

Enjeux de la Mobilité en Guyane

Contribution à la révision de la PPE de Guyane

Basé sur le travail réalisé dans le cadre des assises de l'Outre-Mer
et des assises nationales de la Mobilité

Qu'entendons-nous par mobilité ?

- Mobilité des personnes et des biens → comment couvrir les besoins de déplacement ?
- Recouvre les transports
- Mais approche par le besoin vers les solutions techniques

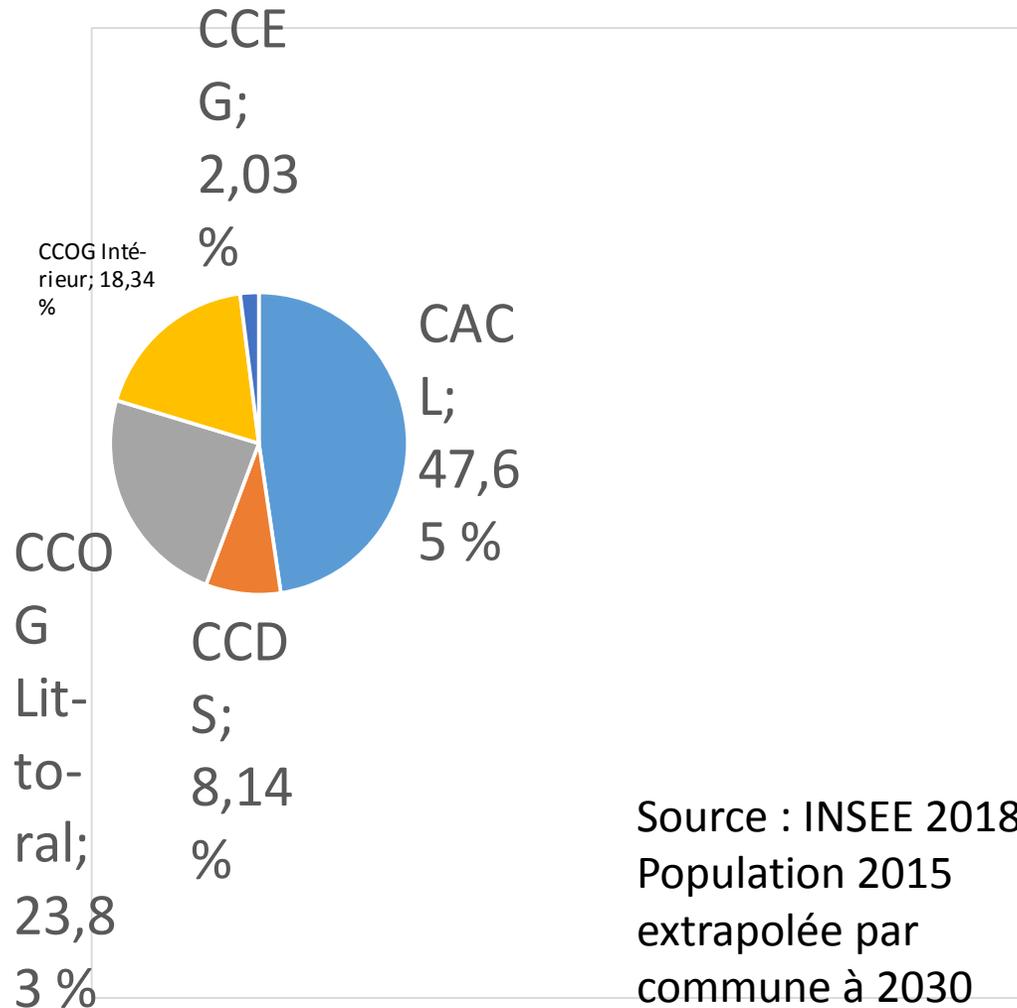
Historique du travail présenté

- Assises nationales de la mobilité de septembre à décembre 2017
- Ces assises n'ont traité que la métropole
- Création d'un Comité Technique transversal sur la mobilité en janvier 2018 dans le cadre des assises de l'Outre-Mer
- ➔ Faire remonter des propositions Guyane pour les assises de la mobilité
 - Format groupe d'experts divers et complémentaires
 - Approche des enjeux vers des solutions globales (besoins vers solutions)
- ➔ Préparer d'autres chantiers
 - PPE
 - Planifications des collectivités

Enjeux Guyane

- Mobilités des populations contraintes
 - Transport des marchandises contraint
 - Enclavement du territoire
 - Mobilités particulières (avion, pirogue)
 - Inclusion sociale
 - Sécurité des usagers
 - Loi de transition énergétique : 100 % ENR sur Mobilité d'ici 2030 (!)
 - Moderniser les mobilités
- ➔ Mêmes enjeux qu'au national mais plus rapide

Répartition population de la Guyane en 2030



- Près de la moitié CACL
 - CCEG et CCDS stables (10 %)
 - Montée pôle Mana - St Laurent – Apatou (1/4 population)
 - Explosion pôle Maripasoula -Papaïchton
 - Environ pop Guyane de 1975
 - 14 % de la population
- ➔ 4 pôles urbains CACL, Kourou, St Laurent, Maripasoula
- ➔ Mobilité au sein des pôles
 - ➔ Mobilité entre pôles

Transports : 62 % de l'énergie de la Guyane

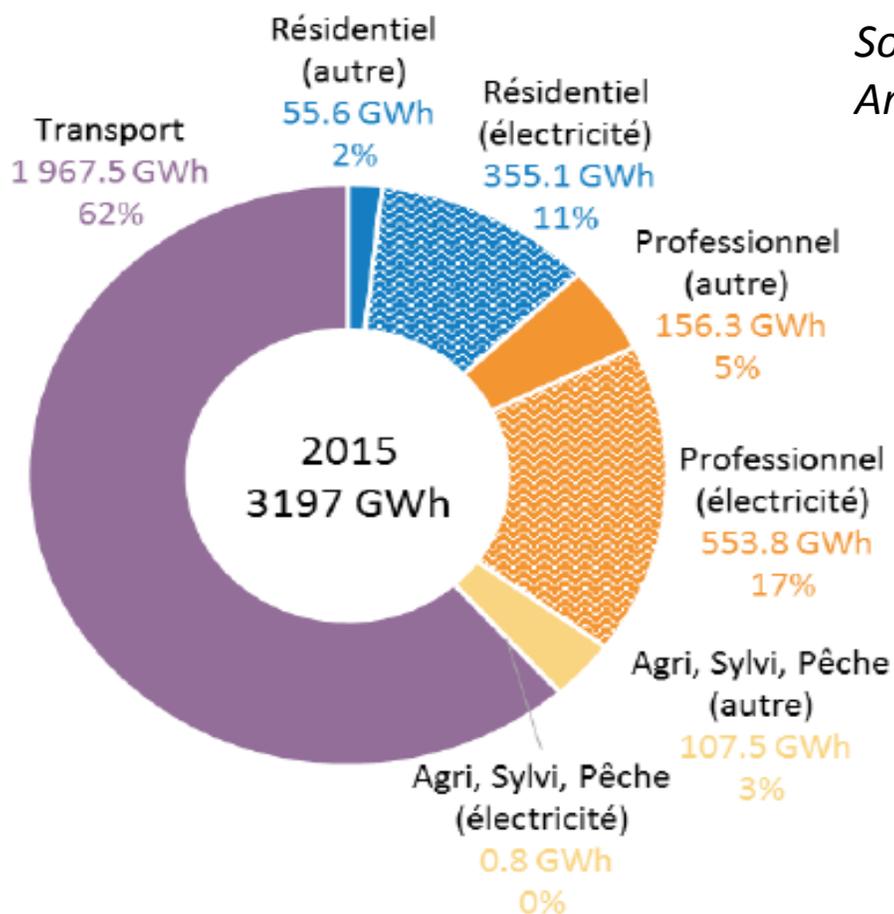


Figure 24: répartition par secteur de la consommation d'énergie finale en 2015

Source : GEC 2017
Année 2015

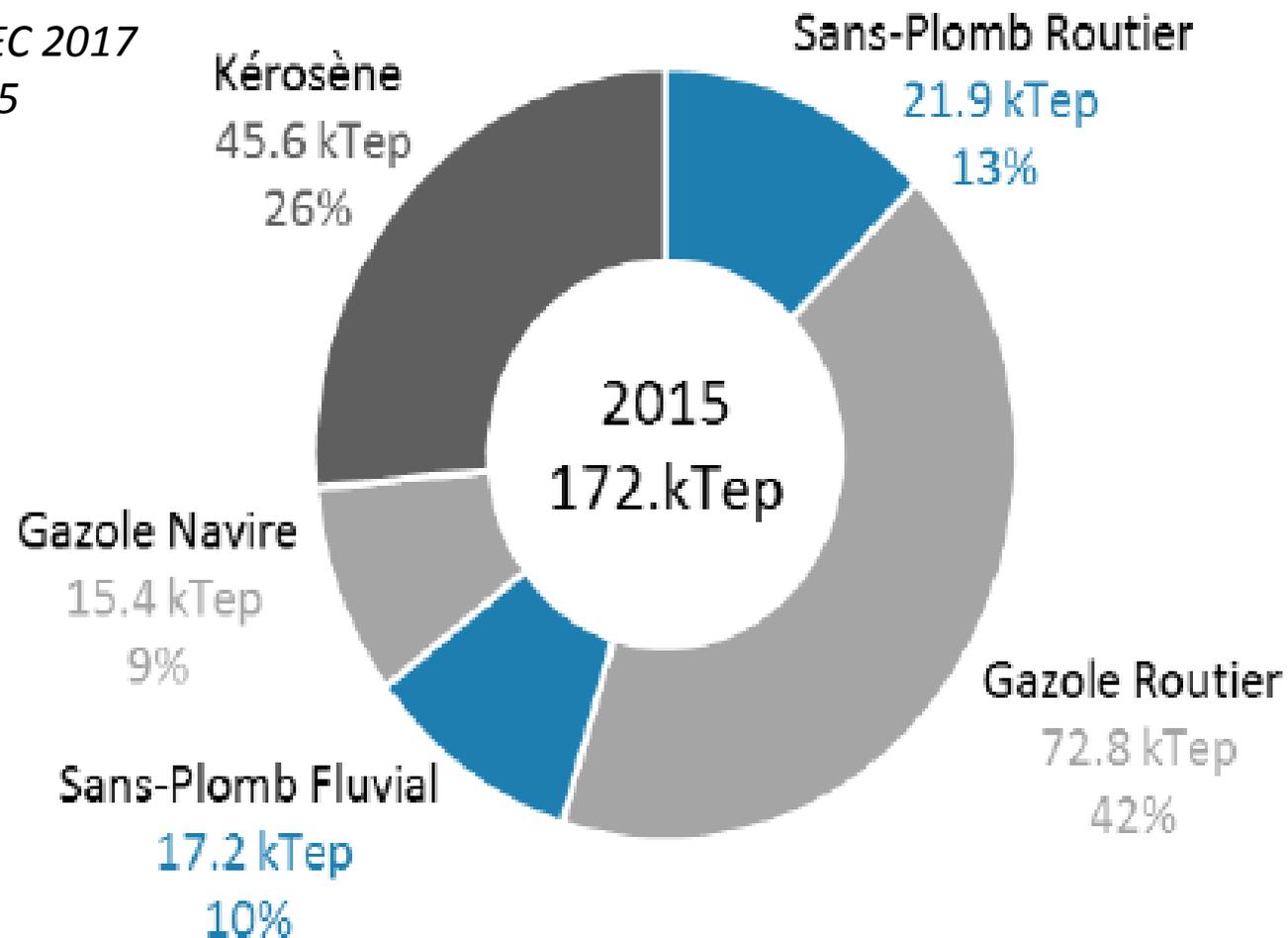
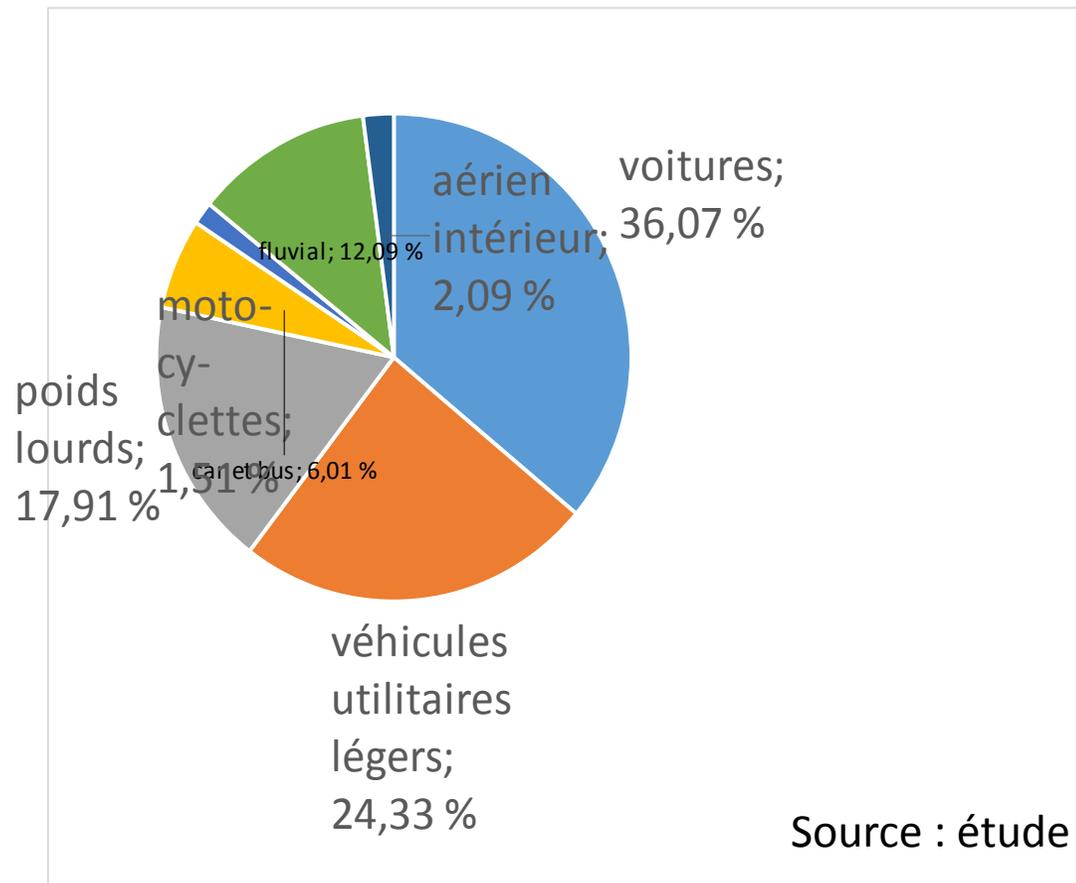


Figure 25: répartition des utilisations pour le secteur des transports en 2015

Consommation selon le type de véhicules

Répartition des consommations de carburant local en 2009 (en t)



- 50 % Mobilité des personnes
- 50 % transport biens
- Présence motocyclettes
- Poids intérieur :
 - Fluvial + aérien 18 % en 2015
 - Population desservie 11 %
 - Mobilité très contrainte

Source : étude consommations transport 2011

Enjeux énergétiques

- Loi de transition énergétique (LTEECV) impose 100 % ENR sur l'énergie finale dans les DOM et en Corse d'ici 2030
- Directive européenne bloque culture biocarburants en Guyane
 - ➔ Actions d'économie d'énergie : transports en communs, modes actifs
 - ➔ Réduire les consommations des véhicules fossiles
 - ➔ Migration de véhicule vers l'électricité (batterie et hydrogène)
 - ➔ Trouver des solutions pour l'intérieur, principalement Maroni
 - ➔ Repenser rapidement la mobilité
 - ➔ Croiser avec enjeux sociaux
 - ➔ Aspect Sociologique important

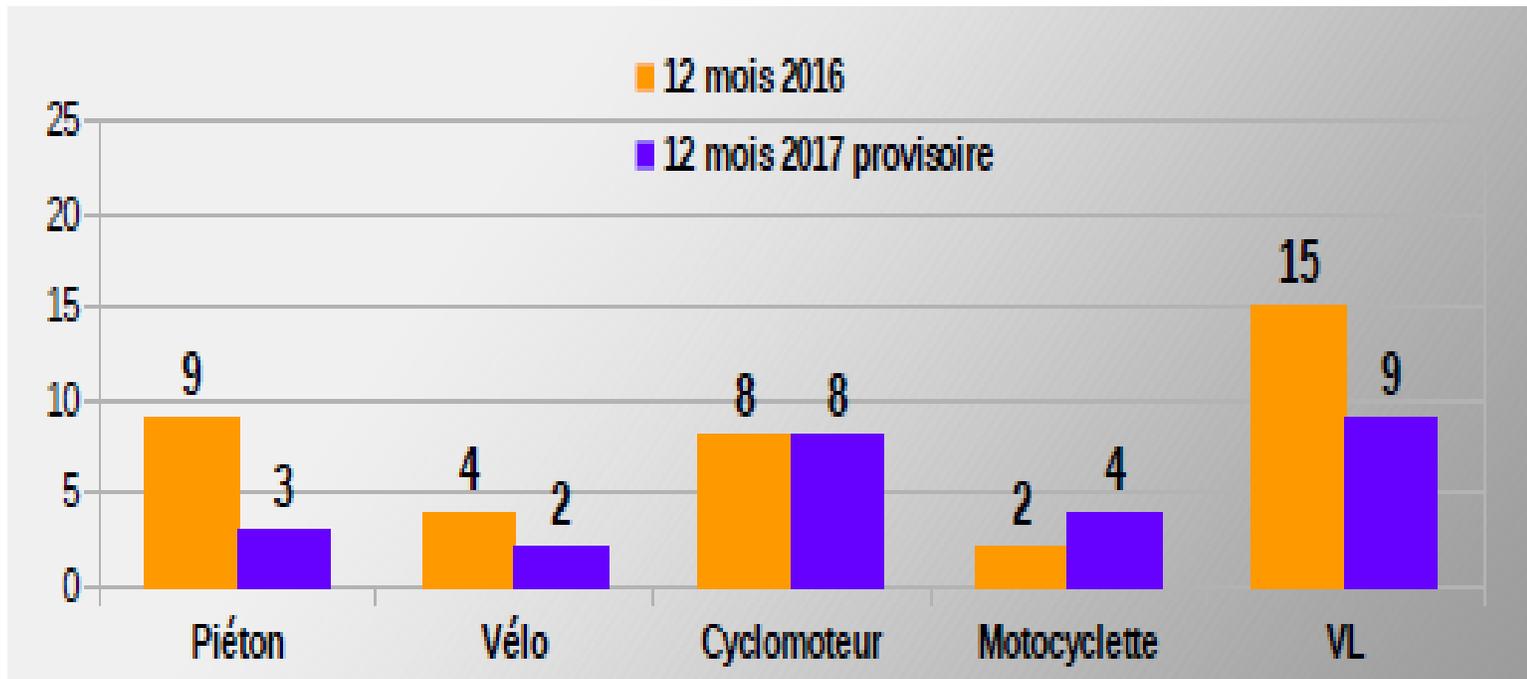
Mobilité : quelques données

- 58 % des ménages ont accès à une voiture
 - Moins population intérieur (11%) → 1/3 des ménages littoral sans voiture
 - Achat de carburant contraint (10, 20, 30 €) et difficulté d'entretien
- Précarité énergétique surtout sur la mobilité
- Absence mobilité contraint l'accès à l'emploi (Guadeloupe, métropole)
- 5% déplacement domicile travail à vélo (2^{ème} département français)
- TC urbains CACL fonctionnent pas WE et soir
- TC interurbain arrêt à 19h
- Pas de TC urbains sur Kourou et St Laurent
- Aménagements cyclables et piétons insuffisants et « coupures »

Mobilité des précaires : étude Ancrage

- CACL : moitié population et $\frac{3}{4}$ emplois
- TC peu efficace, peu lisible, peu attractif (14% l'utilisent)
- Forte dépendance à la voiture (43%)
- Fort usage 2 roues à moteur (10%)
- Système de débrouille parfois multimodal et beaucoup d'informel
- Absence de permis est un frein pour $\frac{2}{3}$ des précaires
- 52% des précaires sont empêchés par la mobilité pour l'emploi
- Précarité d'accès au numérique et au français bride solutions internet
- Accès difficile pour les personnes à mobilité réduite (TC, trottoirs, ...)

Les accidents touchent les plus fragiles

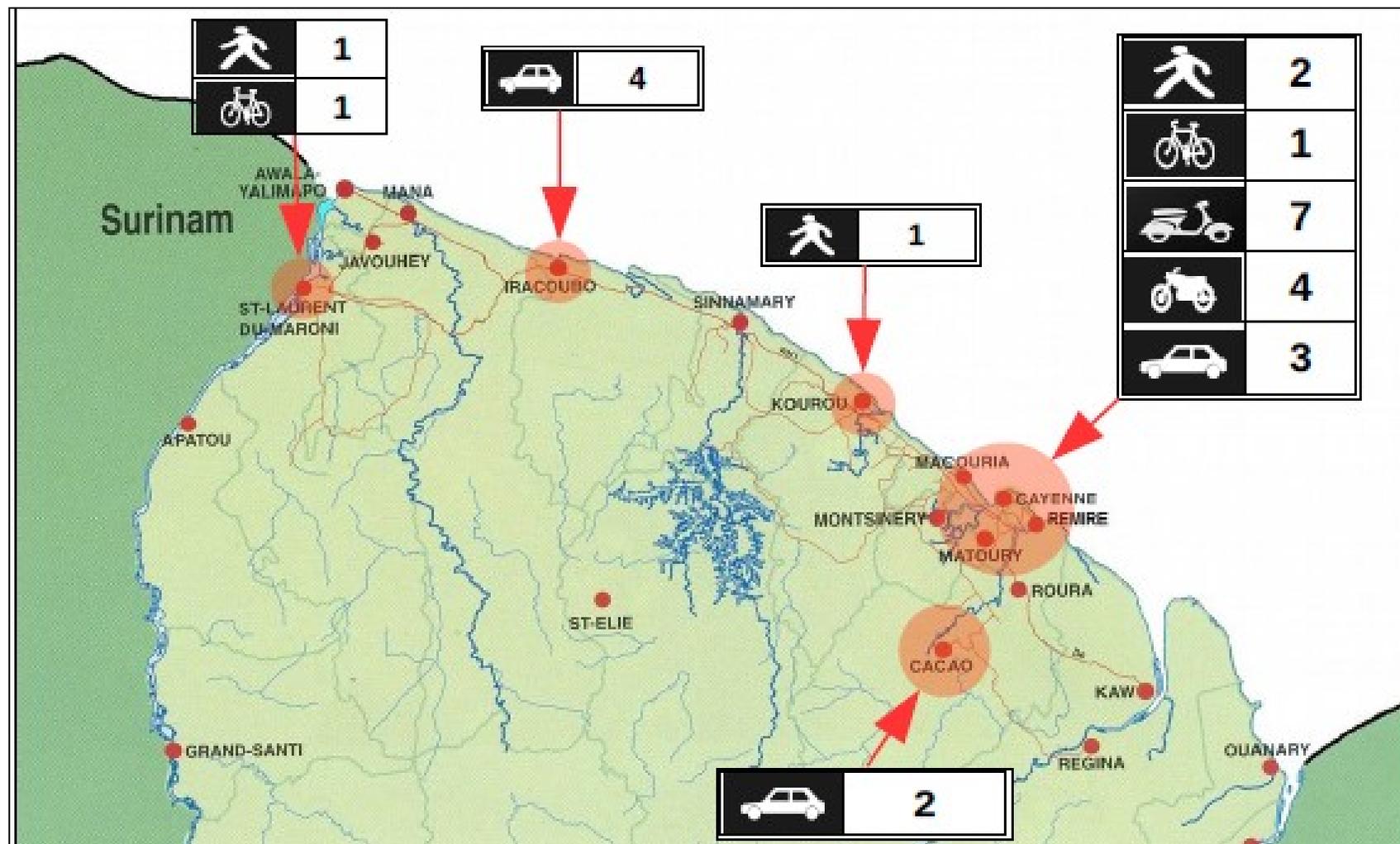


Pour l'année 2017, une baisse des victimes des catégories « piéton », « vélo » et VL est remarquée. La catégorie « cyclomoteur » est identique à l'année 2016 mais la catégorie « motocyclette » est en hausse de 50 % (+2) malgré une baisse globale des victimes décédées de près de 32 %.

- 400-900 blessés/an
- 150-230 hospitalisations
- 25-40 tués
- Blessés 2,6 x métropole
- Tués = 1,7 x métropole
- 65 % piétons + 2 roues
- 46 % en métropole
- 65 % tués sur CACL

Sur 12 tués piétons + 2 roues, 2 étaient responsables de l'accident (10 mois)

Répartition géographique et par usage (2017)



- 22 tués en agglomération
- Dont 19 fragiles
 - 4 piétons
 - 2 vélos
 - 11 cyclos et motos

➔ Sécurité fragiles = aménagement

Mobilité intérieur : enjeux

- 7 communes sur 22 non accessibles par la route
 - 3 desservies par avion, 6 par fluvial
 - 11 % de la population en 2015, environ 18 % en 2030
 - Consommation pirogues : 40 l/100 km/t et 10 l/100 km/passager
 - Coût 2 €/t/km utile (DDE 2007) et lenteur (15 à 30 km/h)
 - 3 besoins de mobilité :
 - Au sein des bourgs
 - Au sein des communes (entre village et bourg, transport scolaire pour 4000 enfants, ...)
 - Entre les communes et entre les communes et le littoral
 - Problème d'intermodalité pirogue – avion – centre Cayenne
- ➔ Mobilité contrainte pour toute la population de l'intérieur