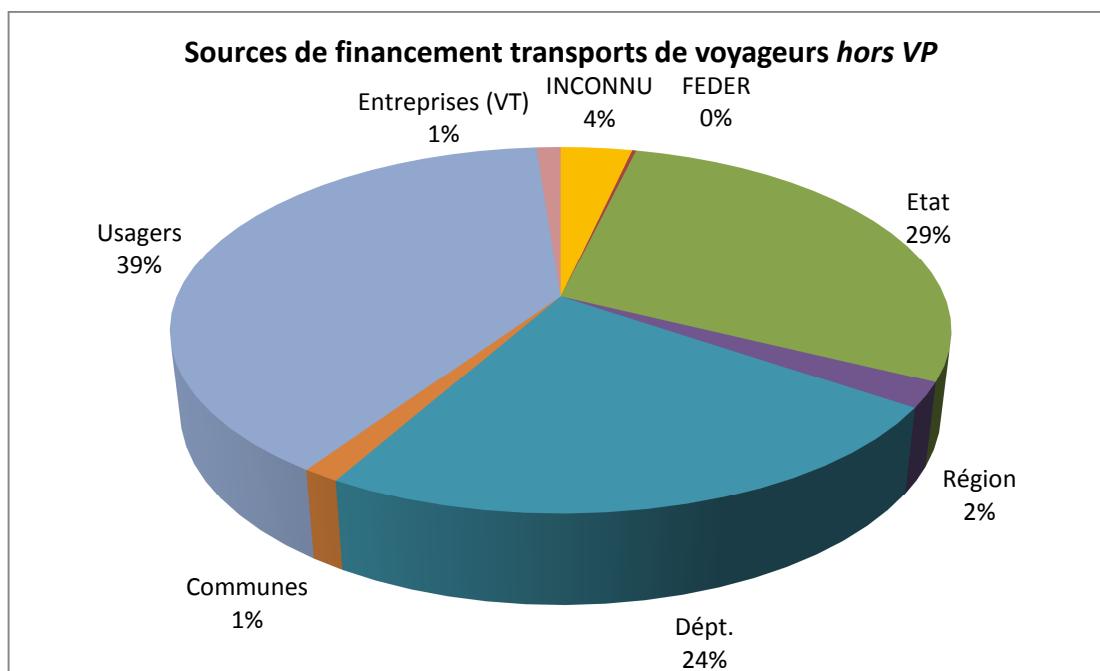


Figure 29 : Dépenses de transport de voyageurs, en % et en K€2010

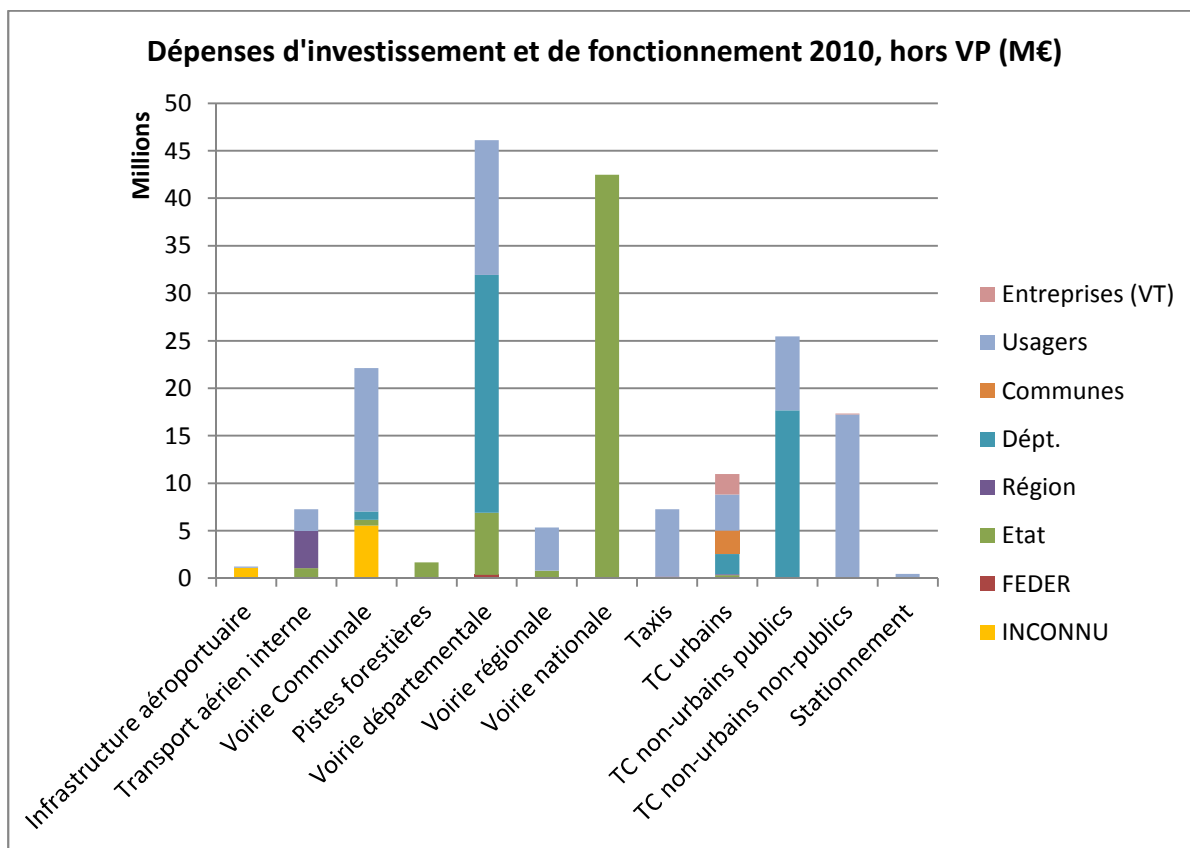


La répartition des dépenses apparaît très différente si les dépenses « véhicules particuliers » ne sont pas intégrées :



Ce sont les collectivités qui financent la majorité des dépenses de transports hors « VP », y compris celles concernant la voirie.

Les graphiques suivants intègrent les dépenses pour véhicules particuliers.



4. APPROCHE ECONOMIQUE : PRISE EN COMPTE DU COUT EXTERNE

4.1 Introduction

L'approche économique a pour objectif d'estimer le coût social du transport de voyageurs, défini comme la somme du coût direct et du coût externe du transport de voyageurs.

Le **coût direct** du transport de voyageurs est estimé à partir de la dépense en transport présentée lors l'approche financière. Les taxes non-affectées au transport (principalement l'Octroi de Mer) sont déduites et les coûts de voirie sont ventilés par mode de transport. Le coût direct inclut les frais financiers liés aux investissements.

Le **coût externe** du transport de voyageurs correspond au coût des quatre effets externes qui sont valorisés :

- sécurité ;
- pollution de l'air ;
- effet de serre ;
- pollution sonore.

La congestion n'est pas prise en compte car les données disponibles sont insuffisantes pour valoriser cet effet de manière satisfaisante.

Les points suivants seront donc successivement abordés :

- estimation du coût direct du transport de voyageurs par traitement des données issues de l'approche financière ;
- estimation du coût externe du transport de voyageurs par mode ;
- calcul du coût social et comparaison des modes de transport.

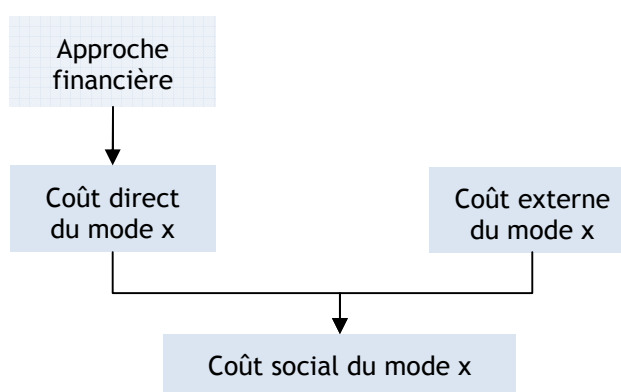


Figure 30: Approche économique du compte déplacements

4.2 Le coût direct du transport de voyageurs

4.2.1 Méthode de calcul

Selon le guide du CERTU, « le coût direct du transport de personnes est une estimation du revenu des agents économiques qui vivent du transport de personnes ». Il s'agit donc du coût « réel » du mode de transport considéré.

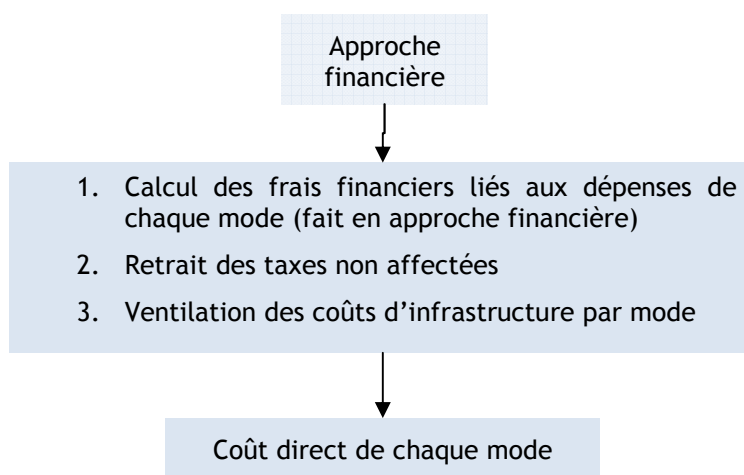


Figure 31: Étapes de calcul du coût direct

Dans l'approche économique, il est nécessaire de réaliser l'affectation des dépenses par mode. La méthode se base d'une part sur les comptages réalisés en Guyane sur les routes nationales et sur le rapport « Brossier ».

Les coûts de voirie à imputer à chaque mode sont représentatifs des coûts de fonctionnement et d'investissement générés par ce mode, sur la base du trafic de ce mode et de coefficients d'usure et d'encombrement.

Aucune dépense de voirie n'est imputée aux deux-roues. On estime en effet que l'usure de la voirie générée par le trafic de deux-roues est négligeable au regard de l'usure générée par les VP, les cars et les PL. De même, les dépenses d'investissement effectuées ne répondent pas à un besoin des usagers des deux-roues en particulier mais ont pour objectif l'amélioration de l'offre routière dans sa globalité.

4.2.2 Calcul du coût direct par mode

4.2.2.1 VPC et deux-roues

Pour mémoire, les modes concernés ici sont :

- les VP et les VUL utilisés pour le transport de personnes, regroupés sous le nom « VPC » (y compris les taxis) ;
- les motocycles et les cyclomoteurs, regroupés sous le nom « 2 roues ».

Dans le calcul du coût direct, les dépenses de stationnement et de voirie, calculées dans l'approche financière, doivent être attribuées à ces modes.

Les taxes générées par les dépenses liées aux VPC ont été identifiées lors de l'approche financière. Il s'agit de :

- la taxe sur les véhicules de société ;

- les certificats d'immatriculation ;
- la taxe sur les permis de conduire ;
- la taxe spécifique sur les primes d'assurance ;
- Les amendes de police ;
- l'Octroi de mer ;
- la Taxe Spéciale sur les Carburants (TSC).

La TSC alimente le Fonds d'Investissement pour les Routes et les Transports (FIRT) et doit donc être conservée. Cependant, le produit de la TSC est déjà pris en compte dans les dépenses de voirie. Pour éviter les doubles comptes, le produit de la TSC doit être retiré des dépenses de fonctionnement des VPC.

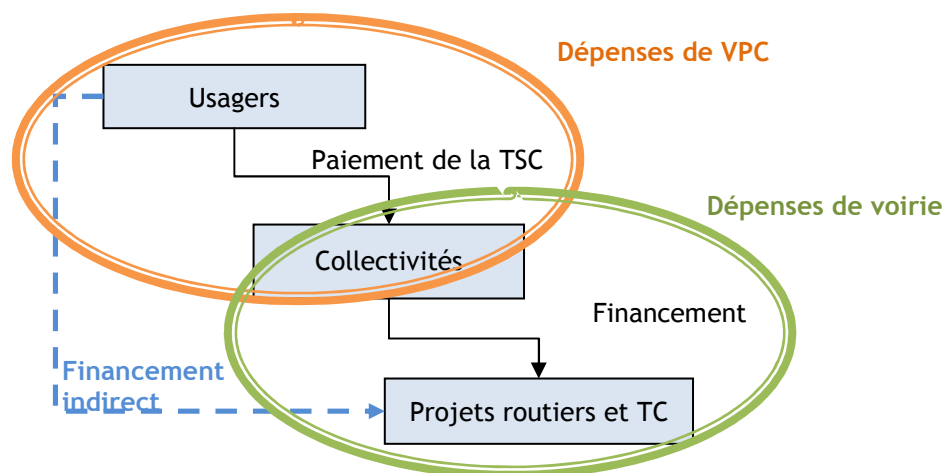


Figure 32: L'élimination des doubles comptes

Le coût direct des VPC inclut les frais financiers tels qu'ils ont été estimés lors de l'approche financière.

4.2.2.2 Le coût direct du transport collectif

Le coût direct du transport collectif est basé sur les coûts estimés lors de l'approche financière, desquels sont déduites les taxes non affectées.

L'Octroi de mer est bien une taxe non affectée, elle n'est pas prise en compte dans le coût direct. A contrario, le Versement Transport est une taxe affectée. Son produit est perçu par les communes ou groupements de communes comme source de financement pour le transport urbain ; en Guyane, uniquement sur le périmètre de Cayenne par le SMTC. Le Versement Transport est donc inclus dans le coût direct du transport collectif.

Les frais financiers tels qu'estimés lors de l'approche financière sont aussi inclus dans le coût direct du transport collectif.

4.3 Le coût externe du transport de voyageurs

4.3.1 Généralités sur les effets externes

Les activités de transport ont des impacts sur l'environnement et sur la société. Ces impacts, souvent néfastes, représentent des coûts qui ne sont pas supportés directement par les usagers des modes de transport.

Ces impacts sont appelés **externalités**.

Ces externalités ont la particularité de ne pas donner lieu à une contrepartie financière car il s'agit dans la plupart des cas d'effets non marchands. De nombreuses études françaises, européennes ou

autres proposent donc des méthodes de valorisation de ces impacts afin de pouvoir quantifier et appréhender leurs coûts pour la société. Les méthodes et les valeurs proposées peuvent différer d'une étude à l'autre, mais les externalités prises en compte sont souvent les mêmes. Il s'agit de :

- la sécurité routière ;
- la pollution locale et régionale ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- la pollution sonore ;
- la congestion.

Il existe de nombreuses autres externalités, aussi bien négatives (consommation d'espace, impact paysager, pollution de l'eau et des sols,..) que positives (désenclavement du territoire, création de richesse,...). Bien que ces impacts pour la société soient réels, leurs méthodes de valorisation sont très difficiles à mettre en œuvre et souvent sujettes à controverses. Ces impacts ne seront donc pas valorisés ici.

La notion d'externalité renvoie à la notion d'agrégats. On parle d'externalité lorsqu'un agent interne à une sphère produit des effets qui n'affectent pas son budget (A. Bonnafous, 1992)¹⁰. Si l'on considère la sphère des usagers des modes de transport, les externalités à prendre en compte sont donc tous les effets produits sur le reste de la Collectivité et non supportés par ces usagers.

Ceci conduit à isoler la congestion routière qui est un effet directement supporté par les usagers des modes routiers.

Les quatre externalités prises en compte dans l'approche économique du compte déplacements sont donc :

- la sécurité routière ;
- la pollution locale et régionale ;
- les émissions de gaz à effet de serre ;
- la pollution sonore.

Les coûts de ces quatre effets externes sont estimés puis ventilés par mode de transport.

Les méthodes de valorisation retenues sont issues conjointement du guide CERTU sur la réalisation d'un compte déplacements¹¹, du rapport « Boiteux 2¹² », et du Compte National du Transport de Voyageurs de 1998¹³.

D'une manière générale, lorsque les données disponibles sont suffisantes, le coût des nuisances à valoriser est directement estimé pour la Guyane. Dans le cas contraire, l'estimation est basée sur les coûts unitaires de France métropolitaine adaptés autant que possible au contexte guyanais.

4.3.2 Le coût externe des accidents routiers

4.3.2.1 Approche pour évaluer les accidents routiers

Le coût externe des accidents routiers à prendre en compte ne concerne que les préjudices corporels. Les dégâts matériels sont pris en charge par les assurances et sont donc déjà comptabilisés dans l'approche financière.

Les victimes d'accidents routiers sont classées suivant trois niveaux de gravité :

¹⁰ « Transports et environnement - comment valoriser et maîtriser les effets externes ? », BONNAFOUS A., Economie et statistique n°258-259, Octobre - Novembre 1992.

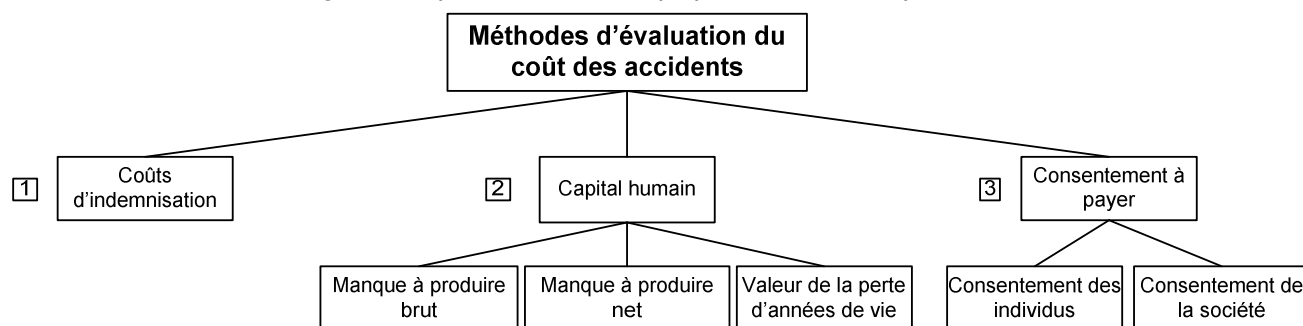
¹¹ « Les comptes Déplacements : Mode de réalisation à l'échelle locale », DTT-CERTU-ADEME-ADAM, version du 12/07/2004

¹² « Transports : choix des investissements et coûts des nuisances », M. Boiteux, Commissariat Général au Plan, juin 2001

¹³ « Compte National Transport de Voyageurs (1998), Tome 2 », CERTU, Ministère de l'Équipement, SYSTRA, 1998

- Les tués : victimes décédées sur le coup ou mortes dans les 30 jours¹⁴ qui suivent l'accident ;
- Les blessés graves : victimes dont l'état nécessite plus de 6 jours d'hospitalisation ;
- Les blessés légers : victimes dont l'état nécessite entre 24 heures et 6 jours d'hospitalisation.

Chacun de ces niveaux de gravité représente un coût qui peut être estimé par différentes méthodes :



Source : Rapport Boiteux 2, d'après COST 313

Figure 33: Méthodes d'évaluation du coût des accidents

La première méthode se base sur les coûts d'indemnisation des accidents, soit sur les sommes engagées pour compenser leurs effets. Cette méthode repose sur les coûts directs des accidents (frais d'hospitalisation, coûts moraux,..) estimés par des experts.

Le deuxième groupe de méthodes concerne les méthodes de capital humain. Ce qui est estimé est le manque de production de la victime tuée ou blessée, et donc la perte pour la société. A cette perte sont ajoutés les coûts de préjudices esthétiques et moraux. Il peut être intéressant de noter ici que la méthode du « manque à produire net », qui retire du manque à produire brut la consommation qu'aurait eu la victime, n'est pas sans susciter de nombreux débats théoriques.

Enfin, une troisième famille de méthodes estime le consentement à payer des individus ou de la société sur la base des « satisfactions dont l'accident prive la victime et ses proches du fait d'années de vie perdues » (Rapport Boiteux 2, 2001).

4.3.2.2 Les valeurs de la sauvegarde d'une vie humaine

Le guide du CERTU sur la réalisation d'un compte déplacements préconise d'utiliser les valeurs estimées par le groupe de travail présidé par Marcel Boiteux en 2001.

Ce groupe de travail a opté pour la méthode « du capital humain compensé ». La mise en parallèle des résultats de cette méthode avec l'étude des valeurs pratiquées dans d'autres pays européens, ont abouti aux recommandations suivantes :

En 2000 en € ₂₀₀₀	Transport collectif	Transport individuel
Valeurs du :		
Tué	1 500 000 €	1 000 000 €
Blessé grave	225 000 €	150 000 €
Blessé léger	33 000 €	22 000 €

Tableau 10 : Valeur de la sauvegarde d'une vie humaine en 2000

¹⁴ Il y a quelques années encore, les tués étaient les victimes mortes dans les 6 jours suivant l'accident. Depuis janvier 2005, la comptabilisation se fait à 30 jours en cohérence avec le standard européen.

Il est précisé que ces valeurs suivent l'évolution de la dépense de consommation finale des ménages (CFM) par tête. En appliquant cette évolution et après conversion aux conditions économiques de 2007 suivant l'indice des prix de la CFM, nous obtenons les valeurs suivantes :

En 2010 en €2010		
Valeurs du :	Transport collectif	Transport individuel
Tué	1.655.757 €	1.103.838 €
Blessé grave	248.363 €	165.576 €
Blessé léger	36.427 €	24.284 €

Tableau 11 : Valeur de la sauvegarde d'une vie humaine en 2010

Il s'agit là du coût total pour la société d'une victime d'accident corporel. Une partie de ce coût est prise en charge par les assurances et est donc déjà comptée dans l'approche financière sous forme de cotisations à l'assurance. Elle est déduite du coût total pour obtenir le coût externe supporté par la collectivité.

Le CERTU estime la partie prise en charge par l'assurance à 20,8 % du coût total.

Ces valeurs sont à mettre en relation avec les statistiques d'accidentologie de la Guyane pour 2010.

4.3.3 Le coût externe de la pollution locale et régionale

4.3.3.1 Principes généraux

Difficile de distinguer la pollution due au transport, de la pollution due à d'autres activités (sucrierie, distillerie) et à l'habitat. La pollution de l'habitat est importante (produits d'entretien, matériaux de construction, système de renouvellement de l'air) alors même que l'homme y passe la majorité de son temps.

Selon l'ADEME¹⁵, « Les Associations Agréées de Surveillance de la Qualité de l'Air (AASQA) évaluent en permanence la présence dans l'air ambiant de 13 polluants réglementés par des directives européennes et la législation nationale ». La réglementation consiste à ne pas dépasser pour chacun des polluants un certain niveau de concentration dans l'air.

Si le dépassement est minime et/ou court dans le temps, il s'agit d'un seuil d'information et de recommandations aux personnes sensibles.

Si le dépassement est plus important en concentration et/ou plus long dans le temps, le seuil d'alerte à la population est déclenché. Il consiste en la mise en œuvre progressive de mesures d'urgence.

Les AASQA sont regroupées en une fédération chargée de la mise en œuvre des moyens de surveillance de l'air et de la diffusion des résultats : l'ATMO. La qualité de l'air est mesurée par l'indice ATMO qui va de 1 à 10. Un indice de 1 correspond à un air de très bonne qualité.

Les principaux polluants concernés par les réglementations sont les suivants¹⁶ :

- **monoxyde de carbone (CO)** : provient de la combustion incomplète des combustibles et des carburants. Il est fortement présent dans des zones de trafic congestionné (moteurs au ralenti) ou à proximité d'appareils au gaz au fonctionnement défaillant. Il peut causer des intoxications, des vertiges et des vomissements. En cas d'exposition prolongée à de fortes concentrations, il peut être mortel.

¹⁵ ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

¹⁶ Descriptif réalisé sur la base des fiches d'information diffusées par l'ATMO (www.atmo-france.org)

- **dioxyde de soufre (SO₂)** : provient essentiellement de la combustion de combustibles fossiles contenant du soufre : fioul, charbon, gazole. Il altère les fonctions respiratoires chez l'humain et provoque des pluies acides qui dégradent les constructions.
- **dioxyde d'azote (NO₂)** : gaz appartenant à la famille des oxydes d'azote (NO_x). Il provient principalement des phénomènes de combustion, donc les principales sources sont le transport et l'industrie. Il est aussi présent dans les habitats, dans les locaux où fonctionnent gazinière, chauffe-eau,... Le dioxyde d'azote favorise les infections pulmonaires et augmente la fréquence et la gravité des crises d'asthmes. Ce gaz peut de plus avoir des effets sur la coagulation sanguine.
- **particules en suspension (PS)**, notamment PM10 (particules inhalables, soit d'un diamètre inférieur à 10 micromètres). Comme le dioxyde d'azote, ces particules proviennent majoritairement de la combustion de matières fossiles et sont donc directement liées à l'activité humaine. Leurs effets sur la santé sont d'ordres pulmonaires et cardio-vasculaires : irritation puis altération pouvant conduire au décès. Elles peuvent aussi avoir un effet cancérigène. Leur effet de salissure sur les bâtiments est évident.
- **plomb (Pb)** : un des nombreux métaux toxiques comme le mercure, l'arsenic ou encore le zinc. Ils affectent le système nerveux, les fonctions rénales, respiratoires ou autres par accumulation dans l'organisme. Ils contaminent aussi les sols et les aliments.
- **ozone (O₃)** : Polluant « secondaire », car il résulte de la transformation chimique de polluants « primaires ». Bénéfique entre 10 et 60 km d'altitude, ce gaz est néfaste pour les êtres vivants. Il provoque toux, altération pulmonaire et irritations oculaires. Il est aussi nuisible au rendement des cultures et contribue aux pluies acides.
- **les composés organiques volatiles (COV)** : il s'agit de solvants (émis lors de l'application des peintures par exemple), des composés organiques émis par l'agriculture et par le milieu naturel ou d'hydrocarbures aromatiques monocycliques tels que le Benzène. Les effets sont très divers selon les polluants : gêne olfactive, irritation, diminution de la capacité respiratoire, risques d'effets mutagènes et cancérigènes (benzène).

Il convient de noter que l'air contient aussi d'autres polluants pour lesquels il n'existe pas de réglementation en vigueur. Ces polluants sont donc rarement mesurés.

De même, cette liste de polluants reflète l'état actuel des connaissances en la matière. Elle est donc amenée à évoluer suivant les progrès scientifiques réalisés.

4.3.3.2 Le coût de la pollution de l'air

La méthode la plus répandue pour l'estimation du coût de la pollution de l'air est la méthode d'estimation du coût des dommages de la pollution. Il s'agit d'évaluer économiquement les effets sanitaires de cette externalité. Cette méthode est reprise par le rapport Boiteux 2 sur la base d'études de l'Organisation Mondiale de la Santé¹⁷.

Les valeurs proposées par le groupe de travail varient suivant le mode de transport et la typologie de la route.

Ces valeurs suivent deux évolutions :

- Une diminution annuelle de 5,5% pour les VP et de 6,5% pour les PL due aux progrès technologiques ;

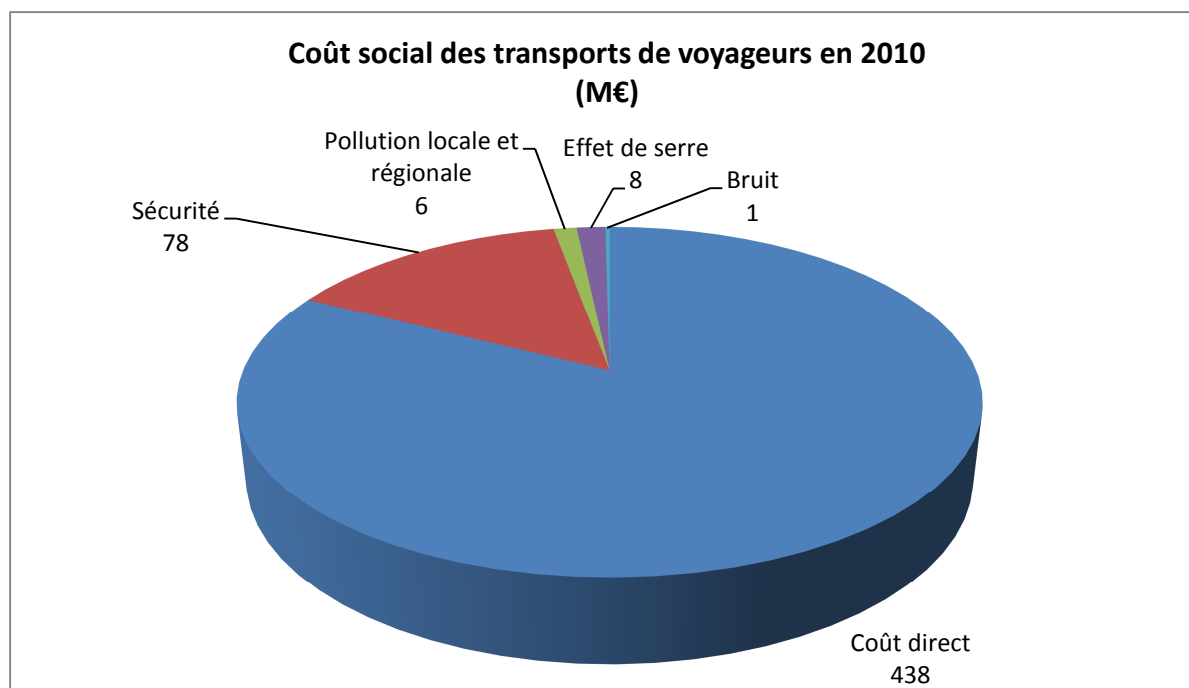
Une augmentation annuelle qui est celle de la valeur de la vie et qui suit l'évolution de la dépense de consommation finale des ménages par tête.

¹⁷ « Health Costs Due to Road Traffic-Related Air Pollution », Organisation mondiale de la santé, bureau régional de l'Europe, juin 1999.

4.4 Synthèse de l'approche économique

Le graphique suivant illustre le coût social des transports de voyageurs en Guyane en 2010 :

- Coût social transports de voyageurs : **530 M€**, dont **93 M€ de coûts externes**
- Coût social des véhicules particuliers (dont 2 roues) : 461 M€
- Coût social des transports collectifs (dont fluvial privé) : 60 M€
- Coût social de l'aérien (transport intérieur) : 9 M€



Coûts externes par mode de transport

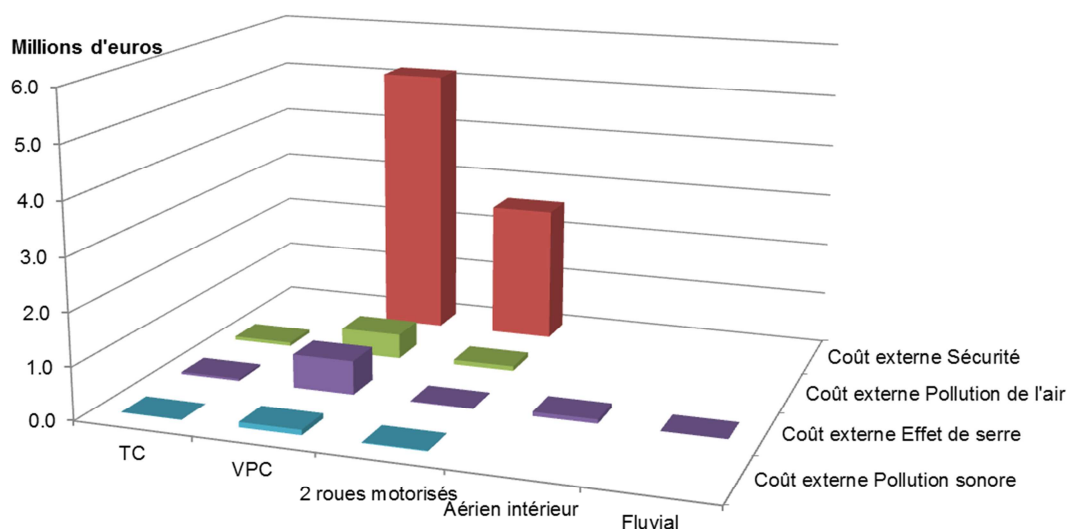


TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX

Figure 1 : Récapitulatif de la démarche : approche financière / approche économique.....	8
Figure 2 : Les parcs des différents types de véhicules en 2010 (source : estimation des consommations énergétiques liées au transport en Guyane, ADEME, 2011)	10
Figure 3: Dépenses d'achat de véhicules neufs en 2010.....	10
Figure 4: Dépenses d'achat de véhicules d'occasion en 2010	11
Figure 5: Dépenses d'immatriculation de véhicules neufs en 2010.....	11
Figure 6: Dépenses d'immatriculation de véhicules d'occasion en 2010	11
Figure 7: Dépenses liées à l'obtention du permis de conduire en 2010 (permis A et B).....	12
Figure 8: Dépenses d'assurance des véhicules routiers en 2010 (d'après CCFA)	12
Figure 9: Dépenses de contrôle technique en 2010 (d'après CCFA)	12
Figure 10: Dépenses d'entretien des véhicules en 2010 (d'après CCFA)	12
Figure 11: Dépenses de carburant en Guyane en 2010 (source : ADEME).....	13
Figure 12: Récapitulatif des dépenses des véhicules particuliers en 2010	13
Figure 13: Dépenses de taxis	14
Figure 14: Les différents modes d'exploitation d'un réseau de transport.....	15
Figure 15: Le financement des transports publics collectifs.....	16
Figure 16: Compte des régies de transports urbains en 2010.....	19
Figure 17: Compte du SMTC et des communes organisant leur transport scolaire (2010)	20
Figure 18: Dépenses TC urbains (y compris scolaire « urbain ») hors frais financiers 2010	21
Figure 19: Dépenses de TC urbains en 2010, y compris frais financiers	22
Figure 20: Consolidation des comptes du Département (transports scolaires) et de sa régie	23
Figure 21: Compte des TC non-urbains publics (y compris transports scolaires non urbains).....	24
Figure 22: Récapitulatif des dépenses pour le transport collectif public non-urbain 2010.....	25
Figure 23 : Descriptif de l'offre de transport mise à la disposition des employés du CSG	25
Figure 24 : Estimation des dépenses de transport de personnel (CNES) en 2010	26
Figure 25 : Dépenses de transport scolaire du département / des usagers	26
Figure 26 : Estimation des dépenses annuelles des usagers pour le transport fluvial sur le Maroni	27
Figure 27 : Dépenses d'investissement et de fonctionnement des plateformes aéroportuaires (source : Région / Conseil Général)	28
Figure 28 : Inventaire des voiries en Guyane	29
Figure 29 : Dépenses de transport de voyageurs, en % et en K€2010	36
Figure 30: Approche économique du compte déplacements.....	40
Figure 31: Étapes de calcul du coût direct.....	41
Figure 32: L'élimination des doubles comptes	42
Figure 33: Méthodes d'évaluation du coût des accidents	44
Tableau 1 : Données d'entrée du volet VP/VUL/deux-roues motorisés	9
Tableau 2 : Fonctions à conserver, voirie communale et communautaire	30
Tableau 3 : Frais supplémentaires sur voirie communale	31
Tableau 4 : Dépenses voirie communale 2010.....	32
Tableau 5 : Dépenses voies et pistes forestières.....	33
Tableau 6 : Fonctions à conserver, voirie départementale	34
Tableau 7 : Dépenses pour la voirie départementale	34
Tableau 8 : Dépenses pour la voirie « régionale »	35

Tableau 9 : Dépenses pour la voirie nationale	35
Tableau 10 : Valeur de la sauvegarde d'une vie humaine en 2000	44
Tableau 11 : Valeur de la sauvegarde d'une vie humaine en 2010	45

ANNEXE A - DESCRIPTION DES COMPTES ADMINISTRATIFS

Cette annexe explique le contenu d'un compte administratif et présente l'utilisation qui en a été faite dans le cadre du compte déplacements de La Réunion.

Un compte administratif fait l'état de toutes les recettes et dépenses d'investissement et de fonctionnement effectuées par une collectivité. Il est présenté suivant une instruction budgétaire et comptable propre qui dépend de la nature de l'entité dressant le compte administratif.

Il y a un compte administratif différent à récupérer pour chacune des collectivités locales :

Pour chacun(es) des	Instruction budgétaire et comptable des comptes administratifs
Communes de 500 habitants et plus	M14
La Régie des transports publics (RTP) de Cayenne	Budget annexe M43
Le département	M52
La Région	M71

Dans tous les cas, ces instructions correspondent essentiellement à une liste de natures et de fonctions couvrant l'ensemble des types de dépenses encourues et de perçues par la collectivité dressant le compte. La partie du compte administratif que nous exploitons est la présentation croisée nature/fonction.

Les chapitres suivant traitent plus précisément des natures et des fonctions qui sont utiles.

La sélection des natures comptables

Une nature comptable indique le compte dans lequel est enregistrée l'opération. Les comptes sont divisés en 8 classes, elles-mêmes divisées en sous catégories et ainsi de suite sur 4 niveaux. La classification des natures repose donc sur un code décimal pouvant aller jusqu'à 5 chiffres, le premier représentant la classe de compte concernée.

Les opérations relatives au bilan sont réparties dans les cinq classes de comptes suivantes :

- Classe 1 : comptes de capitaux (capitaux propres, autres fonds propres, emprunts et dettes assimilées) ;
- Classe 2 : comptes d'immobilisations ;
- Classe 3 : comptes de stocks et en-cours ;
- Classe 4 : comptes de tiers ;
- Classe 5 : comptes financiers.

Les opérations relatives au résultat sont réparties dans les deux classes de comptes suivantes :

- Classe 6 : comptes de charges ;
- Classe 7 : comptes de produits.

La classe 8 est affectée aux comptes spéciaux.

Des exemples de natures comptables dans la nomenclature M14 sont 64 - Charges de personnels ou encore 70321 - Droits de stationnements et de location sur la voie publique.

Toutes les natures comptables du compte sont examinées mais seules certaines sont retenues afin de ne prendre en compte que les dépenses effectives (et non les « simples » écritures comptables).

La sélection des fonctions

Une fonction est une activité de la collectivité locale comme l'enseignement, l'action sociale ou la culture. Pour les trois instructions budgétaires qui nous concernent la codification fonctionnelle comporte trois niveaux :

- des fonctions principales à un chiffre,
- des sous-fonctions à deux chiffres,
- des rubriques à trois chiffres.

Selon les textes en vigueur : « La nomenclature fonctionnelle s'articule autour des principes suivants :

- Une même fonction recense tout ce qui concerne une activité donnée, qu'elle soit réalisée directement par la commune ou indirectement par des tiers, au travers de subventions.
- De manière générale, au sein de chacune des fonctions 1 à 9 ou des sous-fonctions, la première des sous-fonctions ou rubriques se termine par 0, elle permet d'enregistrer tous les éléments communs à la fonction concernée. Par exemple, la sous-fonction 20 « Services communs » regroupe les dépenses et les recettes afférentes à la fonction 2 « Enseignement - Formation » qui ne peuvent être réparties dans les sous-fonctions spécifiques ouvertes au sein de cette fonction 2. »¹⁸

Des exemples de fonctions dans la nomenclature M14 sont 252 - Transports scolaires ou encore 815 - Transports urbains.

Pour le recueil des comptes administratifs, les fonctions à retenir dépendent de l'instruction budgétaire.

- Pour les instructions M14 des communes et des groupements de communes, nous utilisons les fonctions 2 - Enseignement et Formation, 6 et 8 - Aménagement et services urbains, environnement.
- Pour les budgets annexes M43, il n'y a qu'une fonction de présentée : le transport de voyageurs. Le compte est donc utiliser dans son intégralité.
- Pour l'instruction M52 du département, nous utilisons les fonctions 6 - Réseaux et infrastructure et 8 - Transports.
- Pour l'instruction M71 de la Région, nous utilisons les fonctions 8 - Transports.

¹⁸ «Plan des comptes des Communes de plus de 500 habitants », Tome I p89

Tableau récapitulatif des fonctions utilisées

Pour chacun(es) des	Instruction budgétaire	Fonctions	Natures
Communes de 500 habitants et plus	M14	<ul style="list-style-type: none"> Fonction 2 : Enseignement - Formation Fonction 8 : Aménagement et services urbains, environnement 	Toutes
La Régie des transports publics (RTP) de Cayenne	Budget annexe M43	La totalité	Toutes
Département de la Guyane	M52	<ul style="list-style-type: none"> Fonction 6 : Réseaux et infrastructures Fonction 8 : Transports 	Toutes

ANNEXE B - PRECISIONS SUR LE FIRT

Les DOM-TOM sont soumis à des mesures fiscales particulières sur les produits pétroliers. La TIPP¹⁹ métropolitaine sur le carburant vendu ne s'applique pas et est remplacée par la Taxe Spéciale sur le Carburant (TSC). Cette taxe, dont le taux est fixé par le Conseil régional, alimente directement un Fond d'Investissement pour les Routes et les Transports (FIRT).

Modalité de répartition du produit de la TSC

Selon la loi des finances de 2006, le produit de la TSCC est à répartir entre 4 entités : la Région, le Département, les communes et les EPCI ayant mis en place un service public de transport urbain de personnes. La clé de répartition est actuellement la suivante en Guyane²⁰ :

- Conseil Régional :
 - o Aménagement routes nationales
 - o continuité territoriale
 - o détaxe sur le carburant pour les taxis
 - o 10% du produit TSC pour les investissements régionaux
 - o financement du dispositif d'aide à caractère social (DACS) pour la desserte aérienne de communes enclavées
- SMTC : 3% des recettes totales au titre du service public de transports urbains des personnes
- Communes/EPCI :
 - o voirie communale
 - o transport public de personnes
 - o investissements d'intérêt communal
- Département

La répartition du produit de la TSC en 2010 a été la suivante :

Répartition de la FIRT en 2010 (millions d'euro)	
Conseil Régional	23,8
Conseil Général	14,2
Communes	14,2
SMTC	1,6
TOTAL	53,8

Le FIRT est alimenté par la TSC, payée par les usagers de la route. Le financeur initial des dépenses pour lesquelles un financement « FIRT » a été identifié sera donc l'utilisateur (qui n'est pas forcément celui du mode, comme par exemple dans le cas des transports en commun).

¹⁹ TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

²⁰ Sources : sites web du Conseil Régional : <http://www.cr-guyane.fr/actualites/a-quoi-sert-la-t.s.c>
 et <http://www.cr-guyane.fr/actualites/la-repartition-du-firt-pour-les-communes>